



RUBRICA ASSOPORTI

COLLOQUIO CON I PRESIDENTI

Matteo Paroli –

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

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?

Più che trasformare si tratta di affinare e migliorare ciò che già esiste. La nostra sfida è costruire un sistema portuale solido, integrato con l'industria e i mercati europei, attrattivo per gli investitori ma pienamente rispettoso dell'ambiente e dei territori che lo ospitano. Su questa premessa, la mia agenda per il quadriennio si fonda su tre pilastri strategici, che ritengo imprescindibili per rendere il nostro sistema portuale non solo competitivo su scala globale, ma anche pienamente sostenibile nel lungo termine nel pieno rispetto dei tempi contrattuali e di appalto. Innanzitutto, dobbiamo completare le opere in corso, come la nuova diga foranea e gli interventi sulle banchine e sulle aree retroportuali, inserendole in una visione coerente e condivisa con istituzioni, imprese e comunità.

Una buona governance, capace di decisioni rapide e trasparenti, è fondamentale tanto quanto la qualità e la tempestività dei progetti rispetto alle esigenze che pone il mercato. Fin dal mio insediamento ho voluto dare priorità al dialogo: con operatori portuali, sindacati, istituzioni del territorio, perché lo sviluppo non può essere imposto dall'alto, ma costruito insieme.

Un altro asse centrale è l'innovazione. Stiamo investendo con decisione nella digitalizzazione, nella sicurezza dei dati, nel potenziamento del Port Community System e nelle applicazioni dell'intelligenza artificiale, che ci permetteranno di migliorare la previsione dei rischi, ottimizzare la manutenzione delle infrastrutture e rendere più efficienti le operazioni portuali.



Infine, la sostenibilità: non la considero un vincolo ma un fattore di competitività. La transizione energetica, con lo sviluppo del GNL come combustibile ponte e con infrastrutture in grado di ridurre concretamente le emissioni, è una direttrice essenziale, così come l'obiettivo di porti sempre più integrati con il territorio e connessi in modo efficiente al retroterra. Serve una visione di prospettiva, in grado di scorgere quelle che saranno le prossime modalità propulsive delle unità navali mercantili (ammoniaca, idrogeno, metanolo e nucleare, per citarne alcune), senza la quale i porti del sistema nazionale rischieranno in pochi decenni di rimanere esclusi dalla possibilità di ospitare navi di futura tecnologia.

Competitività e sostenibilità non sono in contraddizione. Le scelte tecnologiche ed energetiche che stiamo facendo ci consentono di attrarre nuovi traffici, migliorare la qualità della vita nelle città portuali e rafforzare il ruolo di Genova, Savona e Vado come hub strategici nel Mediterraneo.

Il 4 dicembre, per la prima volta nel nostro ambito portuale avverrà un rifornimento ship to ship di GNL che consentirà di andare incontro agli sforzi di investimento effettuati dagli armatori che scalano i nostri porti. Con un approccio pragmatico e una forte collaborazione istituzionale, sono convinto che il nostro Sistema possa fare un salto di qualità decisivo nei prossimi anni.

2. Sfide tecnologiche

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

La nostra AdSP sta costruendo un modello che integra digitalizzazione, cybersecurity e transizione energetica, con l'obiettivo di rafforzare la competitività globale, l'efficienza e l'affidabilità dei cicli operativi e al tempo stesso migliorare in modo misurabile la qualità ambientale dei porti e delle città. In concreto, stiamo passando da banchine gestite prevalentemente in presenza a terminal dove gru, mezzi di piazzale e flussi di container vengono governati da sale controllo remote, con operatori qualificati che lavorano in condizioni



più sicure e con processi più standardizzati. Vado Gateway è già oggi un riferimento in questo senso e nel prossimo futuro, grazie ai progetti di investimento in corso di definizione da parte di PSA Genova Pra', stiamo lavorare affinché si possa avviare già dal prossimo anno un percorso di sviluppo integrato che, una volta attuato, porterà il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale a diventare il primo in Italia con due terminal automatizzati, competitivi anche sul piano tecnologico rispetto ai principali scali europei. Sia chiaro che automatizzare non significa sostituire il lavoro fatto dalle persone, ma trasformarlo, alle mansioni più esposte a rischio fisico si affiancano ruoli in cui servono competenze digitali, capacità di gestione dei dati e conoscenze tecniche evolute.

Un altro aspetto rilevante è legato alla capacità di difendere le nostre infrastrutture digitali da attacchi informatici. Se si considera che l'automazione dei terminal vive di una "spina dorsale" digitale fatta di sensori, sistemi satellitari di posizionamento, software di gestione dei piazzali e piattaforme che dialogano in tempo reale con dogane, operatori ferroviari e autotrasporto, si capisce perché la cybersecurity è una priorità sulla quale l'AdSP sta investendo sia in termini economici, organizzativi interni che di formazione in modo che ogni anello della catena sia solido e preparato a rispondere alle minacce della rete.

L'innovazione non è solo nel digitale, ma anche nella capacità di applicare nuove tecnologie e conoscenze per trasformare i porti di Genova e Savona in hub energetici evoluti e sostenibili. Gli interventi in corso per l'elettificazione delle banchine, con 52 milioni già stanziati per il cold ironing nel porto passeggeri di entrambi gli scali e previsione di ulteriori ampliamenti per il settore merci, permetteranno a partire dal 2026 di alimentare le navi da crociera e traghetti attraccati in porto, riducendo fino al 25% la CO₂ e abbattendo in modo quasi totale gli ossidi di azoto e particolato, con benefici diretti per i quartieri limitrofi. Abbiamo avviato una importante interlocuzione con una società di Genova per dare loro supporto alla sperimentazione in corso condotta allo scopo di testare nuove tecnologie da loro brevettate in grado di ridurre fino



al 95% la quota residuale di GNL incombusto all'interno delle camere di scoppio dei motori navali di ultima generazione allo scopo di ridurre fino a quote minimali le emissioni in atmosfera di gas climalteranti.

Parallelamente stiamo investendo circa 60 milioni di euro in impianti fotovoltaici sui tetti di magazzini e infrastrutture portuali, con l'obiettivo di rendere il porto sempre più autosufficiente dal punto di vista energetico e di alimentare con energia rinnovabile varchi doganali, illuminazione e sedi delle amministrazioni pubbliche. Una scelta che dà la misura di quanto la transizione energetica non sia più un'opzione ma un asse strategico di sviluppo.

Sul fronte dei carburanti, la rivoluzione è già in corso. Le nuove navi adottano sempre più motorizzazioni dual fuel, in grado di utilizzare metanolo, ammoniaca e soprattutto GNL oltre ai combustibili tradizionali e all'HVO. Uno dei primi atti che ho firmato come Presidente è stata l'autorizzazione a un impianto GNL a Savona in grado di servire l'intero Nord Tirreno e la Liguria, un'infrastruttura che ha già ottenuto il via libera del Ministero dell'Ambiente e che consentirà a traghetti e navi di nuova generazione di rifornirsi direttamente nei nostri porti, evitando che debbano cercare in porti esteri questi servizi con perdita di competitività per l'Italia.

Grazie alla sinergia con università, centri di ricerca e grandi aziende industriali, i porti del Mar Ligure Occidentale si pongono come terreno di sperimentazione per soluzioni energetiche innovative, all'avanguardia anche in ambito digitale e di gestione delle risorse confermandosi non solo nodo strategico dei traffici internazionali, ma anche motore di innovazione e sostenibilità lungo l'intera filiera dell'Economia del Mare.



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 Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, voglio sottolineare la straordinaria condivisione di intenti e la volontà di conseguire risultati concreti che abbraccia tutte le amministrazioni e le istituzioni che governano il nostro territorio al pari del nostro ministero e dell'intera rappresentazione del nostro governo che si dimostrano particolarmente vicine alle volontà di sviluppo del primo Sistema portuale nazionale.

Questa collaborazione virtuosa ci sta permettendo di ottenere risultati in tempi più rapidi e con i migliori impatti ambientali possibili - una congiuntura che, da italiano, riconosco non essere affatto banale e che ho avuto il piacere di registrare fin dai primi giorni del mio insediamento. Il segno più concreto del cambiamento in atto è rappresentato dagli investimenti infrastrutturali che erano stati annunciati e che ora sono finalmente cantieri in corso di realizzazione; un'opera su tutte la nuova diga foranea di Genova, ma lo stesso vale per gli oltre 30 interventi, a terra e in banchina, pensati per aumentare l'accessibilità e la capacità competitiva del sistema senza scaricare nuovi costi sociali sulla città. Puntiamo a spostare una quota crescente di merci dalla gomma al ferro, a ridurre significativamente le emissioni e il rumore grazie all'elettificazione delle banchine, ai nuovi impianti fotovoltaici e alle soluzioni energetiche pulite, con benefici diretti per chi vive accanto ai porti.

