

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Compensazioni indirette” contro gli extra costi logistici da e per la Sardegna

Nicola Capuzzo · Friday, April 24th, 2026

L'insularità 'costa' alla Sardegna complessivamente il 40% in più in spesa logistica rispetto al continente, con una conseguente perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%. A questi numeri perviene una analisi realizzata dall'economista Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni e presentata nel corso di un convegno organizzato a Cagliari dai Riformatori Sardi.

In un quadro che vede già l'Italia scontare costi superiori del 28% rispetto alla media europea (nella Penisola i costi logistici pesano infatti per il 20,5%, a fronte del 16% medio), lo studio inizia rilevando come il dato geografico renda 'di per sé' il sistema logistico sardo intrinsecamente più costoso, dato che quasi tutta la merce viaggia via mare e dipende quindi da traghetti e ro-ro.

Alle tratte in acqua vanno però comunque sommate quelle su strada – nell'isola e nel continente -, nonché operazioni di imbarco/sbarco e spesso triangolazioni logistiche 'obbligate', che comportano ulteriori perdite di efficienza.

Per mostrare le differenze nel concreto, lo studio propone un confronto tra due tratte comparabili per distanza, ovvero la Milano–Napoli, dove il costo stimato di un roundtrip è di 2.150 euro, e la Milano–Cagliari, dove questo sale a 2.600 euro (ovvero circa il 21% in più), coperta appunto tra andata e ritorno con percorsi diversi (in particolare con i percorsi stradali Cagliari – Olbia e Livorno – Milano).

Per la tratta Sardegna – continente, l'analisi rileva come la parte marittima pesa per circa il 50% dei costi complessivi di trasporto, con l'Ets – che da solo vale 650 euro – a fare la parte del leone.

I costi di trasporto, avverte però lo studio, sono solo una parte del totale dei costi logistici complessivi (nelle medie internazionali circa il 44%, ma nel caso dell'isola stimabili intorno al 55–60% del totale, cosa che li rende più difficilmente compensabili con efficientamenti su altri fronti).

A questi va aggiunto un ulteriore +13% di costi logistici indiretti, per attività come magazzinaggio, inventario e così via. Già così si perviene a un +34% di costi logistici complessivi che la Sardegna 'paga' in più rispetto al continente.

Secondo l'analisi, a questo importo vanno infine sommati ulteriori costi legati strutturalmente

all'insularità, e quindi pressoché ineliminabili. Due sono le variabili che incidono di più: l'incertezza delle operazioni d'imbarco – ad esempio per via di prenotazioni non garantite, mancati imbarchi, ritardi, necessità di ripianificazione – e il tempo. Due fattori che si traducono in una perdita di competitività che, sebbene non direttamente misurabile, può comunque essere stimata. Il primo elemento – solitamente compreso in un range tra il +2% e il +15%, secondo studi effettuati su isole di diversa dimensione – nel caso della Sardegna può essere stimato in un +3%, considerata la sua ampiezza e quindi un isolamento meno forte. Più elevato invece il peso del fattore tempo, dato che il trasporto via mare opera con velocità medie inferiori (considerando anche imbarchi e sbarchi) a quelle su strada, e che per l'isola può essere calcolato in un ulteriore +7%.

Ed è così che sommando tutte le componenti, l'analisi arriva a stimare per la Sardegna un 'eccesso' di costi logistici di circa il 40% rispetto al resto d'Italia (a eccezione chiaramente della Sicilia), con una conseguente perdita di competitività per le aziende sarde di quasi il 30%.

A latere il rapporto evidenzia anche il paradosso estivo dei trasporti da e per la Sardegna. Sebbene per le merci la domanda cresca infatti fino all'80% nei mesi più caldi, la capacità di carico effettiva diminuisce, a causa della riallocazione degli spazi di stiva a favore dei passeggeri, ritenuti più remunerativi. Anche queste dinamiche creano elevata incertezza, con le prenotazioni che non garantiscono l'effettivo imbarco.

Considerando in particolare il forte impatto della componente rappresentata dall'Ets, lo studio arriva a proporre anche una risposta a queste criticità strutturali: l'introduzione di forme di compensazione indiretta, in grado quindi di "preservare il segnale di prezzo dato dall'Ets" ed evitare dinamiche inflazionistiche, sulla falsariga di quelle destinate a mitigare il 'peso dell'insularità dalla Grecia (che vi destina tra i 70 e i 150 milioni di euro l'anno) e dalla Francia (circa 120 milioni) per i collegamenti con la Corsica.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, April 24th, 2026 at 8:15 am and is filed under [Market report](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.