

## Il costo complessivo delle merci per la Sardegna

Di Andrea Giuricin

### Introduzione

Il costo del trasporto delle merci è una variabile cruciale per l'economia, specialmente nel caso di un'isola come la Sardegna. A maggior ragione, il problema diventa sensibile in una fase caratterizzata da elevati costi delle commodity energetiche, come quella attualmente in corso per effetto della guerra in Iran.

La condizione peculiare in cui si trova la Sardegna, che è stata ampiamente documentata dall'Istituto Bruno Leoni,<sup>1</sup> sconta delle posizioni alquanto complesse che attribuiscono una caratteristica strutturale – e non contingente o stagionale – alle problematiche legate al trasporto merci.

La situazione evidenzia, infatti, i tratti di un vincolo strutturale di carattere economico e logistico, destinato, in assenza di correttivi, a produrre effetti sempre maggiori nel medio e lungo periodo.

Per tale ragione è bene comprendere quale sia la posizione attuale tramite numeri e benchmark e lo studio ha proprio come obiettivo comprendere le differenze esistenti per le catene logistiche dell'isola.

In tale contesto, si osserva un marcato incremento dei costi connessi alle attività di trasporto, accompagnato da una crescente riduzione dei livelli di affidabilità e prevedibilità del servizio. Questa condizione determina ripercussioni dirette sul sistema produttivo insulare, incidendo negativamente sulla capacità competitiva delle imprese, sulla regolarità dei cicli produttivi e, in ultima analisi, sulla tenuta dei livelli occupazionali.

Una delle criticità più evidenti si manifesta con particolare intensità nel periodo estivo. In tale fase, infatti, i flussi di merci registrano incrementi particolarmente rilevanti, con variazioni che possono raggiungere valori prossimi all'80% rispetto ai livelli ordinari. Tuttavia, a fronte di tale espansione della domanda, non si riscontra un adeguato potenziamento della capacità di carico disponibile.

---

1 Carlo Amenta, Carlo Stagnaro e Luca Vitale, "Il costo dell'insularità. Il caso della Sardegna", IBL, *Briefing Paper*, 189, 24 agosto 2020; Carlo Amenta e Carlo Stagnaro, "L'insularità tre anni dopo: qualcosa è cambiato?", IBL, *Focus*, 379, 31 luglio 2025.

Andrea Giuricinè Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

Al contrario, si rileva una frequente riallocazione degli spazi di stiva a favore del traffico passeggeri, generalmente ritenuto più remunerativo dagli operatori armatoriali. Tale dinamica determina uno squilibrio tra domanda e offerta di servizi di trasporto merci, accentuando le condizioni di criticità già esistenti.

Ne deriva un quadro operativo caratterizzato da elevata incertezza. Le prenotazioni effettuate dagli operatori economici non costituiscono una garanzia effettiva di imbarco, la pianificazione logistica risulta esposta a margini significativi di imprevedibilità e i costi sostenuti dalle imprese tendono ad aumentare proprio nei periodi di maggiore intensità della domanda.

Tale condizione di difficoltà è esacerbata dagli effetti delle politiche di decarbonizzazione e, in particolare, dall'inclusione del trasporto marittimo tra i settori Ets. Sebbene tale meccanismo sia di gran lunga la più efficiente tra le politiche europee finalizzate alla riduzione delle emissioni, i suoi impatti devono essere riconosciuti, misurati e, dove necessario, mitigati attraverso forme di compensazione indiretta per gli extra-costi da esso generati.

### Trasporti da e per la Sardegna

Il prodotto interno lordo e la competitività della Sardegna dipendono in maniera importante dal sistema dei trasporti e della logistica.

Ovviamente le alternative di trasporto sono ridotte, vista l'insularità, la dimensione e la distanza della Sardegna dal continente. La merce viaggia in buona parte in nave, salvo alcuni prodotti ad alto valore aggiunto che viaggiano per via aerea.

C'è da ricordare che il trasporto aereo, pur avendo una modesta incidenza in termini di volume, ha importanza da un punto di vista di valore.

Secondo le stime del Prof. Ugo Arrigo, derivante dai dati dell'Indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci, pari al 9,4%, derivante da un 12,2% per quanto riguarda l'export e dal 6,7% per quanto riguarda l'import<sup>2</sup>.

Se ci focalizziamo invece sul traffico marittimo e spostiamo la nostra attenzione solo sul mercato delle isole italiane, è possibile evidenziare alcune particolarità, che sono importanti da tenere in considerazione.

Il trasporto marittimo RoPax (trasporto ibrido merci e passeggeri) e RoRO (trasporto specializzato per le merci) è molto sviluppato in Italia. In particolare, vi è un trasporto di passeggeri rilevante proprio verso le due isole maggiori.

