

IL DEFICIT INFRASTRUTTURALE DELLA SARDEGNA: STRADE E FERROVIE

Report - Gennaio 2026

La Sardegna presenta notoriamente un deficit infrastrutturale strutturale rispetto al resto d'Italia, con caratteristiche particolarmente marcate nel settore dei trasporti.

La rete stradale sarda si basa prevalentemente su strade statali ad alto scorrimento e su poche direttrici principali, senza la presenza di tratti autostradali, inficiando così l'efficacia dei collegamenti interni.

Anche la rete ferroviaria è caratterizzata da assenza di elettrificazione e bassa velocità, oltre a un numero ridotto di collegamenti, con conseguenze negative sull'uso del treno come alternativa competitiva al trasporto su gomma.

Tali mancanze vanno a sommarsi a quelle strutturali, che derivano dalla condizione d'insularità della Sardegna: l'isolamento dalla rete continentale e, di conseguenza, l'impossibilità di usufruire anche per uso interno di tratti di attraversamento a lunga percorrenza.

La mancanza di collegamenti autostradali e la limitata dotazione ferroviaria rappresentano indubbiamente ostacoli alla mobilità interna, alla competitività delle imprese e alla fruizione turistica, con effetti negativi sulla capacità di sviluppo economico dell'isola.

Questi aspetti infrastrutturali della Sardegna sono per altro in linea con evidenze accademiche e internazionali sulle isole minori, che evidenziano come l'assenza di infrastrutture di alta capacità (come autostrade o ferrovie veloci) si traduca in tempi di percorrenza maggiori e minore accessibilità ai principali servizi e poli urbani rispetto alle regioni continentali.

Quando si voglia misurare quantitativamente tale deficit, tuttavia, è possibile che i numeri, solo apparentemente, rivelino una realtà diversa da quella comunemente percepita.

Ad esempio, se si facesse riferimento ai dati ISTAT sui tempi di percorrenza da ciascun comune verso il più vicino accesso a una strada ad alto scorrimento o a una stazione ferroviaria dotata di servizi passeggeri, sorprendentemente, la Sardegna risulterebbe avvantaggiata rispetto non soltanto all'altra regione insulare, la Sicilia, e alla parte peninsulare del Paese, ma persino nei confronti del Nord Italia.

Tutto ciò contrasta non soltanto con la percezione comune, ma anche con le autorevoli rilevazioni di Banca d'Italia, che collocano la Sardegna all'ultimo posto tra le regioni italiane negli indicatori infrastrutturali per strade e ferrovie, con un punteggio rispettivo di 63,5 e 70,3 a fronte di un indice nazionale pari a 100.

Le ragioni di una tale contraddizione sono di doppia natura, sostanziale e formale.

