

Camera dei Deputati
Audizione nella IX Commissione Permanente
“Trasporti, Poste e Telecomunicazioni”

nell'ambito della procedura di parere sulla proposta del Governo di nomina a
Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Signor Presidente, Gentili Onorevoli,

è con un po' di emozione che comincio questo intervento perché non è mai facile parlare di se stessi soprattutto poi quando lo si deve fare davanti ad un consesso così importante qual è il Parlamento.

Vi ringrazio comunque dell'opportunità di poter spiegare di persona il percorso professionale che mi ha portato a proporre la candidatura come Presidente della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che comprenderà i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Nell'intervento illustrerò sinteticamente il mio **percorso professionale** di quasi trentaquattro anni di lavoro, di cui quasi venticinque nella Pubblica Amministrazione, e cercherò di indicare **alcuni obiettivi strategici** che intenderei perseguire in caso di nomina ovviamente non dopo averli approfonditi con gli altri Organi della futura Autorità di Sistema e cioè con il Comitato di Gestione e con l'Organismo di Partenariato della risorsa mare.

La costruzione di una intesa forte con i rappresentanti delle Istituzioni locali e regionali oltre che il continuo e costante ascolto degli stakeholder dovranno essere elementi caratterizzanti il mio eventuale mandato convinto come sono che solo la piena sinergia tra tutti gli attori del cluster portuale e le Istituzioni può produrre risultati e sviluppo nel sistema portuale.

Qualche brevissimo cenno su di me. Ho 58 anni e sono nato ad Alezio, un piccolo paese del Salento vicino a Gallipoli, dove ho cominciato a lavorare nel 1986 dopo aver conseguito, nel 1985, la laurea in Ingegneria Civile Idraulica presso il Politecnico di Milano ed aver svolto il servizio obbligatorio di leva come Ufficiale di Complemento del Genio Pontieri.

Dopo i primi anni da libero professionista ho lavorato come Capo dell'Ufficio Tecnico in alcuni Comuni della Provincia di Lecce interessandomi di lavori pubblici ed urbanistica.

Sono stati anni molto intensi quelli perché erano i periodi delle prime programmazioni di fondi comunitari ed io mi specializzai a predisporre le progettualità secondo le nuove regole imposte dai regolamenti comunitari oltre che a preparare candidature per progetti di cooperazione transnazionale che una volta approvate cominciarono a far capire agli Amministratori di quei territori come si potessero trovare con questi strumenti quelle risposte che le usuali politiche di bilancio non riuscivano a dare.

Questa lunga “gavetta” presso enti di frontiera, quali possono tutt’oggi essere considerati dei piccoli comuni del Mezzogiorno d’Italia, mi ha consentito di accumulare una poliedrica esperienza nell’attività amministrativa e tecnica che ha molto facilitato la mia partecipazione ad una selezione pubblica operata dall’allora Autorità Portuale di Bari per l’assunzione di un dirigente tecnico a cui assegnare la responsabilità del Servizio Progettazione e Lavori. Era il 2003 e da allora cominciai ad interessarmi di porti e soprattutto ad appassionarmi della portualità in tutte le sue varie sfaccettature.

Per il ruolo mi sono interessato soprattutto della progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali, oltre che della pianificazione portuale e strategica, nei Porti di Bari, Barletta e Monopoli. Un compito che ho sempre svolto con grande passione è stato soprattutto quello di interfaccia tecnica con gli enti del territorio e di “agente culturale” per la diffusione nelle scuole delle attività portuali troppo spesso non conosciute e quindi non opportunamente valorizzate.

Grazie all’intesa ed il supporto con i vertici dell’allora Autorità Portuale di Bari, assicurando la partecipazione a tantissimi incontri con le università, le scuole e le associazioni ambientaliste, riuscimmo a creare a Bari un clima di reciproco rispetto che consentì di far comprendere ed accettare alla cittadinanza le esigenze di potenziamento infrastrutturale del porto ed al cluster portuale quelle di tutela degli ambienti urbani che si trovano nelle aree limitrofe.

Tutto ciò produsse condizioni praticabili di dialogo rispetto alle contrapposizioni del passato che consentirono il miglioramento di alcune progettualità, ferme da anni ed avversate originariamente da tanti, che poi sono divenute patrimonio comune di una Città che voleva crescere insieme al porto nella nuova consapevolezza della ricchezza che esso produce per il territorio.