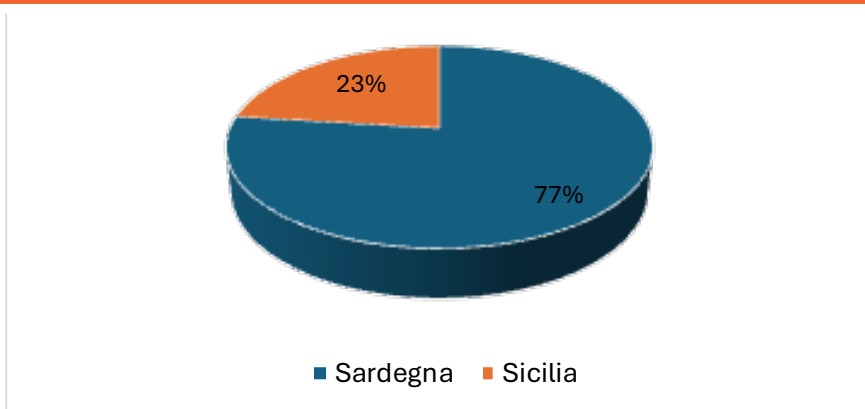
Secondo Assoportivi sono circa 6,5 milioni di passeggeri verso queste due isole e il mercato complessivo per il solo trasporto passeggeri Ro-Pax di lungo raggio, genera un fatturato complessivo stimato (su base annua) pari a circa 650 milioni di euro per i soli biglietti.

Il mercato si suddivide con una maggior parte verso la Sardegna pari a 77% del traffico e il 23% relativo invece alla Sicilia (Figura 1).

I porti di Genova e Savona, per quanto riguarda il traffico passeggeri, vedono un incremento, seppur limitato (+1,4%).

Sono tre i maggiori operatori su alcuni di questi fasci di rotte verso le due isole:

Figura 1: Traffico marittimo RoPax verso Sardegna e Sicilia



- Il gruppo MSC opera nel trasporto di passeggeri e merci mediante navi Ro-Pax e Ro-Ro attraverso le società GNV e SNAV
- Il gruppo Moby opera nel trasporto di linea di passeggeri, veicoli al seguito e merci rotabili attraverso navi Ro-Pax, con i marchi Moby e Tirrenia (gestito da CIN). Il gruppo Moby è controllato al 49% da MSC.
- Vi è anche il gruppo Grimaldi, che è uno dei grandi operatori europei con un fatturato di oltre 5 miliardi di euro.

L'Antitrust ha aperto nel novembre del 2024 un'indagine per accertare l'esistenza di violazioni della concorrenza ai sensi dell'articolo 101 del TFUE, evidenziando alcune quote di mercato per il traffico merci (2022/2023) su alcuni fasci di rotte.

Figura 2

Fascio di rotte	Anno	Moby	GNV	Concorrenti
GE/SV/Vado - Sardegna del Nord	2022	[60-70]%	[10-20]%	[10-20]% Grimaldi
Genova - Porto Torres	2022	[70-80]%	[10-20]%	[10-20] Grimaldi
Civitavecchia - Sardegna del Nord	2023	[60-70]%	[0-5]%	[20-30]% Grimaldi

È altresì evidente come su alcune tratte il mercato sia particolarmente concentrato con indici di Herfindhal – Hirschmann superiori anche a 5000 punti (tale indice assume un valore 0 quando il mercato è in concorrenza perfetta e 10 mila con una situazione di monopolio), ma è bene ricordare che l'indagine non è ancora conclusa.

Al tempo stesso è logico che i prezzi abbiano dei picchi estivi per via dell'alta domanda verso le isole e un'offerta sostanzialmente rigida.

Il monitoraggio mensile dei prezzi dei trasporti del Garante per la sorveglianza dei prezzi ha evidenziato come durante il trimestre Aprile – Giugno e Luglio- Settembre nel trasporto marittimo vi siano stati incrementi del 19,6% e del 12,1% su base annua, evidenziando un andamento di crescita dei prezzi molto superiore anche alla media europea.

### Caratteristiche del trasporto marittimo: ETS e carburante

Nel trasporto marittimo c'è da sottolineare, come anche per il trasporto aereo, che il costo del carburante (bunker) può incidere fino al 35/40% dei costi complessivi delle compagnie marittime.

Il prezzo del carburante dopo essere sceso in maniera significativa negli ultimi anni, in seguito al picco avutosi per la guerra in Ucraina, è riesplso su valori storicamente elevati per via della guerra nel Golfo.

Vi sono due tipologie di carburanti, il VLSFO, acronimo di Olio Combustibile a Bassissimo Tenore di Zolfo, che è un tipo di combustibile marino con un contenuto massimo di zolfo dello 0,5% in peso e il HSFO, acronimo di Olio Combustibile ad Alto Tenore di Zolfo, che è un tipo di olio combustibile pesante con un elevato contenuto di zolfo, tipicamente fino al 3,5%.

