



SAVONA, ALLARME CRIPTOVALUTE
«Si rischia una crisi come quella dei mutui subprime», avverte il presidente della Consob Paolo Savona.

BPM: «PRONTI A GUARDARCI INTORNO»
Se l'offerta di UniCredit dovesse saltare, «ci guarderemo intorno e valuteremo» alternative. Così il presidente di Bpm, Massimo Tononi.



Trasporti. Nessuna sorpresa sulle tariffe per chi sceglie la Sardegna, ma diminuisce l'offerta dei collegamenti

Prezzi dei voli stabili, soffre la continuità

Venerdì nero per gli aerei nell'Isola, report della Cna sugli scenari turistici

Il weekend che apre le porte all'estate ha regalato un venerdì nero sul versante dei collegamenti aerei nell'Isola. Quasi impossibile trovare voli in partenza da Milano per i tre scali sardi. Un sold out inatteso che continuerà anche oggi, pur con qualche spiraglio in più. Il boom di turisti in arrivo cancella anche i canali preferenziali della continuità. Ormai nei weekend è quasi impossibile trovare posto a Liniate se non si prenota con grande anticipo.

Meno opzioni

Intanto arriva un report della Cna sugli scenari della stagione estiva: i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna dai principali aeroporti del centro Europa nel periodo di Ferragosto avranno a disposizione meno opzioni rispetto alla scorsa estate. In confronto con le principali regioni turisticamente rivali (Baleari, Croazia, Creta, Cipro, Corsica, Sicilia e Algarve), la Sardegna è quella che, dopo la regione portoghese dell'Algarve, ha peggiorato più marcatamente l'offerta aeroportuale rispetto al 2024. L'intensità del calo che ha riguardato i tre aeroporti sardi è rilevante (-14%, contro una media generale del +0,7%). Dal lato prezzi si conferma il risultato dell'anno scorso (1.190 euro per quattro persone andata e ritorno a cavallo di Ferragosto), ma in un contesto di leggera riduzione generale.

Destinazioni turistiche

La Sardegna ha quindi perso una posizione nella

classifica delle destinazioni più convenienti, ora quarta è dietro Baleari, Algarve e Sicilia (era terza l'anno passato dietro alle isole spagnole e alla Croazia). «Le compagnie aeree - dichiarano i vertici della Cna Luigi Tomasi e Francesco Porcu - hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia rimane contenuta».

L'analisi dei voli

Nel 2025, in un contesto generalizzato di leggera crescita del numero di voli (+0,7% nella media generale), la Sardegna ha subito un calo significativo dell'offerta. Rispetto al 2024 il numero di combinazioni disponibili per raggiungere uno dei tre aeroporti dell'isola, ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai principali vettori europei (considerando anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata), si è contratto del -14%.

Il rapporto con gli altri

A titolo di paragone, per le Baleari il calo misurato è stato del 8,6%, -3,5% per la Croazia, -2,5% per la Sicilia, mentre Creta, Cipro e Corsica hanno registrato aumenti superiori al 15%. Note positive continuano ad arrivare dal tempo medio di viaggio: per raggiungere Alghero, Cagliari o Olbia, infatti, il tempo medio di viaggio nel 2025 si è attestato a circa 4,7 ore, una durata che è seconda solo a quella delle Baleari.

ESTATE
Turisti all'aeroporto di Cagliari



Regione. L'assessorato stanZIA 892mila euro

Sardegna-Corsica, sì al bando per i traghetti

HA
DETTO

“
In questi mesi la tratta Santa Teresa di Gallura Bonifacio ha registrato diverse criticità
Barbara Manca

La Regione ha pubblicato l'avviso per la manifestazione di interesse e richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio in continuità territoriale. Il servizio, con obblighi di servizio pubblico orizzontali e previsione di compensazione, coprirà il periodo dal 1° novembre 2025 al 31 ottobre 2026, con possibilità di proroga per un ulteriore anno. L'avviso rientra nelle misure promosse dall'assessorato ai Trasporti per garantire un collegamento stabile e continuativo tra Sardegna e Corsica, anche

durante i mesi invernali, quando l'offerta di mercato è generalmente più limitata. «Siamo consapevoli che in questi mesi la tratta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio abbia registrato diverse criticità», dichiara l'assessorato ai Trasporti Barbara Manca. L'importo massimo della compensazione previsto per i cinque mesi invernali, fino al 31 marzo 2026, è pari a 892.000 euro (esclusa l'Iva), corrispondente a 1.208 corse. L'iniziativa si inserisce nel più ampio percorso di cooperazione tra Sardegna e Corsica avviato nei mesi scorsi.

L'ANALISI

DI RICCARDO RICCARDI

L'Occidente e le strategie per la pace



L'orchestrina del Titanic suona ancora. È un messaggio di un ottimismo di maniera nella gravità di una situazione preoccupante? Questa non va affrontata come gli struzzi. Bisogna prenderne atto con l'ottimismo della ragione, cioè con la volontà del fare, senza paura. Tra gli altri un conflitto che angoscia l'Europa e particolarmente i suoi membri al confine è quello tra Russia ed Ucraina, proditoriamente attaccata.