Stiamo lavorando per rendere il dialogo con le comunità, i territori e le istituzioni strutturale e non episodico. Per fare un esempio concreto, a ottobre è stata firmata la convenzione tra Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Regione Liguria e Arpal per garantire un monitoraggio continuo, sistematico e scientificamente validato della qualità dell'aria nelle aree limitrofe dei porti del sistema. Le valutazioni ambientali, potenziate dall'uso di nuove tecnologie – dai droni alle telecamere e all'intelligenza artificiale predittiva – sono anche uno strumento di trasparenza verso i cittadini, perché consentono di



misurare in modo oggettivo effetti sull'ambiente, rumore e fondali e di intervenire rapidamente quando necessario. Questo modello di governance multilivello, fondato sulla condivisione, interoperabilità dei dati e confronto costante tra istituzioni e territorio, ci consente di conciliare crescita dei traffici e tutela dell'ambiente, trasformando un potenziale terreno di conflitto in un ambito di cooperazione.

Il tema della coesione territoriale non riguarda soltanto Genova e Savona, ma il modo in cui l'intero sistema portuale nazionale dialoga con i propri territori, motivo per cui ho proposto di rafforzare il confronto tra tutte le Autorità di Sistema Portuale senza inseguire continuamente nuove norme, ma valorizzando le buone pratiche già esistenti.

Un quadro di regole più semplice e omogeneo sulle procedure, sulle tutele ambientali e sui rapporti con le comunità locali e i terminalisti aiuta i porti a essere più competitivi e, allo stesso tempo, rende più chiari diritti e doveri per cittadini e operatori.

L'obiettivo è costruire un modello in cui il porto sia riconosciuto come motore di sviluppo economico e logistico dell'Italia, ma anche come interlocutore affidabile delle comunità, capace di ascoltare, spiegare, e talvolta di modificare le proprie scelte alla luce dei bisogni dei territori.

Nelle settimane scorse ho avviato gli approfondimenti interni con i nostri uffici sul futuro piano regolatore portuale di Genova e Savona sul quale il nuovo Segretario Generale dell'Autorità di Sistema lavorerà appena insediato, già nei prossimi giorni, valorizzando il lavoro in parte già compiuto fino ad oggi e adattandolo alle visioni e alle strategie dell'attuale governance dell'AdSP.

L'obiettivo è quello di consegnare ai porti di Genova e Savona entro i prossimi 4 anni uno strumento pianificatorio moderno, che guarda al futuro, e che consenta agli imprenditori e ai terminalisti dei nostri porti di competere sui mercati mondiali senza le limitazioni operative esistenti, che hanno peraltro originato contenziosi certamente di ostacolo alla competitività dei traffici.



4. Intelligenza artificiale

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

L'impatto dei nuovi sistemi di intelligenza artificiale nei porti è già oggi concreto: stanno diventando un asset trasversale che integra logistica, sicurezza, transizione energetica e pianificazione infrastrutturale, trasformando i Ports of Genoa in una piattaforma logistico-digitale più efficiente, flessibile e sostenibile. Non si tratta di un progetto verticale su un singolo processo, ma di un cambiamento strutturale del modo in cui il sistema portuale governa dati, decisioni e rischi lungo l'intera catena del valore.

