

RESOCONTO CONSILIARE

SEDUTA N. 75

MARTEDÌ 24 GIUGNO 2025

Presidenza del Presidente Giampietro **COMANDINI**Indi del Vice Presidente Giuseppe **FRAU**INDICE

PRESIDENTE.....	2	<i>conseguenti impatti sulle imprese e sull'economia della Sardegna.</i>	6
Congedi.....	2	PRESIDENTE.....	6
PRESIDENTE.....	2	URPI ALBERTO (Centro 20VENTI).....	6
Annunzi.....	2	PRESIDENTE.....	7
PRESIDENTE.....	2	MANCA BARBARA, Assessore tecnico dei trasporti.....	7
MATTA EMANUELE, Segretario.....	2	PRESIDENTE.....	9
Svolgimento delle interrogazioni a risposta	3	URPI ALBERTO (Centro 20VENTI).....	9
immediata ai sensi dell'articolo 123 bis del	3	PRESIDENTE.....	9
Regolamento Interno.....	3	<i>Interrogazione 197/A in merito al percorso di riorganizzazione delle partecipazioni strategiche nel settore del trasporto aeroportuale e per la realizzazione dei necessari investimenti.....</i>	9
<i>Interrogazione 192/A sul rilancio del Centro trapianti della Sardegna e sulla riorganizzazione della terapia intensiva post-operatoria dell'Azienda di rilievo nazionale ed alta specializzazione (ARNAS) G. Brotzu.....</i>	3	PRESIDENTE.....	9
PRESIDENTE.....	3	TRUZZU PAOLO (Fdl).....	9
AGUS FRANCESCO (Progressisti).....	3	PRESIDENTE.....	10
PRESIDENTE.....	4	MANCA BARBARA, Assessore tecnico dei trasporti.....	10
BARTOLAZZI ARMANDO, Assessore tecnico dell'igiene e sanità e dell'assistenza sociale.....	4	PRESIDENTE.....	11
PRESIDENTE.....	5	TRUZZU PAOLO (Fdl).....	11
AGUS FRANCESCO (Progressisti).....	5	PRESIDENTE.....	12
PRESIDENTE.....	6		
<i>Interrogazione N. 145/C in merito all'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS e i</i>			

I documenti esaminati nel corso della seduta sono reperibili sul sito internet del Consiglio regionale.

**PRESIDENZA DEL
PRESIDENTE GIAMPIETRO COMANDINI**

La seduta è aperta alle ore 10:48.

PRESIDENTE.

Prego, prendere posto. Dichiaro aperta la seduta

Congedi.

PRESIDENTE.

Comunico che i consiglieri regionali, Cocco Sebastiano, Deriu Roberto, Dessena Giuseppe Marco, Manca Desirè Alma, Pizzuto Luca, Porcu Sandro hanno chiesto congedo per la seduta antimeridiana del 24 giugno 2025.

Poiché non vi sono opposizioni, i congedi si intendono accordati.

Annunzi.

PRESIDENTE.

Si comunica che sono pervenute le seguenti risposte scritte.

Il 20 giugno 2025 sono pervenute le risposte scritte alle interrogazioni:

- N. 174/A Interrogazione SORGIA, con richiesta di risposta scritta, sulle criticità ambientali nella laguna del Calich e ripercussioni sull'economia locale.

- N. 184/A Interrogazione RUBIU - TRUZZU - PIGA - MELONI Corrado - CERA - FLORIS - MASALA MULA - USAI con richiesta di risposta scritta, in merito al conferimento dell'incarico di direttore della Struttura Complessa Sanità Animale in presunta violazione dell'articolo 25 del contratto collettivo nazionale di lavoro Area Sanità 2024.

Comunico che sono pervenute le seguenti proposte di legge:

- N. 109 LI GIOI - CIUSA - SOLINAS Alessandro - MANDAS - SERRA - MATTA Istituzione del Garante regionale dei diritti delle persone con disabilità. (pervenuta il 18 giugno 2025 e assegnata alla 2ª Commissione);

Comunico che è pervenuta la seguente proposta di legge statutaria:

- N. 2/STAT ORRÙ - DESSENA - LOI Legge statutaria elettorale regionale ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto speciale per la Sardegna. (pervenuta il 23 giugno 2025 e assegnata alla 1ª Commissione).

Prego il Segretario di dare lettura delle interrogazioni.

MATTA EMANUELE, *Segretario.*

- N. 211/A Interrogazione SALARIS - TICCA - FASOLINO con richiesta di risposta scritta, sul Piano regionale antincendio per l'anno 2025;

- N. 212/A Interrogazione CERA - TRUZZU - PIGA - FLORIS - MASALA - MULA - RUBIU - USAI - MELONI Corrado, con richiesta di risposta scritta, in merito allo smantellamento della sanità oristanese alla luce delle recenti decisioni di trasferimento e reimpiego presso altre ASL Sardegna di professionisti medici e dirigenti sanitari precedentemente operanti nella ASL n. 5 di Oristano;

- N. 213/A Interrogazione SORGIA, con richiesta di risposta scritta, sui disagi nella prescrizione e nella distribuzione dei sensori glicemici Simplera ai pazienti diabetici assistiti dalla ASL n. 8 di Cagliari;

- N. 214/A Interrogazione SORGIA, con richiesta di risposta scritta, in merito alla difesa delle competenze regionali in materia di pianificazione energetica e rischio commissariamento ai sensi dell'articolo 13 del decreto-legge n. 73 del 2025;

- N. 215/A Interrogazione PIGA - TRUZZU - CERA - FLORIS - MASALA - MULA - RUBIU - USAI - MELONI Corrado, con richiesta di risposta scritta, sulle gravi criticità nella gestione dell'organizzazione sanitaria all'interno dei penitenziari regionali, con particolare riguardo all'Istituto penitenziario di Uta (CA);

- N. 216/A Interrogazione CERA - TRUZZU - PIGA - FLORIS - MASALA - MULA - RUBIU - USAI - MELONI Corrado, con richiesta di risposta scritta, in merito all'incomprensibile ritardo nel rilascio dell'Intesa regionale per il progetto inerente alla realizzazione di un impianto GNL (gas naturale liquefatto), nel porto di Oristano-Santa Giusta (Società IVI Petrolifera Spa).

Svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata ai sensi dell'articolo 123 bis del Regolamento Interno.

Interrogazione 192/A sul rilancio del Centro trapianti della Sardegna e sulla riorganizzazione della terapia intensiva post-operatoria dell'Azienda di rilievo nazionale ed alta specializzazione (ARNAS) G. Brotzu.

PRESIDENTE.

Grazie. L'ordine del giorno reca il confronto tra i Consiglieri e la Giunta regionale ai sensi dell'articolo 123 bis del Regolamento. Sull'interrogazione 144/A, comunico che l'Assessore regionale all'industria non sarà presente perché ha avuto un piccolo incidente domestico. Per cui avremo le interrogazioni relativamente all'Assessore regionale ai trasporti e all'igiene e sanità. La ripartizione dei tempi è 3 per minuti per le esposizioni, 5 per la risposta e 2 per la replica.

PRESIDENTE.

Passiamo alla interrogazione n. 192/A, prego l'onorevole Agus di illustrare l'interrogazione.

**PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE
GIUSEPPE FRAU**

AGUS FRANCESCO (Progressisti).

...in particolare alle attività di terapia intensiva postoperatoria. In primo luogo mi preme portare in Aula, per la prima volta in questa legislatura, il tema del centro trapianti che negli ultimi cinque anni ha avuto dei problemi che hanno portato la sua operatività e in definitiva i suoi numeri ad essere ormai sotto il livello di sopravvivenza. Dagli anni Ottanta ad oggi, è stata una eccellenza della nostra sanità; negli ultimi anni – le do un dato Assessore, certo che lei potrà essere più preciso avendo sicuramente in questi mesi avuto contezza della situazione – siamo arrivati al punto che nella nostra Isola, sono quasi più i fegati ad essere trapiantati che i reni. Io non sono un medico, però le poche conoscenze anatomiche me mi porto dietro dalle scuole medie superiori, mi impongono di considerare questo dato sotto il livello di guardia. Non solo. Alcune decisioni

strategiche, su tutte la decisione di aprire al Brotzu una terapia intensiva postoperatoria, una decisione saggia presa oltre 10 anni fa, non sono mai state implementate. O meglio, all'ospedale Brotzu esistono i letti, esistono le postazioni, esiste un luogo dedicato a quel tipo di attività, non è però, per miopi scelte aziendali compiute negli ultimi cinque anni, stato portato avanti quella politica. Mancano i medici, mancano gli infermieri, manca, in definitiva, un servizio strategico che non serve solo a chi è appena uscito dall'operazione, ma anche per tutelare quei pazienti particolarmente fragili che spesso e volentieri, soprattutto quando hanno raggiunto una certa età, hanno necessità di ricoveri in terapia intensiva o subintensiva. Oggi quei ricoveri, per capirci, vengono ospitati all'ospedale oncologico che nulla c'entra con quel tipo di attività. Un altro punto di criticità, e chiudo Assessore, riguarda il fatto che pur essendo una Regione in cui è altissimo il tasso di consenso alla donazione, siamo anche una Regione dove i prelievi sono in rapida diminuzione, in alcuni casi, rianimazioni importanti, tra le più importanti della nostra Regione, segnano tassi di donazione vicini allo zero. Se a fronte di alti consensi non si eseguono i prelievi, evidentemente è perché nelle rianimazioni e in particolare in una rianimazione...

(Interruzioni)

PRESIDENTE.

Diamo ancora del tempo all'onorevole Agus per chiudere. Grazie.

AGUS FRANCESCO (Progressisti).

...queste attività non vengono portate avanti. Per cui, accanto alle domande che abbiamo, ovviamente inserito nel testo scritto presentato come interrogazione, una domanda che tutti noi dobbiamo porci riguarda l'integrità e il proseguimento dell'attività del centro trapianti. Oggi la classe dirigente dell'Isola, in questa fase deve chiedersi: abbiamo la forza per mantenerlo? È strategico per la nostra Regione? Vogliamo continuare a fare quelle attività che hanno portato la nostra sanità al rango anche di eccellenza a livello nazionale su alcune attività e che hanno visto nella nostra Isola grandi professionisti, cito su tutti Alessandro Ricchi, a cui probabilmente la

sanità sarda ha reso un omaggio inadeguato rispetto alla caratura della sua professionalità e al suo sacrificio insieme alla sua *équipe*. E quindi questa è la domanda che dobbiamo porci per questa fase e soprattutto per il futuro. Grazie.

PRESIDENTE.

Grazie, onorevole Agus. Per la risposta ha facoltà di parlare l'Assessore alla sanità, Armando Bartolazzi. Prego.

BARTOLAZZI ARMANDO, *Assessore tecnico dell'igiene e sanità e dell'assistenza sociale*.

Presidente, onorevoli consiglieri. In riscontro all'interrogazione in oggetto, in base agli elementi forniti dell'ARNAS Brotzu e relativi allegati del centro regionale trapianti della Sardegna, si espone quanto segue: in relazione alla prima richiesta "quali azioni di concrete la Regione stia mettendo in campo per salvaguardare e potenziare l'attività del centro trapianti della Sardegna, valorizzando l'elevato tasso di consenso alla donazione e incrementando il numero di interventi effettuati", si significa che il centro regionale trapianti ha chiarito che il dato riportato nell'interrogazione indicato come tasso di consenso alla donazione di organi, è relativo alle dichiarazioni di volontà registrate in Comune al momento del rinnovo della carta d'identità. Sotto tale aspetto, la Sardegna registra percentuali di consenso in vita da parte dei cittadini superiore rispetto alla media nazionale, ciò in quanto nel 2023 la percentuale di consensi era del 76.5 per cento, l'interrogazione riporta il 78.2 verso il 68,5 che è il dato medio nazionale. Nell'anno 2024 la percentuale di consenso sempre espresso dai cittadini nei comuni sardi è stata del 72.3 per cento, in calo rispetto al 2023 verso il 63.7 del dato nazionale medio. Relativamente invece al dato delle opposizioni in Sardegna dei potenziali donatori, ovvero dei pazienti deceduti nelle terapie intensive e segnalati come potenziali donatori di organi, questo è stato nel 2023 pari al 30.4 per cento, verso il dato medio nazionale del 30.3 e nel 2024 del 32.5 per cento verso il 28.7 per cento del valore medio nazionale. Il maggior dato di opposizione alla donazione registrata in Sardegna nell'ambito dei potenziali donatori segnalati nel 2024 rispetto al 2023 ed anche rispetto al dato nazionale, potrebbe avere

come valida motivazione il maggior numero di segnalazioni avutesi nel corso del 2024, pari a 117, valore più alto in assoluto in Sardegna dall'inizio di questa attività, che ha collocato la nostra Regione tra le prime Regioni in Italia per tasso di segnalati per milioni di persone.

Per quanto attiene l'attività di trapianto, il Centro regionale trapianti ha precisato che nel 2024 i trapianti complessivi eseguiti al Brotzu sono stati 75, non 62 come riportato nell'interrogazione, così suddivisi: 36 trapianti di rene, 33 trapianti di fegato e 6 trapianti di cuore; nel 2023 i trapianti sono stati 74, 30 trapianti di rene, 30 di fegato, 7 trapianti di cuore e 2 combinati fegato - rene; nel 2022 sono stati 74, più o meno equivalenti tra trapianti di rene e di fegato; nel 2021, 75. Insomma si assiste a un mantenimento più o meno costante negli anni del numero di trapianti attestato intorno al 73-74.

Da sottolineare, inoltre, il numero di cornee prelevate nel corso del 2024, pari a 25 tessuti corneali, contro le 23 del 2023 e le 10 del 2018. Sulla base dei dati forniti dal Centro regionale trapianti e sopra riportati, si può affermare che il numero dei trapianti in Sardegna si sia negli ultimi anni consolidato, risultando comunque tale dato medio in aumento rispetto al 2018, anche considerando il 2020, anno della pandemia, che comunque ha registrato una sostanziale tenuta del sistema. Il Centro regionale trapianti ha inoltre fatto presente che nel 2024 sono stati eseguiti 90 trapianti di cellule staminali ematopoietiche, di cui 35 allotrapianti su adulti e 3 pediatrici, 49 autotrapianti su adulti e 3 pediatrici, verso 84 trapianti nel 2023, di cui 35 allotrapianti su adulti e 6 pediatrici e 39 autotrapianti su adulti e 4 pediatrici. Quindi anche questa attività di trapianto di cellule emopoietiche è abbastanza consistente in Sardegna.

Per quanto riguarda l'attività di informazione e sensibilizzazione alla donazione di organi, si precisa che nel 2024 il Centro regionale trapianti ha contribuito alla realizzazione di progetti presentati dall'associazione che operano in assenza di scopo di lucro nell'ambito della rete trapiantologica della Sardegna, tramite l'erogazione di contributi derivati dai fondi che la Regione Sardegna assegna al Centro regionale trapianti per la promozione della donazione ed orientati a sensibilizzare la popolazione su questi temi. Vi

sono stati 9 progetti presentati, 7 dei quali sono stati portati a termine.

L'azienda ha altresì comunicato che è imminente la pubblicazione dell'avviso con l'invito a presentare le proposte progetto...

(Interruzioni)

PRESIDENTE.

Diamo del tempo all'assessore Bartolazzi per chiudere, grazie.

BARTOLAZZI ARMANDO, *Assessore tecnico dell'igiene e sanità e dell'assistenza sociale.*

Per le quali verrà erogato il contributo con le stesse modalità.

Per quanto attiene al quesito numero due riguardante la veridicità e fondatezza della notizia relativa al fatto che la terapia intensiva post operatoria del Brotzu sarà sostituita negli spazi attualmente occupati dalla terapia intensiva pediatrica, e quali misure intendano adottare per garantire le continuità e l'efficienza delle cure post trapianto per i pazienti. L'ARNAS Brotzu ha significato che la terapia intensiva post operatoria, cosiddetta "TIPO", non è operativa in quanto sono ancora in corso le procedure di reperimento del personale medico infermieristico necessario secondo i requisiti previsti dai vigenti criteri di accreditamento regionale e nazionale che prevedono 20 infermieri, 11 Oss e 11 dirigenti medici specialisti in anestesia e rianimazione; questo è un punto critico, quello del personale. La sopra citata azienda ha confermato la volontà di rendere operativa la "TIPO" e mettere a disposizione la terapia intensiva per pazienti adulti, in particolare per garantire la piena funzionalità del percorso post operatorio e post trapianto che rappresenta un punto di eccellenza per l'azienda stessa. L'ARNAS Brotzu ha chiarito inoltre che si rende necessaria e strategica l'identificazione di spazi idonei per l'attivazione di una terapia intensiva pediatrica al fine di rispondere in modo adeguato e strutturato alle esigenze assistenziali in ambito pediatrico.

La progettualità della terapia intensiva pediatrica sarà portata avanti senza compromettere la funzionalità della terapia intensiva per adulti e sarà oggetto di una valutazione tecnica e organizzativa approfondita nell'ottica della realizzazione

dell'ospedale pediatrico; quindi le due terapie intensive sono distinte.

L'attivazione di una terapia intensiva pediatrica presenta un'importante criticità legata al reperimento di competenze in ambito medico e infermieristico altamente specializzato, con esperienza specifica in anestesia e rianimazione pediatrica, caratterizzata da un'elevata complessità clinica e assistenziale. In sintesi l'azienda ha concluso che non è prevista alcuna sostituzione delle "TIPO" con la terapia intensiva pediatrica, bensì una pianificazione complessiva che tenga conto delle esigenze cliniche, della disponibilità di risorse professionali e della sostenibilità organizzativa.

PRESIDENTE.

Grazie Assessore. Per la replica ha facoltà di intervenire l'onorevole Agus, prego.

AGUS FRANCESCO (Progressisti).

Grazie Assessore per aver anche trasferito formalmente quella risposta che già nei corridoi dell'ospedale la Direzione del Brotzu aveva annunciato, e cioè che gli *input* dati dalla dirigenza poco prima del commissariamento, non si sarebbero tradotti in alcun modo in realtà e che invece, finalmente, si riprende a correre rispetto alla costituzione di un reparto utile per l'ospedale e non soltanto, appunto, per quella finalità per cui era stato costituito. Ovviamente il reclutamento, capiamo bene, richiede del tempo; però già il fatto che sia di nuovo all'ordine del giorno è una notizia positiva per i tanti trapiantati che si sentirebbero rassicurati da questo tipo di implementazione.

L'ultimo aspetto rispetto ai dati; io capisco che il centro trapianti guardi il bicchiere mezzo pieno e anch'io lo voglio vedere mezzo pieno, però non posso fare a meno di ricordare in questa sede che nei primi 15 anni di attività del centro trapianti il numero dei trapianti di reni in Sardegna è sempre stato superiore a 60; ora accontentarci di farne 30, è un dato insomma, che forse è un po' sotto le aspettative e le attese del nostro territorio; bisogna lavorare sicuramente sull'allungamento della lista d'attesa; in questo caso per quanto riguarda i trapianti, avere una lista d'attesa lunga è un dato positivo, però sicuramente non possiamo considerare -

Assessore credo che anche nelle sue parole questo traspaia - questo come un punto di partenza, ma come un punto dal quale rialzarci il prima possibile.

PRESIDENTE.
Grazie onorevole Agus.

*Interrogazione N. 145/C in merito
all'inclusione del trasporto marittimo nel
sistema ETS e i conseguenti impatti sulle
imprese e sull'economia della Sardegna.*

PRESIDENTE.
Passiamo ora all'illustrazione dell'interrogazione numero 145/C in merito all'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS e i conseguenti impatti sulle imprese e sull'economia della Sardegna. prego l'onorevole Urpi di illustrare l'interrogazione.

URPI ALBERTO (Centro 20VENTI).
Grazie Presidente, assessore Manca. Ho fatto questa interrogazione perché per parlare in quest'Aula della situazione difficile nella quale si trovano le imprese sarde che obbligatoriamente devono utilizzare il trasporto marittimo ogni giorno per portare le proprie merci nel continente, imprese che hanno subito in questo anno e mezzo un aumento importantissimo dei costi e che sono vessati dalla direttiva ETS. Per chi non lo sa ETS sta per *Emission Trading System*, cioè è il principio della Comunità europea, uno strumento della Comunità europea che serve per ridurre le emissioni climalteranti di gas serra, quindi rispettando gli accordi di Parigi e il *Green Deal*.

Sostanzialmente questo strumento, che è il principale strumento della Comunità europea sul tema delle emissioni climalteranti, istituisce una sorta di meccanismo *cap and trade*, cioè una sorta di meccanismo per cui si chiama tetto o scambio, per il quale le aziende di alcuni settori che hanno delle quote di emissioni; le aziende molto virtuose che inquinano poco possono addirittura vendere queste quote di emissioni e le vedono alle imprese che invece non sono virtuose e che quindi inquinano molto e che sono obbligate per stare all'interno di questa direttiva e in questo tetto, *cap* appunto, devono acquistare queste quote di emissione.

Quindi questo meccanismo genera due risultati: chi è virtuoso e inquina poco può aumentare il fatturato perché vende le quote di emissione e chi invece inquina molto deve acquistare le quote di emissione. Dal gennaio del 2024 sostanzialmente anche il trasporto marittimo è entrato in questa direttiva ETS e quindi tutti gli armatori che fanno le rotte da e per la Sardegna devono rispettare questo tetto di emissione e il tema è che gli armatori che fanno le rotte da e per la Sardegna non hanno mai adeguato i propri mezzi e le proprie navi in sostanza, alle norme sulla limitazione delle emissioni climalteranti. Quindi gli armatori che gestiscono le linee della Sardegna si trovano a essere tra le imprese meno virtuose, quindi devono acquistare le quote, devono acquistare le quote di emissioni, devono pagare sanzioni e in futuro dovranno anche rendere le quote di emissione che oggi vanno ad acquistare. Quindi questo aumento di costi lo dovrebbero sostenere gli armatori, ma ovviamente lo ribaltano su di chi? Sui trasportatori, i quali a loro volta lo ribaltano sulle aziende dei prodotti che trasportano. Per farla breve, da confronti che abbiamo avuto con le associazioni di categoria, anche in Confindustria, questo scherzo costa alle imprese sarde circa 50 milioni di euro l'anno. È una direttiva comunitaria, con l'Assessore ne abbiamo anche parlato più volte, però diciamo che l'ETS, quindi questo sistema, anziché essere un valore per la Sardegna è una punizione, perché noi siamo obbligati, le nostre imprese sono obbligate a utilizzare le navi per portare i prodotti nel continente. Tra l'altro oltre il danno la beffa. La direttiva prevede alcune esenzioni per rotte che sono in convenzione, e in Sardegna le rotte che sono in convenzione sono per Civitavecchia e per Napoli, cioè quelle dove non ci sono merci, dove sostanzialmente trasportiamo il 20 per cento delle merci a fronte dell'80 per cento che va sull'Olbia-Livorno, che invece non è in esenzione.

Quindi l'interrogazione è finalizzata a capire che cosa abbiamo fatto per cercare di rappresentare questo problema al Governo nazionale, alla Comunità europea, che cosa stiamo pensando di fare? Anche perché parliamo sempre di caro trasporti, parliamo sempre di continuità territoriale delle merci, parliamo sempre di principio di insularità che

dovrebbe servire, visto che è da tanto inserito nella Costituzione, a eliminare...

(Interruzioni)

PRESIDENTE.

Qualche secondo all'onorevole Urpi, grazie.

URPI ALBERTO (Centro 20VENTI).

Che dovrebbe servire a eliminare queste diseguaglianze il principio di insularità; ne parliamo sempre e comunque, a parte le tante parole, oggi a livello nazionale e comunitario le nostre imprese sopportano e devono sopportare costi nettamente superiori rispetto alle imprese del resto del continente. Abbiamo fatto un incontro anche con il Presidente della Commissione trasporti, che tra l'altro è un parlamentare sardo, poi ne avete fatto uno anche voi, quindi noi vorremmo capire che cosa si è fatto fino a oggi per cercare di limare queste diseguaglianze, e che cosa abbiamo intenzione di fare? Abbiamo intenzione di chiedere delle deroghe? di andare a Bruxelles a chiedere delle deroghe? abbiamo intenzione di inserire degli incentivi o qualcosa che restituisca alle imprese sarde un po' di dignità e anche a calmierare un po' queste diseguaglianze con le imprese nazionali? perché questo *Emission Trading System* è diventato per le imprese sarde una punizione, e la Regione Sardegna che è una Regione a Statuto speciale non può stare a guardare quindi l'interrogazione...

(Interruzioni)

PRESIDENTE.

Grazie onorevole Urpi. Per rispondere all'interrogazione ha facoltà di intervenire l'Assessore regionale dei trasporti Barbara Manca, prego.

MANCA BARBARA, *Assessore tecnico dei trasporti*.

Grazie Vice Presidente, grazie signore e signori onorevoli. Intanto ringrazio l'onorevole Urpi e il suo gruppo per aver posto questa interrogazione perché comunque mi dà l'occasione di portare il tema all'attenzione del Consiglio regionale, un tema che sicuramente deve essere condiviso da tutte le parti politiche, quindi insomma vi ringrazio per questa interrogazione. Leggerò in maniera

tale da poter darvi il massimo numero di informazioni nel tempo consentito.

Allora al primo quesito mi si chiede se siamo a conoscenza dei gravi impatti economici derivanti all'inclusione del trasporto marittimo il sistema ETS; l'Assessorato ha piena consapevolezza delle problematiche oggetto dell'interrogazione, anche in conseguenza delle interlocuzioni avute con il territorio, in particolare con Confindustria, con le aziende produttrici di merci e con le aziende di trasporto già a partire dall'anno scorso. La problematica, infatti, è stata da noi portata all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti già dall'ottobre 2024 e nel gennaio 2025, durante i due incontri in presenza negli uffici ministeriali a Roma e nei recenti incontri a Bruxelles, nei quali le problematiche del sistema dei trasporti isolano sono state affrontate in tutta la loro complessità ed emergenza. Sebbene la tematica ci risulti essere nota all'Assessorato dei trasporti già durante la scorsa legislatura non abbiamo avuto evidenza di alcuna azione intrapresa proprio nei momenti cruciali in cui stava maturando a livello europeo l'imposizione del meccanismo di tassazione delle emissioni. Già nel novembre 2023, infatti, Confindustria in una lettera indirizzata all'allora Assessore metteva in guardia sulla gravità della situazione, scrivevano: grave situazione connessa all'imminente entrata in vigore della direttiva ETS, che in quel momento, ricordiamo, era in fase di recepimento da parte degli Stati membri e che l'incremento dei costi del trasporto marittimo delle merci era già stato notificato alle imprese di trasporto a partire dal 1° gennaio 2024.

Siamo quindi ora impegnati a ricercare delle soluzioni efficaci nella difficoltà di un processo che però è già stato attivato e avviato, probabilmente sottovalutato nel passato, con l'aggravante che nel frattempo, inesorabilmente, diverse rotte navali che prima appartenevano alle rotte di continuità marittima, sono state restituite al libero mercato e quindi siamo stati privati di quell'ombrello protettivo a garanzia della stabilità dei servizi e delle tariffe rappresentate dagli oneri di servizio pubblico. Per la nostra azione di governo non è pensabile lasciare alle dinamiche di questo mercato marittimo che abbiamo allo stato attuale la definizione dei livelli tariffari. Come ha anche evidenziato

