REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

> Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti e la navigazione
Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
PEC: dg.tm@pec.mit.gov.it

E per conoscenza:

> Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
PEC: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Oggetto: Istanza per l'apertura del procedimento finalizzato all'imposizione di obblighi di servizio pubblico per il trasporto marittimo merci tra la Sardegna e la Penisola e allo stanziamento delle relative risorse, con particolare riferimento ai collegamenti tra i porti del nord Sardegna e quelli del Centro-Nord Italia (Toscana) e tra il porto di Cagliari e il nord Sardegna (Liguria).

L'Assessora dei Trasporti della Regione Autonoma della Sardegna, Barbara Manca,

PREMESSO CHE

1. Il riequilibrio necessario nel settore merci per il principio costituzionale di insularità e il riferimento normativo europeo.

La Legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, ha introdotto nell'art. 119, sesto comma, della Costituzione il precetto secondo cui «***La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità***».

Tale disposizione non riveste carattere meramente programmatico, ma costituisce un principio fondamentale vincolante per tutte le articolazioni dello Stato, inclusa la Pubblica Amministrazione statale, imponendo un obbligo di agire positivo finalizzato a superare le diseconomie permanenti gravanti sui territori insulari.

Questi svantaggi sono drammaticamente evidenti nel contesto sardo.

L'economia dell'isola è caratterizzata da un PIL *pro capite* al di sotto della media nazionale, un tessuto produttivo frammentato e una grave crisi demografica.

A livello nazionale, la Sardegna si colloca al quintultimo posto tra le regioni italiane e al 169º posto tra quelle europee per ricchezza prodotta per abitante. Il PIL per abitante sardo stimato per il 2024 è pari a 27.700 euro contro la media nazionale di 37.000 euro.

Con un valore pari al 72%[1] della media UE, la Sardegna sconta un ritardo strutturale rispetto ai territori più sviluppati d'Europa, sebbene l'Italia nel suo complesso si attesti vicino alla media continentale al 98%.

La "tassa sull'insularità", stimata in una perdita di PIL di circa 5.700[2] euro annui per ogni cittadino sardo, è la misura tangibile di un divario che lo Stato ha il dovere costituzionale di colmare.

Il Rapporto CRENoS per l'anno 2025, evidenzia che la competitività regionale è fortemente frenata dal deficit di insularità e dai **costi proibitivi del trasporto merci**.

Complessivamente, per l'intera isola, questo svantaggio si traduce in una perdita economica di quasi **9 miliardi di euro all'anno**, una cifra che pesa per oltre il **20% (un quinto) dell'intero PIL regionale**.

Da tale analisi emerge che la distanza fisica dal continente genera disparità di reddito e limita lo sviluppo delle imprese sarde, isolate dai grandi mercati di sbocco.

I soli extracosti derivanti dall'incremento dei tempi di viaggio, dovuti al trasporto marittimo rispetto alla modalità stradale, ammontano per le merci a quasi 300 milioni di euro all'anno[3].

Nello specifico, il trasporto merci da e per la Sardegna fa registrare costi superiori del 40% rispetto al Continente e tale sovrapprezzo si traduce in una perdita di competitività per le aziende isolane stimabile attorno al 30%.

L'assenza di alternative al collegamento aereo e marittimo non solo impone costi e tempi superiori, ma comprime diritti fondamentali dei cittadini e delle imprese. La libertà di circolazione (art. 16 Cost.) e il diritto a competere in un mercato unico sono di fatto condizionati dalla disponibilità e dall'accessibilità economica dei servizi di trasporto.

Per la Sardegna, il trasporto marittimo non è un'opzione, ma una necessità vitale, un vero e proprio "ponte" infrastrutturale indispensabile per l'approvvigionamento di beni, per l'esportazione delle produzioni locali e per la mobilità delle persone.

Un sistema di continuità territoriale marittima inadeguato o inefficiente si traduce in un freno diretto allo sviluppo economico, all'occupazione e alla coesione sociale, aggravando le fragilità strutturali dell'Isola.

---

[1] Eurostat

[2] IL COSTO DELL'INSULARITA' – IL CASO SARDEGNA. Carlo Amenta, Carlo Stagnaro e Luca Vitale, Istituto Bruno Leoni 24 agosto 2020

[3] LA CONDIZIONE DI INSULARITÀ COME SVANTAGGIO ECONOMICO. IL CASO DELLA SARDEGNA
Italo Meloni -, Benedetta Sanjust di Teulada - Università di Cagliari | DICAAR | Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura

Sul piano europeo, l'art. 174 TFUE riconosce le condizioni di svantaggio strutturale delle isole e impone l'adozione di misure di coesione territoriale adeguate.

Il Regolamento (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo), stabilisce all'art. 4 che uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole, purché ciò avvenga su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari e previa verifica dell'inadeguatezza dei servizi di trasporto regolare qualora la loro fornitura fosse lasciata alle sole forze di mercato.

2. Il quadro normativo-finanziario per l'attivazione delle linee RO-RO (solo merci) con la previsione di Oneri di Servizio Pubblico (OSP)

In principio la competenza in materia di continuità territoriale marittima veniva gestita dallo Stato, attraverso la legislazione con la quale veniva finanziata e regolamentata la convenzione di servizio pubblico con la società pubblica Tirrenia di Navigazione S.p.A. (l.n.600 del 2.6.1962, poi sostituita dalla l.n.684 del 20.12.1974, art.8) fino al regime di privatizzazione e vendita dell'azienda "Tirrenia" alla C.I.N. S.p.A. del Gruppo Moby con la stipula delle nuove convenzioni (l. n. 296 del 27.12.2006, art. 1, commi 998-1000, e art. 19-ter del D.L. n. 135/2009, convertito con modificazioni dalla l. n. 166/2009) da ultimo modificate e integrate per effetto dell'articolo 6, comma 19, del D.L. n. 95/2012 convertito, con modificazioni, nella l.n.135 del 7.8.2012.

