

Valpolcevera, pressing di fondi e aziende estere per le aree logistiche

Retroporti

Per il progetto di Zls della Valpolcevera, denominato *Green logistics valley*, «abbiamo un forte ritorno da aziende che ci contattano e ci chiedono informazioni perché sarebbero intenzionate ad entrare. Si tratta anche di imprese straniere, ad esempio svizzere e olandesi e fondi d'investimento internazionali. Ma purtroppo la gestione di queste richieste non la può fare un soggetto privato». A parlare è **Giampaolo Botta**, direttore generale di **Spediporto**, l'associazione degli spedizionieri genovesi che ha messo a punto il progetto della Zls nella valle che è stata teatro del crollo del ponte Morandi e della ricostruzione (a tempo di record) del nuovo viadotto San Giorgio.

Botta sottolinea che, proprio a fronte di queste richieste sempre più pressanti, «è diventato urgentissimo giungere alla nomina, che è governativa, del commissario straordinario della Zls, per dare il via al progetto e alla sua realizzazione. Un imponente lavoro progettuale è stato condotto dalle pubbliche amministrazioni e da tutti gli stakeholder della blue economy; manca la nomina di chi dovrà prendere per mano un progetto che potrà cambiare il ruolo della Liguria e del Nordovest rispetto ai mercati centroeuropei, così come la Zal di Barcellona ha cambiato il ruolo della Spagna a livello portuale nel Mediterraneo».

Le più recenti tendenze a livello internazionale, sostiene Botta, «tra cui la Cina, con un'esperienza ultraquarantennale, ma anche più vicine a noi, come la già citata Spagna e la Polonia, hanno attribuito alle Zls il ruolo di driver catalizzatore di investimenti, per la creazione e lo sviluppo di nuove filiere innovative orientate sia all'ecosostenibilità che al potenziamento della capacità logistica e tecnologica dei loro territori».

In particolare, il caso della Zal di Barcellona, che rappresenta, secon-

do Botta, «l'equivalente di quella che potrebbe essere la Zls del porto e retroporto di Genova in Valpolcevera, è stata creata da oltre 10 anni ed è diventata uno straordinario strumento di sviluppo della città e del porto, contribuendo a rendere Barcellona il primo esempio nel Mediterraneo di smart port city. Partita come un incubatore di nuove forme di imprenditorialità e innovazione, con una società mista a capitale pubblico e privato, oggi riunisce, in oltre 900 mila metri quadrati, quando il progetto originale ne prevedeva solo 100 mila, i più importanti

marchi dell'automotive (Honda, Mazda, Seat, Nissan), della distribuzione alimentare (Carrefour e Lidl), dell'e-commerce (Amazon), delle *commodities* (Decathlon ed Ikea), della componentistica (Scheider Electric, Inditex); a cui si aggiungono i più importanti provider della logistica: DHL, Kuehne & Nagel, Agility, Hartrodt, Maersk e altri».

Botta sottolinea come «laboratori avanzati, centri di analisi automatizzati, sperimentazione del 5G», abbiano «consentito al porto spagnolo di diventare leader nel Mediterraneo e centro di investimenti internazionali. Totalizzando +31% nei traffici nel 2021, rispetto al 2020, e +15% nel 2020 sul 2019, con un'occupazione diretta di oltre 6 mila dipendenti e il 35% di lavoro femminile, proveniente da 130 Paesi diversi. Questa stessa opportunità si offre oggi al porto di Genova».

Secondo il segretario generale di **Spediporto**, «questo è il momento di rilanciare una visione aggiornata della capacità del Paese di fare mercato, attraverso una progettualità legata al porto e retroporto genove-

strato che delocalizzare in una delle tante free zone estere, oltre a garantire un risparmio di costi e la fruizione di tutti i benefici logistici, burocratici e infrastrutturali connessi a una zona franca, ha anche consentito alle imprese di sviluppare centri di ricerca e innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale, di tipo quantitativo e qualitativo. Queste best practice devono poter essere replicabili anche in Italia. Commette un enorme errore chi sottovaluta la portata di questi strumenti, relegando il Nordovest a mera comparsa commerciale sul resto del mondo».

La Zls "rafforzata" del porto di Genova, conclude Botta, «proprio nell'ambito dell'innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera, può innescare non solo un progressivo incremento dell'offerta innovativa ma anche un fenomeno *reshoring*, conseguenza degli effetti negativi prodotti dall'emergenza sanitaria, e oggi anche da quella bellica, sulle *global value chains*, che impongono una loro sapiente diversificazione».

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Manca la nomina di chi deve gestire un progetto che può cambiare il ruolo di Liguria e Nordovest

si. L'internazionalizzazione di numerose aziende italiane ha dimo-

