



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

PRESIDÈNZIA  
PRESIDENZA

Ufficio di Gabinetto

Consiglio regionale della Sardegna

- > On. Giampietro Comandini  
Presidente
- > On. Alessandro Sorgia  
- Gruppo Misto

e p.c. > Presidenza

**Oggetto: Interrogazione n.264/A sulle gravi criticità del sistema di trasporto merci da e per la Sardegna e sull'assenza di un piano strutturale regionale per garantire continuità territoriale e competitività alle imprese isolate.** Risposta.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, trasmetto la nota n.2791 del 24 settembre 2025 inviata dall'Assessorato dei Trasporti.

Con i migliori saluti.

**D'ordine della Presidente**

**Il Capo di Gabinetto**

Luca Caschili



Regione Autonoma della Sardegna  
Ufficio di Gabinetto della Presidenza  
Prot. Entrata del 24/09/2025  
nr. 0013465  
Classifica I.6.4-1

12014 - 12003



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

13-00-00 - Ufficio di Gabinetto dell'Assessorato dei Trasporti

01-00-00 - Ufficio di Gabinetto della Presidenza

**Oggetto: Interrogazione 264/A (SORGIA) sulle gravi criticità del sistema di trasporto merci da e per la Sardegna e sull'assenza di un piano strutturale regionale per garantire continuità territoriale e competitività alle imprese isolate. Riscontro**

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, acquisita al protocollo 12014 in data 26.08.2025, si comunica che l'Assessorato dei Trasporti ha piena consapevolezza delle problematiche del trasporto merci da e per la Sardegna sia in termini di carenza dell'offerta navale che di costi di trasporto che sono ulteriormente cresciuti a seguito dell'applicazione, a partire dal 1° gennaio 2024, della nuova normativa europea ETS (Emission Trading System) inerente l'introduzione di una tassa sul carbonio per il trasporto marittimo.

Per comprendere la ragione di queste problematiche l'Assessorato ha analizzato ciò che è successo negli ultimi diciassette anni ovvero da quando, nel 2008, è scaduta formalmente la convenzione Tirrenia poi prorogata fino al 2012.

Da quel momento si sono verificati due fenomeni che hanno indebolito l'offerta di trasporto: 1) una serie di rotte precedentemente regolamentate da Oneri di Servizio Pubblico (Continuità Marittima) che sono state restituite al libero mercato; 2) un investimento massiccio degli armatori sulle navi RO-Pax (miste passeggeri-Merci) e contestuale progressiva dismissione dei servizi RO-RO (cargo).

La restituzione delle rotte in libero mercato ha comportato una diminuzione dell'offerta di servizi anche in termini di continuità (mantenimento delle frequenze per tutto l'anno). L'incremento delle navi RO-Pax pur garantendo una capacità di stiva maggiore rispetto a quella garantita dalla flotta precedentemente utilizzata, ha creato molte problematiche legate dalla promiscuità tra le merci e i passeggeri e dal fatto che, la presenza di garage chiusi, e non aperti o parzialmente aperti, ha impedito il trasporto di particolari categorie di merci nei periodi estivi sia per la presenza di un maggior flusso passeggeri che per l'innalzamento delle temperature nei garage stessi. Ci si riferisce in particolar modo al trasporto di animali vivi, prodotti della macellazione, carcasse di animali abbattuti (molto numerose durante le epidemie come quella della dermatite che sta colpendo attualmente i bovini)

Di seguito si sintetizzano alcune trasformazioni che sono avvenute nell'offerta di trasporto RO-RO Cargo dal 2008 ad oggi nel passaggio tra le diverse convenzioni:



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

1. non esistono più linee merci garantite da Oneri di Servizio Pubblico;
2. è diminuito significativamente il numero complessivo di linee cargo anche a causa dell'abbandono del settore RO-RO tutto merci della Compagnia Moby sulle linee Cagliari-Livorno, Olbia-Livorno e Olbia - Piombino;
3. è diminuita la concorrenza nel settore cargo in seguito alla cessazione della compagnia di navigazione "Armatori Sardi" (Nieddu Trasporti) e dell'abbandono del settore cargo da parte della Moby Lines; si è passati da quattro compagnie attive nel 2008 a due sole compagnie;
4. Non esistono più linee "tutto merci" regolari tra Olbia e Livorno (le partenze risultano essere occasionali). La linea cargo, che nel passato operava regolarmente, è stata definitivamente cancellata e il trasporto merci è attualmente assicurato solo con unità miste ROPAX. Il collegamento tra Olbia e la Toscana è oggi operato dalla Compagnia Grendi con il porto di Marina di Carrara. Tuttavia, questo servizio opera in maniera differente tra la direzione in andata e quella di rientro; in una direzione il servizio collega, con una triangolazione, il porto di Marina di Carrara, quello di Olbia e quello di Cagliari; la linea di rientro invece collega direttamente Cagliari con Livorno senza passare per Olbia non offrendo quindi il collegamento tra il nord Sardegna e la Toscana. Le partenze settimanali tra Olbia e Marina di Carrara sono effettuare solo occasionalmente.
5. Da Cagliari è stata quasi dimezzata la frequenza dei collegamenti con Livorno a causa della dismissione della flotta cargo operata dalla compagnia Moby Lines. Questa linea veniva storicamente servita da almeno due compagnie, anche quando erano vigenti gli Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), ormai cessati dal 2021. Oggi la linea è rimasta operativa, ma con una frequenza inferiore e la presenza di un'unica compagnia di navigazione, la Grimaldi Lines.
6. Fino al 2022 risultavano attivi collegamenti cargo plurisettemanali tra il porto di Cagliari e il porto di Salerno e tra il porto di Porto Torres e il Porto di Genova.

Inoltre, come riportato precedentemente, nell'ultimo triennio l'assetto dei collegamenti marittimi di linea con navi cargo RO-RO ha subito una significativa riduzione indotta dalle recenti scelte commerciali delle compagnie di navigazione che hanno indirizzato i loro investimenti esclusivamente sulle flotte miste RO-Pax a scapito di quello cargo RO-RO. Il porto di Cagliari è l'unico scalo nel quale sono ancora garantiti regolari collegamenti cargo RO-RO plurisettemanali verso la penisola. L'ampliamento della flotta RO-Pax ha da un lato incrementato la capacità di trasporto ma, allo stesso tempo, ha creato un conflitto tra il



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

trasporto passeggeri e quello di alcune tipologie di merce, in primis gli animali vivi, gli scarti della macellazione e le carcasse, generando pesanti criticità anche nella gestione delle emergenze derivanti dalle epidemie che colpiscono gli animali come la recente dermatite che ha colpito i bovini.

A fronte di questo quadro dell'offerta profondamente deficitario anche in relazione all'offerta del passato, l'Assessorato si è attivato con il Ministero già a partire dallo scorso ottobre 2024 chiedendo un cambio di rotta rispetto a quanto avvenuto negli ultimi 15 anni e dando evidenza in sede dell'imminente indagine di mercato per la conferma degli attuali OSP e l'individuazione di nuovi OSP, delle necessità della Regione Sardegna. A tal fine l'Assessorato ha predisposto ed inviato, nel mese di aprile scorso, un'articolata relazione avente ad oggetto le "Osservazioni e proposte sulla continuità marittima della Sardegna".

Nella suddetta relazione, inviata al Ministero con nota di accompagnamento prot. N. 960 del 11.04.2025, è stato proposto all'Amministrazione centrale di procedere ad "un'analisi a livello di rete, di cui le linee marittime sono parte integrante" perché un'analisi che dovesse prendere in considerazione le singole linee non sarebbe in grado di garantire servizi di trasporto e investimenti capaci di soddisfare la pari opportunità rispetto ai cittadini continentali in termini di disponibilità di alternative di trasporto, libertà di movimento e di costo trasporto da sostenere.

Nel dettaglio, si è proposto di incrementare l'offerta di servizi minimi di trasporto, con particolare riferimento alle rotte tra sud Sardegna e centro-sud Italia e ripristinare alcune linee come la Cagliari - Genova.

Sul piano delle tariffe si è chiesto di evitare di lasciare alle sole dinamiche del mercato la definizione dei livelli tariffari al fine di poter incrementare la competitività della Sardegna sia nel settore del turismo che in quello commerciale. In tale ottica sono stati chiesti ulteriori interventi finanziari da parte dello Stato atti a compensare le diseconomie e a rendere le tariffe del servizio di trasporto dalla Sardegna al continente equiparabili a quelle relative ai mezzi alternativi stradali e ferroviari, di cui l'Isola non dispone.

La relazione si conclude con la menzione di quanto previsto dall'articolo 119 della Costituzione in ordine alla promozione di tutte le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi dovuti all'insularità.