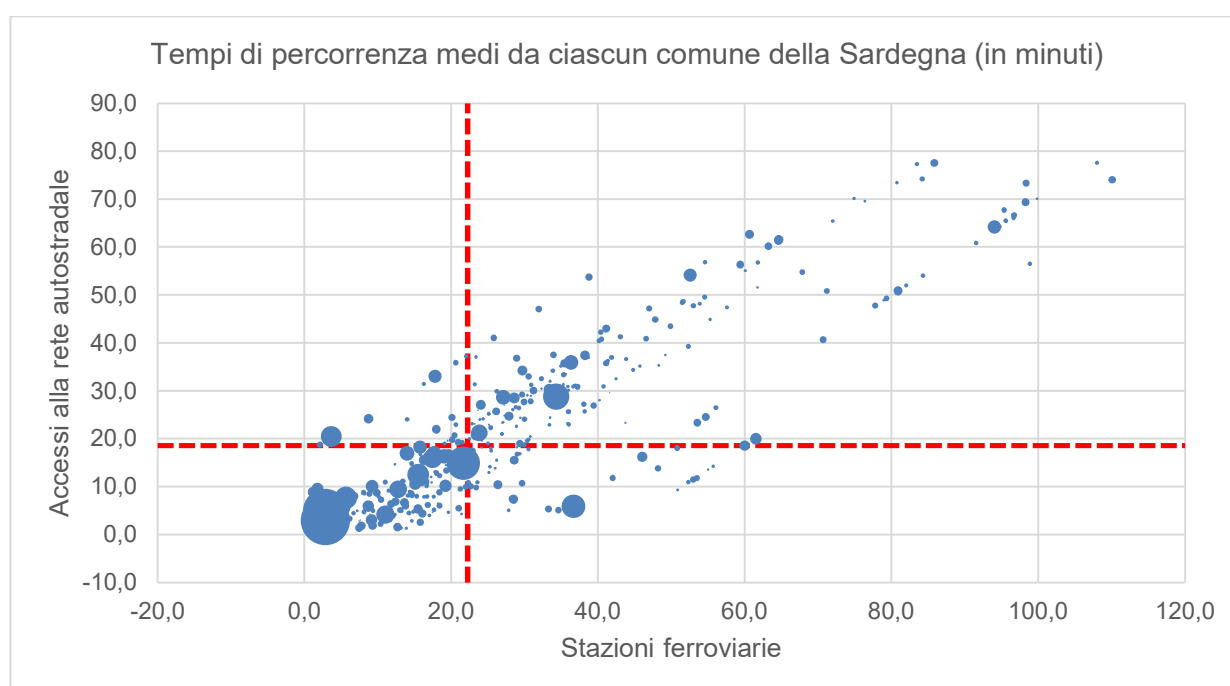
Dal punto di vista sostanziale, è una componente stessa del deficit infrastrutturale sardo a mascherare tali risultati: l'assenza di treni a lunga percorrenza e di una rete autostradale nell'isola rende necessario l'utilizzo, in loro vece, dei treni regionali e delle strade extraurbane principali con limite di 90 km/h, ossia:

- 1) Strada Statale 131 Carlo Felice
- 2) Strada Statale 729 Sassari-Olbia
- 3) Strada Statale 130 Iglesiente
- 4) Strada Statale 291 Sassari-Alghero
- 5) Strada Statale 554 Circonvallazione di Cagliari
- 6) Strada Statale 195 Sulcitana, per il solo tratto iniziale tra Cagliari e Giorgino.

Tale scelta, per quanto necessaria per includere le arterie stradali e ferroviarie sarde nell'analisi nazionale, chiaramente comporta una differenza sostanziale notevole tra risultati apparentemente simili.

Da un punto di vista formale, invece, media e mediana nascondono una disomogeneità interna che svantaggia fortemente una molteplicità di territori.

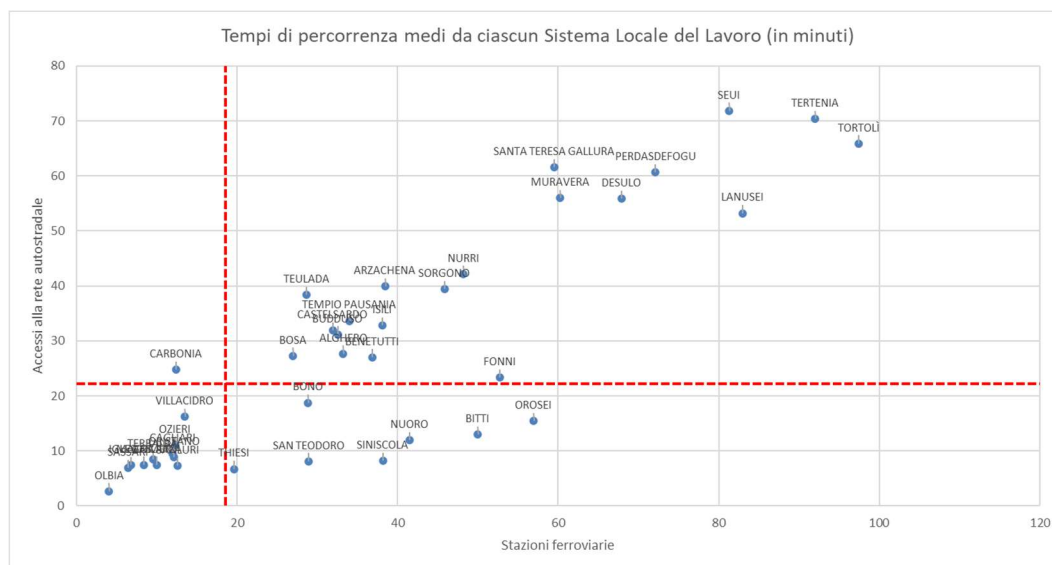
Il grafico seguente mostra la distribuzione dei tempi di percorrenza verso accessi alla rete autostradale (che, per la Sardegna, autostradale non è) e verso le stazioni ferroviarie con almeno cinque treni a lunga percorrenza al giorno (che, per la Sardegna, a lunga percorrenza non sono) per ciascun Sistema Locale del Lavoro rispetto alla media italiana ponderata per abitante (così da evitare di equiparare comuni di dimensioni eccessivamente diverse).



Dal grafico emerge come quasi la metà dei comuni sardi si trovino in una situazione di contemporaneo svantaggio rispetto alla media italiana sia per quanto riguarda l'accesso all'infrastruttura stradale sia l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Un fattore che rende ancora più grave tale situazione è la presenza di un'area essenzialmente contigua e collocata nella parte orientale della Sardegna caratterizzata da difficoltà di accesso uniformemente elevatissime, con dati che in un territorio molto vasto risultano ovunque più che triplicati rispetto alla media italiana contemporaneamente sia sul fronte degli accessi all'infrastruttura stradale sia a quella ferroviaria.

Ciò si evince chiaramente dal grafico sottostante, che evidenzia il tempo medio di percorrenza verso gli snodi infrastrutturali da ciascun Sistema Locale del Lavoro.



L'analisi degli indici di accessibilità calcolati da ISTAT conferma e rafforza tale lettura. I valori mostrano una forte polarizzazione territoriale dell'accessibilità in Sardegna: pochi poli concentrano livelli relativamente elevati, mentre la maggior parte dei Comuni presenta valori sistematicamente bassi.

Questa configurazione indica una rete con struttura fortemente gerarchica e concentrata, nella quale l'accessibilità non si distribuisce in modo diffuso sul territorio, ma rimane confinata a pochi nodi principali. In termini infrastrutturali, ciò segnala una rete poco magliata e scarsamente interconnessa, incapace di funzionare come sistema territoriale integrato.

All'interno di questo schema, la Sardegna emerge come la regione con la maggiore concentrazione di Comuni nel cluster più critico per quanto riguarda l'accesso alla rete autostradale, quello che comprende i territori "inaccessibili e distanti".

Oltre il 45% dei Comuni sardi ricade in tale categoria, configurando la più ampia area territoriale nazionale caratterizzata da doppia penalizzazione: lontananza fisica dagli snodi infrastrutturali e inefficienza funzionale della rete nel garantire tempi di percorrenza competitivi.

Ciò è coerente con la struttura della rete viaria sarda, dove le direttrici ad alta percorrenza coprono prevalentemente gli assi Cagliari–Porto Torres, Sassari–Olbia, Cagliari–Iglesias, Sassari–Alghero e l'area metropolitana di Cagliari, lasciando intere porzioni del territorio regionale – in particolare la Sardegna sud-orientale – completamente escluse dalla rete di rango superiore. Il deficit stradale assume quindi una doppia dimensione quantitativa: assenza totale di autostrade e copertura territoriale incompleta delle infrastrutture di rango equivalente.

Anche nel caso della rete ferroviaria, l'analisi di ISTAT colloca la Sardegna tra le regioni con presenza strutturale nel gruppo più critico ("inaccessibile e distante"), insieme a Molise, Basilicata e Valle d'Aosta. Questo significa che una parte significativa del territorio regionale è penalizzata sia in termini di distanza fisica dalle stazioni sia in termini di tempi di percorrenza per raggiungerle. Le elaborazioni ISTAT mostrano che il 24% della popolazione sarda risiede in Comuni con un livello di accessibilità ferroviaria classificato come "molto basso". A livello nazionale questa quota è pari all'8,3%.

È indubbio che tale deficit infrastrutturale si riverberi negativamente sulle potenzialità economiche dei luoghi, quando si rileva che il reddito imponibile mostra una correlazione positiva con l'accessibilità stradale superiore a 0,45 e con l'accessibilità ferroviaria addirittura vicina a 0,72.

La correlazione pesata tra reddito imponibile pro capite e tempi medi di percorrenza risulta pari a $-0,42$ per la componente ferroviaria e $-0,39$ per la componente stradale.

Pur precisando che tali stime hanno valore esclusivamente associativo e predittivo e non causale e che non sono in grado di misurare un effetto diretto delle infrastrutture sul reddito, la relazione statistica osservata nei dati indica che una differenza di 1 minuto nei tempi medi di percorrenza è associata, in media, a una differenza nel reddito imponibile pro capite compresa tra 70 e 85 euro.

Considerando il milione di contribuenti presenti in Sardegna, l'ordine di grandezza stimabile per l'impatto di 1 minuto in più nei tempi di percorrenza oscillerebbe tra i 70 e gli 85 milioni di euro all'anno.

Indubbiamente, la forza della correlazione pesata indica che il deficit infrastrutturale opera come fattore strutturale di penalizzazione socio-economica, contribuendo in modo significativo alla compressione del potenziale reddituale della popolazione residente nei territori caratterizzati da elevati tempi di accesso.

In questa prospettiva, l'inefficienza infrastrutturale non si configura solo come limite alla mobilità, ma come vincolo economico strutturale, con effetti misurabili sulla distribuzione del reddito e sulle capacità di sviluppo territoriale.

Nel complesso, il deficit infrastrutturale della Sardegna si configura come un fenomeno sistemico e multidimensionale, non riducibile a un semplice ritardo accumulato rispetto alle altre regioni italiane, ma riconducibile a una combinazione strutturale di carenze profonde e persistenti.

Sul piano stradale, l'assenza totale di infrastrutture autostradali, unita alla concentrazione di oltre il 45% dei Comuni nel cluster di massima criticità di accessibilità, definisce un deficit simultaneamente strutturale e territoriale, che compromette la continuità spaziale della rete e l'effettiva integrazione dei sistemi locali.

Sul piano ferroviario, il differenziale di +15,7 punti percentuali nella popolazione residente in Comuni con accessibilità molto bassa rispetto alla media nazionale rappresenta una misura quantitativa del divario, mentre l'assenza di servizi ferroviari a lunga percorrenza sancisce un isolamento funzionale della rete sarda dal sistema ferroviario nazionale.

Ne deriva un quadro nel quale il deficit infrastrutturale non assume la forma di una carenza puntuale o settoriale, ma quella di una configurazione strutturale del territorio, caratterizzata da una rete poco magliata, fortemente gerarchizzata e scarsamente interconnessa, incapace di operare come sistema integrato di mobilità e accessibilità.

Tale configurazione produce effetti cumulativi e auto-rinforzanti: riduce l'accesso ai servizi, penalizza la competitività delle imprese, aumenta i costi di trasporto, frammenta i mercati locali e limita le opportunità di sviluppo dei territori interni, accentuando le disuguaglianze spaziali già esistenti.

In questa prospettiva, il deficit infrastrutturale della Sardegna non può essere interpretato come una semplice questione di dotazione fisica di infrastrutture, ma come un problema di struttura funzionale del

sistema territoriale, in cui carenze materiali, discontinuità spaziali e isolamento sistemico si combinano in un'unica dinamica di svantaggio cumulativo.

La dimensione del problema impone quindi una lettura strategica e sistemica delle politiche infrastrutturali: non interventi frammentari o compensativi, ma politiche di riequilibrio strutturale della rete, orientate alla costruzione di continuità territoriale, all'integrazione funzionale dei nodi, al superamento dell'isolamento ferroviario e alla riduzione delle disuguaglianze di accessibilità come condizione necessaria per uno sviluppo economico stabile, competitivo e territorialmente equilibrato dell'isola.

Contatti:

Andrea Porcu
Direttore Centro Studi Confindustria Sardegna
Tel: 070650600
Mail: direzione@confindustria.sardegna.it