

Logistica e hi tech, il piano green per dare futuro alla Val Polcevera

Sviluppo. Il progetto è degli spedizionieri genovesi ed è condiviso da Comune e Autorità portuale. Insieme, insediamento di attività smart in regime di zona logistica semplificata l'obiettivo dell'iniziativa

Raoul de Forcade

La Val Polcevera, cioè l'area di Genova che è stata teatro del crollo del viadotto Morandi e dalla rapida ricostruzione di un altro ponte, chiamato significativamente San Giorgio (simbolo, anche nell'antica Repubblica marinara, del coraggio e della fede capaci di sconfiggere persino un drago), potrebbe ospitare una *Green logistic valley*. Ossia un'area che, dotata anche di un regime doganale e amministrativo semplificato e agevolato, consenta di favorire l'insediamento in zona di attività smart, relative, ad esempio, ad automazione, digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Attività, insomma, in armonia con le linee guida del piano Next generation Ue e del nostro Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) redatto per accedere alle risorse stanziare dall'Europa.

Il piano di Spediporto

Il progetto della *Green logistic valley* è stato messo a punto da Spediporto, l'associazione che raggruppa gli spedizionieri genovesi.

Il piano, che punta alla trasformazione della Val Polcevera in un'area logistica strategica ed è portato avanti in collaborazione con le istituzioni cittadine, in particolare Autorità di sistema portuale e Comune di Genova, e condiviso da molte categorie economiche e sociali della città, si innesta su quanto statuito dalla legge 130/2018.

Norma nata dal cosiddetto decreto Genova, firmato dal Governo Conte dopo il crollo del Morandi, con l'intento anche di risarcire la città dal danno subito.

La zona logistica semplificata

La legge, all'articolo 7 comma 1, prevede l'istituzione di una Zls (zona logistica semplificata) che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Onda Belforte, Dinazzano, Milano Smitamento, Melzo e Vado Ligure. La finalità della norma è di rafforzare il sistema portuale e logistico che garantisce grandi ricadute sul tessuto economico-sociale della Regione.

Dal 2018 l'iter per la creazione della Zls è andato a rilento. Tuttavia il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, di recente ha spiegato che il piano strategico della Zls è pronto ed è stata inviata a Roma la nota, firmata dalle istituzioni locali, per la designazione del commissario straordinario; ogni Zls, infatti, ne deve avere uno nominato dal Governo.

«L'esperienza internazionale degli ultimi decenni - afferma Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto - ha dimostrato che delocalizzare in una delle tante *free zones* estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici e infrastruttu-

rali connessi a una zona franca, conduce anche allo sviluppo di centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo».

Il reshoring

Dunque «una zona logistica "rafforzata" del porto di Genova, proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Val Polcevera - sottolinea Botta - può innescare non



GIAMPAOLO BOTTA

Direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi

solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un effetto *reshoring*».

La zona franca doganale

E si parla di Zls rafforzata perché avendo, il piano relativo a Genova, la connotazione di un progetto pilota, «potrebbe essere arricchito - dice Botta - mediante la creazione, all'interno della Zls, di una zona franca doganale interclusa in ambito portuale e immediatamente retroportuale. La nostra idea è quella di arricchire e dotare la Zls di un doppio cor-

