

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

RELAZIONE PROGRAMMATICA 2026–2028

A corredo del Bilancio di Previsione 2026 e del Bilancio Triennale 2026–2028

La presente Relazione Programmatica, prevista dall'articolo 7 del vigente Regolamento di Amministrazione e contabilità, accompagna il Bilancio di Previsione 2026 e il Bilancio Triennale 2026 – 2028 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, le cui attribuzioni e competenze discendono dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal D.Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, e successive modificazioni.

Il documento costituisce lo strumento di indirizzo strategico e operativo della gestione commissariale, finalizzata a garantire continuità amministrativa, efficienza gestionale e attuazione degli interventi in corso, con particolare attenzione alla sostenibilità economico-finanziaria, ambientale e sociale e alla digitalizzazione e alla transizione ecologica del sistema portuale sardo.

In tale direzione, il Commissario Straordinario, Ing. Domenico Bagalà, nominato con D.M. n. 206 del 09 agosto 2025, assicura la prosecuzione dell'attività dell'Ente, così come previsto nel vigente Piano Operativo Triennale 2024 2026, e l'attuazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), in coerenza con gli indirizzi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e con il quadro normativo europeo in materia di portualità sostenibile e logistica integrata.

In dettaglio, il Bilancio di Previsione 2026 raggiunge l'equilibrio complessivo di € 172,1 milioni tra entrate e spese con l'utilizzo di 79,2 milioni dell'avanzo di amministrazione al 31.12.2025.

L'avanzo di amministrazione presunto al 31 dicembre 2025, da applicare all'esercizio 2026, è, invece, pari a € 215.860.065,52, di cui € 210,4 milioni vincolati per obblighi di legge, opere e programmi PNRR/PNC.

Le spese per investimenti, destinate a interventi di infrastrutturazione, manutenzione straordinaria e opere di efficientamento energetico e ambientale e finanziati mediante avanzo vincolato, trasferimenti statali e fondi PNRR/PNC e risorse proprie, ammontano a € 99.832.430,00.

La Programmazione Triennale dei lavori e degli acquisti di beni e servizi 2026 – 2028, e annuale 2026, è redatta secondo le indicazioni del D.Lgs.36/2023 e s.m.i. e in coerenza con le disposizioni di cui agli articoli 5 e 9 del D.Lgs. 169/2016 che regolano la pianificazione strategica del sistema portuale.

Le principali voci di spesa inserite nel programma triennale degli acquisti di beni e servizi riguardano i servizi di manutenzione delle parti comuni portuali, vigilanza, informatica, consulenza e forniture operative.

Gli affidamenti sono gestiti nel rispetto del D.Lgs. 36/2023 (Codice dei Contratti Pubblici), assicurando i principi di economicità, trasparenza e qualità dei servizi, nonché criteri di sostenibilità ambientale e innovazione digitale.

Quanto sopra in premessa costituisce una solida base per il perseguimento dell'obiettivo generale di consolidamento del ruolo degli scali di competenza in un'ottica di Piattaforma logistica integrata e sistemica del Mediterraneo occidentale.

Secondo i dati riportati nel XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2025, la Sardegna si colloca al terzo posto, in Italia, per incidenza della Blue Economy sul sistema economico complessivo, con una quota di occupati diretti nel settore pari a 7,8 per cento del totale regionale (+2,8 per cento rispetto al 2024). Un dato sostenuto da una crescita che, nel 2024, ha raggiunto il picco massimo, con 41,7 milioni di tonnellate di merce (dato che trova conferma nel primo semestre del 2025, con un + 4,8 % rispetto all'annualità precedente), un

incremento notevole sui Teus trasbordati pari al 77 per cento rispetto al 2024 (nel primo semestre 2025, il dato cresce ancora del 73 per cento), 6,5 milioni di passeggeri (nel 2025 si registra una flessione del 3 per cento) e circa 685 mila crocieristi complessivi (nell'anno corrente il settore cresce ulteriormente del 10 per cento nel primo semestre 2025).

Porti sempre più interconnessi tra loro, quindi, ma anche motori di crescita economica e sociale su dimensione regionale e nazionale, e vivaci competitor internazionali su comparti come logistica, crocieristica e cantieristica per imbarcazioni da diporto del segmento lusso (Olbia e Cagliari si candidano a diventare i principali *service* europei del settore manutentivo per yacht e mega yacht).

Uno sviluppo, questo, che richiama, innanzitutto, un necessario potenziamento delle infrastrutture operative a terra (banchinamenti, piazzali di imbarco, pre-imbarco ed aree retroportuali) in risposta alle esigenze di un mercato oramai consolidato sul gigantismo navale, non solo crocieristico, ma anche nel comparto ferry e contenitori. Un'infrastrutturazione che dovrà, inoltre, saper coniugare resilienza climatica e sicurezza delle opere realizzate.

Per tali ragioni, sul versante mare, si rendono indispensabili gli interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali (tra tutti quello di Olbia) il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio, ma anche nello sviluppo di attività produttive come, appunto, la cantieristica navale da diporto.

Sul lato terra e nell'ultimo miglio, si rende non più prorogabile una programmazione infrastrutturale – condivisa anche con gli Enti territoriali ed i Consorzi Industriali – volta ad eliminare le congestioni stradali, in particolare in corrispondenza dei picchi di traffico della stagione estiva, e a favorire modelli all'avanguardia di intermodalità del trasporto passeggeri (connessioni porti – ferrovie – aeroporti – strade e mobilità sostenibile) e merci.

Tali interventi dovranno necessariamente essere coniugati con una contestuale programmazione attenta alla riduzione delle emissioni (gas inquinanti e rumore) dei veicoli in ingresso e uscita dalle aree portuali (eliminazione dei colli di bottiglia, realizzazione di asfalti fonoassorbenti ecc...), delle navi in banchina (processo già avviato con la realizzazione negli scali di competenza del sistema di *onshore power supply*) ed una gestione dell'operatività portuale agevolata dalle moderne tecnologie dell'infomobilità, della digitalizzazione dei processi previsti nel Port community system, con particolare attenzione ad una gestione pianificata e lineare dei flussi di arrivo e partenza in area portuale dei mezzi pesanti.

Un'azione di *governance* che dovrà essere accompagnata, da una parte, da un'attenta analisi delle attuali dinamiche della geopolitica e dei mercati finanziari, dall'altra, da un costante monitoraggio della domanda e dell'offerta del comparto produttivo regionale. Chiavi di lettura, queste, che andranno ricercate attraverso una profonda attività di *Marketing Intelligence* estesa, oltre al comparto turistico – crocieristico, anche ai diversi settori della logistica. Un'analisi accurata di *business scouting*, quindi, mirata a cogliere potenzialità e risorse del territorio capaci di attrarre nuovi investimenti, scambi commerciali e che trovino nei porti di sistema e nella loro multi vocazionalità un affidabile volano di sviluppo.

Una crescita ordinata e solida, quella che si intende programmare, che trova sostegno nelle linee guida di una pianificazione di sistema, quale quella attualmente in via di definizione in seno al DPSS, attenta alla valorizzazione corale delle vocazioni portuali, e ad una, di dettaglio – quella dei Piani regolatori portuali –, che avrà successivamente il compito di conferire il definitivo impulso alle singole potenzialità commerciali e produttive di ciascuno scalo.

Il Commissario Straordinario
Ing. Domenico Bagalà