Il VLSFO (la figura 3 evidenzia l'andamento nell'ultimo anno) ha un costo maggiore rispetto al HSFO.

Figura 3

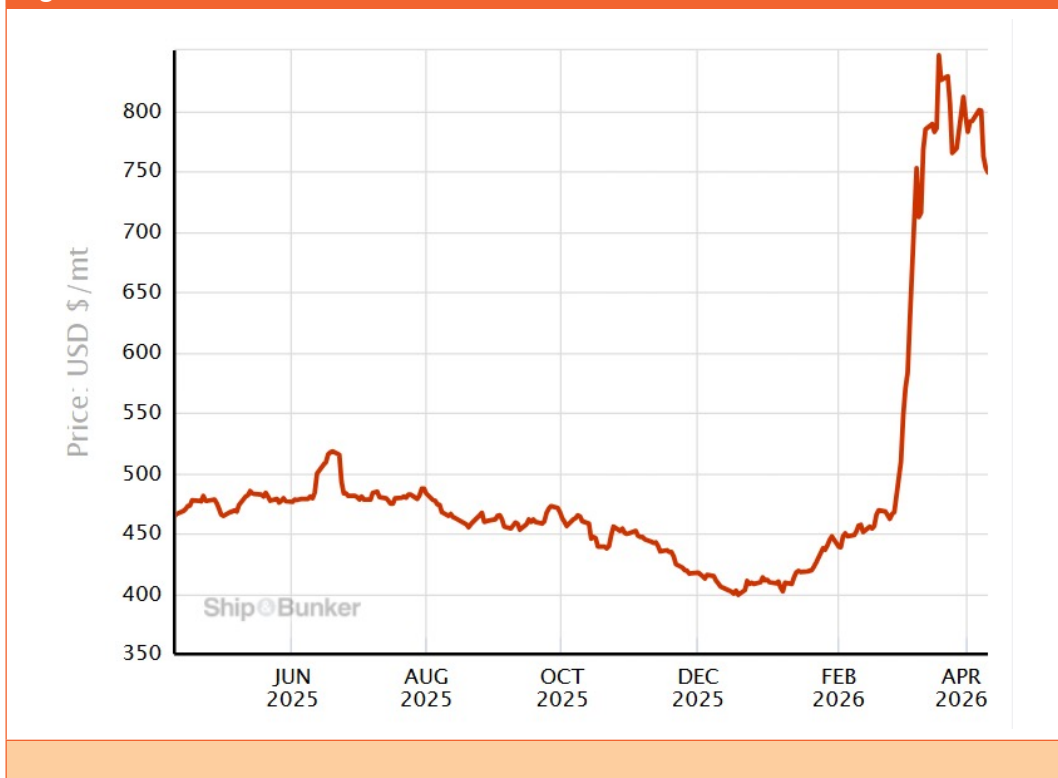


La differenza di prezzo tra il carburante con zolfo molto basso (VLSFO) e quello con zolfo alto (HSFO) viene chiamato scrubber spread (Figura 4).

Si può utilizzare carburante con più zolfo, ma è più inquinante e quindi sempre di più l'industria marittima sta andando verso soluzioni a più basso impatto ambientale, ma che hanno, come nel caso di olio combustibile a basso contenuto di zolfo, un costo maggiore nell'ordine dei 100 dollari (nell'ultimo anno) e addirittura durante questa fase di guerra, lo spread è arrivato fino a 200/250 dollari.

Le compagnie marittime utilizzano l'hedging come le compagnie aeree per cercare

Figura 4



di coprirsi dalle variazioni del prezzo del carburante e anche spesso per coprirsi dalle variazioni del dollaro.

Il 50,3% di tutti gli ordini (in termini di stazza GT) a luglio 2024 è relativo a navi che utilizzano combustibili alternativi (Fonte: Intesa San Paolo).

Questi grandi investimenti in navi a più basso impatto ambientale ha però un costo, soprattutto in termini operativi.

Tuttavia l'introduzione dell'ETS (Emissions Trading Scheme) nel settore marittimo, con un progressivo aumento dell'impatto economico di questa tassa ambientale, permette di stimare un ulteriore aumento dei costi operativi.

Un'indagine conoscitiva della IX Commissione della Camera dei Deputati ha indicato l'aumento dei costi del trasporto marittimo risultante dall'estensione della Direttiva (UE) 2023/959 alle attività di trasporto marittimo, a circa il 30% dei costi di esercizio<sup>3</sup>.

