



RUBRICA ASSOPORTI

COLLOQUIO CON I PRESIDENTI

Domenico Bagalà-

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

1. Visione strategica

Quali sono i pilastri della Sua agenda per trasformare il sistema portuale nel prossimo quadriennio, e come intende conciliare competitività internazionale con la sostenibilità?

L'azione di governance che intendo attuare sul Sistema portuale della Sardegna si basa essenzialmente su due pilastri: il primo, imprescindibile per l'ottenimento di risultati concreti, è il coinvolgimento istituzionale, fatto di ascolto e dialogo, esteso e costante con tutti i soggetti con i quali l'Ente interagisce quotidianamente su più livelli.

Il secondo è il potenziamento del background scientifico sul quale basare le decisioni future. Studi economici relativi al settore produttivo regionale e analisi geopolitiche dei mercati trasportistici internazionali, sono fondamentali per costruire e mettere in atto quei processi di marketing intelligence e di business scouting necessari per l'attrazione di nuovi traffici. Mi rivolgo, in particolare, a quelli derivanti dall'attività di rientro delle produzioni dall'estero (reshoring o backshoring) e dall'accorciamento della catena logistica. Presupposti essenziali per il potenziamento di quelle attività già presenti negli scali sardi e per il rilancio del comparto contenitori nella nuova combinazione Ro-Ro / Lo-Lo, orientata ai mercati del Nord Africa e che, da qualche anno, cresce vivacemente con percentuali consistenti. Sarà, quindi, un lavoro con lo sguardo rivolto oltre il mare, a quelle realtà che sono diventate un modello di eccellenza nei diversi settori portuali, un esempio tra tutti il porto di Tangeri per la logistica, e dalle quali trarremo la giusta ispirazione per fare bene nei nostri scali.

Una competitività, quella alla quale mi riferisco per i programmi futuri, che può trovare un giusto incentivo anche attraverso la sostenibilità. Cito, come esempio concreto, il progetto sperimentale del Millepiedi adottato a Porto Torres.



Un impianto che, nella massima tutela ambientale, sfruttando il moto ondoso secondo il sistema a colonna d'acqua oscillante OWC, consente di autoprodurre energia elettrica con significativo risparmio dei costi per l'alimentazione degli impianti portuali che possono, quindi, essere reinvestiti in altre attività.

Allo stesso modo, le stesse operazioni escavo portuale - necessarie per essere in linea con le esigenze del mercato navale, quindi per garantire la vitale competitività commerciale degli scali - possono essere gestite attraverso innovativi eco-dragaggi, che consentono il riutilizzo, previo trattamento, dei materiali di risulta meno compromessi per il ripristino morfologico costiero o altre attività. Processo virtuoso, questo, di economia circolare e green.

Altro esempio, che deriva dalla necessità di adeguamenti infrastrutturali di grande impatto, è la compensazione, apportata in termini ambientali, nelle aree circostanti all'intervento dell'Antemurale di Porto Torres. Nel caso specifico, sono state espionate e reimpiantate oltre 140 mila talee di posidonia oceanica, posizionati appositi dissuasori antistrascico a protezione delle nuove praterie e adagiate, nei fondali delle tane stampate in cemento per il ripopolamento della fauna ittica e, quindi, per il rilancio di un settore, attualmente in crisi, come quello della pesca.

2. Sfide tecnologiche

Di fronte alla rivoluzione dell'automazione e ai nuovi carburanti green, come pensa che la Sua AdSP si pone nel mercato?

L'AdSP del Mare di Sardegna è già attiva e partecipe alla rivoluzione. Relativamente all'automazione, oltre alla digitalizzazione dei processi amministrativi - penso, ad esempio allo sportello unico per le pratiche inerenti al demanio, all'iscrizione nel Registro ex art. 68, agli accessi in porto - siamo al passo con i tempi, consapevoli che ancora molto ci sarà da fare, ma apprezziamo le sfide. Già nei prossimi mesi porteremo a compimento l'evoluzione del Port Community System con nuove funzionalità a servizio dell'utenza, mirate alla semplificazione e alla riduzione dei tempi operativi del cluster portuale.