Questo mi consente di introdurre un elemento del mio modo di essere “ingegnere” non da tutti apprezzato ma che per me costituisce invece un motivo di orgoglio. **Io non credo che tutto si possa e si debba fare e che gli interventi infrastrutturali possano essere valutati per la sola fattibilità tecnica;** occorre considerare anche gli impatti che questi generano sull’ambiente circostante e le conseguenze di natura sociale ed economica che ne possono derivare. Oggi, nel momento in cui si parla di “lotta globale ai cambiamenti climatici”, forse questi concetti sono più chiari ma vi assicuro che non è sempre stato così ed ancora non è un approccio maggioritario.

Purtroppo spesso si ritiene sia cosa giusta prima realizzare le infrastrutture e poi deciderne l’uso. Io non ho mai condiviso questa impostazione ed anzi ho sempre sostenuto che una **programmazione intelligente** è quella che tiene conto delle reali necessità della comunità portuale e che la realizzazione di un’opera al solo fine di aumentare l’attrattività del porto, senza che vi siano segnali che il mercato dei traffici marittimi chieda quell’intervento, rischia di bruciare risorse e di aumentare la sfiducia della cittadinanza oltre che creare delle fuorvianti aspettative per gli stessi operatori.

A questo settore di attività se ne è aggiunto, ormai da più di dieci anni, un secondo, quello della **innovazione tecnologica**, la cui importanza è andata via via sempre crescendo diventando, di fatto, quello mio principale ed attuale di impegno con la responsabilità, nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, del Dipartimento Sviluppo e Innovazione Tecnologica.

Quando negli anni 2006/2007 mi fù chiesto di interessarmi, oltre che del servizio tecnico dell'Autorità Portuale di Bari, anche dei progetti comunitari e soprattutto di quelli che prevedevano la realizzazione di interventi di informatizzazione, colsi la sfida, anche per effetto delle mie esperienze pregresse, cercando di indirizzare le azioni al fine di produrre benefici effettivi per il mio Ente.

A distanza di oltre dieci anni da allora posso dire che la sfida l'ho pienamente vinta perché sono riuscito, anche grazie alla collaborazione dei tanti colleghi che mi hanno supportato e dei tanti giovani professionisti che siamo riusciti a coinvolgere, non solo ad utilizzare tutte le risorse comunitarie che è stato possibile intercettare ma soprattutto ad efficientare i processi operativi e dei controlli nei porti semplificando ed accelerando procedure prima complesse e nebulose.

Non molti di voi immagino sappiano che nel Porto di Bari è attivo, ormai dal 2010, un **sistema informativo denominato GAIA** che svolge anche funzioni di PCS (Port Community System) completamente progettato e realizzato dallo staff dell'Autorità Portuale di Bari che ho avuto l'onore ed il privilegio di creare e coordinare, ovviamente con il supporto di società private scelte mediante procedure di evidenza pubblica che hanno sviluppato i vari software. Oggi il sistema fornisce servizi alla Comunità Portuale (Enti, Istituzioni, Operatori e Passeggeri) che molto spesso sono unici nel panorama portuale nazionale ed europeo e che hanno avuto e continuano ad avere riconoscimenti anche a livello europeo.

Ricordo con piacere che durante una visita condotta due/tre anni fa da un gruppo tecnico ispettivo della Commissione Europea, in materia di rispetto delle normative conseguenti all'applicazione del Trattato di Schengen e di quelle per la Maritime e la Port Security, dopo l'illustrazione delle specifiche funzionalità del sistema GAIA operate da un Ufficiale della locale Capitaneria di Porto alcuni ispettori nord europei manifestarono il proprio stupore per le soluzioni adottate che non trovavano simili in nessun altro porto europeo.

Fra le tante funzionalità mi piace segnalarvi le più significative:

-GAIA, mediante una procedura di rilascio di una security card direttamente al passeggero in fase di check-in e di controllo da parte del personale di security al varco di imbarco, analoga a quella che avviene in aeroporto, monitora tutto il traffico passeggeri e mezzi in imbarco sui traghetti fornendo alle forze dell'ordine informazioni per attività preliminare di intelligence; impedisce, inoltre, che su un traghetto vengano imbarcati un numero di passeggeri superiore a quello consentito in quel giorno dalla classe assegnata dalla Capitaneria di porto in funzione del personale di bordo imbarcato e delle dotazioni di sicurezza operative. Queste funzionalità sono uniche nei porti italiani e quasi certamente anche europei.