Rilevante, sul punto, fu l'intervento della Corte Costituzionale che, con sentenza n. 230 del 2013, nella parte in cui tale ultima normativa prevedeva che le modifiche alle convenzioni fossero approvate dallo Stato semplicemente sentite le Regioni interessate, ha statuito che disponendo «*delle modalità e delle condizioni di svolgimento del servizio di collegamento marittimo avente ad oggetto in particolare la Regione autonoma Sardegna è espressione di un potere, sì, statale, in quanto pertinente alla concorrenza, ma che tocca direttamente un interesse differenziato della Regione e che interferisce in misura rilevante sulle scelte rientranti nelle competenze della medesima*» necessitava dell'attivazione di un procedimento che garantisse **un'intesa** con la Regione medesima per effetto dell'art. 53 dello Statuto speciale sardo (L. Cost. n. 3/1948) il quale sancisce che «*la Regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla*».

Le successive e ulteriori proroghe della convenzione CIN stabilite per legge, da ultimo col Decreto Rilancio (art. 205 D.L. n.34 del 19.05.2020, poi convertito in l. n.77/2020), hanno fatto scadere, definitivamente, questo sistema il 28.2.2021 e l'efficacia di tutto il descritto impianto normativo.

Parallelamente dal 1956, nell'ambito dei finanziamenti attraverso la Cassa del Mezzogiorno, aveva operato un sistema di c.t. ferroviaria (via mare) con la stipula di una convenzione tra lo

Stato e le Ferrovie dello Stato per una linea solo merci operante tra i porti di Golfo Aranci e Civitavecchia fino al 2010, poi soppresso e mai sostituito da analogo servizio anche per la dismissione del terminal di Civitavecchia avvenuta nel 2015.

Può dunque affermarsi che tutte le predette normative di ambito nazionale hanno, dunque, perso formale o sostanziale efficacia con la scadenza di tutte le "passate" convenzioni operative, tanto per il servizio passeggeri, quanto per quello merci.

Il quadro normativo attuale, per quanto qui interessa, appare quindi il seguente:

Il **decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422** che, all'art. 3, comma 1, lettera b), stabilisce che costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale: [...] i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione e l'art.5 che conferisce invece alle Regioni e agli enti locali le funzioni relative ai servizi di trasporto pubblico di interesse regionale e locale.

La l. 17 maggio 1999, n. 144 che, all'art. 36, comma 4-bis (introdotto **dall'art. 145, comma 83, della l.n. 388/2000, da ultimo modificato dall'art.4, comma 235 della l.n.350/2003**), contiene una disciplina specifica sul contenimento dei costi di trasporto delle merci prodotte in Sardegna che prevede il ricorso alla Conferenza di servizi e la predisposizione di uno schema di contratto di servizio pubblico, richiamando l'articolo 4 del regolamento CEE n. 3577/1992.

La **l. 27 dicembre 2006 n.296 che, all'art. 1, comma 837**, ha previsto il passaggio dallo Stato alla Regione Sardegna delle funzioni in materia di "continuità territoriale", senza nulla disporre in materia finanziaria (per quanto concerne la parte del settore marittimo).

La **l.r. 12 ottobre 2012 n.18** che individua la competenza della Regione Sardegna per i servizi marittimi di preminente interesse regionale in materia di continuità territoriale da e per la Sardegna, includendovi espressamente il trasporto di merci con la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico e stipulare contratti, in armonia con l'art. 117 della Costituzione e in applicazione del reg. CEE n.3577/92 sul cabotaggio marittimo.

Dalla complessa evoluzione del quadro normativo sopra descritto, all'interno del quale lo Stato ha proseguito ad emanare i bandi per la c.t. marittima RO-PAX tra la Sardegna e la Penisola, anche a seguito della cessazione delle convenzioni Tirrenia/CIN, si potrebbe individuare un modello di riparto delle competenze articolato su due livelli, coerente con l'art. 53 dello Statuto speciale, con il principio di leale collaborazione e con lo schema già collaudato nel trasporto aereo ai sensi dell'art. 36 della l. n. 144/1999:

a) alla **Regione Autonoma della Sardegna**, titolare delle funzioni in materia di continuità territoriale (art. 1, comma 837, l. n. 296/2006; l.r. n. 18/2012) e portatrice dell'interesse differenziato, il ruolo di soggetto promotore e attore principale del sistema con l' individuazione dei fabbisogni, lo svolgimento della verifica di mercato e l'analisi del fallimento di mercato, la definizione delle linee, degli obblighi di servizio pubblico, degli standard minimi e delle tariffe massime e la predisposizione dello schema di contratto di

servizio da definirsi d'intesa con il Ministero nella conferenza di servizi e finalizzata alla procedura di affidamento;

b) allo **Stato**, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, competente in materia di tutela della concorrenza e di rapporti con l'Unione europea (art. 117, secondo comma, lett. a) ed e), Cost.) e titolare delle risorse destinate ai servizi marittimi di interesse nazionale (art. 3, comma 1, lett. b), d.lgs. n. 422/1997), il compito di concludere il procedimento in sede di conferenza di servizi ai sensi dell'art. 36 della l. n. 144/1999, disponendo con proprio provvedimento l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico definiti d'intesa con la Regione; assicurarne la conformità al diritto dell'Unione (art. 4 del Regolamento (CEE) n. 3577/1992 e disciplina degli aiuti di Stato sotto forma di compensazione per servizi di interesse economico generale) e stanziare le risorse necessarie a coprire le compensazioni.

