



# GENOVA@CONNECTED.WORLD



**RELAZIONE MORALE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO**  
**sessione pubblica**

**Assemblea Generale dei Soci**  
**21 aprile 2023**

**Sala delle Grida**  
**Palazzo della Borsa**



Cariche Sociali Triennio 2022-2025

**PRESIDENZA**

GIACHERO	Andrea	<i>Presidente</i>
BISSO	Francesco	<i>Vice Presidente</i>
ORSERO	Alessandra	<i>Vice Presidente</i>
TROJANI	Luigi	<i>Vice Presidente</i>
PITTO	Alessandro	<i>Past President</i>

**TESORIERE**

VERARDO	Alberto
---------	---------

**CONSIGLIERI**

ABBATE	Samuele
BACIGALUPO	Federico
BARTALINI	Andrea
BRAGONE	Stefano
CALAMARA'	Marcello
CAPODANNO	Michele
CASU	Alberto
DELLEPIANE	Alessandro
PITTO	Nicola
PORELLO	Adriana
REVELLO	Massimiliano
SPALLAROSSA	Luca
VALLE	Domingo

**REVISORI DEI CONTI**

FALLETTI	Guido
LUALDI	Barbara
MURATORE	Renzo
RAIOLA	Giuseppe

\*\*\*\*\*

**DIRETTORE GENERALE:** BOTTA Giampaolo



## **RESPONSABILI E MEMBRI COMMISSIONI, GRUPPI E SEZIONI**

### **COMMISSIONE DOGANALE**

Domingo Valle  
Manlio Marino  
Stefano Bragone  
Luca Oliaro

### **COMMISSIONE SANITA' E PRESIDI**

Giovanni Rossi  
Marco Vassallo

### **COMMISSIONE PNRR**

Nicola Pitto  
Giuseppe Raiola  
Luca Ciman  
Roberto Dafarra

### **GRUPPO NAVI**

Michele Capodanno - Responsabile Gruppo Navi  
Coordinatore attività presso la Capitaneria di Porto

Carlo Tigoli - Responsabile coordinamento per  
il Gruppo Navi con la Dogana

Giulio Baer - Responsabile coordinamento per  
il Gruppo Navi con la Dogana

### **COMMISSIONE MARITTIMA**

Marcello Calamarà  
Luca Ciman  
Enrico Beltrami  
Alessandro Dellepiane

### **COMMISSIONE PORTUALE**

Alberto Casu  
Marinella Calabrò  
Barbara Lualdi  
Mirko Volterrani

### **SEZIONE CORRIERI**

Adriana Porello

### **COMMISSIONE MARKETING**

Gruppo Giovani

### **COMMISSIONE INFORMATICA**

Alessio Ferretti  
Franco Tallero  
Amir Sobih  
Marco Dalle Feste



<b>RAPPRESENTANTI IN SENO AI PRINCIPALI ENTI / ORGANISMI</b>
--

**FEDESPEDI**

<b>-Consiglio Direttivo</b>	GIACHERO	Andrea	Membro
	SPALLAROSSA	Luca	Membro
<b>-Digital Innovation Advisory Body</b>	BACIGALUPO	Federico	Membro
	BOTTA	Giampaolo	Invitato
<b>-Legal Advisory Body</b>	BOTTA	Giampaolo	Invitato
	ORSERO	Alessandra	Membro
<b>-Maritime Advisory Body</b>	ABBATE	Samuele	Membro
	DELLEPIANE	Alessandro	Membro
	BOTTA	Giampaolo	Invitato
<b>-Labour Relations Advisory Body</b>	SCASSO	Azzurra	Invitato
<b>-Road, Rail &amp; Intermodal Advisory Body</b>	LUALDI	Barbara	Membro
<b>-HR Development &amp; Innovation Advisory Body</b>	ZILIOTTO	Chiara	Invitato