Sgombriamo il campo da equivoci. Siamo per la condanna, senza se e ma, del Cremlino che ha poca intenzione di mettere fine al conflitto. Se non con un trattato di pace alle sue condizioni. La Storia ci insegna che non sono mai esistite paci condivise. Solo imposte. Putin ha in mente una strategia studiata, non improvvisata. L'Orso è colpito dall'Occidente con sanzioni rivelatesi boomerang. Le Monde, nei giorni scorsi, ha pubblicato un reportage, indagine sul sentimento popolare, intitolato "Putin non cederà nell'essenziale". Secondo il foglio francese l'opinione pubblica, quella della classe media, sostiene la linea di guerra del dittatore. Per quale ragione? Il senso di patriottismo che da sempre caratterizza la popolazione del Volga sotto qualsiasi colore. Non conosciamo quante siano le voci del dissenso contro il governo di guerra. È un argomento domestico supportato dall'amore nei confronti della madre Russia. Putin ne è a conoscenza e si rafforza.

Gli yankee commisero l'errore di umiliare un popolo che, appena liberatosi dal giogo sovietico, cominciava ad assaporare la libertà. L'estensione territoriale è asiatica ma, salvo la parentesi staliniana, "i mores", le usanze ed i costumi, storicamente sempre europei ed occidentali. Lo zar sta modificandoli in quelli orientali. La volontà popolare se ne renderà conto? Ne dubitiamo, martellata come è da fake news per le quali il nemico da odiare è l'Occidente, soprattutto europeo.

RIPRODUZIONE RISERVATA

RIPRODUZIONE RISERVATA

RIPRODUZIONE RISERVATA

Sassari La bellezza non basta più. Serve accessibilità, competitività, collegamenti. La Sardegna, pur essendo una delle mete più desiderate del Mediterraneo, si ritrova a fare i conti con una rete aerea che si assottiglia. È un'offerta turistica che rischia di perdere quota, soprattutto rispetto ai concorrenti. A dirlo non è il malcontento dei viaggiatori, ma la matematica del nuovo report Cna Sardegna sull'offerta aeroportuale. In sintesi: meno voli, più costi, crescita nei collegamenti diretti ma col freno a mano tirato. Rispetto al 2024, le combinazioni aeree dai principali aeroporti europei verso uno dei tre scali di Alghero, Olbia e Cagliari (ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai vettori europei e consideran-

Crescono i voli diretti per gli scali dell'isola ma le Baleari ne hanno **migliaia in più**

Il report della Cna sull'offerta aeroportuale: dal 2019 i costi dei biglietti sono cresciuti del 42%

Le Baleari possono contare su oltre 3.700 voli diretti la Corsica (1.651), l'Algarve (884) Creta (669) la Croazia (663) e la Sicilia (324) La Sardegna ne ha solo 266

do anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata) sono scese da 7.806 del giugno 2024 a 6.707 di giugno 2025, con un calo del 14%. Per fare un paragone pratico. Per le Baleari il calo misurato è stato di -8,6%, del -3,5% per la Croazia, del -2,5% per la Sicilia, mentre Creta, Cipro e Corsica hanno registrato aumenti superiori al +15%. A bilanciare il calo delle combinazioni totali c'è un aumento progressivo dei voli diretti. Sono 266 quelli rilevati, 40 in più rispetto all'anno scorso e oltre 100 in più rispetto al 2019. Ma nel confronto con le Baleari (oltre 3.700 voli diretti), la Corsica (1.651), l'Algarve (884), Creta (669), la Croazia (663) e persino la Sicilia (324), la Sardegna resta fanalino di coda. Mentre Londra-Palma



di Maiorca ha oltre 2.200 combinazioni, Londra-Olbia o Cagliari restano rotte sporadiche. «Se il dato elevato della Corsica è prevedibile – è il commento di Cna Sardegna – considerando la "continuità territoriale" con i territori francesi sorprende il numero altissimo

che caratterizza le Baleari, in particolare grazie all'elevata disponibilità da e verso gli aeroporti britannici (oltre 2.200), in particolare nella tratta Londra-Palma di Maiorca (ma è alto anche il dato dei collegamenti con Francia, 559, e Germania, 950). Il tema dei col-

L'aeroporto di Alghero

legamenti diretti è quindi uno dei punti cruciali su cui lavorare per migliorare la competitività della Sardegna come destinazione turistica estiva, e un target di riferimento può essere individuato partendo dai numeri di alcuni competitor, quali Creta e Croazia. Si tratterebbe di triplicare il numero attuale di combinazioni con voli diretti dalla Sardegna verso gli aeroporti dei principali mercati europei che originano i flussi stranieri più consistenti: Germania, Francia e Inghilterra». Nella settimana di Ferragosto, una famiglia tipo (due adulti e due bambini) che parte dalla Francia, Germania o Regno Unito spende in media 1.190 euro per l'andata ritorno in Sardegna. Meno che in Croazia (1.333), Creta (1.566), Corsica (1.864) e Cipro (1.976), ma più che in Sicilia (1.160 euro), Algarve (1.157 euro) e, soprattutto, Baleari (700 euro). Rispetto al 2024, si registra un incremento del 2,2%, pari a 26 euro. Ma il confronto che pesa è quello con il 2019: +42% in sei anni.