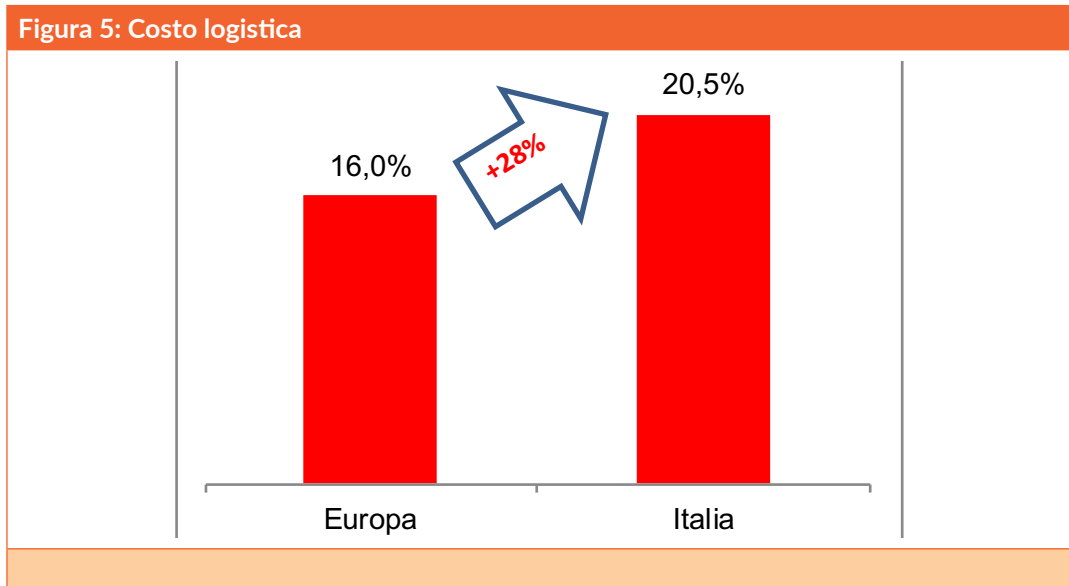
Abbiamo visto che il prezzo del carburante ad alto contenuto di zolfo sia inferiore a 500 dollari per tonnellata, ma l'introduzione degli ETS, specialmente per le tratte intra-UE, avrà un impatto rilevante stimato nell'ordine di 150 dollari per tonnellata nel 2025 e di 215 dollari per tonnellata nel 2026.

Altresì vero che vi può essere un impatto rilevante non tanto dell'andamento del prezzo del petrolio (e carburante bunker), quanto per l'impatto della normativa ambientale che pesa nel 2025 e peserà ancora di più nel 2026 sui costi delle compagnie.

3 Indagine conoscitiva sulle prospettive della Mobilità verso il 2030

Questi elementi incidono in maniera rilevante sui costi delle compagnie marittime e sono da attenzionare.

C'è da ricordare un altro fatto importante. Secondo una stima di AT Kerney, l'Italia ha dei costi della logistica che sono già più elevati rispetto a quello di altri paesi europei.



La Sardegna, dunque, non sconta solo una “penalizzazione” a livello italiano, ma sconta un doppio effetto rispetto all’Europa.

Questo fattore è da tenere in considerazione nel momento in cui si devono prendere decisioni di policy rispetto all’insularità, tenendo in considerazione che altri paesi hanno adottato misure per “sterilizzarne” gli effetti.

La Grecia destina annualmente risorse comprese, in media, tra i 70 e i 150 milioni di euro a misure compensative finalizzate a neutralizzare i maggiori oneri derivanti dalla condizione di insularità.

Tali interventi si inseriscono nel quadro delle politiche europee volte a garantire l’effettiva continuità territoriale e a ridurre gli svantaggi strutturali connessi alla frammentazione geografica.

In modo analogo, la Francia ha ottenuto dall’Unione europea l’autorizzazione a destinare circa 120 milioni di euro annui al sostegno del trasporto marittimo di passeggeri e merci da e verso la Corsica, qualificato come servizio di interesse essenziale soggetto a specifici obblighi di servizio pubblico.

### Modello di analisi

Lo studio vuole effettuare una comparazione tra quello che è il costo della logistica dalla Sardegna verso il resto d’Italia, prendendo alcune destinazioni chiave e quello che è invece il costo all’interno dell’Italia.

Per fare questo si è concentrati sul trasporto marittimo, che è quello di gran lunga il più importante per il trasporto delle merci.

Come si è evidenziato nei paragrafi precedenti, la particolarità dell’insularità ha

due caratteri eccezionali che sono il costo dei noli, vale a dire il trasporto dei camion sulle navi, e quello dell'ETS.

Quest'ultima voce è particolarmente rilevante perché è stata introdotta negli ultimi anni e colpisce il trasporto marittimo creando uno svantaggio competitivo per quanto riguarda le isole.

Lo studio, quindi, tiene in considerazione i costi di trasporto, includendo i due aspetti caratteristici della Sardegna, vale a dire il nolo marittimo e la componente di ETS.

Inoltre si stimeranno dei costi tipici legati all'insularità, vale a dire:

- il costo opportunità connesso all'imprevedibilità delle operazioni d'imbarco e alle relative riprogrammazioni operative;
- il maggior costo finanziario e operativo derivante dal mantenimento di scorte di sicurezza aggiuntive, necessarie per compensare i tempi e i rischi legati al trasporto marittimo;
- la maggior complessità nella pianificazione dei viaggi di ritorno (Reverse Logistics) con conseguente minore efficienza logistica e aumento dei costi unitari di trasporto.

### **Benchmarking**

Una prima analisi considera il costo del trasporto vero e proprio e si effettua un benchmarking grazie a dati reperiti attraverso alcune interviste approfondite condotte con alcuni operatori della logistica sarda.

Ma quali sono gli elementi da tenere in considerazione, che differenziano il mercato sardo, da quello del resto d'Italia?

Se prendiamo ad esempio l'autotrasporto di alimentari secco, possiamo fare una comparazione del trasporto da Cagliari e Milano e tra Napoli e Milano, cioè su distanze chilometriche comparabili, chiaramente tenendo in considerazione le specificità delle due aree.

Lo studio evidenzia come le componenti aggiuntive relative ai noli marittimi e anche alla sottocomponente dell'ETS, che dal 2026 vede un ulteriore aumento.

C'è poi da evidenziare che per il trasporto tra Milano e Cagliari, abbiamo sia la componente dell'autotrasporto che la componente marittima.

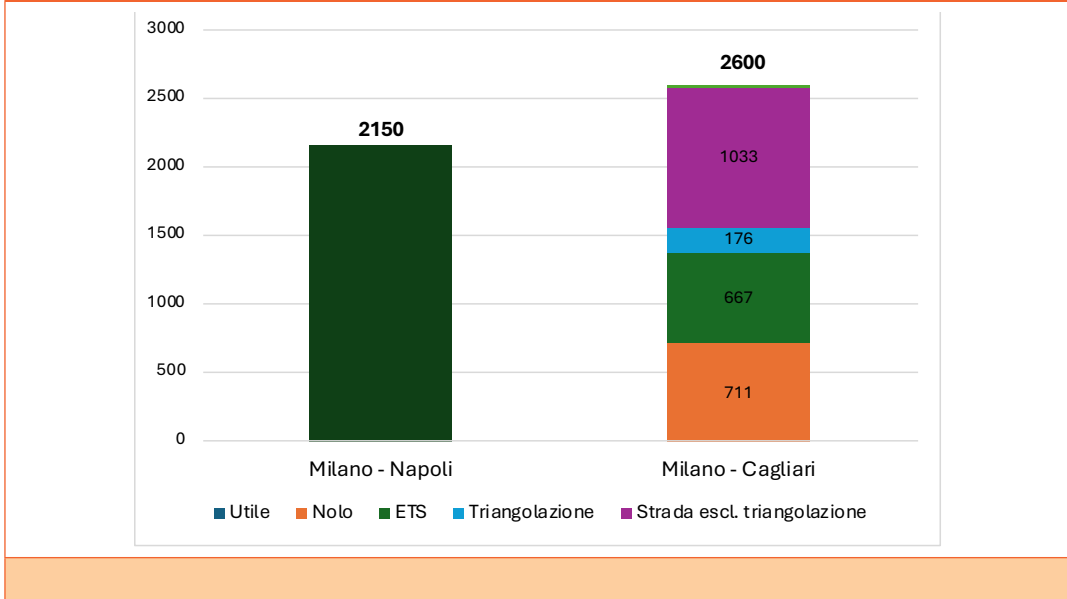
Per la componente autotrasporto abbiamo anche la specificità che il trasporto vede una triangolazione dei mezzi, essendo le tratte Cagliari - Olbia e Livorno - Milano (Figura 6).

L'insieme dei costi per il Cagliari - Milano porta ad avere circa 2600 euro per un roundtrip, mentre per un Milano - Napoli un costo complessivo di 2150 euro.

Per quanto riguarda la tratta tra Sardegna e continente è possibile scomporre il costo e si evidenzia come la parte mare ha un impatto superiore al 50 per cento dei costi complessivi. In particolare, è possibile vedere come la parte relativa all'ETS sia ormai la discriminante maggiore con oltre 650 euro.

