



ALCUNE BREVI NOTE SUL COSTO ENERGETICO DELLE INDUSTRIE ENERGIVORE E IL GAP INFRASTRUTTURALE DELL'ISOLA: DUE PROBLEMI IRRISOLTI

Le difficoltà del sistema produttivo regionale rimandano in larga parte alla mancata soluzione di due questioni fondamentali:

- L'alto costo dell'energia
- Il GAP infrastrutturale.

Per quanto attiene il costo dell'energia, pur comune a tutto il Paese, in Sardegna subisce un ulteriore incremento di 10 punti, come ha ampiamente dimostrato l'authority per l'energia.

Infatti l'alto costo energetico, in un'industria fortemente energivora, rende i prodotti sardi scarsamente competitivi rispetto a quelli di altri Paesi Europei.

Gli esempi più evidenti riguardano: la crisi della filiera dell'alluminio, le difficoltà delle produzioni piombo-zincifere, il tessile e l'agroalimentare.

L'approvazione della legge nazionale n. 99 dell'agosto 2009, («legge sulla produttività») ha introdotto alcune importanti novità mirate a contrarre il costo del kilowattora; possono avvantaggiarsene però solo alcune filiere produttive.

Infatti non è stata utile a risolvere, ad esempio, il caso ALCOA.

Lo stesso meccanismo del VPP (VIRTUAL POWER PLAIN) è risultato inadeguato, anzi inapplicabile al sistema regionale. Si è resa necessaria, dunque, l'adozione di uno specifico decreto legge (decreto n. 3 del 22 gennaio), convertito in legge il 17 marzo 2010. È attesa la notifica in sede comunitaria.

Il provvedimento introduce nuovi correttivi in grado di abbattere ulteriormente il costo del kilowattora, riportandolo in linea con il costo medio praticato in Europa.



La continuità produttiva di diverse intraprese industriali è condizionata dall'accogli-
mento in sede UE del decreto in questione; ad esso è legato anche il rilancio di alcuni
segmenti produttivi isolani.

L'altra questione, che sul versante energetico è ancora irrisolta, riguarda il destino
della miniera del carbone del Sulcis ed il suo possibile utilizzo.

La recente bocciatura da parte delle Commissione UE del progetto integrato Minie-
ra/Centrale, per l'impiego del Carbone Sulcis, obbliga ad una definizione concerta-
ta UE/Governo Nazionale/Regione sul futuro di questa produzione.

L'obiettivo è la produzione di energia a basso costo ma con il minor impatto ambien-
tale possibile.

Per quanto attiene le infrastrutture occorre ribadire, e sottolineare ancora una volta,
il forte divario tra questa regione ed il resto del Paese.

Una recente valutazione dell'Istat conferma la posizione delicata della Sardegna,
confinata al quartultimo posto nella graduatoria delle regioni italiane e distante
quasi 40 punti dall'indice medio nazionale.

Eccetto i porti, la cui dotazione infrastrutturale risulta in linea con i valori medi nazio-
nali, e gli aeroporti, che nel recente periodo hanno raggiunto livelli interessanti, il re-
sto delle infrastrutture (strade, ferrovia, aree attrezzate, sistemi intermodali, etc.) ri-
sultano di molto al di sotto della media, ed acquiscono i fattori limitativi determinati
dall'insularità.

La ferrovia, per l'80% a binario unico, ha una velocità commerciale di appena 60
Km l'ora. Peraltro, la decisione di smantellare il sistema di connessione tra la rete
sarda e la rete nazionale, messo in atto nel 2008, ad opera dell'amministratore de-
legato di Treni Italia, ha contribuito notevolmente a peggiorare la qualità del servi-
zio ferroviario.



La cancellazione del naviglio tra Golfo Aranci e Civitavecchia impedisce la movimentazione delle merci via ferrovia, determinando, in tal modo, un incremento dei costi dei prodotti realizzati in Sardegna.

Ciò ha comportato una crescita esponenziale del trasporto su gomma, valutato attorno al 400%, creando in tal modo un aumento dei costi del trasporto delle merci, un peggioramento degli indici di sicurezza sulle strade, e soprattutto una crescita tendenziale del tasso di inquinamento atmosferico.

Per quanto concerne le strutture viarie, la Sardegna evidenzia un deficit significativo per la sicurezza legata alla mobilità privata ed ai tempi di percorrenza.

Tuttora la velocità su strada é obbligatoria a 90 Km/ora, indice anche dello stato delle strade che sono prive, salvo alcuni tratti, degli indici medi di sicurezza.

Le aree parzialmente attrezzate riguardano alcuni tratti della 131, delle 131 DCN, della Sassari/Alghero. In larga parte gli interventi devono essere completati, e per gli stessi non esiste la progettazione necessaria; ovvero mancano le risorse per realizzare le opere come avviene per la Sassari/Olbia.

Il deficit infrastrutturale riguarda anche le aree industriali attrezzate, così come le infrastrutture ad uso civile e quelle immateriali.

Un ragionamento a parte occorre fare per quanto attiene il «*digital divide*» per ampie aree della Sardegna, dove è assolutamente assente la banda larga e la connessione veloce ad Internet.

Bruxelles 22 e 23 marzo 2010