L'UNIONE SARDA

BANKITALIA

18 giugno 2025 alle 12:27aggiornato il 18 giugno 2025 alle 13:04

Nell'Isola crescono più della media nazionale Pil (0,9%) e occupazione (2,6%): traina il turismo

L'edilizia regge, la preoccupazione per i dazi frena industria e agricoltura



(Ansa)

Oggi la Banca d'Italia ha presentato il rapporto sull'economia dell'Isola nel 2024: il **Pil regionale è aumentato dello 0,9%**, dato in linea con quello del Mezzogiorno e leggermente più alto rispetto a quello nazionale; **l'occupazione è cresciuta del 2,6%**, più intensamente rispetto all'anno precedente e in misura più marcata rispetto alla media italiana, superando i livelli pre-pandemici.

Il traino dell'economia sarda è il **turismo, che segna un +10% rispetto al 2023** facendo crescere il settore dei servizi. **Regge l'edilizia**, con il calo del comprato privato compensato dalle buone risposte di quello pubblico. **Preoccupazioni da industria e agricoltura soprattutto per i dazi**. Così così, invece, la dinamica del commercio che ha risentito della debolezza dei consumi.

La partecipazione dei sardi al mercato del lavoro ha continuato ad aumentare (di 0,6 punti percentuali, al 63,1%), sospinta dalla componente femminile; **il tasso di disoccupazione è diminuito all'8,3%**.

«L'economia della Sardegna - spiega il **direttore della sede di Cagliari della Banca d'Italia, Stefano Barra** - nel 2024 è cresciuta dello 0,9%, una percentuale più alta di quella relativa all'Italia. I servizi hanno contribuito moltissimo, soprattutto il turismo».

Gli investimenti pubblici, in aumento di quasi un quinto rispetto al 2023, hanno continuato a beneficiare della progressiva attuazione del Pnrr: **ad aprile 2025 risultavano assegnati alla Sardegna 4,7 miliardi di euro, pari a 3.034 euro pro capite, valore superiore alla media nazionale (2.414 euro)**.

(Unioneonline/L)

Il report Cna

Più voli diretti da e per la Sardegna, ma le Baleari ne hanno migliaia in più

di Serena Lullia



Rispetto al 2019 i costi per raggiungere l'isola sono cresciuti del 42%, +2% rispetto al 2024 caratterizzato dall'impennata dei costi energetici

20 giugno 2025 14:524 MINUTI DI LETTURA

Sassari La bellezza non basta più. Serve accessibilità, competitività, collegamenti. La Sardegna, pur essendo una delle mete più desiderate del Mediterraneo, si ritrova a fare i conti con una rete aerea che si assottiglia. E un'offerta turistica che rischia di perdere quota, soprattutto rispetto agli accaniti concorrenti. A dirlo non è il malcontento dei viaggiatori, ma la matematica del nuovo report Cna Sardegna sull'offerta aeroportuale. In sintesi: meno voli, più costi, crescita nei collegamenti diretti ma col freno a mano tirato.

Meno combinazioni aeree Rispetto al 2024, le combinazioni aeree dai principali aeroporti europei verso uno dei tre scali di **Alghero, Olbia e Cagliari** (ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai principali vettori europei e considerando anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata) sono scese da **7.806 del giugno 2024 a 6.707 di giugno 2025**, con un calo del 14%. Per fare un paragone pratico. Per le Baleari il calo misurato è stato di - 8,6%, del - 3,5% per la Croazia, del - 2,5% per la Sicilia, mentre **Creta, Cipro e Corsica** hanno registrato aumenti superiori al +15%.

Collegamenti diretti A bilanciare il calo delle combinazioni totali c'è un aumento progressivo dei voli diretti. Sono **266** quelli rilevati, 40 in più rispetto all'anno scorso e oltre 100 in più rispetto al 2019. Ma nel confronto con le Baleari (**oltre 3.700 voli diretti**), la Corsica (1.651), l'Algarve (884), Creta (669), la Croazia (663) e persino la Sicilia (324), la Sardegna resta fanalino di coda. Mentre Londra-Palma di Maiorca vola oltre 2.200 combinazioni, Londra-Olbia o Cagliari restano rotte sporadiche. «Se il dato elevato della Corsica è prevedibile - è il commento di Cna Sardegna - considerando la "continuità territoriale" con i territori francesi sorprende il numero elevatissimo che caratterizza le Baleari, in particolare grazie all'elevata disponibilità da e verso gli aeroporti britannici (oltre 2.200), in particolare nella tratta Londra-Palma di Maiorca (ma è alto anche il dato riguardante i collegamenti con Francia, 559, e Germania, 950). Il tema dei collegamenti diretti rappresenta quindi **uno dei punti cruciali** su cui lavorare per migliorare la competitività della Sardegna come destinazione turistica estiva nel mediterraneo, e un target di riferimento può essere individuato partendo dai numeri di alcuni competitor, quali Creta e Croazia Adriatica. In sostanza si tratterebbe di **triplicare il numero attuale di combinazioni** con voli diretti dalla Sardegna verso gli aeroporti dei principali mercati europei origine dei flussi stranieri più consistenti: Germania, Francia e Inghilterra».