Per quanto riguarda il finanziamento della misura si richiede la possibilità di attingere alla dotazione del **capitolo di bilancio n. 1960 del MIT, che per il triennio 2027, 2028, 2029 dovrebbe ammontare a oltre 160 Milioni euro** all'anno per il trasporto marittimo nazionale e, in eventuale aggiunta, anche a valere sul Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità di cui all'art.1, comma 806 e ss. L. n. 197 del 2022, per l'importo che verrà ritenuto necessario sulla base di quanto emergerà dalla relazione contenente l'indagine di mercato e l'analisi del fallimento di mercato e dal relativo schema di contratto di servizio pubblico.

3. Il quadro storico-evolutivo e la drastica contrazione complessiva dell'offerta marittima RO-RO solo merci

Come evidenziato sopra, storicamente, lo Stato ha sempre riconosciuto la necessità di un intervento pubblico per garantire la continuità territoriale marittima comprensivo del sistema RO-RO solo merci. L'analisi storica dei collegamenti da e per la Sardegna dimostra invece una regressione evidente e inconfutabile del livello e della qualità del servizio, in palese contraddizione con il mandato costituzionale di rimuovere, e non aggravare, gli svantaggi insulari.

a) Il sistema integrato ante 2012 (ultimi anni vigenza Convenzione Stato / Tirrenia di Navigazione S.p.A.)

In detto periodo, la continuità territoriale era assicurata da un sistema organico e integrato nel quale operavano, con proficuo equilibrio, i soggetti pubblici Ferrovie dello Stato e Tirrenia di Navigazione e numerosissime imprese di navigazioni private. Il modello si era così sviluppato:

- **collegamento ferroviario-marittimo (traghetto FS)**, che operava sulla tratta Civitavecchia-Golfo Aranci. Questo servizio rappresentava un pilastro dell'intermodalità, consentendo il trasporto diretto di **carri ferroviari e merci pesanti**,

essenziale per il tessuto industriale dell'isola e per il collegamento con la rete ferroviaria nazionale ed europea.

- **collegamenti passeggeri e merci (RO-PAX) Tirrenia**, per lo più in convenzione di servizio pubblico:
  - Civitavecchia – Cagliari (giornaliera con 2 approdi settimanali ad Arbatax)
  - Civitavecchia – Olbia: (giornaliera + plurigiornaliera estiva)
  - Genova – Olbia: (penta settimanale d'inverno e giornaliera in estate, con due approdi settimanali ad Arbatax)
  - Napoli – Cagliari – Palermo: (bisettimanale)
  - Trapani - Cagliari (settimanale)
- **linee tutto merci Tirrenia (RO-RO cargo)**:
  - Livorno / Cagliari (da trisettimanale a penta settimanale)
  - Genova – Cagliari: (bisettimanale / trisettimanale)
  - Napoli / Cagliari (bisettimanale / trisettimanale)
- **altre linee in libero mercato (RO-RO cargo e RO-PAX)**:
  - Cagliari-Livorno (settimanale - Moby Lines)
  - Cagliari-Livorno/Marina di Carrara (settimanale – Armamento Sardo)
  - Cagliari-Genova/Vado Ligure (trisettimanale – Grendi Trasporti Marittimi)
  - Olbia– Livorno (inverno bigiornaliera 1 mista+1merci / estiva quadrigiornaliera 3 miste + 1 merci – Moby Lines)
  - Olbia – Livorno/Marina di Carrara, linea tutto-merci con frequenza giornaliera Linee operate dalla Compagnia Armamento Sardo
  - Olbia – Livorno, linea tutto-merci con frequenza giornaliera – StradeBlu).
  - Olbia-Piombino (bigiornaliera 1 mista + 1 merci - Moby Lines)
  - Olbia – Civitavecchia (bigiornaliera mista stagionale - Moby Lines)
  - Olbia-Civitavecchia (inverno plurisettimanale mista / estiva giornaliera – Snav)
  - Olbia – Genova (giornaliera mista stagionale - Moby Lines)
  - Olbia – Genova (giornaliera mista stagionale - Grimaldi GNV).
  - Olbia-Napoli (settimanale mista stagionale - Compagnia Dimaiolines).
  - Golfo Aranci-Livorno (inverno giornaliera mista / estiva plurigiornaliera - Corsica Ferries)
  - Golfo Aranci – Civitavecchia (mista estiva - Corsica Ferries)
  - Porto Torres -Genova (giornaliera mista - Grimaldi GNV)
  - Porto Torres -Genova (giornaliera mista - Moby Lines)

Riassumendo il sistema era caratterizzato da una pluralità di compagnie operanti in concorrenza, sia nei collegamenti misti passeggeri-merci (RO-PAX), sia nei servizi esclusivamente merci (RO-RO).