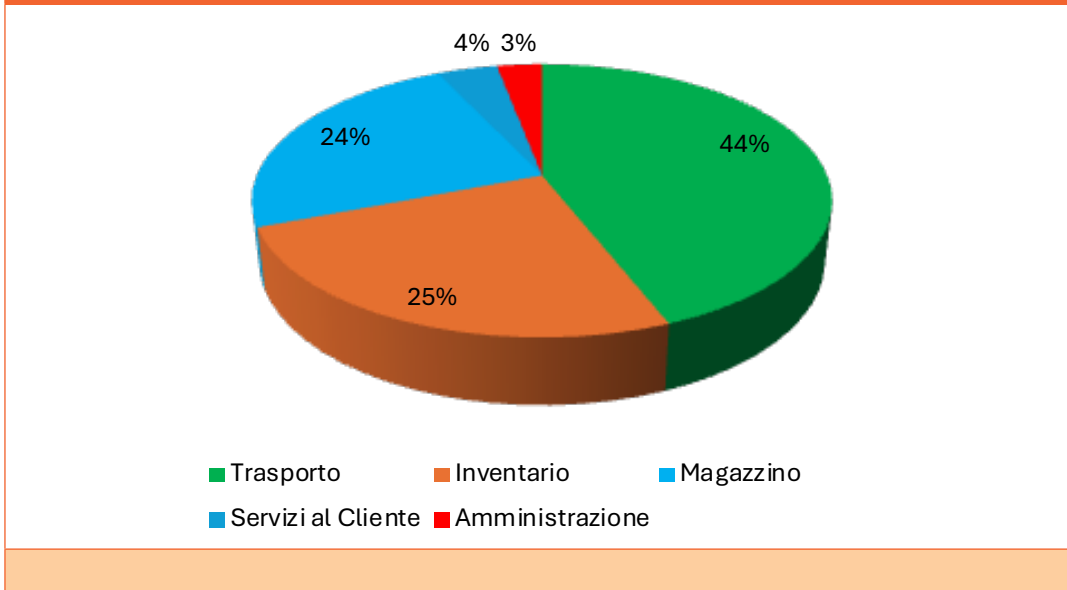
C'è inoltre il tema della triangolazione dell'autotrasporto che fa perdere un ulteriore pezzo di competitività.

Figura 6: Coomparazione di costi di trasporto



C'è però da tenere in considerazione che i costi di trasporto sono solo una parte del costo della logistica complessivo.

Figura 7: I costi della logistica: dati internazionali



Nel complesso considerando le due tratte, la Sardegna vede dei costi di trasporto superiori di circa un 21%.

Per calcolare la perdita di competitività della Sardegna però c'è da considerare che il trasporto è solo una parte di costo della logistica e quindi l'extracosto per le aziende sarde è superiore rispetto al valore evidenziato pocanzi.

Secondo alcuni studi, il costo del trasporto vale per meno del 50% dei costi complessivi della logistica.<sup>4</sup>

Chiaramente questa media dipende poi dalla tipologia di trasporto e può dipendere da area ad area di ogni singolo paese.

Però questo dato ci fa ben comprendere quale sia l'impatto dell'insularità su una catena logistica complessa.

Il precedente grafico evidenzia il peso di ogni singola componente di costo della logistica. È chiaro che, per la Sardegna, la componente trasporto è più pesante, vista la maggiore complessità del trasporto stesso.

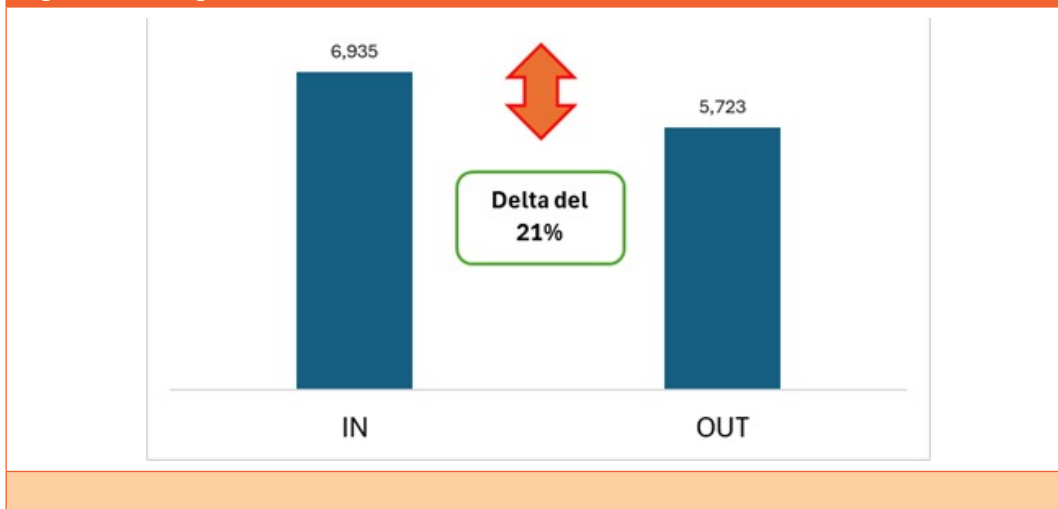
A quelli del trasporto vanno aggiunti altri costi rilevanti quali il costo dell'inventario e del magazzino, oltre ai costi amministrativi e quelli di altri servizi al cliente.