Cara Sardegna quanto mi costi Nel cuore dell'estate, settimana di Ferragosto, una famiglia tipo (due adulti e due bambini) che parte dalla Francia, Germania o Regno Unito spende **in media 1.190 euro** per volo e andata ritorno in Sardegna. Meno che in Croazia (1.333), Creta (1.566), Corsica (1.864) e Cipro (1.976), ma più che in Sicilia (1.160 euro), Algarve (1.157 euro) e, soprattutto, nelle Baleari (700 euro). Rispetto al 2024, si registra un incremento del 2,2%, pari a **26 euro**. Ma il vero confronto che pesa è quello con il 2019: **+42% in sei anni**. Un trend che, a differenza di altri Paesi, non si è ancora invertito.

Il vantaggio del tempo Un punto a favore, almeno, c'è: 4,7 ore è il tempo medio necessario per raggiungere la Sardegna in aereo su Cagliari, Olbia e Alghero. Solo le Baleari fanno meglio. Una media che premia la posizione geografica dell'Isola.

Il commento dei vertici della Cna L'analisi della situazione è ruvida e schietta. «Rispetto all'anno passato i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna **nel periodo di ferragosto** - dichiarano **Luigi Tomasi e Francesco**

Porcu – avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta. A conti fatti, le compagnie aeree hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia rimane contenuta. Proprio i collegamenti diretti nel confronto con le altre destinazioni mediterranee – soprattutto **Creta, Croazia Adriatica e le inarrivabili Baleari** – rimangono uno dei punti dolenti dell'offerta aeroportuale della Sardegna, configurandosi come elemento strategico su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale. Luci e ombre emergono anche dall'analisi delle tariffe; quest'anno con la stabilizzazione dei costi (carburanti e servizi aeroportuali) le compagnie hanno mantenuto il livello di prezzo del 2024, ma il costo per raggiungere la regione è oggi superiore di oltre il 40% a quello che si registrava nel 2019».

SARDEGNA

IERI - OGGI - DOMANI

SARDIGNA AISEU - OI - CRAS

Luci e ombre dall'analisi dell'offerta aeroportuale della Sardegna nel report di CNA Sardegna: combinazioni in calo, tariffe stabili

[22 Giugno 2025](#)

in [Turismo](#)

Reading Time: 5 mins read



Il turismo è uno dei pochi settori che in questi anni ha sostenuto con continuità l'economia della Sardegna. Un contributo importante, specialmente a supporto della crescita dei visitatori internazionali, è arrivato dal miglioramento dell'offerta aeroportuale. Tuttavia, se negli anni passati il consueto esercizio di simulazione condotto dalla CNA aveva certificato un costante incremento dell'offerta di voli per raggiungere l'Isola dai principali aeroporti europei, l'analisi condotta tra maggio e giugno di quest'anno fornisce indicazioni meno

positive.

Rispetto all'anno passato, infatti i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna dai principali aeroporti del centro Europa nel periodo di ferragosto avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta.

Più nel dettaglio, nel confronto con le principali regioni competitor che rientrano nella simulazione della CNA (Baleari, Croazia, Creta, Cipro, Corsica, Sicilia e Algarve), la Sardegna è quella che, dopo la regione portoghese dell'Algarve, ha peggiorato più marcatamente l'offerta aeroportuale rispetto al 2024. Va detto che una tendenza alla riduzione si registra in cinque regioni su otto ma, nel complesso, il numero di combinazioni totali è rimasto invariato; inoltre, l'intensità del calo che ha riguardato i tre aeroporti isolani appare rilevante (-14%, contro una media generale del +0,7%). Dal lato prezzi, come detto, si conferma il risultato della scorsa indagine (circa 1.190 euro per quattro persone andata e ritorno a cavallo di Ferragosto), ma in un contesto di leggera riduzione generale. La Sardegna ha quindi perso una posizione nella classifica delle destinazioni più convenienti, con l'Isola che è ora quarta dietro Baleari, Algarve e Sicilia (era terza l'anno passato dietro alle isole spagnole e alla Croazia).

Il report della Cna

La metodologia: in coerenza con gli anni passati, per confrontare destinazioni diverse si è considerato un insieme ristretto di punti di partenza: il centro della Germania (aeroporti di Francoforte, Monaco di Baviera e Berlino), la Francia (aeroporti di Parigi) e il Regno Unito (tutti gli aeroporti che servono la grande area metropolitana di Londra); si sono allora confrontati i prezzi messi a disposizione da tutte le compagnie aeree verso i principali aeroporti di destinazione delle regioni selezionate (Alghero, Olbia e Cagliari per la Sardegna).

La query predisposta riguardava un viaggio andata e ritorno nella settimana di ferragosto per 4 persone (due adulti e due bambini), con prenotazione di un'autovettura di classe economica (media tra le tre offerte più vantaggiose) per una settimana nell'aeroporto di destinazione. I parametri di cui si è tenuto conto sono: il numero totale di combinazioni possibili (cioè il totale delle scelte possibili per raggiungere l'aeroporto di destinazione, anche considerando scali intermedi, ma soltanto per partenza e arrivo in giornata), la presenza di voli diretti e il loro prezzo, il numero di compagnie, la presenza di compagnie low-cost e il prezzo minimo riscontrato come combinazione di andata e ritorno; si è poi confrontato il risultato con quello ottenuto l'anno passato.

Il numero di voli. Nel 2025, in un contesto generalizzato di leggera crescita del numero di voli (+0,7% nella media generale), la Sardegna ha subito un calo significativo dell'offerta.

Rispetto al 2024 il numero di combinazioni disponibili per raggiungere uno dei tre aeroporti dell'Isola, ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai principali vettori europei (considerando anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata), si è contratto del -14%. A titolo di paragone, per le Baleari il calo misurato è stato del -8,6%, del -3,5% per la Croazia, del -2,5% per la Sicilia, mentre Creta, Cipro e Corsica hanno registrato aumenti superiori al +15%.

Nello specifico, si è passati dalle 7.806 combinazioni individuate a inizio giugno 2024 alle 6.707 di giugno 2025. Si tratta di un passo indietro dopo anni di continua crescita che avevano riportato i livelli dell'offerta in linea con quelli del 2019 (7.875). Va detto che il calo delle combinazioni totali è bilanciato dall'aumento progressivo del numero di soluzioni andata e ritorno con voli diretti; quest'anno si è arrivati a 266, circa 40 in più rispetto al 2023 e oltre cento in più rispetto a quanto si registrava nel 2019. Il basso numero di collegamenti diretti da e verso i principali aeroporti europei (qui si considera Francia, Germania e Regno Unito) continua però a rappresentare uno dei punti deboli dell'offerta internazionale dedicata alla Sardegna; i numeri dell'Isola infatti impallidiscono nel confronto con quelli delle Baleari (oltre 3.700 combinazioni disponibili con voli diretti), Corsica (1.651), Algarve (884), ma anche Creta (669), Croazia (663) e Sicilia (324). Se il dato elevato della Corsica è prevedibile, considerando la "continuità territoriale" con i territori francesi (da e verso Parigi Orly in particolare), sorprende il numero elevatissimo che caratterizza le Baleari, grazie, in particolare, all'elevata disponibilità da e verso gli aeroporti britannici (oltre 2.200), in particolare nella tratta Londra-Palma di Maiorca (ma è alto anche il dato riguardante i collegamenti con Francia, 559, e Germania, 950). Il tema dei collegamenti diretti rappresenta quindi uno dei punti cruciali su cui lavorare per migliorare la competitività della Sardegna come destinazione turistica estiva nel mediterraneo, e un target di riferimento può essere individuato partendo dai numeri di alcuni competitor, quali Creta (669) e Croazia Adriatica (663). In sostanza si tratterebbe di triplicare il numero attuale di combinazioni con voli diretti da e verso gli aeroporti dei principali mercati europei origine dei flussi stranieri più consistenti (Germania, Francia e Inghilterra).

Il livello dei prezzi. Dal lato dei costi di viaggio, la Sardegna perde una posizione nella classifica delle regioni in cui arrivare costa meno, circa 1.190 euro andata e ritorno per un viaggio dal centro-nord Europa per una famiglia tipo di 4 persone a cavallo di ferragosto (in alta stagione quindi); un dato superiore ai 1.160 della Sicilia, ai 1.157 dell'Algarve, ai soli 700 delle Baleari, ma inferiore a quanto registrato per Croazia (1.333), Creta (1.566), Corsica (1.864) e Cipro (1.976). Rispetto al 2024 il dato della Sardegna si mostra in leggero aumento – circa 26 euro in più (+2,2%) – mentre il costo medio delle tariffe aeree è calato in cinque regioni su sette. Da notare che, rispetto alle medie storiche, soprattutto a causa

dell'impennata dei costi energetici innescata dalla deflagrazione della crisi nell'est Europeo, i livelli delle tariffe rimangono nettamente superiori per tutte le destinazioni. Ma se per la Sardegna la crescita dei prezzi tra 2025 e 2019 è stata di circa il +42%, peggio hanno fatto Corsica (+91,2%), Algarve (+51,4%), Croazia (+51,2%) e Creta (+51,0%).

Tempi di viaggio. Note positive continuano ad arrivare dal tempo medio di viaggio: per raggiungere Alghero, Cagliari o Olbia, infatti, il tempo medio di viaggio nel 2025 si è attestato a circa 4,7 ore, una durata che è seconda solo a quella delle Baleari. Da sottolineare come questo dato rifletta, oltre alla leggera crescita della disponibilità di voli diretti nel periodo considerato, soprattutto la posizione strategica dell'Isola rispetto ai principali mercati europei, qui rappresentati dagli aeroporti di Londra e Parigi, Francoforte, Berlino e Monaco di Baviera.