Nell'indagine di mercato attualmente in corso predisposta dal Ministero e destinata alle compagnie marittime, sono state riportate le richieste effettuate dall'assessorato, e in particolare, con riferimento al settore merci, le necessità di:

- attivare una linea marittima RO-Pax tra il sud dell'isola ed il centro nord individuata nella Cagliari – Arbatax – Livorno;



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

- incrementare l'offerta di servizi minimi di trasporto tra il Sud Sardegna ed il centro - Sud Italia;
- ripristinare la linea Cagliari-Genova la cui soppressione ha impoverito l'offerta dei collegamenti per le merci da Cagliari, incrementando le percorrenze stradali aggiuntive sugli assi viari regionali e nazionali, incrementando i costi del sistema di trasporto e le esternalità ambientali;
- di evitare di lasciare alle sole dinamiche del mercato la definizione dei livelli tariffari al fine di incrementare la competitività della Sardegna, e quindi dell'Italia, in relazione ai competitor stranieri che gravitano nel Mediterraneo;
- di introdurre aiuti per le merci di basso valore di mercato ("merci povere") da riconoscere alle imprese di trasporto o alle imprese produttrici/utilizzatrici
- di introdurre agevolazioni per i veicoli che trasportano attrezzature per spettacoli (musica, teatro, danza), concerti dal vivo, manifestazioni culturali e sportive;
- di istituire obblighi di servizio pubblico per il trasporto estivo di particolari tipologie merceologiche come animali vivi da allevamento e da competizione (specialmente cavalli e bovini) e di alcune merci speciali incompatibili con il trasporto passeggeri;
- di prevedere garanzie di trasporto e specifiche dedicate, soprattutto nel periodo estivo, per il trasporto dei rifiuti e dei mezzi tecnici in contesti emergenziali.

Con riferimento ai servizi in OSP attualmente operativi si sintetizzano di seguito le richieste specifiche per ogni linea:

- Cagliari-Palermo: aumento delle frequenze minime da settimanale ad almeno bisettimanale /trisettimanale;
- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari: aumento delle frequenze minime, almeno da giugno a settembre, da trisettimanale a giornaliera e impiego di nave con maggior numero di cabine; garanzie per il trasporto merci; anticipo dell'orario di imbarco ad Arbatax per Civitavecchia entro le ore 24:00;
- Genova-Porto Torres: incrementare la capacità di trasporto merci soprattutto nel periodo estivo, ed estendere gli OSP a tutto l'anno e non solo al periodo invernale come è attualmente. Su tale tratta è stata richiesta una coppia di navi capaci di offrire ciascuna 1.500 m.l. giornalieri netti (al netto delle auto al seguito dei passeggeri), con altezze di interponte di 4 metri, sempre garantiti per le merci durante tutto l'anno.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS**  
**ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

- Civitavecchia-Olbia: trasformazione dell'OSP orizzontale invernale in OSP verticale da assegnare in un unico lotto con la linea annuale Cagliari-Arbatax-Civitavecchia.

Con riferimento agli oneri derivanti dall'applicazione dell'ETS al trasporto marittimo a partire dal Gennaio 2024, l'analisi effettuata dall'Assessorato ha evidenziato la nascita di un meccanismo che ha fortemente penalizzato i trasportatori e che è il frutto di un'applicazione della norma non governata e sottovalutata a livello europeo, nazionale e regionale. La tassa che infatti che avrebbe dovuto essere in carico alle Compagnie navali in proporzione alla quantità di CO2 emessa dalle loro navi è stata scaricata ai trasportatori attraverso un incremento delle tariffe applicate a metro lineare imbarcato con aumento dei costi di trasporto di circa il 30%. Tale rischio ci risulti fosse noto già nella scorsa legislatura così come evidenziato da un rapporto di Confindustria del 2023 ma nessuna azione è stata intrapresa anche perché l'incremento delle tariffe applicate dalle Compagnie marittime rientra nella loro libertà d'azione nel momento in cui operano nel libero mercato, tant'è che gli stessi incrementi non sono stati caricati nelle rotte coperte da Oneri di Servizio Pubblico. Ecco perché risulta ancor più grave l'effetto derivante dalla restituzione al libero mercato delle linee che nel passato operavano in regime di continuità. Se tuttavia sul fronte nazionale la soluzione va ricercata nell'incremento delle rotte in Continuità Marittima, a livello europeo risulta indispensabile prevedere, all'interno dei regolamenti di riferimento, delle deroghe all'applicazione degli ETS per le regioni remote insulari come la Sardegna, così come avviene per altre realtà ultra-periferiche o per le isole del Mediterraneo al di sotto dei 200 mila abitanti. Per questo motivo la Sardegna non può muoversi da sola nelle interlocuzioni con le istituzioni europee ma le nostre istanze devono essere portate avanti a livello statale. A tal fine, negli incontri avvenuti a Bruxelles la scorsa primavera e organizzati per discutere le problematiche del trasporto aereo in vista dell'imminente predisposizione del Decreto Ministeriale sulla continuità, sono state anche messe le basi per un'azione congiunta dei nostri rappresentanti in Europa sul tema ETS.

