



RUBRICA ASSOPORTI

COLLOQUIO CON I PRESIDENTI

Raffaele Latrofa –

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

1. Visione strategica

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

Sin dal mio insediamento, prima come Commissario Straordinario e oggi come Presidente, ho definito cinque direttive prioritarie che guideranno l'azione dell'Autorità nel prossimo periodo. La prima riguarda il completamento delle opere pubbliche già avviate, in particolare nei porti di Civitavecchia e Fiumicino, molte delle quali legate a scadenze del PNRR che richiedono rigore gestionale e massima attenzione sui cantieri.

La seconda direttrice è la transizione energetica. Il cold ironing di Civitavecchia rappresenta un progetto nazionale strategico, con benefici ambientali diretti per il porto e per la comunità. È un tassello fondamentale di una visione più ampia, che comprende efficienza energetica, fonti rinnovabili e digitalizzazione dei servizi.



La terza riguarda l'attuazione della Zona Logistica

Semplificata, recentemente approvata dal Governo dopo un importante lavoro della Regione Lazio. La ZLS potrà attrarre nuovi investimenti, favorire l'intermodalità, semplificare le procedure e valorizzare le aree retroportuali, diventando un vero motore di sviluppo per le imprese che operano nel sistema portuale.

La quarta direttrice è la modernizzazione amministrativa dell'Ente: velocità decisionale, regolazione chiara, servizi efficienti. La competitività si costruisce anche così.

Infine, abbiamo riattivato in modo strutturato il percorso del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), la visione di medio-lungo periodo che guiderà lo sviluppo dei tre scali del Lazio. È uno strumento decisivo, perché permette di progettare porti moderni, sostenibili, integrati con il territorio e pienamente coerenti con le reti europee. La competitività internazionale passa da una strategia condivisa con istituzioni, comunità locali e operatori.

2. Sfide tecnologiche

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

La sostenibilità ambientale è una priorità del mio mandato. Il porto di Civitavecchia ospita oggi la prima Hydrogen Valley portuale italiana: un ecosistema innovativo nato nel 2021 grazie alla collaborazione tra pubblico e privato e oggi pienamente integrato nel progetto europeo



Life 3H. È un laboratorio reale, dove l'idrogeno diventa un'opportunità per la mobilità sostenibile e per la decarbonizzazione.

La mia idea di sostenibilità si fonda su tre dimensioni inscindibili: ambientale, sociale ed economica. Un porto è davvero competitivo solo se è in grado di coniugare produzione, traffici, servizi e tutela dell'ambiente in un equilibrio moderno, efficiente e misurabile.

Accanto all'idrogeno, stiamo investendo nel programma nazionale Green Ports, nell'installazione di impianti fotovoltaici, nell'efficientamento energetico del patrimonio immobiliare e nella progressiva elettrificazione della flotta di servizio dell'Autorità. Il cold ironing è un pilastro strategico, ma non l'unico: la nostra roadmap guarda oltre il 2026, con interventi su digitale, energia, automazione delle operazioni e semplificazione dei processi interni.

L'unico vero rischio è la mancanza di volontà politica e amministrativa. Nei porti di Roma e del Lazio, questa volontà esiste e si traduce in investimenti, innovazione e responsabilità verso le comunità che vivono intorno ai porti.

3. Coesione territoriale

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



Sto incontrando sistematicamente operatori, istituzioni locali, rappresentanze economiche e sociali. Da tutti emerge una richiesta chiara: certezza delle regole, tempi rapidi e una governance capace di assumersi responsabilità. Il mio impegno è ricostruire un metodo di lavoro fondato su qualità tecnica, merito, trasparenza e rispetto dei ruoli.

Sul clima interno ho trovato alcune frizioni ereditate, ma anche una forte consapevolezza diffusa: conflittualità sterili danneggiano prima di tutto il porto. Per questo stiamo lavorando per riportare un equilibrio istituzionale basato sulla collaborazione.

Dal punto di vista strategico, il DPSS è lo strumento che ci consentirà di integrare in modo strutturato le esigenze delle comunità portuali e cittadine: definisce la visione di sviluppo dei tre scali, valorizza le rispettive vocazioni, garantisce coerenza con i piani nazionali e con la rete TEN-T, e individua con precisione le aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città.

È la cornice dentro cui costruire un porto competitivo, sostenibile e socialmente responsabile.

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 sta già trasformando i porti e lo farà sempre di più nei prossimi anni. L'impatto è duplice: operativo e strategico.

Sul piano operativo, l'AI consente di ottimizzare i flussi, ridurre i tempi di permanenza delle navi, prevedere congestioni, migliorare la sicurezza in banchina e automatizzare processi amministrativi ancora troppo lenti. Nei porti di Roma e del Lazio stiamo lavorando per integrare sistemi predittivi nella gestione del traffico, nell'energy management e nella manutenzione delle infrastrutture.

Sul piano strategico, l'AI permette alle Autorità di Sistema Portuale di prendere decisioni più informate, basate su dati e analisi avanzate, migliorando pianificazione, programmazione delle opere, politiche tariffarie e impatto ambientale delle attività portuali.

Non si tratta di una moda tecnologica, ma di un cambiamento strutturale che richiede investimenti, competenze e un approccio etico nella gestione dei dati. La diffusione dell'AI non sostituirà le professionalità, ma potenzierà la capacità dei porti di competere e di operare in modo più sicuro, trasparente ed efficiente.



5. Domanda personale

Tra un meeting e l'altro: c'è un hobby insolito o una passione extracurricolare che la rigenera? (Con un pizzico di autoironia!)

Un hobby insolito forse no, ma porto con me due passioni che mi aiutano a mantenere equilibrio ed energia:

La mia passione più radicata risale al 1977 e porta i colori neroazzurri del Pisa Sporting Club. Da allora accompagna ogni fase della mia vita, con la sua dose di gioie e di “allenamento alla resilienza”. Qualcuno dice che seguire il Pisa tempra il carattere più di qualsiasi corso di leadership: forse è per questo che le complessità del sistema portuale oggi mi sembrano quasi familiari.

Il secondo hobby è il mare. È lavoro, certo, ma resta anche un luogo di libertà, silenzio e orientamento. Quando posso viverlo da semplice appassionato – e non da Presidente che deve occuparsi di infrastrutture, cantieri e cold ironing – diventa la mia vera ricarica.

E poi c'è ciò che conta davvero più di tutto il resto: la mia famiglia. Mia moglie e i miei tre figli rappresentano il mio punto di equilibrio. Sono loro che hanno sempre sostenuto le mie scelte, anche questa che oggi mi porta lontano da casa diversi giorni a settimana. In fondo, se riesco a tenere insieme responsabilità, lavoro e impegni quotidiani, è soprattutto grazie alla loro pazienza... una virtù che cerco ogni giorno di meritare.