

La strategia di **Spediporto**: più traffici e occupazione con i vantaggi fiscali e doganali. «Così Genova potrà crescere»

Il progetto della Green Logistic Valley «Valpolcevera al servizio del porto»

LA LOGISTICA

SIMONE GALLOTTI

La merce dal porto sbarca e arriva in Valpolcevera, il vero fulcro logistico dello scalo. E della città. È quello il grande retroporto di Genova, però «smart, innovativo e sostenibile». **Spediporto**, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha elaborato un progetto che ritiene possa rilanciare la valle attraverso la Zona Logistica Semplificata per far rinascere la Valpolcevera. Così come le zone economiche speciali, si tratta di aree all'interno delle quali sono previsti particolari agevolazioni e incentivi per le aziende insediate o che decidono di insediarsi. «Una Zes o una Zls, anche se rafforzate, si basano sulla presenza di incentivi doganali e fiscali peraltro limitati nel tempo. È necessario invece mettere in campo una componente funzionale per creare sinergie con le piccole e medie realtà imprenditoriali locali sul territorio» spiega l'associazione degli spedizionieri.

Il progetto Valpolcevera si può considerare come un progetto pilota di Zls. «Il nostro progetto si propone di riscoprire la centralità della merce, di valorizzare quella ricchezza che oggi viaggia, quasi di nascosto, all'interno dei contenitori che invece sono ben visibili sulle nostre strade, nei piazzali dei nostri porti» spiega il presidente di **Spediporto** **Alessandro Pitto**.

«Insieme a operatori, imprese, amministrazioni e comitati siamo convinti che Genova meriti di essere una città del futuro – dice **Giampaolo Botta**, direttore generale dell'associazione – Ecco perché è importante sostenere un progetto di Zona Logistica Semplificata che, suppor-

tando la nostra idea di Green Logistic Valley, si porrà gli obiettivi di valorizzare le piccole e medie imprese esistenti attraendo nuovi investimenti, favorire l'export italiano e quello ligure, far crescere le sinergie tra industria, logistica ed alta tecnologia e,

infine, aumentare la qualità della vita, dei servizi anche attraverso l'eco-sostenibilità».

Una Green Logistics Valley con un corridoio portuale che gode di procedure doganali semplificate e un corridoio interno integrato con la

Zls e l'utilizzo del 5G con il BlueMedProject. Il volano creato dalla Zls potrebbe far nascere anche nuove forme di imprenditorialità. La Zona Logistica Semplificata «rafforzata» del porto di Genova «proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di svilup-

po della Valpolcevera – continua l'associazione degli spedizionieri genovesi - può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto reshoring».

«Fra il 2012 e il 2017 sono stati investiti 3,3 miliardi di

dollari in startup innovative operanti nella logistica. A Genova possiamo contare sulla presenza di eccellenze tecnologiche, la cui punta di diamante è costituita dall'lit, che ha in programma l'apertura di un Digital Innovation Hub, che potrebbe essere ospitato proprio in Valpolcevera» analizza il presidente **Alessandro Pitto**.

I benefici che potrebbero derivare da una coincidenza tra una Zona Logistica Semplificata ed un Zona Dogana-

le Interclusa sono legati ai vantaggi commerciali ed operativi che gli importatori e gli esportatori italiano e stranieri potrebbero trovare sul territorio. E a **Spediporto** ne sono convinti: «Proiettare Genova ed i suoi traffici mercantili in una dimensione ulteriormente aggiornata significa poter valorizzare al massimo gli strumenti ad oggi offerti da alcuni importanti strumenti normativi: Decreto Genova, Decreto Semplificazioni, Recovery Fund».

È così che gli spedizionieri vogliono valorizzare il mercato delle commodity, che ha fatto non solo la fortuna di numerosi porti nel mondo ma che oggi ha rilanciato sugli scenari internazionali anche il Porto di Trieste. Tra le tante possibilità che si presentano a Genova «C'è quella di diventare sede di importanti depositi allo stato estero abilitati dove "buffer stock" o stock regolari possono essere inseriti all'interno di moderni magazzini robotizzati, in prossimità della aree economiche di consumo. Questi aspetti sono oggi una vera calamita non solo per gli operatori della logistica ma anche, e soprattutto, per il mondo della finanza» dicono gli spedizionieri. Genova potrebbe diventare, attraverso un potenziamento della sua offerta di depositi allo stato estero (Zfd), sede di importanti soft-commodity, come il caffè, prodotti coloniali, cacao e metalli ferrosi. «L'idea di **Spediporto** – spiega ancora Botta – è quella di una Genova che deve ambire ad essere città del futuro e della tecnologia, dove logistica, blu economy e servizi dovranno portare al territorio crescita, occupazione e qualità della vita».

RIPRODUZIONE RISERVATA





Con la nuova diga Genova conta di poter arrivare a 5 milioni di teu e conquistare così la leadership del Mediterraneo

L'OBIETTIVO

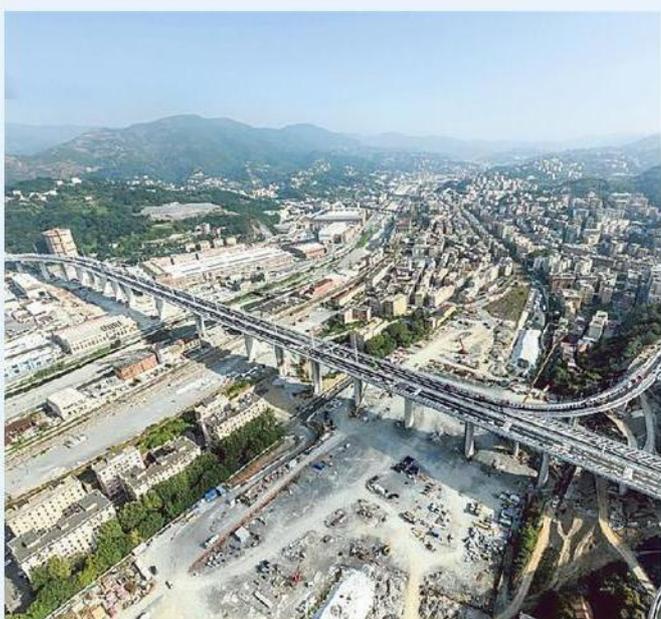
Con la Green Logistic Valley, il porto di Genova potrebbe avere un corridoio logistico privilegiato per le merci in arrivo e destinate ai mercati del Nord Europa e dell'Italia.

I COSTI

Gli investimenti dovrebbero concentrarsi sugli spazi adibiti a retroporto, ma secondo Spediporto, potrebbero essere compensati dalle nuove realtà produttive e dai posti di lavoro.

I TEMPI

È inevitabile pensare che l'orizzonte temporale debba coincidere con quello indicato dall'Europa nel Recovery Fund: il 2026 sarà l'anno di svolta per il porto di Genova.



La Valpolcevera è un corridoio naturale per le merci che viaggiano in direzione del porto e dei mercati di riferimento



Con i lavori previsti dal piano straordinario, come il cantiere per la nuova galleria di Molo Nuovo, aumenteranno i treni merci