Il tema dell'ETS è stato portato anche all'attenzione della "Commissione Parlamentare per il contrasto degli svantaggi derivanti dall'insularità" in occasione dell'audizione dello scorso 18 giugno. Tra le richieste illustrate dall'Assessorato alla Commissione parlamentare, e che possono essere finanziate dal fondo insularità allorché verrà finanziato, vi sono quelle di:

- ripristinare le rotte in continuità che nel passato sono state cedute, in modo improprio, al libero



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

mercato al fine di rendere stabili servizi e tariffe;

- rinnovare la flotta per poter garantire trasporti ambientalmente sostenibili;
- escludere le rotte da e per la Sardegna da tutti gli extracosti derivanti dai piani di decarbonizzazione europei (ETS, Fuel EU Maritime, Area SECA, etc.)

Il principio di fondo che abbiamo voluto puntualizzare in Commissione è che nessuna politica inerente alla decarbonizzazione possa avere effetti sui costi di trasporto da e per la Sardegna.

Con riferimento al punto 4 dell'interrogazione si fa presente che tutte le azioni sopra descritte sono relative a tutte le categorie di trasporto incluse quindi anche quelle dei piccoli operatori.

Con riferimento ai punti 3 e 5 in tema di trasferimento delle competenze e apertura di tavoli tecnici permanenti, sono entrambe opzioni al vaglio dell'Assessorato anche in relazione al fatto che, nonostante il trasferimento delle competenze sulla continuità territoriale previsto nell'accordo delle entrate del 2008, a tutt'oggi manca la norma di attuazione per la continuità marittima (al contrario di quella aerea). Inoltre, con la cessazione degli Oneri di Servizio Pubblico della convenzione Tirrenia, lo Stato ha privato i trasporti marittimi sardi della somma che all'epoca stanziava annualmente circa 60 milioni.

Tuttavia, al fine di ottenere benefici nel breve termine l'Assessorato ha chiesto intanto di essere parte attiva nella costruzione del bando per il rinnovo dei servizi in OSP e di mantenere le interlocuzioni privilegiate che attualmente sono in corso di svolgimento. Da ultimo si richiama il fatto che, al fine di costruire una strategia di lungo termine la cui assenza è, a parere della scrivente, una delle principali cause dei fenomeni non governati sopradescritti, l'Assessorato sta redigendo il Piano Regionale dei Trasporti nel quale sarà dato ampio spazio alle strategie del trasporto merci da definire compiutamente con il coinvolgimento attivo degli operatori che operano nel settore.

L'Assessora

*Barbara Manca*



Firmato digitalmente da  
Barbara Manca  
24/09/2025 13:32:46



---

**POSTA CERTIFICATA: Prot. n. 0013609 del 26/09/2025 - Interrogazione n. 264/A sulle gravi criticità del sistema di trasporto merci da e per la Sardegna e sull'assenza di un piano strutturale regionale per garantire continuità territoriale e competitività alle imprese isolate. Risposta.**

**Mittente:** presidenza@pec.regione.sardegna.it

**Destinatari:** presidenza17@pec.crsardegna.it; gruppomisto17@pec.crsardegna.it

**Destinatari (CC):** consiglioregionale@pec.crsardegna.it; web@consregsardegna.it;  
servizioassemblea@pec.crsardegna.it

**Inviato il:** 26/09/2025 11.58.20

**Posizione:** PEC istituzionale CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA/Posta in ingresso

---

Si trasmette in allegato la documentazione relativa al protocollo n. 0013609 del 26/09/2025.

Il protocollo ha il seguente oggetto:

Interrogazione n.264/A sulle gravi criticità del sistema di trasporto merci da e per la Sardegna e sull'assenza di un piano strutturale regionale per garantire continuità territoriale e competitività alle imprese isolate. Risposta.

In allegato al messaggio email è presente il seguente documento principale:  
26003176.pdf

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

26003176.pdf ( )

A600134652025.pdf ( )

Segnatura.xml ( )