



## 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 espianate e reimpiantate oltre 140 mila talee di posidonia oceanica, posizionati appositi dissuasori antistrascico a protezione delle nuove praterie e adagate, 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 partecipa 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.*