L'esperienza maturata nei porti di Genova e Savona mostra che l'AI funziona davvero quando viene progettata come infrastruttura orizzontale di governo del porto. Sul piano operativo, l'utilizzo consapevole e guidato da "cervelli umani" dell'intelligenza artificiale consente di trasformare i dati in valore attraverso modelli predittivi, analisi avanzate e automazione intelligente che migliorano la governance, la manutenzione, la sostenibilità ambientale e la capacità di risposta del sistema portuale. Algoritmi dedicati stanno già supportando l'analisi dei flussi di merci e di mezzi in entrata e uscita dai porti, offrendo un supporto decisionale che aiuta a ridurre colli di bottiglia e tempi di attesa, in coerenza con l'evoluzione del Port Community System e degli investimenti in digitalizzazione e cybersecurity già stanziati dall'AdSP per un valore di oltre 5 milioni. Un'altra applicazione dell'AI riguarda la possibilità di avere un'analisi predittiva dello stato di "salute" delle infrastrutture portuali e delle opere civili nell'ottica di poter programmare anticipatamente gli interventi necessari garantendo maggiore tempestività, sicurezza e risparmio. Inoltre, permetterà di intervenire tempestivamente contro l'accumulo di sedimenti nei fondali e migliorare le operazioni di dragaggio e di manutenzione delle banchine. Nei porti di Genova e Savona, dove stiamo realizzando sistemi elettrici intelligenti per la produzione, accumulo e distribuzione di energia da fotovoltaico, l'integrazione dell'AI consentirà di analizzare in tempo reale bisogni e consumi prevedendo i picchi di domanda, ottimizzando l'autoproduzione e lo scambio



con la rete, abilitando un'infrastruttura energetica più efficiente e a minore impatto.

L'intelligenza artificiale agisce come elemento di collegamento tra ambiti che prima erano gestiti in modo separato, dalla logistica alla sicurezza, dalla gestione degli asset alla tutela ambientale, rendendo il sistema più competitivo e capace di adattarsi alle sfide del mercato. Tuttavia, tutto questo comporta anche una fortissima responsabilità individuale e collettiva. Dobbiamo garantire che analisi predittive e valutazioni tecniche siano affidabili e verificate: il futuro dei porti deve restare fondato sull'intelligenza umana, sulla capacità di interpretare i dati, guidare le scelte e adattare gli strumenti digitali a scenari di rischio in continua evoluzione.

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!)

Ho molte passioni, ma se escludiamo la campagna e l'opera lirica ne posso citare due che probabilmente rivestono una connotazione particolare rispetto a tutte le altre: la prima e la più singolare è la radiantistica e il secondo luogo l'attività venatoria.

Riguardo alla prima ricordo che già da bambino mi divertivo a modificare i moduli di quarzo contenuti nei primitivi walky talky per poter parlare sempre a più lunga distanza, ma soltanto dagli anni '90, dopo che ottenni la concessione ministeriale per l'esercizio di una stazione radio amatoriale che quello che era un hobby si trasformò in una vera e propria passione che nel tempo mi ha portato a costruire una delle più grande stazioni amatoriali al mondo della banda dei 50 Mhz. Sono stato detentore di un record mondiale registrato dalla ITU (International Telecommunication Union) per trasmissioni radio. Utilizzando la Luna come satellite naturale riflettente, ho collegato moltissime volte gli



astronauti in orbita sulla stazione spaziale ex sovietica MIR, sulle varie navette space shuttle e sulla Stazione Spaziale Internazionale (SSI).

Già alla fine degli anni '90 mi avvicinai alle trasmissioni radio digitali collaborando con il Premio Nobel, anche lui radioamatore, Joseph Taylor diventando beta tester di un suo software per la ricezione di messaggi radio con segnali debolissimi rispetto alla soglia di rumore. Ancora oggi durante il tempo libero mi piace tantissimo sperimentare collegamenti radio ai limiti del possibile usando modalità e forme propagative innovative.

La mia seconda passione è la caccia vissuta in maniera etica, nel pieno rispetto della natura e condivisa con tutti i cani che ho avuto. Vado a caccia per il piacere di vedere il cane cacciare per me in un rapporto fra padrone e proprio ausiliario che soltanto chi lo ha sperimentato può capire. Vedere il cane che lavora per il suo padrone senza risparmiarsi ripaga di ogni sforzo e ti rende veramente parte della natura. Ho trasmesso questa passione anche a persone che avevano un rapporto negativo con la caccia: quando hanno capito che cosa significa questa ancestrale attività, che da sempre caratterizza l'uomo, l'hanno abbracciata insieme a me. Tra tutti cito il caso di mia moglie, che non amava la caccia, ma che, quando nell'accompagnarmi, ha visto il rapporto che si crea con la natura e il proprio cane ha deciso anche lei di prendere il porto d'armi e di unirsi a me, quando possibile, nelle nostre uscite venatorie.