-GAIA alimenta una banca dati ai fini di security portuale, ad esclusiva disposizione delle forze dell'ordine operanti in porto, che consente di effettuare controlli in real time e in post elaborazione su passeggeri e mezzi in transito ai varchi portuali oltre che in imbarco sui traghetti con servizi di alert per gli agenti di polizia giudiziaria che li attivano. Utilizzando questa funzionalità, in occasione del tragico attentato terroristico di Parigi del novembre 2015, la Polizia di Frontiera di Bari riuscì, nell'immediatezza dell'evento, a recuperare informazioni su uno degli attentatori (passato da libero cittadino nell'estate precedente dal Porto di Bari) che orientarono le indagini verso la periferia di Bruxelles consentendo alla polizia belga e francese di intervenire con tempestività.

-GAIA elabora i dati AIS delle navi di linea che effettuano collegamento con il porto, utilizzando sia stazioni di ricezione proprie che elaborando dati forniti dalla Guardia Costiera Nazionale, e mediante specifici algoritmi riesce a prevedere gli orari di arrivo dei traghetti in porto fornendo strumenti di comunicazione diretta ad operatori e passeggeri oltre che popolando in real time il sito web pubblico dell'Ente nella parte informativa.

-GAIA mette a disposizione degli operatori marittimi e degli autotrasportatori una funzionalità per la richiesta e rilascio delle autorizzazioni di accesso in porto completamente paper less con rilascio di permessi personalizzati direttamente inviabili su device mobili e facilmente controllabili ai varchi di controllo.

I risultati raggiunti in questo settore di azione dall'Autorità Portuale di Bari, anche grazie alla collaborazione di tutte le istituzioni operanti nel porto ed in primis la Capitaneria di porto, ha fatto sì che negli anni siano stati sviluppati **progetti pilota nazionali**, di cui di seguito riporto i principali:

- con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (progetto ARGES per la creazione di un prototipo italiano di National Maritime Single Windows anche con la collaborazione dell'agenzia europea per la sicurezza marittima EMSA);
- con la Direzione Tecnologie dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (progetto di digitalizzazione del porto di Bari per l'integrazione del PCS GAIA con il sistema doganale AIDA);
- con la Direzione Centrale della Polizia di Frontiera e con la Questura di Bari (progetto per l'interfacciamento in real time del sistema di controllo degli accessi ai varchi portuali con telecamere ANPR con lo SDI che è la banca dati interforze per il controllo della sicurezza nazionale).

In queste attività il mio ruolo non è stato ovviamente quello di informatico (perché non lo sono) ma di **esperto dei processi portuali** e di raccordo con i vari attori (istituzionali e privati) al fine dell'individuazione non solo delle effettive necessità operative ma soprattutto di una efficace reingegnerizzazione dei processi.

Queste competenze mi sono ampiamente riconosciute a livello nazionale, con **diversi incarichi in comitati tecnici** sia presso ASSOPORTI che presso altre organizzazioni, tanto che anche ultimamente sono stato audito dall'AgID per riferire sullo stato di attuazione dei processi di digitalizzazione della catena logistica in ambito portuale e sono stato inserito in uno specifico gruppo di lavoro nazionale all'uopo istituito.

Come ultimo elemento di questo aspetto della mia attività segnalo che il sistema **GAIA contiene anche numerose funzionalità sviluppate direttamente su processi amministrativi dell'Ente** che consentono all'AdSP del Mare Adriatico Meridionale di gestire con pieno controllo e particolare efficacia, dopo specifiche attività di reingegnerizzazione dei processi amministrativi interni, molte attività connesse al controllo delle spese, alla gestione documentale dematerializzata, al rilascio di permessi ed autorizzazioni tutto con procedure accessibili via web e senza utilizzo di carta che semplificano sensibilmente il carico di lavoro per i dipendenti e per gli stessi operatori privati.