Questo modello garantiva stabilità, capillarità e, soprattutto, una chiara distinzione e complementarità tra i servizi, assicurando che le esigenze del trasporto merci non fossero subordinate e penalizzate dalle dinamiche del traffico passeggeri e consentendo una florida attività in libero mercato di tipo "sartoriale" per tutte le esigenze non coperte da servizio pubblico o per le quali i vettori del libero mercato erano in grado di offrire un servizio di maggior gradimento per le imprese e autotrasportatori di quello in "convenzione".

b) Il progressivo deterioramento dei collegamenti marittimi della Sardegna e la crisi del trasporto merci

Negli ultimi quindici anni il sistema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e la Penisola ha subito una forte involuzione, caratterizzata dalla riduzione degli operatori, dalla soppressione di numerose rotte, dal ridimensionamento delle frequenze e, soprattutto, dal drastico impoverimento dell'offerta di trasporto dedicata alle merci.

La dismissione della linea ferroviaria merci Golfo-Aranci nel 2010 e, soprattutto, la progressiva riduzione del servizio di trasporto in OSP a seguito della privatizzazione della Tirrenia e della stipula della convenzione con la CIN del 2012 hanno segnato l'inizio di tale fase che si è ulteriormente aggravata con la cessazione di quest'ultima convenzione nel 2021 e la successiva ridefinizione dei servizi soggetti a obblighi di servizio pubblico (OSP).

c) La fotografia delle attuali difficoltà del trasporto merci

L'attuale assetto della continuità territoriale marittima ha, infatti, ridotto a cinque le linee in OSP da e per la Sardegna per linee miste RO-PAX, senza alcuna previsione di collegamenti RO-RO tutto merci, praticamente scomparsi dalle rotte del nord Sardegna, e rimettendone l'organizzazione del trasporto, fuori dalle predette linee miste, alle dinamiche del libero mercato che ne hanno ridotto, drasticamente, le frequenze e aumentato, in modo esorbitante, i costi. A ciò si aggiunge che per tutto il periodo estivo, da giugno a settembre, è impedito, o fortemente limitato, l'imbarco sulle navi RO-PAX di alcune categorie di merci prodotte dalle aziende sarde, laddove queste risultano incompatibili con il traffico passeggeri o con le condizioni di viaggio che si determinano nelle navi con garage chiusi tipici di molte navi Ro-Pax in servizio con la Sardegna.

Una scelta che non appare adeguatamente rispondente alle esigenze strutturali del sistema produttivo sardo, per il quale la disponibilità di collegamenti marittimi **regolari, frequenti e accessibili** costituisce una condizione essenziale di competitività.

Il confronto riportato nel diagramma di Figura 1 sull'evoluzione complessiva dell'offerta tra il 2017 e il 2025 conferma la gravità del fenomeno.

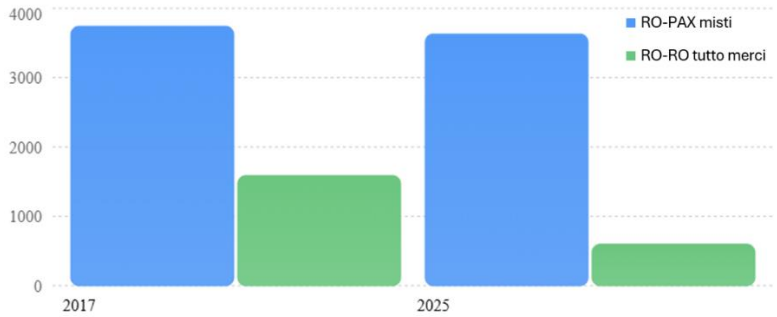


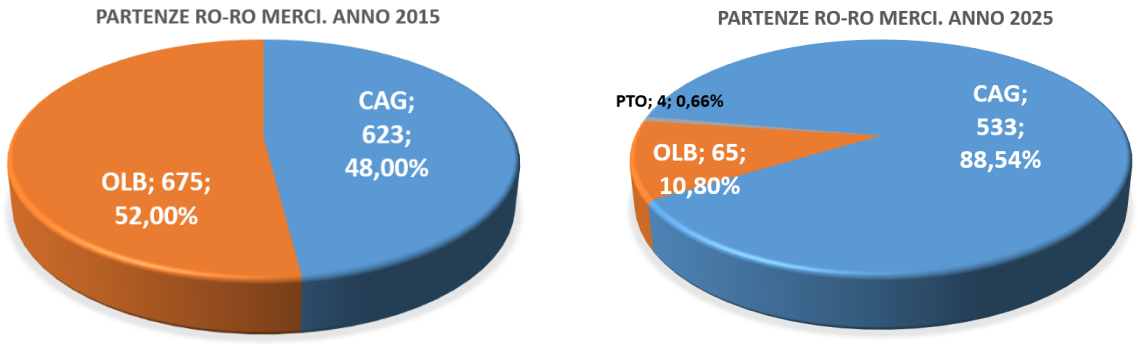
Figura 1 Partenze annue dalla Sardegna, confronto 2017-2025

In particolare, nel periodo 2017-2025:

- **I collegamenti marittimi complessivi sono diminuiti del 20,7%**, passando da 5.327 a 4.226 partenze annue.
- **I collegamenti misti RO-PAX hanno registrato una riduzione relativamente contenuta, pari al 3%**, passando da 3.740 a 3.629 partenze.
- **I collegamenti esclusivamente merci RO-RO sono invece crollati del 62,4%**, passando da 1.587 ad appena 597 partenze annue.

Il dato più significativo è dunque che **quasi il 90% della contrazione complessiva dei collegamenti marittimi ha riguardato proprio i servizi dedicati esclusivamente alle merci** che si è progressivamente concentrato fino a vedere, nel periodo 2021-2025, la presenza di due soli operatori principali con un'offerta prevalentemente concentrata sul porto di Cagliari.