**AUTORITA' DI SISTEMA  
PORTUALE DEL MAR LIGURE  
OCCIDENTALE**

<b>-Organismo di Partenariato della Risorsa Mare</b>	PITTO	Alessandro	Presidente
	ORSERO	Alessandra	Membro Supplente

**COMMISSIONE TECNICA  
PERMANENTE ADSP**

BOTTA	Giampaolo	Membro
VALLE	Domingo	Membro

**COMMISSIONE CONSULTIVA  
LOCALE**

BAER	Giulio	Membro
------	--------	--------

**CAMERA DI COMMERCIO  
DI GENOVA**

<b>-Consiglio Camerale</b>	PITTO	Alessandro	Membro
<b>-Consulta Settore Trasporti e Spedizioni</b>	PITTO	Alessandro	Membro
<b>-Consulta Marittima Portuale e logistica</b>	BENVENUTO	Davide	Membro
	BAER	Giulio	Supplente

**ASCOM**

<b>-Giunta</b>	PITTO	Alessandro	Membro
<b>C.I.S.Co.</b>	SPALLAROSSA	Luca	Membro

# RELAZIONE PUBBLICA 2023

21 APRILE 2023, ORE 10.00

PALAZZO DELLA BORSA - SALA DELLE GRIDA

È con grande piacere e anche con una non malcelata emozione che vi saluto e vi ringrazio per la partecipazione a questa nostra Assemblea. Ringrazio tutti gli intervenuti, le istituzioni, i rappresentanti del territorio che vogliono condividere con noi questa giornata di riflessioni e di lavoro, per gettare le basi di un futuro più prospero per il nostro Porto e per tutta Genova e la Liguria.

Parlo di emozione e di commozione perché oggi vogliamo anche ricordare un grande genovese, un amico, un uomo che ha dato un contributo importantissimo alla crescita di questa città, di questa regione, stimato da tutti e che si merita un caloroso applauso che ne saluti e sottolinei l'opera svolta durante tutta la sua vita: Paolo Odone.

Emozione, dicevo, ma anche determinazione nel guardare verso il domani perché, analizzando gli investimenti che sono già stati deliberati, che interessano il nostro territorio e che lo cambieranno radicalmente da qui ai prossimi cinque anni, non possiamo che essere ottimisti. Vogliamo davvero essere ottimisti! Un ottimismo dettato dalla ragione, ma anche da fatti concreti: Genova e la Liguria sono già al centro di investimenti importanti e ci sono altre significative manifestazioni d'interesse verso i progetti che dovranno traghettare il territorio nel suo complesso verso una nuova era.

Quella che si celebra oggi è la prima, vera Assemblea "fuori dall'emergenza COVID". Genova, in quei mesi così terribili, ha fornito un esempio credo unico al mondo: nel giugno 2019 la demolizione di quanto restava del Morandi, l'inaugurazione del nuovo viadotto il 4 agosto 2020. In questi 13 mesi vi furono due mesi di piogge continue e intense, anche sul territorio genovese e, da marzo 2020, l'esplosione della pandemia con due mesi circa di completo lockdown. Eppure, il lavoro non si è mai fermato, tenendo sempre ben presenti gli aspetti legati alla sicurezza delle maestranze e di chi viveva intorno al cantiere. Un lavoro incessante, figlio di una volontà comune: essere parte di una comunità non solo economica ma sociale, che voleva a tutti i costi lottare contro il rischio di isolamento e, in tempi rapidi, **ri-connettersi** con il mondo.

L'anno scorso, eravamo nel mese di marzo, durante i nostri lavori assembleari, aveva-

mo auspicato come, una volta cessata l'emergenza COVID, il mondo potesse riprendere fiato tornando a produrre, spostarsi, crescere.

Purtroppo, il 2022 è stato un altro anno funestato da eventi che hanno riaperto davanti a noi scenari non confortanti.