Un esempio su tutti. Sino a qualche anno fa per ottenere un permesso di accesso ad un'area di security un operatore era costretto a mandare un addetto presso gli uffici dell'Autorità portuale, durante gli orari di apertura, per consegnare un certo numero di documenti (secondo una stima che facemmo per un peso medio di carta di circa 350 grammi) per poi attendere dai cinque ai sette giorni per ricevere l'autorizzazione. Da alcuni anni, ormai, le richieste si fanno on-line h24 tutti i giorni dell'anno senza più allegare documenti e ottenendo la risposta, comodamente sulla propria casella mail o sul proprio smartphone nell'arco di 5-7 minuti. Il tutto nel pieno rispetto delle normative sul GDPR, sulla security portuale e con processi tracciati e trasparenti.

A queste attività, nel periodo dal gennaio del 2015 sino al luglio del 2017 quando è partita la nuova riorganizzazione dell'Ente come AdSP del Mare Adriatico Meridionale, si è aggiunta quella di **Segretario Generale ad interim** della soppressa Autorità Portuale di Bari. In questo periodo ho dovuto svolgere tutti i compiti assegnati dalla legge 84/1994 al Segretario Generale e cioè in particolare la gestione del personale, il coordinamento della segreteria tecnico-operativa e la redazione del Piano Operativo Triennale 2017-2019.

Sono anche stato il **Coordinatore del Tavolo locale dell'Area Logistica Integrata Puglia-Basilicata** che ha prodotto il documento di pianificazione strategica approvato dal MIT e posto alla base della programmazione di utilizzo dei fondi del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 per la Regione Puglia e per la Regione Basilicata.

In questo periodo ho potuto completare la mia attività di studio dei processi amministrativi delle Autorità Portuali approfondendo anche la materia del bilancio dell'Ente e contribuendo alla formazione di tutti gli atti obbligatori previsti per l'Ente, come bilanci di previsione, rendiconti di spesa, Piano Operativo Triennale, aggiornamento della Pianta Organica che sono stati tutti regolarmente approvati dal Ministero vigilante.

Segnalo di non aver mai abbandonato, nonostante gli impegni, una particolare **attenzione all'auto-formazione professionale ed all'aggiornamento delle mie competenze** cercando di partecipare soprattutto ai corsi specialistici messi a disposizione dalla Scuola Nazionale dell'Amministrazione convinto come sono che solo la conoscenza approfondita delle normative e delle buone prassi può aiutare un dirigente pubblico ad operare in maniera efficace ed efficiente.

Tutto quello che sino a questo punto ho cercato, sia pur sinteticamente, di descrivere è il **bagaglio culturale, professionale ed etico** che metto a disposizione del nuovo ruolo di Presidente dell'Autorità Portuale dello Stretto qualora la procedura si concludesse positivamente.

Una sfida non da poco conto perché il nuovo ente dovrà unificare, in un'unica visione strategica ed operativa, le attività di porti frontalieri della Sicilia e della Calabria, che sono attraversati da milioni di passeggeri all'anno, che oggi operano in maniera autonoma e molto spesso non coordinata.

La procedura di istituzione della nuova Autorità di Sistema Portuale è stata lunga e complicata e si è conclusa dopo quasi due anni dalla prima attuazione della legge di riforma della portualità italiana (Riforma Delrio del 2016) che aveva istituito solo quindici AdSP ed aveva previsto che il sistema della Stretto fosse amministrato in uno con quello afferente al Porto di Gioia Tauro.

Non entro nel merito delle analisi politiche che hanno seguito questa istituzione ma non posso non rilevare come il sistema portuale dello Stretto, per la sua specificità e per l'entità degli spostamenti di passeggeri che si verificano quotidianamente, meriti una gestione attenta e dedicata che solo un ente all'uopo incaricato può svolgere con la dovuta efficacia. Parliamo di un sistema di porti che deve assicurare la continuità territoriale non tra due Paesi dell'Unione Europea ma tra Regioni dello stesso Stato e che non può continuare ad alimentare la separazione invece che ridurla.

Dalle statistiche ufficiali fornite dall'Autorità Portuale di Messina nel 2018 sono transitati dal porto di Messina circa 11.127.709 passeggeri oltre a circa 354.610 crocieristi. Se si considera che lo stesso numero di transiti occorre registrare anche per i corrispondenti porti calabresi di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria si ottiene un numero di transiti di passeggeri nel Sistema portuale dello Stretto di oltre 22.000.000 di *unità di utilizzo banchina* che lo pone in classifica come primo assoluto in Italia.

L'impatto di questi transiti, come è ben noto a chi di questi fa il pendolare (mediamente almeno 6.000 spostamenti al giorno secondo stime non ufficiali di fonte universitaria), è molto alto sia per le infrastrutture che per gli stessi passeggeri costretti, spesso, anche a lunghe attese in condizioni meteo non sempre favorevoli e con poche strutture di protezione ed accoglienza.

Per non parlare del problema, più volte segnalato anche con interrogazioni parlamentari, della mancanza di un coordinamento costante ed efficace tra le programmazioni orarie dei traghetti/aliscafi con quelle dei treni di lunga percorrenza verso/dal continente che crea disservizi non da poco agli utenti.

E che dire del lamentato costo elevato dei passaggi in traghetto quando si ha l'auto al seguito, pur in presenza di importanti fondi dedicati a sostenere la continuità territoriale per i cittadini siciliani.

So bene che in molti casi si tratta di competenze che non sono in capo al Presidente dell'attuale Autorità Portuale, né lo saranno per quello dell'Autorità di Sistema Portuale, ma è certo che su questi temi occorrerà individuare delle modalità di sostegno alle richieste di attenzione da parte dei cittadini interessati, perché si tratta certamente di problematiche complesse che costituiscono una criticità ed un vincolo allo sviluppo anche imprenditoriale dei territori.

Si potrebbe partire utilizzando a pieno lo strumento dell'art.6, comma 4, lettera d della legge 28 gennaio 1994 n.84 che assegna all'AdSP il "coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale" e rivendicando che questo coordinamento abbia un significato reale e concreto.

Credo che sarebbe anche opportuno ed utile coinvolgere direttamente gli utenti nella gestione della mobilità recuperando modelli di programmazione e controllo analoghi a quelli delle positive esperienze delle **Comunità dei trasporti** nord europee.

Sono partito dall'asset principale dei porti dello Stretto - che è quello passeggeri e che merita una attenzione specifica per la peculiarità dei soggetti coinvolti (che sono persone, anziani, bambini, malati e non pacchi o container) - ma certamente non meno importante dovrà essere l'attenzione ai traffici commerciali in questi porti ed in quello di Milazzo in particolare soprattutto in un momento in cui l'attivazione delle Zone Economiche Speciali potrà consentire di disporre di nuovi meccanismi per incentivare gli insediamenti produttivi ed i conseguenti nuovi traffici marittimi.

Come dicevo non è questo il momento per andare oltre nella disamina delle problematiche evidenziate né per indicare le possibili soluzioni ma ho voluto partire da questi temi, come quello di una **efficace politica a sostegno della continuità territoriale**, perché ritengo che spesso occorra mettere al centro dell'azione amministrativa i problemi degli utenti e non solo i grandi progetti infrastrutturali soprattutto quando la loro risoluzione può comportare un aumento della qualità della vita per chi utilizza i porti ma anche per i cittadini delle città che li ospitano.

Da un lato quindi **attenzione alle piccole cose ed alla qualità dei servizi resi agli utenti** e dall'altro un'azione generale per il riposizionamento del Sistema Portuale dello Stretto all'interno dello scenario trasportistico regionale e nazionale.

Sono numerose le sfide che in questi anni siamo tutti tenuti ad affrontare ed a cui anche l'ADSP dello Stretto non potrà sottrarsi come Istituzione del territorio la cui azione incide, spesso in maniera considerevole, sulla vita quotidiana delle città afferenti ai porti del sistema.

In primis la **lotta ai cambiamenti climatici** che dovrà vedere un contributo importante mediante la redazione del Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire specifici obiettivi per la riduzione delle emissioni di CO₂ (previsto dall'art.4 bis, comma 2, della legge 84/94 citata).

Sappiamo come alcune ricerche, anche abbastanza recenti, segnalino la gravità delle emissioni dei propulsori navali tradizionali alimentati con combustibili fossili e come questo problema sia particolarmente sentito nello Stretto per il grande numero di navi che lo attraversano e che sostano nei suoi porti.

E' il momento di affrontare con decisione il problema individuando delle soluzioni che, d'intesa con le regioni ed il governo nazionale, tendano alla riduzione delle emissioni senza sacrificare eccessivamente le legittime aspettative degli armatori per la tutela dei propri investimenti.