l'interrogazione già nel 2024 il settore marittimo è stato incluso nel sistema ETS, obbligando le compagnie navali a sostenere i costi legati alle emissioni generate dai loro mezzi, con le conseguenze che oggi stiamo registrando in termini incremento dei costi e gli effetti distorsivi sul mercato a danno delle imprese sarde. L'ulteriore incremento della tassazione attivo dal 1° gennaio 2025, 70 per cento ricordiamo, era ampiamente previsto dall'introduzione graduale del regolamento ETS, così come è completamente previsto anche nel processo l'incremento al 100 per cento nel 2026. Questa tassazione viene scaricata a cascata dalle compagnie marittime sulle aziende di trasporto e logistica attraverso i registrati incrementi tariffari a metro lineare imbarcato e da queste ultime sui loro clienti, ovvero le imprese industriali sarde, per le quali l'aumento della tariffa di trasporto arriva anche al 30 per cento, che quindi comporta una perdita di competitività nel mercato. Quesito due, come brevemente anticipato nel punto precedente, l'Assessorato, al fine di acquisire una conoscenza completa del fenomeno indispensabile all'avvio delle interlocuzioni con il Governo e con le istituzioni europee, ha avviato fin da subito la consultazione degli attori coinvolti e più nello specifico Autotrasportatori sardi il 7 gennaio 2025, Confindustria il 4 febbraio 2025, Gruppo Grendi il 18 febbraio 2025, Grimaldi Group il 5 marzo 2025, Moby l'11 marzo 2025, GNV il 25 marzo 2025. Le criticità del settore dovute all'ETS sono state anche formalmente evidenziate al Ministero, al MIT, in data 11 aprile scorso. Si ricorda infatti che il MIT ha avviato nei primi giorni del mese di marzo due distinte consultazioni, una rivolta a Regione Sardegna e Sicilia, l'altra agli *stakeholder*, associazioni di categoria e a imprese del trasporto.

Lo scopo di questa consultazione è quello di individuare le esigenze pubbliche e di pubblico servizio che si intendono garantire con specifici obblighi e condizioni tariffarie di continuità e frequenza del servizio, laddove il libero mercato, come sta accadendo, non sia in grado di farlo con i propri mezzi tecnici ed economici. Nella consultazione abbiamo principalmente evidenziato che è importante avere un'estensione degli *host* invernali anche nel periodo estivo per maggiore certezza dei servizi di tariffe calmierate e il potenziamento

delle linee tutto merci, la cui offerta nel libero mercato ha subito una forte contrazione.

Se sul fronte nazionale si ritiene fondamentale garantire le certezze dello spostamento delle persone e delle merci attraverso un incremento delle tratte in continuità territoriale, sul fronte delle politiche europee risulta indispensabile prevedere all'interno dei regolamenti di riferimento delle deroghe all'applicazione dell'ETS per le Regioni remote insulari come la Sardegna, così come avviene per altre realtà ultraperiferiche e per le isole del Mediterraneo al di sotto dei 200 mila abitanti. Per raggiungere questo obiettivo, la Sardegna però non può muoversi da sola nelle interlocuzioni con le istituzioni europee. Le nostre istanze non sono istanze locali, sono istanze che vanno portate da tutto lo Stato italiano.

Dal canto nostro, la recente missione a Bruxelles non è stata solo l'occasione per parlare di quantità aerea, ma anche un importante momento per porre le basi di un'azione congiunta dei nostri rappresentanti in Europa sulla questione degli ETS.

Punto 3, l'Assessorato è pienamente coinvolto nel far valere il principio di insularità al fine di individuare deroghe e misure compensative non solo finalizzate al superamento delle economie derivanti dalla condizione insulare, ma rispetto alle politiche che determinano degli extracosti derivati dalle politiche. È stato oggetto anche dell'incontro lo scorso 18 giugno in cui sono stata convocata in audizione alla Commissione parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità, nella quale è stata depositata una memoria nella quale si mettevano in evidenza i costi comunque che noi dobbiamo sostenere in quanto isole; e a questo in quanto isole si aggiunge invece anche l'aspetto appunto degli ETS, dove noi però, in quanto isole, non siamo esclusi. Quindi abbiamo chiesto fundamentalmente, per quanto riguarda il trasporto marittimo nella Commissione bicamerale il fatto dell'esenzione delle misure compensative per il nuovo ovviamente del naviglio e anche dell'esenzione da parte delle isole, quali la Sardegna dal sistema ETS.

È importante dire che questo aspetto, questo diritto costituzionale è giusto supportarlo non soltanto dal punto di vista concettuale, appunto, di diritto, ma con misure e risorse

dedicate. Mi si chiede inoltre, nell'ultimo punto, sto cercando di tagliare, ma magari poi metterò a disposizione questa risposta per avere ulteriori approfondimenti, se si stato convocato un tavolo di confronto con le associazioni di categoria e i rappresentanti delle imprese per definire strategie condivise in merito all'impatto del sistema ETS. Durante la predisposizione del questionario del Ministero, come ho già anticipato nel punto precedente, sono state portate avanti una serie di interlocuzioni con i trasportatori, finalizzate a riportare nei questionari, ognuno per il proprio ruolo, delle proposte coerenti. In estrema sintesi, oggi ci troviamo ad affrontare comunque una criticità che era, diciamo, nota, ci siamo comunque in emergenza, noi dal canto nostro stiamo chiedendo al Ministero di incrementare le rotte in continuità, perché sono l'unico strumento attraverso il quale possiamo avere garanzia del servizio e delle tariffe, ma dall'altro canto bisogna muoverci anche in Europa ma attraverso il governo, perché è un'esigenza sarda, ma è un'esigenza di tutta Italia, affinché ci siano delle deroghe anche per le isole quali la Sardegna e non soltanto per quelle ultraperiferiche. Grazie.

PRESIDENTE.

Grazie, assessore Manca. Per la replica ha facoltà di intervenire l'onorevole Urpi. Prego.

URPI ALBERTO (Centro 20VENTI).

Grazie, Assessore. Era importante arrivare a parlare in Aula di questo tema, un tema che tocca davvero tutte le imprese sarde o quasi, e in quest'Aula non se ne era mai parlato. Ovviamente ho visto che lei ha enunciato, insomma, tutta una serie di azioni intraprese, io nella conoscenza, perché l'interrogazione l'ho scritta a gennaio 2024 e quindi in quel tempo lei aveva le domande dell'interrogazione scritte a gennaio 2024 e nel mentre aveva fatto alcuni passi e alcuni passaggi. Per dire e per significare ancora una volta il fatto che è certo che un tema è una direttiva comunitaria, certo è un tema nazionale, ma è un tema nazionale che tocca per la stragrande maggioranza la Sardegna perché, come diceva bene lei, le isole che hanno fino a 200 mila abitanti sono esentate da questa direttiva. Tra l'altro la grande distribuzione, le grandi imprese sono più

frequentemente presenti nelle isole maggiori che in quelle minori. Quindi io insomma accolgo positivamente il fatto che vi state muovendo in Conferenza Stato-Regioni che state facendo la vostra parte, ma vi invito a continuare a farla, perché è un tema che riguarda la Sardegna, la Sicilia e nessun altro, perché... Sì, ma le altre hanno l'esenzione fino a 200 mila abitanti. Quindi è davvero importante continuare a fare la nostra parte al di là del fatto che non la dobbiamo fare da soli, del fatto che è un tema nazionale o comunitario, ma interessa più noi a livello di italiano e anche a livello comunitario rispetto agli altri. Quindi, insomma, bene così, buon lavoro, ma cerchiamo di portare a casa qualche risultato, almeno come misure compensative, perché per le imprese sarde, come lei sa bene, è davvero un costo troppo importante e difficile da sostenere. Grazie.

PRESIDENTE.

Grazie, onorevole Urpi.

Interrogazione 197/A in merito al percorso di riorganizzazione delle partecipazioni strategiche nel settore del trasporto aeroportuale e per la realizzazione dei necessari investimenti.

PRESIDENTE.

Passiamo ora all'illustrazione dell'interrogazione 197/A in merito al percorso di riorganizzazione delle partecipazioni strategiche nel settore del trasporto aeroportuale e per la realizzazione dei necessari investimenti.

Prego l'onorevole Truzzu di illustrare l'interrogazione.

TRUZZU PAOLO (Fdl).

Grazie, Presidente. Buongiorno, Assessore. L'interrogazione ha come obiettivo quello di riuscire a fare un po' di chiarezza sulla questione del processo di fusione e integrazione degli aeroporti sardi di cui ormai si parla da oltre due anni. Io cerco di stare ai fatti, cioè da quando 2 anni fa, più o meno, si è iniziata la discussione sul processo di integrazione e si è partiti con la fusione dei due aeroporti di Alghero e di Olbia, con l'integrazione dell'aeroporto di Cagliari, sulla quale poi si è generato un contenzioso che ha visto, fra l'altro, la Regione Sardegna adire per

le vie legali, nel tentativo di contrapporsi a questo processo di integrazione. Ovviamente attività fatta nella precedente legislatura e quindi dalla precedente amministrazione. Il processo di diffusione sta comunque andando avanti, da quello che leggiamo sugli organi di stampa. Il Consiglio regionale, nel corso della precedente sessione di bilancio, ha stanziato 30 milioni di euro per l'acquisizione di quote della futura società di gestione degli aeroporti sardi, questi 30 milioni sono ancora bloccati e anche stabilito che si dovesse fare uno studio per capire e comprendere come poter inserirsi all'interno della compagine societaria e con quali poteri, sostanzialmente, oltre a cercare di comprendere quale poteva essere la procedura più idonea per l'acquisizione di quote della nuova società. Rispetto a, diciamo, questi che sono i fatti, poi c'è stato, a mio parere una situazione, non dico di confusione, ma sicuramente da parte della Giunta e della maggioranza di altalenanti dichiarazioni in merito al processo di fusione e dichiarazioni anche degli altri *player* un po' particolari, perché da un lato ci sono soggetti che ovviamente stanno portando avanti il progetto di fusione che ci dicono che il progetto è sostanzialmente chiuso ed è finito; dall'altro lato abbiamo lo studio che vorremmo capire a che punto è, perché non ci risulta, almeno a me non risulta, che sia concluso, dall'altro lato ho apprezzato e appreso con favore delle dichiarazioni dell'Assessore, la quale ha precisato che la Regione non ha intenzione di avallare un processo di privatizzazione di aeroporti sardi, ma vuole mantenere sostanzialmente un controllo sulla futura società di gestione. Quindi lo scopo dell'interrogazione è capire a che punto siano, le domande non le ribadisco perché sono elencate e quindi penso che l'Assessore le conosca, ribadire a che punto siamo e comprendere quali azioni vuole far...

(Interruzioni)

PRESIDENTE.

Diamo qualche secondo all'onorevole Truzzu per chiudere, grazie.

TRUZZU PAOLO (Fdi).

Quali azioni, attraverso quali azioni la Regione vuole impedire il processo di privatizzazione e

garantire che ci sia il controllo pubblico sulla futura società di gestione degli aeroporti.

PRESIDENTE.

Grazie, onorevole Truzzu. Per rispondere all'interrogazione ha facoltà di intervenire l'assessore Barbara Manca, prego.

MANCA BARBARA, *Assessore tecnico dei trasporti*.

Allora grazie onorevole Truzzu. Allora vado in ordine rispetto a quelli che sono stati i quesiti posti. Nel primo quesito mi si chiede se la Regione abbia definito gli indirizzi che intende fornire agli avvocati in merito al contenzioso in atto relativa al processo di fusione e integrazione degli aeroporti sardi, la cui prossima udienza è prevista nell'autunno 2025. Allora premesso che il processo di fusione della società aeroportuale di Alghero e Olbia rimane sospeso per effetto del provvedimento giudiziario a suo tempo ottenuto dall'avvocatura regionale, allo stato non sono stati definiti ulteriori indirizzi rispetto a quanto comunicato in precedenza, in attesa quindi anche degli esiti della consulenza in corso.