**Innanzitutto, la guerra**, con l'esplosione del conflitto in Ucraina che, oltre a un inaccettabile tributo di vite umane (si stima oltre 100 mila) e di sfollati (otto milioni), ha fatto ripiombare l'economia mondiale in una fase di assoluta incertezza e fragilità, con il malcelato terrore di un'escalation del conflitto che possa estendersi anche al resto dell'Europa.

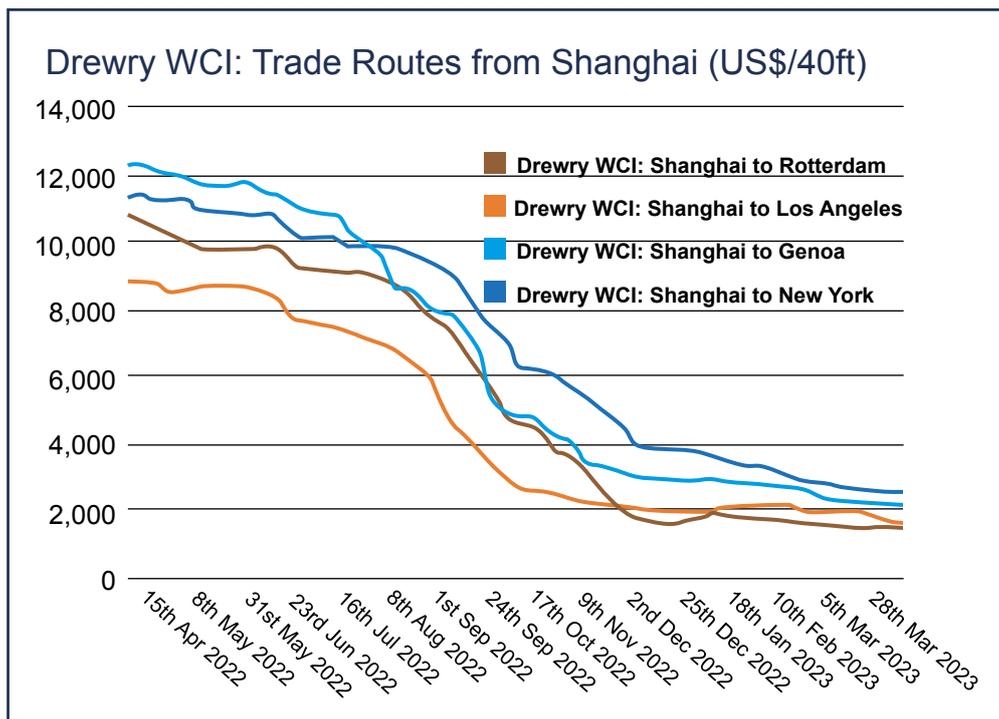
**La crisi energetica**, innescatasi come effetto collaterale del conflitto russo-ucraino, che ha provocato uno dei più repentini rimbalzi inflazionistici della storia europea dal 1946 ad oggi. L'anno appena trascorso, infatti, ha registrato un considerevole incremento **dell'inflazione annua**, fino a un dato generale, in area Euro, di +8,5%, ed un non confortante +10,9% a livello italiano, spinto senza dubbio da un forte aumento del costo dei beni energetici non regolamentati (+69,9%) e di quelli regolamentati (+57,9%).

**La crisi finanziaria**, conseguenza della grande incertezza economica e del considerevole aumento dei prezzi, che dopo aver bruciato nelle borse di tutto il mondo 30 trilioni di dollari nel 2022, ha avuto, quale ulteriore effetto, un deciso cambio di rotta nella politica monetaria delle maggiori banche centrali, con l'aumento del tasso di interesse di riferimento ed anche, purtroppo, una rinnovata fragilità del settore bancario, testimoniata dal caso SVB e dalla crisi di altri istituti bancari. Con l'aumento dei tassi di riferimento diventano, infatti, più onerosi gli investimenti, per imprese e privati, arrivando in ultimo ad influenzare negativamente la domanda di beni e servizi da parte dei consumatori. La conseguenza inevitabile è, dunque, il rallentamento dell'economia.