*«Rispetto all'anno passato i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna nel periodo di ferragosto – **dichiarano Luigi Tomasi e Francesco Porcu** – avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta. A conti fatti, le compagnie aeree hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia rimane contenuta. Proprio i collegamenti diretti nel confronto con le altre destinazioni mediterranee – soprattutto Creta, Croazia Adriatica e le inarrivabili Baleari – rimangono uno dei punti dolenti dell'offerta aeroportuale della Sardegna, configurandosi come elemento strategico su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale. Luci e ombre – **concludono i vertici CNA** – emergono anche dall'analisi delle tariffe; quest'anno con la stabilizzazione dei costi (carburanti e servizi aeroportuali) le compagnie hanno mantenuto il livello di prezzo del 2024, ma il costo per raggiungere la regione è oggi superiore di oltre il 40% a quello che si nel 2019.»*

COLLEGAMENTI IN CALO, TARIFFE STABILI: L'ANALISI CNA BOCCIA L'OFFERTA AEROPORTUALE DELLA SARDEGNA NEL CONFRONTO MEDITERRANEO

20 giu 2025 12:35 - Pasqualino Trubia



La Sardegna perde terreno sul fronte dell'offerta aeroportuale. Lo certifica il nuovo rapporto CNA, che mette a confronto le principali destinazioni turistiche del Mediterraneo per il periodo di ferragosto. Il verdetto è netto: **combinazioni di volo in calo del 14% rispetto al 2024**, contro una media generale in leggera crescita (+0,7%).

Si è passati dalle 7.806 opzioni del giugno 2024 alle 6.707 del giugno 2025. Una flessione che riguarda tutti e tre gli scali sardi – Alghero, Cagliari e Olbia – e che diventa ancora più significativa se confrontata con le performance delle concorrenti dirette. Le Baleari, per esempio, offrono oltre 3.700 combinazioni con voli diretti. La Corsica ne conta 1.651, l'Algarve 884, Creta 669, Croazia 663, Sicilia 324. La Sardegna si ferma a 266, pur con un lieve incremento rispetto al 2023 (+40).

Il problema non è solo numerico, ma anche strategico: mancano i collegamenti diretti dai mercati più importanti – **Germania, Francia e Regno Unito** – e questo penalizza la competitività dell'isola nel contesto turistico internazionale.

I prezzi, intanto, **restano stabili ma alti**: 1.190 euro per una famiglia tipo (due adulti e due bambini) andata e ritorno a cavallo di ferragosto. Più della Sicilia (1.160 euro), dell'Algarve (1.157) e delle Baleari (700), ma meno di Croazia (1.333), Creta (1.566), Corsica (1.864) e Cipro (1.976).

A pesare è anche la distanza rispetto al 2019: in Sardegna i costi sono aumentati del 42%, peggio hanno fatto Corsica (+91%), Algarve (+51%), Croazia (+51%) e Creta (+51%).

Unico vero punto di forza, il **tempo medio di viaggio**: 4,7 ore da Londra, Parigi, Francoforte, Berlino o Monaco. Solo le Baleari fanno meglio. Un dato che testimonia la posizione strategica dell'isola, ma che da solo non basta a compensare i ritardi infrastrutturali.

«Rispetto all'anno passato – dichiarano Luigi Tomasi e Francesco Porcu (CNA Sardegna) – i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna nel periodo di ferragosto avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta. A conti fatti, le compagnie aeree hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia, rimane contenuta».

«Proprio i collegamenti diretti – aggiungono – nel confronto con le altre destinazioni mediterranee, soprattutto Creta, Croazia Adriatica e le inarrivabili Baleari, rimangono uno dei punti dolenti dell'offerta aeroportuale della Sardegna, configurandosi come elemento strategico su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale».

«Luci e ombre – concludono – emergono anche dall'analisi delle tariffe; quest'anno, con la stabilizzazione dei costi (carburanti e servizi aeroportuali), le compagnie hanno mantenuto il livello di prezzo del 2024, ma il costo per raggiungere la regione è oggi superiore di oltre il 40% rispetto al 2019».

S.A. 20 giugno 2025

Estate 2025: cala l'offerta negli scali sardi

Luci e ombre dall'analisi dell'offerta aeroportuale della Sardegna: combinazioni in calo ma tariffe stabili: E' quanto emerge dal report della Cna



CAGLIARI - Chi vorrà raggiungere la Sardegna dai principali aeroporti del centro Europa nel periodo di Ferragosto avrà meno opzioni rispetto alla scorsa estate. Dunque, rispetto alle principali regioni turisticamente rivali (Baleari, Croazia, Creta, Cipro, Corsica, Sicilia e Algarve), la Sardegna è quella che, dopo la regione portoghese dell'Algarve, ha peggiorato più marcatamente l'offerta aeroportuale rispetto al 2024. L'intensità del calo che ha riguardato i tre aeroporti sardi è rilevante (-14%, contro una media generale del +0,7%). La Sardegna ha quindi perso una posizione nella classifica delle destinazioni più convenienti, ora quarta è dietro Baleari, Algarve e Sicilia (era terza l'anno passato dietro alle isole spagnole e alla Croazia). E' quanto emerge dal report della Cna.

«Rispetto all'anno passato i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna nel periodo di ferragosto – dichiarano Luigi Tomasi e Francesco avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta. A conti fatti, le compagnie aeree hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia rimane contenuta. Proprio i collegamenti diretti nel confronto con le altre destinazioni mediterranee – soprattutto Creta, Croazia Adriatica e le inarrivabili Baleari – rimangono uno dei punti dolenti dell'offerta aeroportuale della Sardegna, configurandosi come elemento strategico su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale. Luci e ombre – concludono i vertici CNA emergono anche dall'analisi delle tariffe; quest'anno con la stabilizzazione dei costi (carburanti e servizi aeroportuali) le compagnie hanno mantenuto il

livello di prezzo del 2024, ma il costo per raggiungere la regione è oggi superiore di oltre il 40% a quello che si registrava nel 2019».