Figura 2 - Partenze navi 'tutto merci' - confronto 2015-2025



Particolarmente critica è la situazione del porto di **Olbia**, che ha sostanzialmente perso numerosi collegamenti regolari tutto merci in passato presenti (Figura 2).

Anche sulla direttrice tra il porto di **Cagliari** e il nord-centro del continente si è registrato un forte ridimensionamento sul trasporto merci.

Nella sostanza, la tenuta numerica dei collegamenti misti (Ro-Pax) e l'ampliamento dell'offerta a metro lineare prevista dai nuovi bandi non compensa, per le diverse caratteristiche delle navi e della promiscuità con i passeggeri, la drastica riduzione dei collegamenti tutto merci, in grado di soddisfare, per loro natura, le esigenze di trasporto di tutte le tipologie di merce durante tutto l'arco dell'anno. A ciò si aggiunge che la riduzione dei collegamenti tutto merci ha prodotto un sistema sempre più squilibrato, nel quale la disponibilità di servizi marittimi per le imprese sarde risulta condizionata dalle scelte commerciali di un numero ristretto di operatori, senza adeguate garanzie pubbliche in termini di frequenze, capacità di trasporto e continuità annuale.

L'attuale assetto non appare pertanto in grado di assicurare un'offerta strutturalmente adeguata alle esigenze dell'economia isolana, con conseguenze sulla regolarità degli approvvigionamenti, sull'accessibilità dei mercati nazionali, sui costi logistici e sulla competitività delle produzioni sarde.

Alla luce di tale evoluzione, **la Regione Sardegna ritiene necessario e non più rinviabile un intervento** finalizzato a una nuova valutazione delle effettive esigenze di mobilità delle merci e alla conseguente definizione di un sistema di obblighi di servizio pubblico specificamente dedicato al trasporto marittimo merci.

Tale sistema dovrà garantire, nel rispetto della disciplina europea, **un'offerta minima adeguata, stabile e territorialmente equilibrata**, attraverso la previsione di collegamenti, frequenze, capacità di carico, inclusione di tutti i settori merceologici e condizioni economiche coerenti con le necessità del tessuto produttivo regionale.

L'obiettivo è superare un assetto che ha progressivamente ridotto le garanzie di continuità territoriale per le merci, riconoscendo che **il trasporto marittimo delle merci non rappresenta soltanto un servizio commerciale, ma una componente essenziale per l'effettiva attuazione del principio costituzionale di insularità, sancito dal già citato articolo 119 della Costituzione.**

Nel grafico sotto riportato si può notare come l'attivazione di nuove linee in OSP tra il porto di Cagliari e la Liguria (es. Genova) e tra Olbia e la Toscana (es. Marina di Carrara) costituirebbero una valida e stabile copertura delle esigenze del trasporto merci in complementarità con gli O.S.P. attuali andandone a sopperire le carenze precedentemente evidenziate.

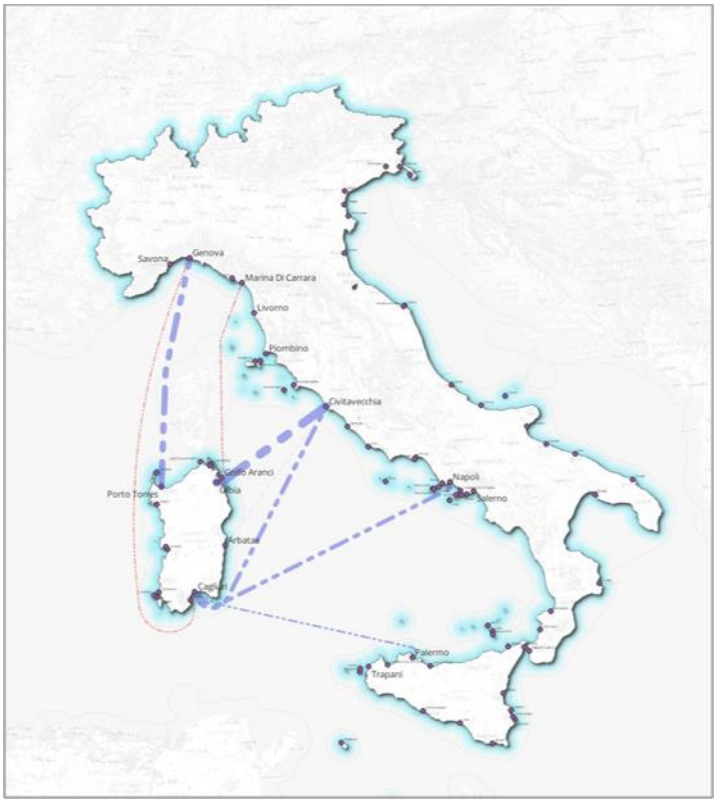


Figura 3 - Servizi in OSP attuali (Ro-Pax, in blu) e ipotesi di nuovi OSP (tutto merci, in rosso)

4. Le categorie merceologiche non servite e l'impatto sulle filiere produttive

L'assenza di servizi cargo-RO-RO dal porto di Olbia determina l'impossibilità strutturale di trasportare (quantomeno nel periodo estivo) alcune importanti categorie di merce prodotte in Sardegna, in particolare:

Animali vivi: principalmente bovini destinati ai centri di ingrasso del Centro-Nord Italia. La domanda nel periodo giugno-settembre ammonta a circa 12.800 capi[4], pari a circa 15-20 autotreni a settimana. Il trasporto di animali vivi non può essere effettuato su navi con garage chiusi, tipici di molte Ro-Pax in servizio dalla Sardegna, date le temperature che si raggiungono nella stagione estiva incompatibili con il benessere animale, né su navi con ponti aperti ma che trasportano passeggeri per via degli odori che si sviluppano[5]. Inoltre, sempre per il benessere animale, il viaggio non può durare oltre le 12 ore di navigazione, rendendo quindi inutilizzabili i servizi in partenza da Cagliari. La Sardegna possiede il più alto tasso di imprese attive di

[4] dati 2023 del Servizio sanità pubblica veterinaria e sicurezza alimentare dell'Assessorato regionale della Sanità

[5] Il divieto di imbarco nei mesi estivi da giugno a settembre è comunicato dalle compagnie di navigazione con apposite note.

allevamento per 1000 abitanti (elaborato su dati Istat e Infocamere 2024), pertanto il divieto di imbarco dei veicoli che trasportano animali vivi sui traghetti misti produce un impatto insostenibile su circa 15.000 imprese attive del settore dell'allevamento (dati Infocamere 2024)[6];

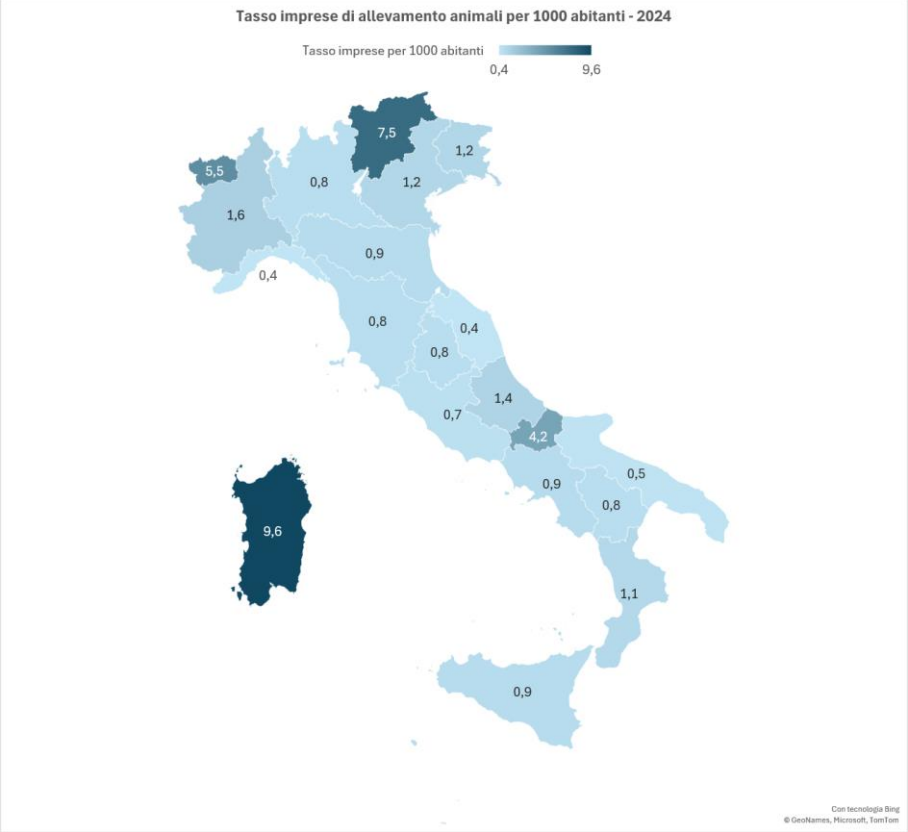


Figura 4 - Tasso imprese di allevamento attive per 1000 abitanti (elaborazione su dati Infocamere 2024)

Sottoprodotti di origine animale (SOA): carcasse e scarti di macellazione la cui capacità di trattamento impiantistico in Sardegna è molto limitata, cosicché la quasi totalità dei SOA generati deve essere obbligatoriamente trasferita verso impianti autorizzati della penisola per necessità sanitarie ai sensi del Regolamento (CE) n. 1069/2009 – non per una scelta economica degli operatori. La domanda settimanale è di circa 5-6 autoarticolati e/o autocarri accompagnati e, come segnalato dall'associazione di categoria ASSOGRASSI con nota del 22 giugno 2026, il diniego o la sospensione dell'imbarco a Olbia costringe i mezzi a percorrere l'intera Isola via gomma fino a Cagliari, dilatando i tempi di percorrenza dalle ordinarie 8-10 ore a oltre 20-24 ore, con gravissimo rischio di degradazione della sostanza organica e di emergenza igienico-sanitaria nei mesi estivi;

[6] Dati Infocamere al 31/12/2024 "Stock Imprese Attive", Ateco 2007, Settore A, Divisione 01, classi 0141,0142,0143,0144,0145,0146,0147,0149.

Merci pericolose (IMDG Code) di natura chimica, infiammabile o biologica incompatibili con il trasporto passeggeri, nonché carichi voluminosi o speciali quali il fieno;

Traffico accompagnato di automezzi pesanti con autista al seguito, penalizzato sia dall'insufficienza di cabine dedicate sia dal contingentamento degli spazi di stiva in caso di picchi di domanda passeggeri con auto al seguito.

In termini complessivi, la domanda minima di trasporto da soddisfare attraverso un servizio cargo-RO-RO dal porto di Olbia nel periodo estivo è stimata in circa 20-25 mezzi tra autotreni, autoarticolati e autocarri con autista al seguito alla settimana.

5. Le ulteriori difficoltà riscontrate sui soggetti produttivi per assenza di una linea merci giornaliera da Cagliari alla Liguria e l'impatto sulle filiere produttive

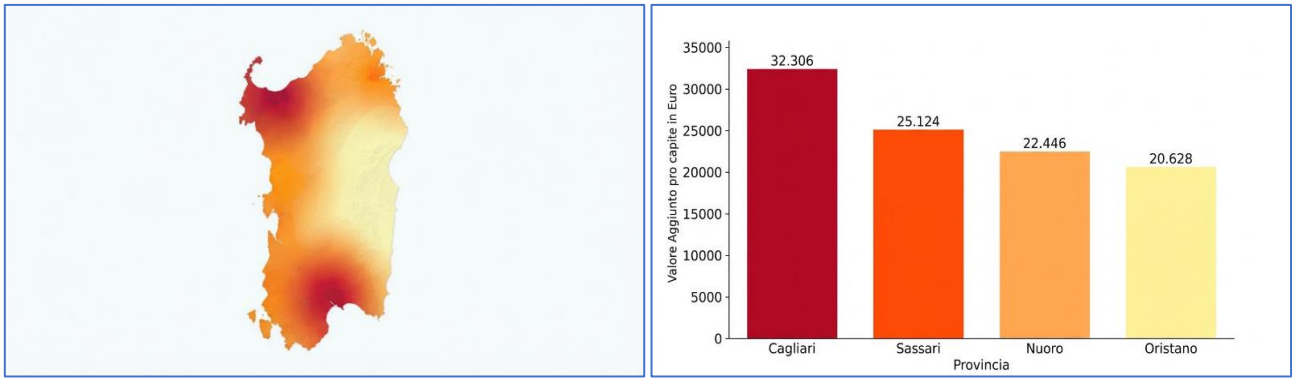


Figura 5 - Concentrazione della produzione delle merci in Sardegna

Come si può notare dai grafici seguenti, l'area dove si concentrano le maggiori produzioni delle merci della Sardegna è quella della (ex) Provincia di Cagliari, mentre la zona d'Italia che assorbe la maggior parte delle esportazioni delle merci provenienti dalla Sardegna è concentrata nella macroregione centro-settentrionale nei cui porti transita oltre l'80% delle merci.

La sostanziale insussistenza di un sistema stabile di trasporto in servizio pubblico (un tempo florido e consistente) dal Porto di Cagliari verso un porto dell'area il nord Italia determina un ingiustificato incremento di traffico pesante sulla (già esigua) rete stradale tra il sud e il nord della Sardegna, andando contro tutte le politiche europee di decarbonizzazione che favoriscono il trasferimento del traffico merci dalla strada al mare[7] e limitando fortemente la capacità produttiva ed economica della zona nella quale si concentra maggiormente la produzione regionale.

[7] Politiche di modal shift: Marebonus, Autostrade del Mare, Programma CEF

6. L'impatto economico aggravato dalla tassazione ETS e la disparità competitiva rispetto ad altre realtà insulari europee (modello Corso)

Al deficit strutturale del servizio si aggiunge l'impatto dell'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (EU ETS) al trasporto marittimo, nonché del regolamento Fuel EU Maritime. Tale misura ha determinato un ulteriore incremento dei costi di trasporto marittimo che, ai primi del 2026, ha raggiunto un sovraccosto di circa il +30% sul nolo della tratta Cagliari–Livorno e un incremento complessivo compreso tra il +40% e il +50% del costo del nolo marittimo rispetto all'anno base, con effetti sproporzionatamente gravosi per le imprese sarde in ragione dell'impossibilità di ricorrere ad alternative modali al trasporto via mare.

Confindustria Sardegna e Confapi Sardegna hanno documentato che tale maggior costo, superando il 40%, si sta riverberando sui trasportatori, sulle imprese e sul consumatore finale con effetti inflattivi devastanti per l'economia dell'isola e con il rischio di una perdita di competitività irreversibile, tanto da rendere necessaria la proposta di uno specifico fondo di compensazione per neutralizzare fino al 75% dell'extracosto dei noli marittimi.

A ciò si aggiunge una intollerabile disparità competitiva rispetto ad altre realtà insulari europee, prime fra tutte la vicina Corsica. Come documentato nell'analisi comparativa redatta da questo Assessorato: mentre per la Sardegna lo stanziamento statale per la continuità territoriale marittima è stato drasticamente ridotto a soli 24 milioni di euro annui (a fronte di uno stanziamento storico di circa 70 milioni di euro e pari ad appena il 14% del capitolo MIT n. 1960 di 175 milioni di euro), il modello di *Délégation de Service Public* (DSP) della Corsica beneficia di una dotazione statale per la continuità territoriale marittima di oltre 100 milioni di euro annui (su un fondo statale di c.ca 237 milioni l'anno comprensivo del settore navale e aereo, erogato con una quota fissa annua di 187 milioni non indicizzata dal 2008 e quote integrative annue a copertura dei deficit prodotti dall'aumento dei costi di servizio).

Inoltre, il sistema corso attua una politica tariffaria strutturata specificamente per sostenere la competitività del tessuto produttivo isolano: pur essendo la tariffa base della Corsica (40 €/MTL applicata su tutte le linee) allineata o superiore a quella sarda, la Corsica applica tariffe agevolate inferiori per specifiche categorie, ovvero la Tarif Export (20 €/MTL per prodotti agricoli, agroalimentari, della manifattura e industriali locali), la Tariffa export plus (15 €/MTL per l'intera filiera locale, dalla materia prima al prodotto finito) e la Tarif Import (20 €/MTL per le materie prime in ingresso destinate alla trasformazione in Corsica).