Contestualmente, stiamo completando il percorso di innalzamento dei livelli di Cyber Security sui sistemi esistenti e preparando un'adeguata formazione per tutto il personale.

Quanto alla transizione energetica, sono già in attività i cantieri per la realizzazione del sistema di elettrificazione delle banchine dei nostri scali (cold ironing). Sull'argomento carburanti green, l'AdSP si adopererà per mettere in atto qualsiasi misura mirata a favorire le iniziative per lo stoccaggio, il rifornimento di GNL e di altri carburanti alternativi.

Sono convinto che, tra qualche anno, considerata la sua posizione baricentrica nel Mediterraneo e fermo restando un'attenta valutazione sulla piena compatibilità degli interventi con i delicati ecosistemi regionali, l'Isola possa diventare un hub per l'approvvigionamento di carburanti verdi, con tutto ciò che consegue in termini di ricadute economiche e occupazionali.

3. Coesione territoriale

Quale modello di dialogo istituzionale prevedete per integrare le esigenze delle comunità che vivono intorno ai porti con quelle per lo sviluppo e la competitività?

Come ho già anticipato relativamente alla definizione di quelli che sono i pilastri della governance dell'AdSP, il dialogo istituzionale, nella mia visione, sta al primo posto. È la base fondante per un'azione vincente. I porti non possono prescindere dalle città sulle quali insistono e viceversa. Specialmente in una condizione di insularità, come quella della Sardegna, dove gli scali marittimi sono l'unica porta di accesso e uscita per le merci e dove si concentra, il 35 per cento del totale traffico passeggeri. Ecco, quindi, la necessità di un confronto aperto con tutte le Amministrazioni per una pianificazione di sistema coordinata, funzionale e sostenibile. Ma anche per strategie condivise di promozione e attrazione di nuovi mercati, dove giocheranno un ruolo fondamentale anche gli aeroporti, le associazioni di categoria, le Camere di Commercio e le Università. Del resto, non a caso si dice: "uniti si vince".



4. Intelligenza artificiale

Come valuta l'impatto dei nuovi sistemi di intelligenza artificiale nelle operazioni portuali e nelle attività dei porti in generale?

L'Intelligenza Artificiale rappresenta sicuramente un valido supporto nelle fasi di analisi dei flussi merci e passeggeri, nell'accelerazione dei processi informativi ed amministrativi che caratterizzano tutte le operazioni portuali. Ma non deve essere interpretata come l'unica soluzione a tutti i problemi, l'oracolo al quale rivolgersi per capire il mondo che ci circonda o sostituire gradualmente la forza lavoro. I porti non possono e non devono prescindere dal fattore umano. La comunità portuale si regge su lavoro, sacrificio, fatica, ma anche tanta comunione, condivisione e solidarietà. Questi sono i veri pilastri che fanno grande e affascinante il mondo del trasporto marittimo e dei porti. E non sarà certamente un algoritmo a sostituire quei valori, quelle esperienze e quello spirito di sacrificio che muove giornalmente gli ingranaggi di quella che, oggi, viene classificata come Blue Economy. Un settore che cresce esponenzialmente di anno in anno e che può proiettare l'Italia verso una leadership nel Mediterraneo.

5. Domanda personale

**Tra un meeting e l'altro: c'è un hobby insolito o una passione extracurricolare che la rigenera?
(Ci serva qualche lezione imparata... con autoironia!)**

La mia vera passione è la vigna che, nella pace del Logudoro, curo con passione ogni volta che posso. Un hobby catartico che, al di là del prodotto finale, rappresenta, per me, una filosofia di vita: ciò che dai, ricevi, senza intermediazioni né artifici.