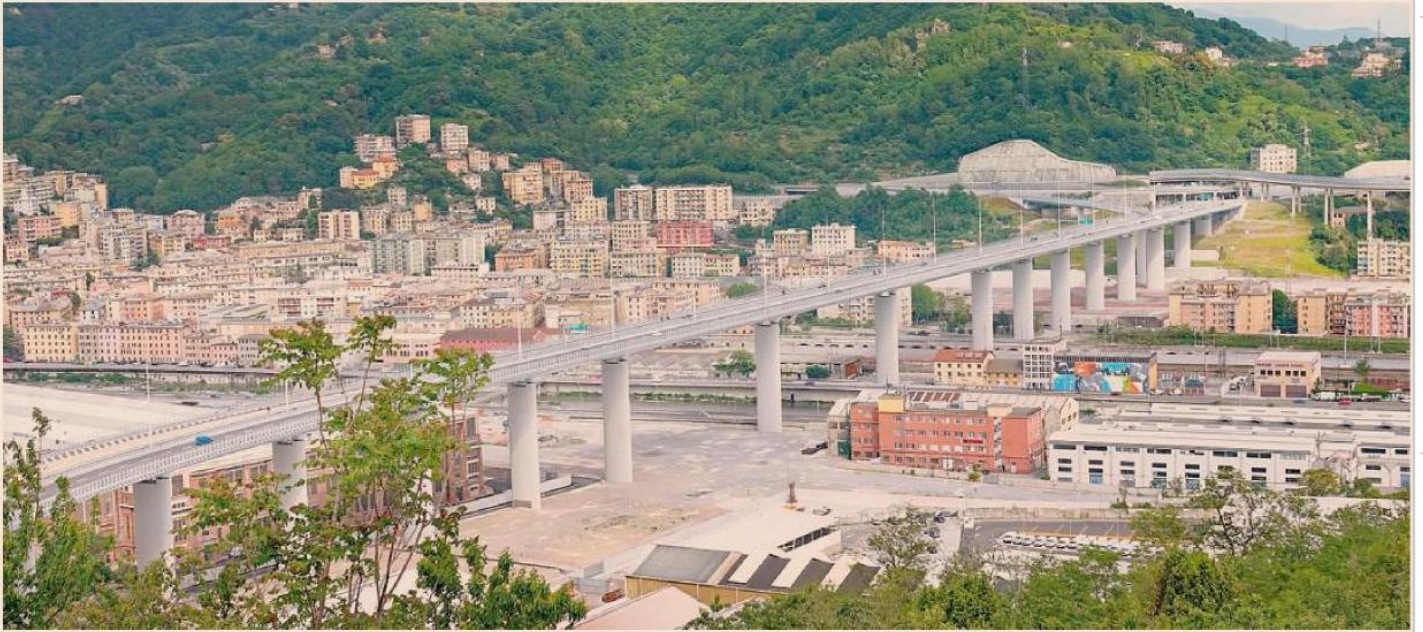
ridoio doganale controllato»; questo consentirebbe, si legge nel progetto di Spediporto, «lo spostamento tracciato, e dunque in piena sicurezza doganale, di merci sbarcate nel porto di Genova o nell'aeroporto Cristoforo Colombo che potranno essere da lì trasferite in un centro di lavorazione avanzato, collocato nell'area inclusa tra il porto di Genova e il suo retroporto di primo miglio, localizzato appunto in Val Polcevera».

Gli spazi per nuove attività

Qui sono ad oggi presenti, e non sfruttati, chirisce il testo del progetto, oltre due milioni di metri quadri di spazi da destinare a nuove attività tecnologiche, cantieristiche, farmaceutiche, logistiche, artigianali e così via. «Un container sbarcato in uno dei terminal genovesi o in aeroporto - chiarisce Botta - potrebbe essere trasferito, in assenza di adempimenti doganali, presso un qualsiasi magazzino ricompreso nell'area, utilizzando un corridoio doganale controllato, stradale o ferroviario. Una volta lì, il contenitore potrebbe essere aperto e la merce lavorata, manipolata, etichettata, assemblata, personalizzata e, a quel punto, riesportata».

La blue economy, conclude Botta, «si alimenta di merci, passeggeri, cantieristica, turismo, ma dovrà necessariamente essere sostenuta, in futuro, da un sempre crescente ruolo della smart technology».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GETTYIMAGES

Il ponte San Giorgio. Costruito sulle "ceneri" del Morandi il nuovo viadotto è il simbolo della ripartenza della città di Genova dopo il dramma del crollo

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato