PROPOSTA DI PRINCIPI CONDIVISIBILI SUL COSTO DELL'INSULARITÀ

A supporto del percorso già avviato dall'Assessorato dei Trasporti della Regione Sardegna
Documento per il confronto tra Regione Sardegna, Commissione Demuro, Confindustria e parti sociali

1. Punto di partenza condiviso

Tutti gli interlocutori oggi coinvolti, Regione Sardegna, Commissione Paritetica Stato-Regione (Commissione Demuro), sistema delle imprese e parti sociali, muovono da un presupposto che non è più in discussione: il costo dell'insularità sarda esiste, è misurabile, e deve essere compensato in modo strutturale e non episodico.

Questo principio è già riconosciuto nell'ordinamento nazionale, con la legge 42/2009 sul federalismo fiscale, che richiama esplicitamente il tema della specificità insulare e degli svantaggi strutturali permanenti; nello Statuto speciale della Sardegna, che affida alla Commissione paritetica Stato-Regione il compito di definire le norme di attuazione; a livello europeo, con la nuova Strategia UE per le Isole e con le politiche climatiche, in particolare l'ETS marittimo, che hanno messo in evidenza un differenziale sfavorevole per la Sardegna in termini di PIL pro capite e di costi logistici.

Lo stesso presupposto è già alla base del lavoro che l'Assessorato dei Trasporti sta portando avanti: il documento "Azioni per una Nuova Continuità Marittima" descrive un sistema deteriorato da una totale assenza di pianificazione, sia nazionale che regionale, con criticità puntuali su costi crescenti, flotta inadeguata, continuità inadeguata e un sistema di trasporto autogestito senza una base dati strutturata sulle matrici origine-destinazione. È la stessa diagnosi da cui parte questo documento, descritta con lo stesso grado di urgenza.

Vale la pena soffermarsi su perché la legge 42/2009 non è un riferimento normativo tra i tanti, ma lo strumento che oggi consente di ottenere risultati concreti su questo fronte. È una legge delega sul federalismo fiscale che, agli articoli 4 e 27, prevede gli unici meccanismi esistenti nell'ordinamento italiano per arrivare a una quantificazione oggettiva e riconosciuta a livello statale del costo di insularità. In particolare, l'articolo 27, comma 6, consente di acquisire ed elaborare elementi conoscitivi sui costi differenziali che gravano sui territori per ragioni strutturali, tra cui l'insularità è espressamente richiamata; l'articolo 4 disciplina più in generale i meccanismi di perequazione e i criteri con cui si tiene conto degli svantaggi strutturali nella determinazione dei fabbisogni e delle risorse trasferite alle Regioni.

La possibilità di ottenere risultati significativi nasce da tre fattori. Primo, è il percorso più autorevole oggi disponibile per produrre un numero, non un'opinione o una stima di parte: in quindici anni nessuno ha mai attivato questo passaggio per la Sardegna; quindi, non esiste oggi un valore ufficiale del costo di insularità riconosciuto dallo Stato, e tutte le richieste settoriali, comprese quelle già avanzate dall'Assessorato, restano ancorate a stime caso per caso. Secondo, una volta determinato quel costo, il

dato diventa utilizzabile come base vincolante per tutti i tavoli a valle, compresi quelli che l'Assessorato ha già attivato con il Ministero, con la Commissione europea e con la Commissione Demuro. Terzo, la legge 42/2009 è già legge dello Stato e non richiede una nuova norma per essere attivata: serve solo la volontà politica di mettere in moto un meccanismo già esistente ma mai utilizzato per questo scopo verso la Sardegna.

Il problema non è dunque l'assenza di principio, né l'assenza di azione, ma l'opportunità di affiancare al lavoro già avviato uno strumento tecnico in più, capace di dare un fondamento numerico ufficiale alle richieste già formulate.

2. Il lavoro già avviato dall'Assessorato dei Trasporti

È utile richiamare in sintesi quanto l'Assessorato dei Trasporti sta già facendo, perché è il punto di partenza da cui muove questa proposta e il terreno su cui essa intende inserirsi senza sovrapposizioni.

Pianificazione

È in corso il completamento del Piano Regionale dei Trasporti, con avvio già previsto dell'Osservatorio delle Merci e del Piano della Logistica entro l'anno.

Interlocuzione con il Ministero e la Commissione Europea

L'Assessorato ha attivato interlocuzioni con il Ministero fin dall'ottobre 2024, culminate in richieste specifiche presentate in sede di Consultazione Ministeriale di aprile 2025 sulla continuità territoriale marittima di passeggeri e merci, comprese richieste puntuali su linee specifiche (Cagliari-Palermo, Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia). È stata inoltre parte attiva in sede di Commissione Bicamerale per l'insularità e nelle consultazioni della Commissione Europea sul Regolamento (UE) 2023/1805, sul TBER, sul CEF 2028-2034 e sul Regolamento AFIR.

Continuità marittima e Commissione Demuro

L'Assessorato ha già attivato gli incontri con la Commissione Paritetica Stato-Regione (Commissione Demuro) per discutere le norme di attuazione dello Statuto speciale in materia di continuità territoriale aerea e marittima, in vista del trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative di programmazione, organizzazione e gestione dei servizi, oggi non esercitabili per assenza di decreto attuativo della legge 296/2006.

Cooperazione con la Corsica

È attiva una sinergia con la Collettività della Corsica nell'ambito del Trattato del Quirinale, con una proposta congiunta di Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT) Sardo-Corso e una lettera bilaterale Italia-Francia, in vista dell'incontro di Antibes del 25 giugno, per richiedere una moratoria di almeno 5 anni dal pagamento dell'ETS marittimo.

La sintesi qui riportata si basa sul documento "Azioni per una Nuova Continuità Marittima", a cura dell'Ufficio di Gabinetto dell'Assessorato dei Trasporti, segnalato come documento in progress: per i dettagli più aggiornati si rimanda al testo integrale.

3. Obiettivo comune: un quadro strutturale, a supporto delle azioni in corso

L'obiettivo che può essere condiviso tra tutti i soggetti al tavolo è duplice e complementare al lavoro già avviato.

- Costruire un quadro strutturale di lungo periodo che riconosca il costo dell'insularità sarda come svantaggio strutturale permanente, inserito a pieno titolo nelle norme di attuazione statutaria e, quindi, nella finanza pubblica tra Stato e Regione.
- Rafforzare, con un parametro tecnico ufficiale, le misure operative e le richieste che l'Assessorato sta già portando avanti, senza ritardarle né sostituirle.

Le due dimensioni, strutturale e operativa, non sono alternative. Possono e devono procedere in parallelo, esattamente come l'Assessorato sta già facendo su più fronti contemporaneamente.

4. Il metodo proposto: un parametro tecnico a supporto delle azioni già in corso

Per dare ulteriore solidità al lavoro già avviato, il metodo proposto è semplice e verificabile.

- Quantificazione tecnica del costo di insularità sarda, con parametri oggettivi e riconosciuti a livello nazionale.
- Utilizzo di quei parametri per rafforzare le norme di attuazione statutaria già in discussione e gli strumenti finanziari regionali e statali già richiesti dall'Assessorato.

In altri termini: un numero ufficiale che renda più forti le richieste già formulate. Senza quel numero, le richieste restano fondate su stime e principi di equità, comunque solidi, ma più esposti a contestazione nelle sedi di trattativa.

5. Dalla legge 42/2009 alle norme di attuazione statutaria

La legge 42/2009 offre la base giuridica che consente di affiancare al lavoro già avviato dall'Assessorato un livello tecnico ulteriore: la determinazione del costo di insularità sarda, da tradurre poi in norme di attuazione statutaria attraverso la Commissione Demuro.

Determinare il costo di insularità ai sensi della legge 42/2009

Gli articoli 4 e 27, comma 6, della legge 42/2009 prevedono i meccanismi attraverso cui possono essere acquisiti ed elaborati elementi conoscitivi sui costi differenziali che gravano sui territori per ragioni

strutturali, tra cui l'insularità è espressamente richiamata. Questo passaggio, per la Sardegna, non è mai stato attivato.

Proposta condivisibile:

- Chiedere formalmente, da parte della Regione Sardegna, che si proceda, ai sensi della legge 42/2009, alla determinazione del costo di insularità sarda, con il coinvolgimento di un rappresentante tecnico della Regione, come previsto per le Regioni a statuto speciale.
- Chiedere che tale determinazione tenga conto delle criticità già documentate dall'Assessorato su costi ETS, flotta, continuità e sistema dei trasporti.
- Affidare a tale percorso un termine certo, in modo che il dato così determinato sia disponibile in tempi utili per essere utilizzato dalla Commissione Demuro.