TANTO PREMESSO E CONSIDERATO

La Regione Autonoma della Sardegna, in persona dell'Assessora dei Trasporti Barbara Manca

CHIEDE

al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel rispetto del riparto di competenze delineato al punto 2, di:

1. prendere atto della presente istanza dell'Assessorato dei Trasporti che individua le esigenze di servizio pubblico e i primi elementi di inadeguatezza dell'offerta lasciata alle sole forze di mercato, relativamente:

a) al collegamento cargo RO-RO tra i porti del nord Sardegna e quelli del Nord-Centro peninsulare (Toscana), con particolare riferimento alle categorie merceologiche degli animali vivi, dei sottoprodotti di origine animale (carcasse e scarti di macellazione), delle merci pericolose (IMDG Code) e del traffico accompagnato;

b) al collegamento RO-RO tra il porto di Cagliari e il Nord peninsulare (Liguria), al fine di garantire collegamenti merci regolari, continuativi e non contingentati tra il sud dell'Isola e il Nord peninsulare;

dando atto che la Regione, quale soggetto competente all'istruttoria, procederà a svolgere l'indagine di mercato, mediante consultazione pubblica degli operatori, e a redigere la relazione definitiva di analisi/fallimento del fallimento di mercato e lo schema di contratto di servizio, ai sensi dell'art. 4 del Regolamento (CEE) n. 3577/1992 e della Comunicazione della Commissione COM(2014) 232 final e a trasmetterne gli esiti al Ministero ai fini della conferenza di servizi;

2. indire, all'esito di tale fase istruttoria, d'intesa con la Regione, la conferenza di servizi di cui all'art. 36 della l. n. 144/1999, con la partecipazione della Regione e delle amministrazioni interessate, anche al fine di condividere il perimetro e la metodologia dell'indagine di mercato, quale sede nella quale, all'esito di quest'ultima e sulla base delle proposte regionali, accertare formalmente l'inadeguatezza dei servizi di trasporto regolare lasciati alle sole forze di mercato e definire, per ciascuna rotta, gli obblighi di servizio pubblico, gli standard minimi di servizio, le tariffe massime (con tariffe agevolate a sostegno delle produzioni isolane e meccanismi di mitigazione dell'impatto ETS) e lo schema di contratto di servizio;

3. concludere il procedimento, recependo con proprio decreto le determinazioni assunte in conferenza di servizi e disponendo l'imposizione degli obblighi di servizio pubblico, previa verifica, di competenza statale, della conformità delle misure al diritto dell'Unione europea, con particolare riferimento all'art. 4 del Regolamento (CEE) n. 3577/1992 e alla disciplina degli aiuti di Stato sotto forma di compensazione per servizi di interesse economico generale (Decisione 2012/21/UE e Comunicazione della Commissione 2012/C 8/02), curando le comunicazioni ed eventuali notifiche alla Commissione europea;

4. stanziare le risorse necessarie alla copertura delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico, mediante accordo ai sensi dell'art. 15 della l. n. 241/1990 anche eventualmente a valere sul Fondo nazionale per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità (art. 1, commi 806 e ss., l. n. 197/2022), comunicando sin d'ora la disponibilità delle risorse e il capitolo di imputazione e definendone l'importo nella misura risultante dalla relazione definitiva di analisi del fallimento di mercato e dallo schema di contratto di servizio, così da consentire

l'espletamento delle procedure di affidamento, aperte e non discriminatorie nei confronti di tutti gli armatori comunitari;

5. garantire che ogni determinazione relativa ai collegamenti in esame sia assunta d'intesa con la Regione Autonoma della Sardegna, in attuazione dell'art. 53 dello Statuto speciale e del principio di insularità ex art. 119 della Costituzione;

6. pronunciarsi espressamente sul riparto delle competenze tra Regione e Ministero individuato al punto 2 della presente istanza, confermandone la condivisione ovvero indicando in modo motivato gli eventuali diversi profili di competenza ritenuti applicabili, ai fini del corretto svolgimento del procedimento.

La Regione Autonoma della Sardegna resta in attesa di riscontro entro il termine di cui all'art. 2 della l. n. 241/1990, decorrente dal ricevimento della presente, e della comunicazione di avvio del procedimento ai sensi dell'art. 8 della medesima legge.

ALLEGATI

1. Riscontro Corsica Sardinia Ferries (Forship S.p.A.) del 03/06/2026;
2. Riscontro Grendi Trasporti Marittimi S.r.l. del 05/06/2026;
3. Riscontro Grimaldi Lines del 09/06/2026;
4. Riscontro GNV – Grandi Navi Veloci S.p.A. del 15/06/2026;
5. Riscontro Moby S.p.A. del 15/06/2026;
6. Riscontro Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (Tirrenia) del 15/06/2026;
7. Segnalazione di Assograssi del 22/06/2026;
8. Nota Confindustria impatto ETS 27/01/2025;
9. Nota congiunta Ass. Categoria (Confindustria Sar. e C.) del 21/04/2026;
10. Documento di confronto tariffe merci Sardegna-Corsica.

L'Assessora
Barbara Manca

(firma digitale)

BARBARA
MANCA
11.11.2026
13:32:43
GMT+01:00