Secondo punto. Se si è concluso, appunto, ed eventualmente con quali esiti lo studio affidato a LCA, in merito alla consulenza. La consulenza è ancora in corso, a fine luglio sarà esitata la prima fase dello studio che prevede l'analisi dell'operazione che la Camera di commercio di Cagliari - Oristano stava portando avanti. L'analisi è finalizzata, ricordo, ad individuare dal punto di vista tecnico ed economico i punti critici e capire come questi possono essere superati con un'altra operazione alternativa che tenga conto, ovviamente, delle pronunce e degli indirizzi già forniti dalle varie autorità giudiziarie e amministrative.

Il terzo punto: se la Regione conosce quale percentuale della futura società di gestione degli aeroporti sardi è in grado di acquisire con 30 milioni già stanziati nel bilancio. Allora, come evidenziato nel punto precedente, è ancora in corso di valutazione la forma giuridica mediante la quale potrebbe andare a costituirsi una rete aeroportuale. In ogni caso qualsiasi entità giuridica andasse a costituirsi, la percentuale di partecipazione passerebbe prima per la stima del valore delle società

coinvolte, da effettuarsi mediante specifica perizia.

Quarto quesito: Se la Regione ritiene che con i 30 milioni sia possibile acquisire una partecipazione rilevante della futura società di gestione degli aeroporti sardi, tanto da consentire alla stessa Regione di determinare le future scelte strategiche di sviluppo e di contribuire seriamente alla gestione pubblica dello scalo di Cagliari. La Regione Sardegna sta lavorando per assumere un ruolo rilevante nella definizione delle strategie di sviluppo di tutti gli aeroporti della Sardegna, non in maniera, diciamo, esclusiva su quello di Cagliari. È importante evidenziare che però, per poter incidere efficacemente nelle future scelte strategiche del sistema degli aeroporti sardi non sarà determinante unicamente la quota di partecipazione quanto una corretta definizione dei patti parasociali.

Punto cinque, mi si chiede se la Regione ritiene che si possa procedere alla privatizzazione della società di gestione dell'aeroporto di Cagliari attraverso un processo di integrazione, tramite scambio di quote societarie, frutto di una trattativa privata tra gli interessati, basata sul principio dell'infungibilità o se sia necessario un bando a evidenza pubblica. Come espresso nel punto precedente, la Regione sta lavorando per assumere un ruolo rilevante nella definizione delle strategie di sviluppo di tutti gli aeroporti della Sardegna, quindi non solo di quello di Cagliari a cui si fa riferimento specifico nel quesito, a prescindere dall'assetto societario delle singole società di gestione. L'obiettivo della Regione è comunque quello di garantire un'ampia partecipazione pubblica nella gestione della rete aeroportuale. In ogni caso la valutazione specifica dell'operazione intrapresa dalla Camera di commercio di Cagliari-Oristano è tra gli oggetti specifici della consulenza in corso di cui si conosceranno gli esiti entro il 30 luglio.

Il punto 6: Attraverso quali atti, iniziative e strumenti la Regione intende impedire il processo di privatizzazione dell'aeroporto di Cagliari e mantenere la gestione pubblica dello stesso. Diciamo che solo a conclusione degli approfondimenti dei consulenti incaricati potranno essere individuati i percorsi corretti per garantire il raggiungimento degli obiettivi della Regione già palesati nei punti

precedenti. Quindi non soltanto una capacità di indirizzo nell'aeroporto di Cagliari, ma in tutto quello che è la rete aeroportuale sarda. Grazie.

PRESIDENTE.

Grazie, Assessore. Per la replica ha facoltà di intervenire l'onorevole Truzzu. Prego.

TRUZZU PAOLO (Fdl).

Grazie, Presidente. Grazie anche all'Assessore per le risposte puntuali ai quesiti, però, al di là della cortesia e della puntualità sui quesiti, mi sembra di comprendere che non avete una bussola, perché rimandare tutto allo studio, che ovviamente darà delle indicazioni tecniche, significa che non c'è una strategia politica dietro, perché vede io ho iniziato dicendo che avevo apprezzato le sue parole nell'intervista all'Unione Sarda relativamente al fatto che la maggioranza e la Giunta era contraria al processo di privatizzazione. Oggi lei ci parla del processo di fusione, confondendo anche la situazione perché i due aeroporti di Alghero e di Olbia sono già privati, quindi con il pubblico poco centrano e vorrei capire come poi si può incidere su questo aspetto, ma soprattutto non ci dice nulla sulla privatizzazione dell'aeroporto di Cagliari, anzi fa quasi un passo indietro dicendo che c'è la volontà di garantire un controllo da parte del pubblico, che non significa impedire un processo di privatizzazione che è in corso, quindi questo mi fa pensare che ci sia nuovamente un cambiamento di orizzonte da parte della Regione, che quelle parole che aveva pronunciato all'Unione Sarda, in qualche modo, le stia ritirando rispetto al precedente. E il dubbio mi sorge ancora più forte perché in un'intervista da parte del Presidente della Confindustria e quindi anche uno dei soggetti che sta lavorando attivamente per la fusione e per il processo di integrazione a febbraio - marzo di quest'anno si è detto, anzi ha detto chiaramente che Regione e società che sta seguendo il processo di integrazione avevano già raggiunto un accordo, quindi l'integrazione e la privatizzazione era già fatta. Oggi non si capisce nulla da quello che ci ha detto lei. Grazie, Assessore.

XVII LegislaturaSEDUTA N. 7524 GIUGNO 2025

PRESIDENTE.

Grazie, onorevole Truzzu. Si chiude qui la seduta di *question time*. Il Consiglio è convocato a domicilio, la seduta è tolta.

La seduta è tolta alle ore 11:30.

IL SERVIZIO DOCUMENTAZIONE ISTITUZIONALE E BIBLIOTECARIA

Capo Servizio

Dott.ssa Maria Cristina Caria