Il costo di insularità così determinato diventerebbe il riferimento nazionale ufficiale su cui fondare tutte le richieste già presentate.

Commissione Paritetica Stato-Regione (Commissione Demuro)

È l'organo previsto dall'articolo 56 dello Statuto speciale, già attivato dall'Assessorato per discutere le norme di attuazione sul trasferimento delle competenze amministrative in materia di continuità territoriale aerea e marittima.

Su questo punto è utile precisare con esattezza l'ambito di competenza della Commissione Demuro, per evitare fraintendimenti nel confronto con gli altri interlocutori istituzionali. La Commissione Demuro non ha il potere di modificare, adattare o riscrivere la legge 42/2009: quella legge resta una legge dello Stato. Il ruolo della Commissione Demuro è diverso e altrettanto rilevante: una volta che, in base alla legge 42/2009, viene determinato il costo di insularità sarda, la Commissione Demuro può recepire quel dato e tradurlo in norme di attuazione statutaria, rendendolo un elemento stabile e strutturale dei rapporti finanziari tra Stato e Regione, in collegamento anche con le competenze sulla continuità territoriale che la stessa Commissione sta già trattando. In sintesi: la Commissione Demuro non adatta la legge 42/2009, ma recepisce ciò che quella legge consente di determinare, per scriverne norme di attuazione coerenti. È la stessa logica di metodo già richiamata in apertura di questo documento: prima il dato, determinato ai sensi della legge 42/2009, poi la norma, concordata in sede di attuazione statutaria.

Proposta condivisibile:

- Affiancare al percorso già avviato dall'Assessorato sul trasferimento delle competenze un secondo binario, complementare e non sovrapposto, che utilizzi il costo di insularità determinato ai sensi della legge 42/2009 come base per ancorare in modo stabile i relativi parametri ai rapporti finanziari tra Stato e Regione: perequazione, concorso alla finanza pubblica, interventi speciali.

- Prevedere un meccanismo di aggiornamento periodico dei parametri e delle relative conseguenze finanziarie.

In questo modo la Commissione Demuro continua il lavoro già avviato dall'Assessorato sul trasferimento delle competenze, e riceve in più una base tecnica consolidata per la parte finanziaria del proprio mandato, riducendo il rischio di contenziosi o di interventi correttivi successivi.

6. Le misure che l'Assessorato e la Regione stanno già portando avanti

Dentro questo quadro, trovano piena legittimazione e ulteriore solidità le misure che la Regione e l'Assessorato dei Trasporti stanno già richiedendo o mettendo in campo.

Richieste specifiche già presentate al Ministero

L'Assessorato ha già richiesto, in sede di Consultazione Ministeriale, l'attivazione di una linea Ro/Pax Cagliari-Arbatax-Livorno, l'incremento dei servizi minimi su Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, Cagliari-Napoli e Cagliari-Palermo, il ripristino della linea Cagliari-Genova, tariffe sociali e aiuti per le merci di basso valore.

Proposta condivisibile:

- Sostenere, nelle sedi opportune, le richieste già presentate, in attesa che la Relazione tecnica nazionale ne fornisca un fondamento quantitativo ufficiale.

Fondo compensativo regionale

La Giunta regionale ha annunciato uno stanziamento di 40 milioni di euro per un fondo compensativo regionale sui costi di trasporto e logistica.

Proposta condivisibile:

- Utilizzare, in una prima fase, i migliori dati oggi disponibili, già richiamati dall'Assessorato (stime ETS, dati OCSE/UE), come riferimento tecnico provvisorio per definire i criteri di accesso e le priorità del fondo.
- Prevedere che, una volta determinato il costo di insularità ai sensi della legge 42/2009, il fondo venga armonizzato su quel dato, diventando uno strumento stabile e non più discrezionale.

Strumenti operativi sul trasporto merci

Sono già in campo, per iniziativa dell'Assessorato, gli oneri di servizio pubblico su linee merci, le richieste su Sea Modal Shift e la possibile riattivazione della legge Attili sul trasporto merci via mare.

Proposta condivisibile:

- Considerare tutte queste misure, già coordinate dall'Assessorato, come componenti di una stessa strategia.

