



CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

DICIASSETTESIMA LEGISLATURA

N. 92/25

MOZIONE TICCA - FASOLINO - SALARIS sull'attuazione del principio di insularità per le merci e l'urgenza di misure strutturali di continuità territoriale per il trasporto delle merci da e per la Sardegna

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO che:

- il sistema dell'autotrasporto rappresenta un'infrastruttura essenziale per l'economia sarda e per il funzionamento delle catene logistiche di approvvigionamento ed esportazione delle imprese dell'Isola;
- la condizione di insularità determina, per definizione, un obbligo strutturale di attraversamento marittimo per i flussi merci da e per la Sardegna, con costi, tempi e incertezze non comparabili con quelli sostenuti dalle imprese operanti sulla terraferma;
- nel corso del 2025 si sono registrati ulteriori e significativi aumenti dei noli marittimi, in particolare su tratte strategiche come Olbia-Civitavecchia e Olbia-Livorno, aumenti destinati ad aggravarsi ulteriormente a partire dal 1° gennaio 2026;
- tali dinamiche rischiano di compromettere in modo grave e strutturale la competitività del sistema produttivo sardo, con effetti diretti sui prezzi al consumo, sulla tenuta delle filiere locali e sull'attrattività economica dell'Isola;

PREMESSO, inoltre, che:

- l'articolo 119, sesto comma, della Costituzione della Repubblica italiana riconosce espressamente la condizione di insularità e impegna la Repubblica a adottare misure specifiche volte a promuovere lo sviluppo economico e sociale delle isole, superando gli svantaggi strutturali derivanti dalla separazione geografica dalla terraferma;
- tale principio non ha natura meramente programmatica o simbolica, ma costituisce un vincolo giuridico sostanziale per il legislatore statale e per le autonomie territoriali, chiamati a tradurlo in politiche pubbliche effettive, misurabili e strutturali;
- l'insularità configura una condizione permanente di svantaggio competitivo, che incide sull'eguaglianza sostanziale dei cittadini e delle imprese, ai sensi dell'articolo 3 della Costituzione e che, pertanto, richiede interventi differenziati e proporzionati;
- il trasporto di merci da e per la Sardegna rappresenta uno degli ambiti nei quali lo svantaggio insulare si manifesta con maggiore evidenza e con effetti economici diretti, immediatamente trasmissibili all'intero sistema produttivo e al costo della vita dei cittadini;
- in assenza di misure compensative strutturali, i maggiori costi logistici legati all'insularità finiscono per gravare integralmente sulle imprese sarde e sui consumatori finali, vanificando di fatto il principio costituzionale e trasformandolo in una mera enunciazione priva di effetti concreti;
- il principio di insularità deve essere letto in coerenza con l'ordinamento dell'Unione europea, che riconosce la legittimità di misure specifiche per i territori svantaggiati da condizioni geografiche permanenti, inclusi gli interventi di compensazione dei costi di trasporto e gli obblighi di servizio pubblico, come dimostrato da precedenti consolidati relativi ad altre isole europee;
- la mancata attuazione di politiche efficaci nel settore del trasporto merci determina una compressione indiretta della libertà di iniziativa economica e un'alterazione delle condizioni di concorrenza, in contrasto con i principi fondamentali dell'ordinamento costituzionale ed europeo;
- risulta pertanto necessario che la Regione assuma un ruolo attivo e propositivo nell'attuazione del principio di insularità, rivendicando strumenti normativi, finanziari e negoziali idonei a compensare in modo stabile e strutturale i maggiori costi del trasporto merci;

CONSIDERATO che:

- il trasporto marittimo a servizio delle catene logistiche in ingresso e in uscita dalla Sardegna deve garantire capacità stabile e continua durante tutto l'arco dell'anno, mentre attualmente si registra una cronica carenza di metri lineari di stiva dedicati all'autotrasporto;
- nei mesi estivi i volumi di merci in ingresso sull'Isola crescono mediamente di circa l'80 per cento rispetto alla media annuale, senza che l'offerta di cabotaggio marittimo venga adeguata a tale picco stagionale;
- l'incremento del traffico passeggeri, in particolare turistico e con veicoli al seguito, riduce ulteriormente la disponibilità di spazio per i mezzi commerciali, generando ritardi, cancellazioni di imbarchi e gravi disfunzioni logistiche;
- negli ultimi anni si è inoltre accentuata la complessità del trasporto di animali vivi nel periodo estivo, che entra in conflitto diretto con il traffico passeggeri, aggravando ulteriormente la situazione;
- risulta pertanto indispensabile una valutazione quantitativa mensile dei fabbisogni di trasporto merci, nonché una pianificazione delle tratte e dei porti di origine e destinazione coerente con l'efficienza complessiva della catena logistica;
- l'incremento della capacità di stiva non può essere assicurato esclusivamente tramite navi RO-PAX, ma richiede il ritorno a una disponibilità adeguata di navi RO-RO dedicate alle merci, in grado di assorbire i picchi stagionali senza entrare in competizione con il traffico passeggeri;

RILEVATO che:

- la certezza del viaggio costituisce un requisito imprescindibile per la pianificazione delle spedizioni e degli approvvigionamenti e che non è più accettabile che un vettore venga a conoscenza solo a ridosso dell'imbarco della possibilità di trasportare tutti, parte o nessuno dei semirimorchi prenotati;
- tale incertezza genera costi aggiuntivi rilevanti per i vettori dell'autotrasporto, tra cui pernottamenti supplementari per gli autisti, noleggio di mezzi aggiuntivi, riorganizzazione continua delle tratte, perdita di produttività dei cicli settimanali di viaggio, disparità di trattamento tra clienti e pagamento di penali per il mancato rispetto delle tempistiche contrattuali;
- le imprese sarde, a loro volta, sono costrette ad aumentare le scorte di sicurezza nei magazzini dell'Isola per evitare rotture di stock, con un aggravio di costi stimabile in diversi giorni aggiuntivi di copertura, proprio nei periodi di massimo picco della domanda;

EVIDENZIATO che:

- il costo del nolo marittimo ha raggiunto livelli non più sostenibili anche a causa dell'incidenza del sistema ETS, che oggi arriva a rappresentare fino a circa il 40 per cento del prezzo complessivo della traversata marittima, applicato sia all'andata che al ritorno;
- tale incidenza determina, sul viaggio complessivo del semirimorchio dalla sede del fornitore al punto di destinazione finale, un peso che può superare il 21 per cento dei ricavi complessivi del trasporto;
- in assenza di correttivi strutturali, questi costi sono destinati ad aumentare ulteriormente dal 1° gennaio 2026, rendendo insostenibile l'attività per molte imprese dell'autotrasporto e, a cascata, per l'intero sistema logistico regionale;

PRESO ATTO che:

- esistono modelli europei già riconosciuti come compatibili con il diritto dell'Unione per la compensazione dei costi dell'insularità nel trasporto merci, tra cui:
 - il modello greco, basato sulla soglia equivalente di trasporto (TET) e sulla compensazione dei costi insulari (ICC), che prevede il riconoscimento di un contributo alle imprese per la parte di costo eccedente una soglia considerata sostenibile ed equivalente a quella sostenuta sul continente;
 - il modello corso, fondato su obblighi di servizio pubblico (OSP) che includono esplicitamente il trasporto stabile con compensazioni riconosciute per garantire capacità minima, regolarità e

- continuità del servizio, laddove il mercato non risulti in grado di soddisfare la domanda in modo adeguato e stabile;
- tali modelli dimostrano che è possibile considerare il trasporto merci alla stregua di un servizio essenziale, al pari del trasporto passeggeri, superando una visione meramente commerciale delle rotte marittime,

impegna il Presidente della Regione e la Giunta regionale

- 1) a riconoscere formalmente il trasporto merci da e per la Sardegna come servizio essenziale ai fini dell'attuazione del principio di insularità;
- 2) a proseguire con urgenza un'interlocuzione con il Governo nazionale e con le istituzioni europee per la definizione di un modello strutturale di continuità territoriale merci, ispirato alle migliori pratiche europee già autorizzate;
- 3) a valutare l'ammissibilità di strumenti e meccanismi di compensazione pubblica al fine di neutralizzarne gli effetti distorsivi sull'economia insulare;
- 4) a riferire in Consiglio regionale in merito all'istituzione di un Osservatorio regionale sulle merci, con funzioni di monitoraggio continuo, raccolta ed elaborazione dei dati sui flussi, sui costi e sui livelli di servizio, quale strumento conoscitivo indispensabile per l'orientamento e la valutazione delle politiche pubbliche regionali in materia di insularità e logistica;
- 5) a promuovere una programmazione delle rotte e delle capacità di stiva che garantisca continuità, certezza del viaggio e adeguata disponibilità di spazi merci durante tutto l'anno, con particolare attenzione ai picchi stagionali;
- 6) a valutare l'introduzione o il rafforzamento di obblighi di servizio pubblico che includano espressamente il trasporto merci, prevedendo anche l'impiego di navi RO-RO dedicate;
- 7) a riferire semestralmente al Consiglio regionale sugli esiti delle iniziative intraprese e sull'evoluzione dei costi e dei servizi di trasporto merci da e per la Sardegna.

Cagliari, 8 gennaio 2026

f.to Ticca, Fasolino, Salaris

La presente mozione è stata approvata dal Consiglio regionale nella seduta antimeridiana del 20 maggio 2026.

IL PRESIDENTE
- Giampietro Comandini -