Poi il sostegno allo sviluppo dell'**economia circolare**, per la riduzione della produzione di rifiuti anche in ambito portuale, dell'**economia marittima**, per una transizione verso un nuovo uso della costa e delle risorse del mare, e della **logistica integrata**, per il supporto ad una moderna supply chain in cui i servizi logistici dovranno operare all'interno di un quadro di integrazione dei processi economici, regolamentativi, istituzionali e territoriali.

Fondamentale sarà avviare presto la redazione del Piano regolatore di sistema portuale (previsto dall'art.5, comma 1, della legge 84/94 citata) ed in particolare del DPSS Documento di Pianificazione strategica di sistema con cui poi dovranno essere coordinati tutti i Piani Regolatori portuali dei porti del sistema.

In questo campo non secondario dovrà essere l'impegno, insieme al Governo nazionale, a quelli regionali ed alle rappresentanze elettive dei territori al Parlamento Europeo per ottenere, in sede di revisione ed aggiornamento della strategia comunitaria delle reti TEN, che il sistema portuale dello Stretto sia considerato, nella sua unicità, come *porto core*. Ciò consentirebbe di poter accedere a finanziamenti dedicati, quali quelli del fondo CEF, per migliorare infrastrutture e servizi ma soprattutto assicurare politiche integrate di intervento a supporto della continuità territoriale delle diverse modalità di trasporto.

Ho lasciato per ultimo, non perché lo consideri un argomento di minore importanza (come la mia storia professionale testimonia) ma per dedicarci un'attenzione particolare, il tema della transizione al digitale dell'AdSP e delle politiche di sostegno **alla digital transformation** dell'Area dello Stretto.

La nuova rivoluzione industriale in atto, conseguente alla sempre maggiore disponibilità delle nuove tecnologie digitali e del web, non può non vedere i territori periferici come protagonisti ed i porti in particolare come catalizzatori di buone prassi.

Sino a qualche anno fa si è spinto per lo sviluppo di città intelligenti (smart city) ma poi ci si è resi conto che avere solo la parte istituzionale/pubblica all'avanguardia non produce benefici concreti per il territorio. Oggi parliamo invece di territori intelligenti (smart landscape) in cui tutti gli attori, sia pubblici che privati, sono coinvolti in un unico piano di transizione digitale. L'aggiornamento del 2019 del Piano Triennale 2019-2021 per l'informatica nella Pubblica Amministrazione ha previsto un'azione specifica in questo settore che dovrà vedere anche in porti in prima linea.

Avere una AdSP pronta ad essere partner di questo nuovo modello di sviluppo dei territori è una grande opportunità, oltre che una necessità di legge, perché vuol dire mettere in atto modelli organizzativi moderni che mettono al centro la reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi semplificandoli e velocizzandoli.

La quantità di servizi che potranno essere attivati è difficilmente prevedibile perché si apriranno anche margini di azione per le imprese private che potranno, a loro volta, creare nuovi servizi per operatori e cittadini agevolando l'interazione con la PA e facendo fare un grande salto avanti alla produttività delle aziende.

Operare per la totale transizione al digitale dell'AdSP vuol dire anche da un lato mettere in campo azioni per una effettiva **amministrazione trasparente dell'Ente** (principio cardine per uno come me che ritiene che la corretta gestione di fondi pubblici sia un elemento fondante dell'azione amministrativa) e dall'altro supportare lo sviluppo di politiche territoriali e nazionali che favoriscano la **cittadinanza digitale** e la piena partecipazione della collettività ai processi decisionali ed alla pianificazione dello sviluppo del territorio.

In questa visione dovrà anche essere orientata la crescita professionale e numerica del personale della AdSP dello Stretto che da un lato dovrà trovare il potenziamento delle strutture territoriali di gestione dell'operatività portuale (con la **creazione di un Ufficio Territoriale Portuale in ciascun porto del sistema**) e dall'altro l'inserimento di nuovi profili professionali *digital oriented* che facciano fare all'Ente un salto di qualità sia nella gestione amministrativa che nella erogazione dei servizi in totale sinergia con il sistema universitario e della ricerca delle regioni interessate.

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto può diventare un pilota nazionale nel settore con l'ambizione di trascinare lo sviluppo di nuove start-up a supporto della logistica integrata e della gestione degli ambiti portuali e costieri.

Mi scuso se ho impegnato troppo tempo e vi ringrazio per l'attenzione. Resto a disposizione per domande o chiarimenti.

Ing. Mario Paolo Mega

Documento informatico firmato digitalmente