- Ancorare progressivamente questi strumenti ai parametri ufficiali di costo di insularità, una volta disponibili, in modo che le compensazioni siano proporzionate e verificabili.

7. Collegamento con il piano europeo, a supporto del lavoro già avviato

Il lavoro tecnico nazionale può procedere in parallelo e a sostegno di quanto l'Assessorato ha già messo in campo a livello europeo su tre fronti principali.

- TBER: l'Assessorato ha già richiesto l'introduzione di una categoria autonoma di aiuti per il trasporto marittimo merci da e per le isole, l'esenzione da notifica e un'intensità di aiuto fino al 50% dei costi ammissibili.
- CEF e reti TEN-T: l'Assessorato ha già chiesto il riconoscimento delle infrastrutture portuali e aeroportuali insulari come nodi essenziali, l'incremento dei tassi di cofinanziamento e il riconoscimento dei collegamenti marittimi e aerei come equivalenti funzionali delle infrastrutture terrestri.
- AFIR ed ETS: l'Assessorato ha già richiesto una definizione giuridica di "regione insulare", clausole di flessibilità nell'attuazione, accesso prioritario ai finanziamenti UE e, insieme alla Corsica, una moratoria di almeno 5 anni dal pagamento dell'ETS marittimo.

Una quantificazione tecnica nazionale ufficiale del costo di insularità renderebbe più forte e più credibile, ai tavoli europei, la posizione che l'Assessorato sta già sostenendo su ciascuno di questi fronti.

8. Tavola sinottica: come si integrano le due posizioni

La tavola che segue confronta, tema per tema, le azioni già avviate dall'Assessorato dei Trasporti e la proposta Ambasciatori di Sardegna, evidenziando in ogni caso come la seconda sia costruita a supporto della prima, senza punti di contrasto.

Tema	Assessorato dei Trasporti (RAS)	Ambasciatori di Sardegna	Come si integrano
1. DIAGNOSI DI PARTENZA — piena convergenza			
Stato del sistema *punto di partenza condiviso*	• Sistema deteriorato da "totale assenza di pianificazione" nazionale e regionale • Flotta inadeguata, continuità inadeguata, sistema autogestito senza banca dati matrici O/D	• Il costo dell'insularità esiste, è misurabile, deve essere compensato in modo strutturale • Il problema non è l'assenza di principio, ma la mancata traduzione in strumenti stabili	• La proposta Ambasciatori parte dalla stessa diagnosi già documentata dall'Assessorato e la porta a un livello tecnico-normativo ulteriore
Costi ETS	• Richiesta di moratoria di 5 anni dal pagamento ETS (lettera bilaterale Italia-Francia, 25 giugno) • Emendamenti già proposti al Reg. (UE) 2023/1805 per esentare le tratte insulari dall'ETS	• L'ETS è trattato come costo aggiuntivo rispetto al costo di insularità, non come alternativa	• **Una quantificazione tecnica nazionale del costo di insularità darebbe alla richiesta di moratoria già avanzata dall'Assessorato un fondamento numerico ufficiale, oggi assente**
2. COMMISSIONE DEMURO — stessa sede, oggetti complementari			
Cosa ha già attivato la Regione	• Incontri già avviati con la Commissione Paritetica Stato-Regione per le norme di attuazione su continuità territoriale aerea e marittima • Decreto in lavorazione per il trasferimento delle competenze amministrative (rotte, frequenze, tariffe, compensazioni, gare, monitoraggio)	• Propone che la Commissione Demuro recepisca il costo di insularità determinato ai sensi della legge 42/2009 (artt. 4 e 27 c.6) e lo traduca in norme di attuazione statutaria, ancorando così quel costo ai rapporti finanziari Stato-Regione	• **Sono due oggetti distinti e compatibili nella stessa sede istituzionale: il trasferimento delle competenze (già avviato dalla Regione) e l'ancoraggio finanziario del costo di insularità (Ambasciatori) possono procedere nella stessa norma di attuazione, in articoli distinti, senza alcuna sovrapposizione**
Cosa aggiunge la proposta Ambasciatori		• Richiesta di procedere, per la prima volta, alla determinazione ufficiale del costo di insularità sarda ai sensi della legge 42/2009 (artt. 4 e 27 c.6)	• Questo dato, una volta determinato, rafforzerebbe anche il lavoro già avviato dall'Assessorato presso la Commissione Demuro, fornendo un parametro oggettivo su cui fondare le norme di attuazione già in discussione