Il peso del trasporto è di circa il 44% nelle analisi internazionali e per la Sardegna può essere stimato nell'ordine del 55/60%.

Questo evidenzia che c'è un altro 40/45% di costi logistici che non sono nel vero e proprio costo del trasporto.

Se approfondiamo sulla Sardegna e prendiamo il traffico Ro-Ro si può bene vedere come sia presente un certo squilibrio tra la merce in entrata (IN) e in uscita (OUT).

**Figura 8: Sardegna Ro-Ro (mln ton)**



Il delta, in termini di tonnellate, raggiunge addirittura il 21%, perché a fronte di 6,93 milioni di tonnellate in entrata, la Sardegna vede "solo" 5,72 milioni di tonnellate in uscita.

È vero che in termini di unità di Ro - Ro il disequilibrio è di poco superiore al 4%, ma questo evidenzia che vi possono essere load factor differenti in entrata e uscita, che rendono meno efficiente il trasporto tra la Sardegna e il continente.

Lo squilibrio, quindi, è un elemento strutturale del mercato sardo e non è facile da cambiare perché dipende dalla stessa struttura dell'economia.

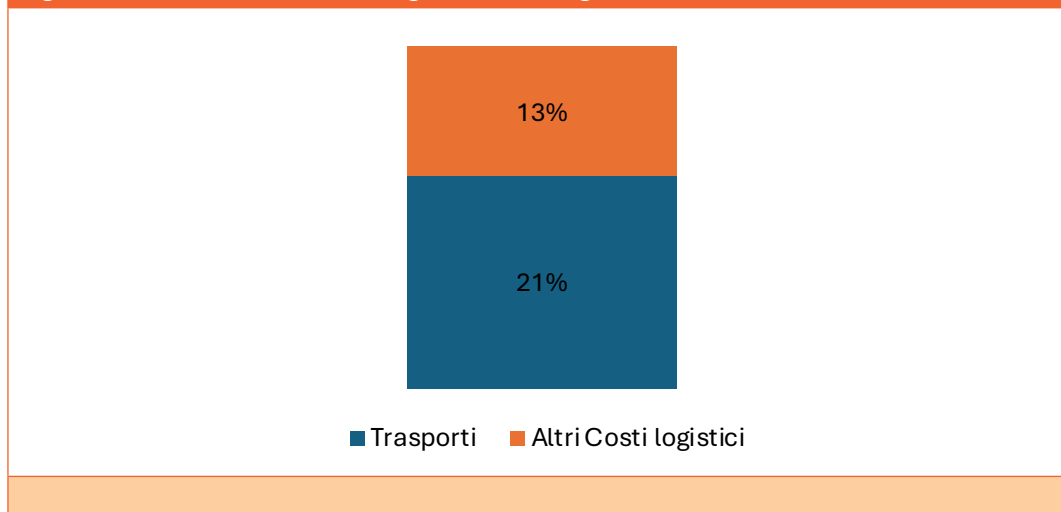
Se consideriamo non solo i costi di trasporto, ma anche tutti i costi logistici, è possibile comprendere lo svantaggio per le imprese della Sardegna in termini competitività.

In particolare, oltre al 21 per cento dovuto ai costi di trasporto, è possibile consi-

derare un ulteriore 13 per cento di altri costi della logistica per il sistema sardo.<sup>5</sup>

Questo porta ad avere dei costi superiori fino al 34 per cento rispetto ai trasporti continentali.

**Figura 9: Aumento costi diretti logistici in Sardegna**



Questi costi possono essere considerati come costi diretti, ma è possibile altresì avere altri fattori legati al fattore insularità.

In particolare, due variabili importanti sono l'incertezza ovvero il costo opportunità connesso all'imprevedibilità delle operazioni d'imbarco e alle relative riprogrammazioni operative, ma anche il fattore tempo.

È possibile considerare questi due elementi come vere e propri elementi di perdita di competitività, non facilmente calcolabili, ma comunque stimabili.

In particolare, il fattore tempo, con le procedure di imbarco e sbarco e l'incertezza dei viaggi stessi via nave, sono un costo ulteriore che può essere considerato nell'analisi.

L'analisi parte dalla letteratura scientifica che ci mostra come il costo dell'opportunità è relativamente limitato, ma comunque ha un suo effetto negativo<sup>6</sup>.

In particolare il range è molto variabile, tra il 2 e il 15%, anche perché negli studi vi sono casi di insularità di sistemi paesi isolati.

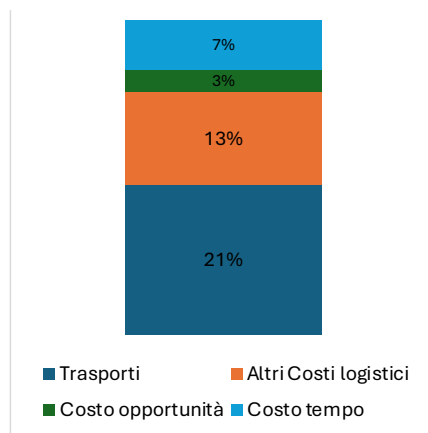
Nel caso della Sardegna si è stimato un valore limitato intorno al 3 per cento, anche perché il traffico è presente vista la grandezza dell'isola e l'isolamento non è forte come in piccole realtà (si pensi a Lampedusa).

Più elevato invece il fattore tempo, che considera il settore marittimo chiaramente con velocità medie inferiori (considerando anche imbarchi e sbarchi) rispetto al settore stradale come per il resto d'Italia.

In questo caso il valore è in un range medio rispetto ai casi internazionali, perché il

<sup>5</sup> La stima è conservativa ed è effettuata partendo dai dati internazionali dei costi della logistica.

<sup>6</sup> Choosing a logistics supply chain on the basis of the opportunity cost, Pieenar, 2013

**Figura 10: Aumento costi logistici diretti e indiretti per le imprese in Sardegna**

collegamento in termini chilometrici via mare ha il suo impatto sul tempo.

In questo caso, il range internazionale è tra valori prossimi relativamente bassi (si veda il tempo per lo stretto di Messina) e valori più elevati (si pensi Creta a livello europeo).

Per questo motivo il valore stimato per la Sardegna è di circa un 7 per cento.

Se sommiamo l'insieme di tutte le variabili considerate è possibile vedere come l'aumento dei costi è di circa il 40% rispetto ad un trasporto puramente stradale che avviene nel resto d'Italia (ad eccezione chiaramente della Sicilia).

Avere dei costi del 40% superiori significa avere una perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%.

## Conclusioni

L'analisi svolta evidenzia come il differenziale dei costi logistici che interessa la Sardegna costituisca una criticità di natura strutturale e non contingente. Tale divario deriva principalmente dalla condizione di insularità e dalla forte dipendenza dal trasporto marittimo, che rappresenta la principale modalità di collegamento con il resto del territorio nazionale.

I risultati del benchmarking mostrano un incremento significativo dei costi di trasporto rispetto alle tratte interamente continentali. Il differenziale stimato per la sola componente trasportistica si attesta intorno al 21%. Tuttavia, considerando l'insieme delle componenti logistiche, lo svantaggio competitivo complessivo può raggiungere valori prossimi al 34%. Ciò conferma come la logistica, nel contesto insulare, assuma un peso economico superiore rispetto alla media nazionale.

Ulteriori elementi di criticità derivano dall'incertezza operativa e dai tempi di trasporto. La minore prevedibilità delle operazioni di imbarco e sbarco comporta costi aggiuntivi legati alla gestione delle scorte e alla pianificazione delle attività. Il fattore tempo rappresenta, inoltre, un ulteriore elemento di svantaggio competitivo, incidendo sulla rapidità e sull'efficienza delle catene logistiche.

A tali fattori si aggiungono dinamiche di natura regolatoria ed energetica. L'introduzione progressiva del sistema ETS nel trasporto marittimo e l'aumento dei costi

dei carburanti determinano un incremento dei costi operativi delle compagnie. Tali incrementi tendono a trasferirsi sui prezzi finali dei servizi di trasporto, con effetti diretti sul sistema produttivo insulare. Sarebbe quindi opportuno immaginare forme di compensazione indiretta, in modo tale da preservare il segnale di prezzo dato dall'ETS ma, al tempo stesso, evitare che questo abbia effetti inflazionistici sul mercato insulare (e sardo in particolare), in assenza di modalità di trasporto alternative.

Il confronto con altre realtà europee evidenzia come la condizione di insularità sia stata affrontata mediante strumenti di compensazione economica e regolatoria. Le esperienze di Grecia e Francia dimostrano che politiche pubbliche mirate possono ridurre gli effetti negativi dell'isolamento geografico e garantire livelli adeguati di accessibilità logistica.

Alla luce delle evidenze emerse, la questione dei costi logistici in Sardegna assume una chiara rilevanza strategica. Ciò potrebbe incidere negativamente sulla capacità delle imprese di competere sui mercati nazionali ed europei.

In conclusione, la riduzione del gap logistico associato all'insularità appare una condizione necessaria per rafforzare la competitività del sistema economico regionale. L'adozione di misure di compensazione per i costi dell'ETS, interventi pro-concorrenziali e politiche infrastrutturali mirate rappresenta, pertanto, un passaggio essenziale per favorire l'integrazione logistica della Sardegna e sostenere uno sviluppo economico equilibrato e duraturo.