Nel 2025, in un contesto generalizzato di leggera crescita del numero di voli (+0,7% nella media generale), la Sardegna ha subito un calo significativo dell'offerta. Rispetto al 2024 il numero di combinazioni disponibili per raggiungere uno dei tre aeroporti dell'isola, ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai principali vettori europei (considerando anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata), si è contratto del -14%. A titolo di paragone, per le Baleari il calo misurato è stato del 8,6%, -3,5% per la Croazia, -2,5% per la Sicilia, mentre Creta, Cipro e Corsica hanno registrato aumenti superiori al 15%. Note positive continuano ad arrivare dal tempo medio di viaggio: per raggiungere Alghero, Cagliari o Olbia, infatti, il tempo medio di viaggio nel 2025 si è attestato a circa 4,7 ore, una durata che è seconda solo a quella delle Baleari.

omia, News

Trasporto aereo, luci e ombre: meno voli, prezzi alti e troppi competitor

Ecco i risultati dell'analisi della CNA



Olbia.it

Pubblicato il 20 June 2025 alle 10:13

Olbia. L'estate 2025 è arrivata, ma l'offerta aeroportuale della Sardegna, ancora una volta, mostra segni di debolezza nel confronto con le altre destinazioni turistiche del Mediterraneo. L'ultima analisi condotta dalla **CNA Sardegna** mette nero su bianco dati che fotografano una situazione in chiaroscuro: da un lato aumenta, seppur di poco, il numero di voli diretti; dall'altro calano le combinazioni complessive, le tariffe restano elevate e la concorrenza delle isole rivali si fa sempre più agguerrita.

Secondo lo studio, per chi parte dai principali scali del Centro-Nord Europa (Germania, Francia e Regno Unito) verso gli aeroporti di Alghero, Cagliari e Olbia, le combinazioni disponibili sono

passate dalle 7.806 di giugno 2024 alle 6.707 di giugno 2025: un calo del **14%**, a fronte di una media generale che registra addirittura una leggera crescita (+0,7%).

Un segnale d'allarme che pesa ancora di più se confrontato con i competitor diretti: le Baleari, ad esempio, possono contare su **oltre 3.700 combinazioni** e una capillare rete di collegamenti diretti, soprattutto con il Regno Unito. Anche Corsica (1.651), Algarve (884), Creta (669), Croazia (663) e persino la Sicilia (324) vantano numeri ben più robusti dei 266 collegamenti diretti messi a disposizione dalla Sardegna.

«**La crescita dei collegamenti diretti nel confronto con le altre destinazioni mediterranee**, che rimane uno dei **punti dolenti dell'offerta aeroportuale** della Sardegna, è la leva su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale.», sottolineano Luigi Tomasi e Francesco Porcu, vertici regionali della CNA.

A complicare il quadro ci sono i costi: un viaggio di andata e ritorno per una famiglia di quattro persone nella settimana di Ferragosto costa in media **1.190 euro**, una cifra più alta di quella necessaria per volare in Sicilia (1.160 euro), Algarve (1.157) e decisamente superiore al dato sorprendente delle Baleari (solo 700 euro). La Sardegna scivola così al quarto posto tra le destinazioni meno care del bacino mediterraneo, dopo anni in cui occupava la terza posizione. Non va meglio sul fronte delle tariffe a lungo termine: i prezzi medi per volare sull'isola sono saliti del **42% rispetto al 2019**, un incremento sostenuto dal caro carburanti e dai costi di gestione, ma più contenuto rispetto a quello registrato da Corsica (+91%), Algarve (+51%) o Croazia (+51%).

Tra le poche note positive si salva il tempo medio di viaggio: per raggiungere Alghero, Cagliari o Olbia servono circa **4,7 ore**, un dato competitivo e inferiore a quasi tutte le altre località rivali, a eccezione delle Baleari. Un vantaggio geografico che, tuttavia, non basta da solo a colmare i gap di collegamenti e prezzo.

In sintesi, il quadro offerto dall'analisi CNA conferma la doppia faccia dell'offerta aeroportuale sarda: buone performance logistiche e una posizione strategica, ma una **rete di collegamenti ancora fragile** e una politica tariffaria che pesa sul portafogli di chi sceglie l'isola per le vacanze. **Servirebbe un piano chiaro per triplicare i voli diretti dai principali mercati europei**, puntando su una strategia condivisa con vettori e istituzioni, e sostenendo così uno dei pochi settori, il turismo, che continua a trainare l'economia dell'isola: questo è quanto emerge dalla ricerca della CNA.

Collegamenti in calo, tariffe stabili: l'analisi CNA boccia l'offerta aeroportuale della Sardegna nel confronto mediterraneo

20 giu 2025 12:35 - Pasqualino Trubia



La Sardegna perde terreno sul fronte dell'offerta aeroportuale. Lo certifica il nuovo rapporto CNA, che mette a confronto le principali destinazioni turistiche del Mediterraneo per il periodo di ferragosto. Il verdetto è netto: **combinazioni di volo in calo del 14% rispetto al 2024**, contro una media generale in leggera crescita (+0,7%).

Si è passati dalle 7.806 opzioni del giugno 2024 alle 6.707 del giugno 2025. Una flessione che riguarda tutti e tre gli scali sardi – Alghero, Cagliari e Olbia – e che diventa ancora più significativa se confrontata con le performance delle concorrenti dirette. Le Baleari, per esempio, offrono oltre 3.700 combinazioni con voli diretti. La Corsica ne conta 1.651, l'Algarve 884, Creta 669, Croazia 663, Sicilia 324. La Sardegna si ferma a 266, pur con un lieve incremento rispetto al 2023 (+40).

Il problema non è solo numerico, ma anche strategico: mancano i collegamenti diretti dai mercati più importanti – **Germania, Francia e Regno Unito** – e questo penalizza la competitività dell'isola nel contesto turistico internazionale.

I prezzi, intanto, **restano stabili ma alti**: 1.190 euro per una famiglia tipo (due adulti e due bambini) andata e ritorno a cavallo di ferragosto. Più della Sicilia (1.160 euro), dell'Algarve (1.157) e delle Baleari (700), ma meno di Croazia (1.333), Creta (1.566), Corsica (1.864) e Cipro (1.976).

A pesare è anche la distanza rispetto al 2019: in Sardegna i costi sono aumentati del 42%, peggio hanno fatto Corsica (+91%), Algarve (+51%), Croazia (+51%) e Creta (+51%).

Unico vero punto di forza, il **tempo medio di viaggio**: 4,7 ore da Londra, Parigi, Francoforte, Berlino o Monaco. Solo le Baleari fanno meglio. Un dato che testimonia la posizione strategica dell'isola, ma che da solo non basta a compensare i ritardi infrastrutturali.

«Rispetto all'anno passato – dichiarano Luigi Tomasi e Francesco Porcu (CNA Sardegna) – i turisti che vorranno raggiungere la Sardegna nel periodo di ferragosto avranno a disposizione un numero inferiore di opzioni di scelta. A conti fatti, le compagnie aeree hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia, rimane contenuta».

«Proprio i collegamenti diretti – aggiungono – nel confronto con le altre destinazioni mediterranee, soprattutto Creta, Croazia Adriatica e le inarrivabili Baleari, rimangono uno dei punti dolenti dell'offerta aeroportuale della Sardegna, configurandosi come elemento strategico su cui lavorare per migliorare la competitività dell'isola come meta turistica internazionale».

«Luci e ombre – concludono – emergono anche dall'analisi delle tariffe; quest'anno, con la stabilizzazione dei costi (carburanti e servizi aeroportuali), le compagnie hanno mantenuto il livello di prezzo del 2024, ma il costo per raggiungere la regione è oggi superiore di oltre il 40% rispetto al 2019».

• **Regione Sardegna**

Cna, meno opzioni e tariffe stabili negli aeroporti in estate

Report, cala l'offerta negli scali sardi rispetto ai competitor

CAGLIARI, 21 giugno 2025, 11:27

Redazione ANSA



- RIPRODUZIONE RISERVATA

Ituristi che vorranno raggiungere la Sardegna dai principali aeroporti del centro Europa nel periodo di Ferragosto avranno a disposizione meno opzioni rispetto alla scorsa estate.

Nel confronto con le principali regioni turisticamente rivali (Baleari, Croazia, Creta, Cipro, Corsica, Sicilia e Algarve), la Sardegna è quella che, dopo la regione

portoghese dell'Algarve, ha peggiorato più marcatamente l'offerta aeroportuale rispetto al 2024.

L'intensità del calo che ha riguardato i tre aeroporti sardi è rilevante (-14%, contro una media generale del +0,7%).

Dal lato prezzi si conferma il risultato della scorsa indagine (circa 1.190 euro per quattro persone andata e ritorno a cavallo di Ferragosto), ma in un contesto di leggera riduzione generale.

La Sardegna ha quindi perso una posizione nella classifica delle destinazioni più convenienti, ora quarta è dietro Baleari, Algarve e Sicilia (era terza l'anno passato dietro alle isole spagnole e alla Croazia).

Sono alcuni dei risultati del report della Cna. "Le compagnie aeree - dichiarano i vertici dell'associazione Luigi Tomasi e Francesco Porcu - hanno ridotto i livelli di operatività, riducendo l'offerta, ma aumentando la disponibilità di voli diretti, la quale, tuttavia rimane contenuta".

Nel 2025, in un contesto generalizzato di leggera crescita del numero di voli (+0,7% nella media generale), la Sardegna ha subito un calo significativo dell'offerta. Rispetto al 2024 il numero di combinazioni disponibili per raggiungere uno dei tre aeroporti dell'isola, ottenuto totalizzando il numero di offerte messe a disposizione dai principali vettori europei (considerando anche le soluzioni con scalo intermedio ma con partenza e arrivo in giornata), si è contratto del -14%.

A titolo di paragone, per le Baleari il calo misurato è stato del 8,6%, -3,5% per la Croazia, -2,5% per la Sicilia, mentre Creta, Cipro e Corsica hanno registrato aumenti superiori al 15%. Note positive continuano ad arrivare dal tempo medio di viaggio: per raggiungere Alghero, Cagliari o Olbia, infatti, il tempo medio di viaggio nel 2025 si è attestato a circa 4,7 ore, una durata che è seconda solo a quella delle Baleari.