Tema	Assessorato dei Trasporti (RAS)	Ambasciatori di Sardegna	Come si integrano
3. AZIONI OPERATIVE — stesso obiettivo, terreno complementare			
Richieste settoriali *linee, tariffe, OSP*	• Richieste già dettagliate per linea: Cagliari-Palermo, Civitavecchia-Cagliari, Genova-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia • Tariffe sociali, merci povere, obblighi di servizio pubblico su merci stagionali	• Propone di ancorare progressivamente fondo regionale, continuità merci, Sea Modal Shift e legge Attili ai futuri parametri ufficiali di costo di insularità	• Le richieste già formulate dall'Assessorato diventerebbero più solide se in futuro riferite a un parametro tecnico unico, rafforzando la posizione già assunta nei confronti del Ministero
Sede europea *TBER, CEF, AFIR*	• Richieste già presentate su TBER (categoria autonoma di aiuti), CEF (riconoscimento dei nodi insulari), AFIR (definizione giuridica di "regione insulare")	• Propone di valorizzare la Strategia UE per le Isole come ulteriore leva per i correttivi ETS	• Un parametro tecnico nazionale ufficiale renderebbe più credibile, a Bruxelles, la posizione che l'Assessorato sta già sostenendo su questi regolamenti
Cooperazione con la Corsica *GECT*	• Sinergia già attiva con la Collettività della Corsica; lettera bilaterale Italia-Francia su moratoria ETS; proposta di GECT Sardo-Corso		• La quantificazione tecnica nazionale del costo di insularità rafforzerebbe anche questo fronte di cooperazione, già avviato dall'Assessorato, fornendo dati italiani ufficiali da affiancare a quelli francesi

Nella sezione 2 della tavola, la Commissione Demuro è richiamata da entrambe le parti, ma con oggetti complementari: il trasferimento delle competenze amministrative, già avviato dall'Assessorato, e l'ancoraggio finanziario del costo di insularità, proposto da Ambasciatori di Sardegna. I due percorsi possono procedere nella stessa sede, sulla stessa norma di attuazione, in articoli distinti.

9. Timeline operativa

La timeline che segue integra le fasi proposte da Ambasciatori di Sardegna con il lavoro già avviato dall'Assessorato, indicato nella Fase 0 come condizione di metodo per tutto il percorso. Le tempistiche indicate sono stime orientative, basate sui termini tipici delle procedure istituzionali coinvolte; la loro effettiva durata dipende dalla volontà politica delle parti e dal grado di priorità che verrà attribuito al tema.

Fase	Passi operativi	Tempistica indicativa
0. Continuità con il lavoro già avviato	Riconoscimento formale, nei tavoli congiunti, del lavoro già svolto dall'Assessorato dei Trasporti: interlocuzioni con il Ministero dall'ottobre 2024, consultazioni europee su TBER/CEF/AFIR/ETS, incontri già attivi con la Commissione Demuro per le norme di attuazione su continuità.	Da subito, condizione di metodo per tutte le fasi successive
1. Attivazione	Richiesta formale della Regione Sardegna affinché si proceda, ai sensi della legge 42/2009, alla determinazione del costo di insularità sarda, con il coinvolgimento di un rappresentante tecnico regionale.	1-2 mesi dall'avvio dell'iniziativa
2. Raccolta dati e calcolo	Raccolta dati ed elaborazione dei parametri oggettivi (trasporti, logistica, ETS, PIL pro capite) per la determinazione del costo di insularità ai sensi della legge 42/2009.	4-6 mesi
3. Determinazione del costo	Determinazione del costo di insularità sarda ai sensi della legge 42/2009, da assumere come riferimento ufficiale.	Entro 8-10 mesi dall'avvio
4. Commissione Demuro	Il costo così determinato si affianca, senza sostituirlo, al percorso già avviato dall'Assessorato sulle norme di attuazione relative al trasferimento delle competenze; la Commissione Demuro lo recepisce e lo traduce in norme di attuazione che ancorano il costo di insularità ai rapporti finanziari Stato-Regione.	In parallelo dal 6° mese; norme entro 12-18 mesi dall'avvio
5. Misure immediate	Utilizzo dei dati oggi disponibili (ETS, OCSE/UE) a supporto delle richieste già formulate dall'Assessorato (fondo compensativo regionale, linee specifiche, continuità merci), in attesa dei parametri ufficiali.	Da subito, in parallelo a tutte le fasi
6. Armonizzazione	Aggiornamento del fondo regionale e degli strumenti operativi sulla base del costo di insularità determinato ai sensi della legge 42/2009.	Dal 10°-12° mese in avanti
7. Piano europeo	Utilizzo del costo di insularità così determinato per rafforzare le richieste su TBER, CEF, AFIR, revisione ETS marittimo e FuelEU Maritime già avanzate dall'Assessorato, e per sostenere la cooperazione con la Corsica e l'iniziativa GECT.	In parallelo dal 8°-10° mese, secondo il calendario dei tavoli UE

Il rispetto di queste tempistiche non è automatico: richiede un impegno esplicito e congiunto delle parti a mantenere il percorso nei tempi indicati, valorizzando e non disperdendo il lavoro già avviato dall'Assessorato dei Trasporti.

10. Cosa si chiede concretamente alle parti al tavolo

Il presente documento non entra nel dettaglio di singole cifre o singoli articoli, e non propone alcuna modifica al lavoro già avviato dall'Assessorato dei Trasporti. Propone quattro impegni di metodo che possono essere assunti congiuntamente da Regione, Commissione Demuro, Confindustria e parti sociali, a supporto e rafforzamento di quel lavoro.

- Riconoscere come obiettivo comune la definizione e l'adozione di parametri oggettivi ufficiali del costo di insularità sarda, secondo l'architettura della legge 42/2009, a supporto delle richieste già presentate dall'Assessorato al Ministero e alla Commissione Europea.
- Sostenere congiuntamente, nelle rispettive sedi, la determinazione del costo di insularità della Sardegna ai sensi della legge 42/2009.
- Affiancare al percorso già avviato dall'Assessorato presso la Commissione Demuro sul trasferimento delle competenze un secondo binario, complementare, che colleghi le norme di attuazione in materia di insularità al costo determinato ai sensi della legge 42/2009.
- Ancorare progressivamente tutte le misure operative già in campo, fondo regionale, continuità territoriale merci, Sea Modal Shift, utilizzo della legge Attili, al quadro tecnico che deriverà da questo percorso.

11. Conclusione

La proposta qui esposta non intende sostituire né ritardare il lavoro che l'Assessorato dei Trasporti sta già svolgendo su più fronti, ma offrirgli un fondamento tecnico ulteriore.

- Dà una ossatura istituzionale e tecnica al lavoro già avviato, utilizzando strumenti esistenti: legge 42/2009, Statuto, Commissioni paritetiche.
- Rende più solide, e non episodiche, le misure che Regione e Assessorato stanno già portando avanti sul piano operativo.
- Rafforza la posizione della Sardegna sia nei confronti dello Stato, sia ai tavoli europei dove l'Assessorato è già parte attiva, perché trasforma un problema già documentato in un differenziale misurato e riconosciuto.

In questo senso, il documento non sostituisce le azioni di merito già avviate dall'Assessorato dei Trasporti, ma offre una cornice di metodo condivisibile entro cui collocarle, sostenerle e rafforzarle.

12. Timeline di sintesi

In sintesi, ecco l'orizzonte temporale complessivo del percorso proposto, raggruppato per macro-fasi, da leggere come quadro d'insieme rispetto al dettaglio già fornito nella Timeline operativa.

Orizzonte	Periodo	Cosa si realizza
Breve termine	0-6 mesi	Continuità con il lavoro già avviato dall'Assessorato; avvio della determinazione del costo di insularità ai sensi della legge 42/2009; utilizzo dei dati già disponibili a supporto delle richieste in corso (fondo regionale, linee specifiche, continuità merci).
Medio termine	6-12 mesi	Determinazione del costo di insularità sarda ai sensi della legge 42/2009; avvio in parallelo del collegamento con la Commissione Demuro sul fronte finanziario.
Lungo termine	12-18 mesi	Approvazione delle norme di attuazione statutaria; armonizzazione del fondo regionale e degli strumenti operativi sui parametri ufficiali; consolidamento dei risultati ai tavoli europei.

Questo quadro complessivo non sostituisce il dettaglio della Timeline operativa riportata alla sezione 9, ma offre un riferimento rapido per la presentazione ai tavoli istituzional

Ambasciatori di Sardegna

Forza Paris