Non a caso, nel suo recente *Italian Macroeconomic Bulletin*, EY lancia un primo, forte grido di allarme sulle stime di crescita del PIL mondiale che si attesterà, per il 2023, ad un modesto +1,3%, a fronte di una crescita del 3,1% nel 2022 e di una media dell'ultimo decennio del 2,7%. Il secondo campanello d'allarme, anche più preoccupante, è legato ai tassi di crescita dei prezzi, che nei Paesi OCSE, hanno registrato un aumento atteso nel 2022 del 9,4%, circa sei volte superiore alla media del periodo 2013-2019.

Con un quadro economico internazionale così sofferto, risulta facilmente comprensibile la situazione nel settore del trasporto marittimo dove, proprio a partire dal secon-

do semestre del 2022, con i primi segnali di una contrazione della produzione e dei consumi, i noli mare hanno fatto registrare un’inversione a U. Anche nel nostro settore si è dunque scatenato una sorta di “panico collettivo” che ha portato, in pochi mesi, ad un crollo verticale di tutti gli indici ed i valori che avevano ben caratterizzato il 2022 fino ad Aprile.



I dati recentemente pubblicati dall’indagine *Freightos* - **Marzo 2023** - si commentano da soli, anche per i non addetti ai lavori: infatti le tariffe dall’Asia per la costa occidentale del Nord America sono scese dell’8% a \$ 1.071 / FEU nel mese di Marzo 2023, in calo del 93% rispetto a un anno fa e, sostanzialmente, alla pari con il livello di novembre 2019 quando si pagavano \$ 1.321 / FEU. Non diversa la situazione per la costa orientale dove le tariffe sono scese, sempre a Marzo, del 10% a \$ 2.344 / FEU, registrando una riduzione di valore dell’87% rispetto allo scorso anno. Analogo lo scenario per le tariffe tra Asia – Europa che hanno continuato a diminuire, insieme al calo dei volumi, arrivando a registrare nel mese di Marzo un -17% a \$ 2.344 / FEU ben l’87%, in meno, rispetto allo scorso anno.

Pensiamo che sia, a questo punto, necessario e prioritario, per tutti i governi, aprire bene gli occhi e comprendere che il conflitto tra Ucraina e Russia si è già oggi trasformato in globale, quantomeno guardando ai suoi riflessi sull'economia.

Non è infatti un caso se lo stesso presidente cinese Xi Jinping si mostri oggi così attivo sul fronte della mediazione, arrivando anche ad alzare il livello di tensione su Taiwan. La Cina, anche a seguito del conflitto, ha dovuto infatti subire una doppia brusca frenata: la prima, relativamente al suo progetto intercontinentale della Via della Seta; la seconda legata alla mancata ripresa, post COVID, del suo PIL che, nel 2022, ha toccato la soglia minima, mai registrata prima negli ultimi 50 anni, del 3%; il tutto con una previsione di crescita nel 2023 fissata intorno al 5%, sotto la stima previsionale del 5,5%.

Non molto diversa la situazione disegnata nel nostro Paese da Banca d'Italia dove, dopo un aumento di quasi il 4 per cento nel 2022, il PIL sembra destinato, quest'anno, a rallentare all'1%. La crescita tornerebbe a rafforzarsi nel biennio successivo, grazie all'accelerazione sia delle esportazioni che della domanda interna. L'inflazione, salita quasi al 11% nello scorso anno, scenderebbe al 6,5% nel 2023 e, in modo più marcato, negli anni a seguire, raggiungendo un 2% nel 2025. A farne le spese, principalmente, i portafogli degli italiani che hanno visto contrarre sensibilmente la capacità di spesa nel corso del 2022 con un -54%, portando ben 26 famiglie italiane su 100 con problemi nell'arrivare a fine mese!

Un quadro non certo confortante, ma non peggiore di altri. Anzi, il 2023 sarà sicuramente un anno da dimenticare per altri Paesi guida dell'Eurozona: le stime di crescita parlano, infatti, di un modesto +0,2% per la Germania e di un +0,6% per la Francia.

Naturale che, davanti a questi numeri, non possa che essersi verificata, nel corso dell'anno da poco trascorso, un'importante contrazione dei consumi e conseguentemente della produzione ed importazione di beni, non energetici, che ha segnato, su base annua (dati Istat), un -4,2%. Pari sorte, sebbene meno marcata, ha toccato anche il settore delle esportazioni che si sono ridotte, rispetto al 2021, del 2,6%. Tendenze queste che trovano conferma anche a Gennaio 2023 con un -9,7% delle importazioni extra UE ed un +0,7% dell'export extra EU (dati Istat).

Un'analisi, per quanto veloce, del nostro settore, non può prendere avvio se non considerando una cornice più ampia di aspetti geopolitici che hanno inevitabili conseguenze sull'andamento dei traffici merci e più in generale sulla supply chain.

Ogni anno vengono trasportati via nave circa 11 miliardi di tonnellate di merci, equi-

valenti a circa 1,5 tonnellate di merci per persona. Per una regione economica come l'Unione Europea, le spedizioni via mare rappresentano, in volume, circa l'80% dell'import/export totale e circa il 50% in valore.

Sebbene nel 2021 i traffici marittimi abbiano ripreso una crescita vigorosa, sospinti dall'aumento della domanda mondiale di merci ordinate online, solo nel 2022, il livello del trasporto merci, nonostante la guerra tra Russia e Ucraina, è tornato a livelli pari pre-pandemici. Purtroppo però, l'ultimo quarto del 2022 e questo inizio 2023, mostrano segnali preoccupanti di un forte rallentamento.

Nonostante tutto noi restiamo positivi e crediamo che il nostro Paese abbia imboccato la strada giusta. A dircelo sono alcuni fattori: il rapporto tra debito pubblico/PIL in Italia è sceso nel 2022 intorno al 146% (era al 155,3% nel 2020) e i dati legati al mondo del lavoro registrano, anche nel corso del 2022, un incremento dell'occupazione complessiva al 60,7% ed una riduzione della disoccupazione all'8,1% (dati Istat). Un quadro complessivamente positivo, nel quale spicca, per determinazione e capacità realizzativa, il "Modello Liguria" evoluzione, non solo culturale, del Modello Genova. La nostra Regione, ringraziamo con l'occasione il Presidente Giovanni Toti e tutta la Giunta, sebbene abbia ben presenti i rischi delle lentezze realizzative, a livello nazionale, legate al PNRR mostra di avere una marcia in più. Oltre 7 miliardi di opere messe a progetto e già in parte avviate!

Il solo bacino portuale di Genova, grazie al "Decreto Genova" (poi legge 130/2018), verrà interessato da ben 27 interventi infrastrutturali con l'apertura di 62 cantieri, di cui 20 sono già attivi e 7 in fase di prossima attivazione. Con una previsione di spesa salita dal miliardo del 2018 ai 2,2 miliardi del 2022, il Porto di Genova diventerà, dunque, la più importante stazione appaltante italiana e la terza a livello europeo! Questo a significare che, se la Diga di Genova è diventata, come il Ponte di San Giorgio, un nuovo simbolo per l'Italia intera, non vi è solo quest'opera a rendere grande il nostro futuro.

Sul Porto di Genova verranno a convergere investimenti ed interessi internazionali in grado di raddoppiare il valore dell'investimento pubblico e garantire nuova occupazione per oltre 38 mila unità. Diventerà dunque, senza alcun dubbio, non solo il più importante datore di lavoro della nostra Regione con oltre 96 mila occupati, ma uno dei più importanti datori di lavoro del Paese. Come Spediporto non faremo mancare il nostro sostegno per un lavoro certamente impegnativo, ma determinante, che attende il Presidente Paolo Emilio Signorini e tutta la struttura di ADSP.

Se Genova e Savona si apprestano a diventare i porti di riferimento del Nord-Ovest per investimenti, non meno importante risulta il piano di sviluppo messo in atto anche dal Porto della Spezia, con oltre 270 milioni di euro di investimenti previsti da qui ai prossimi anni.

Dati e cifre che dimostrano il cambio di considerazione del nostro settore, diventato oggi trainante, grazie alla determinazione di Regione, Comuni, Camere di Commercio ed ASDP, per l'intera economia nazionale.

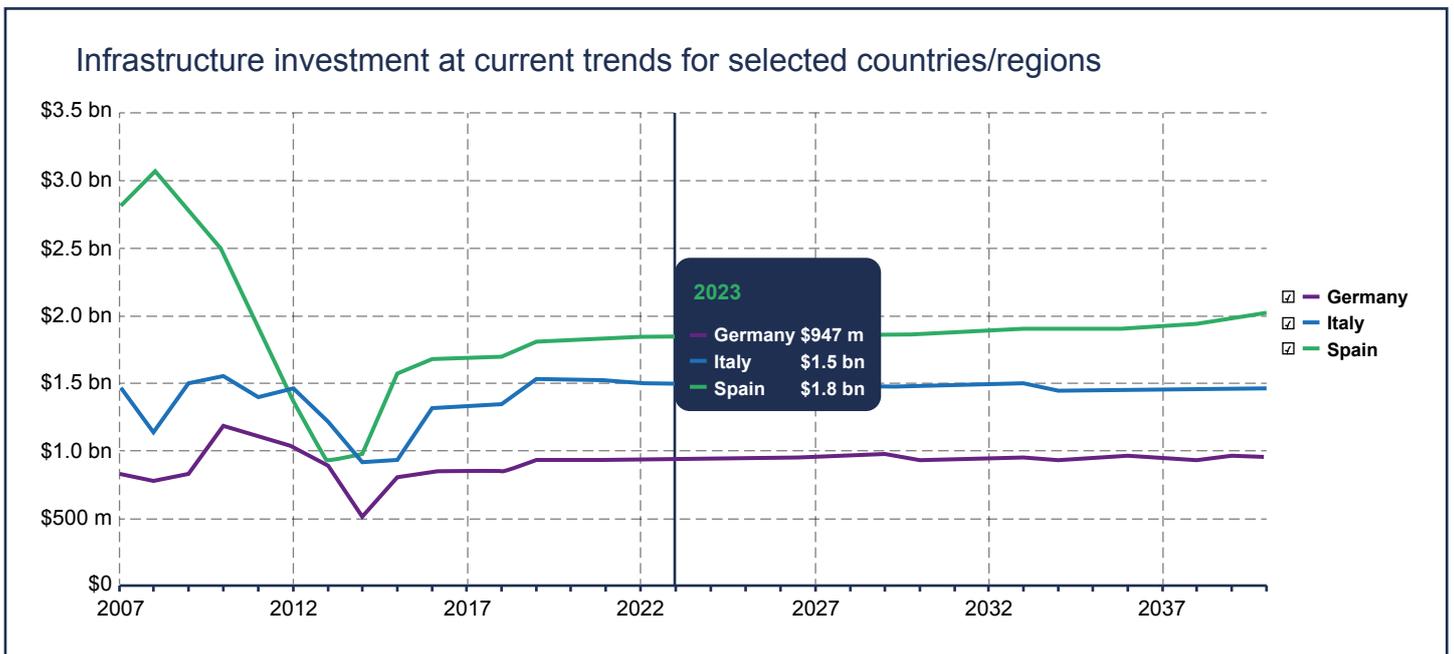
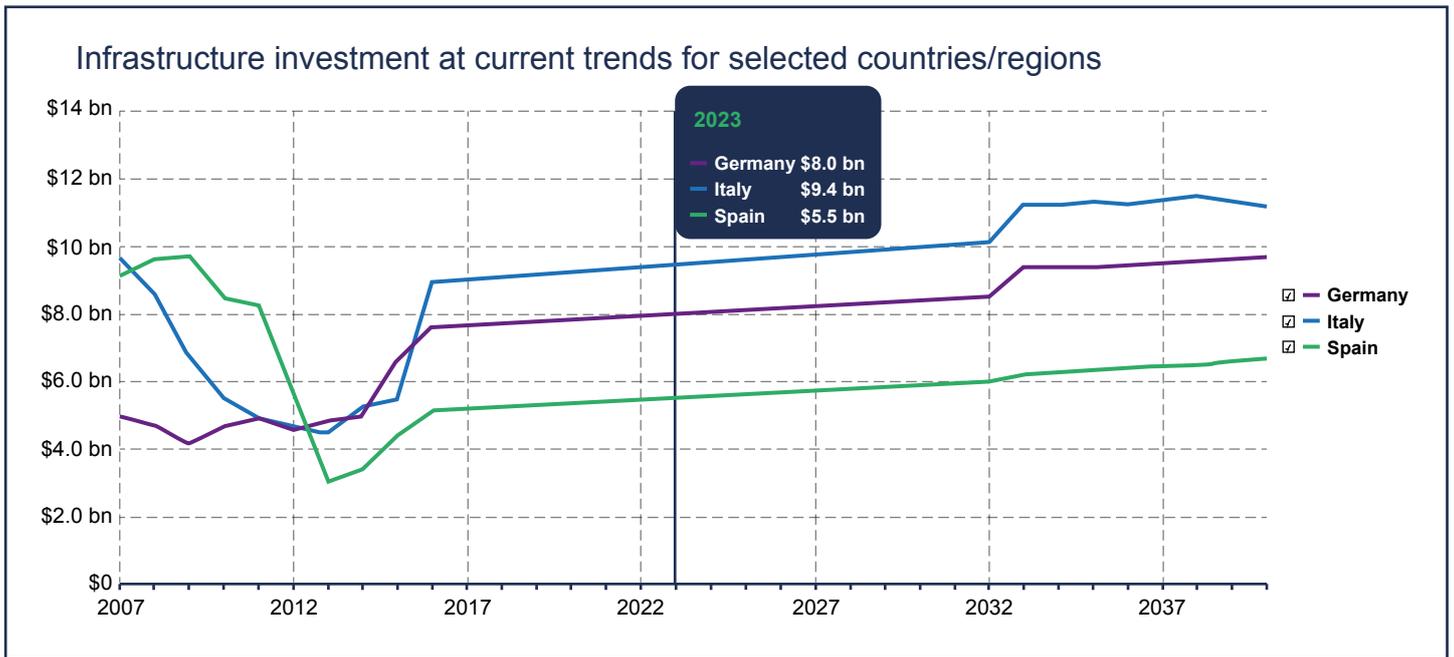
In un recente studio, presentato ad inizio del mese di Aprile 2023, da Ambrosetti House, il livello di attuazione finanziaria del PNRR al 31 Dicembre 2022 risulta pari al 6%. Ad esclusione della Missione 3, "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" in cui il livello di attuazione finanziaria è pari al 16,4%, il livello di attuazione della spesa è, ad oggi, al di sotto del 6%. Si tratta di una percentuale molto bassa, a quasi due anni dal varo del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

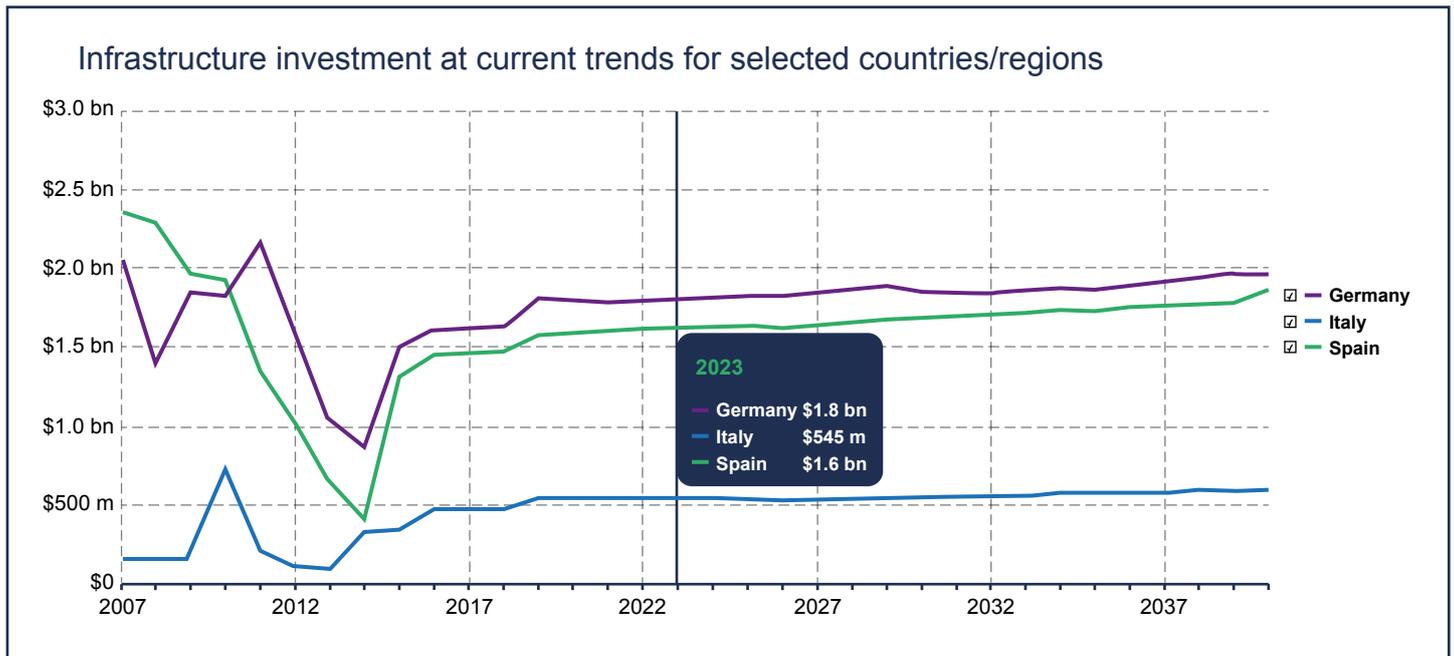
A causa del ritardo accumulato, la nuova pianificazione del PNRR prevede uno spostamento in avanti di oltre 20 miliardi di euro di spese originariamente previste per il triennio 2020-2022 (-49,7%). Questo ritardo dovrà essere recuperato già dall'esercizio 2023.

Nel corso del 2023 saranno dunque 96 le condizioni, tra obiettivi e traguardi, che dovranno essere raggiunte. Delle 27 condizioni avviate, da inizio anno, solo una è stata realizzata in tutto il primo trimestre e, nel 2023, l'agenda risulta molto impegnativa contemplando, tra l'altro, l'entrata in vigore della riforma del Codice degli Appalti Pubblici e l'entrata in vigore delle norme per la riforma del pubblico impiego. Volendo invece guardare al numero di progetti finanziati ed attuati, ad oggi, solo l'1% dei progetti legati al PNRR è stato completamente concluso, più precisamente 2.037 progetti su ben 171.610!

Una gara contro il tempo che vede l'Italia in difficoltà. Sebbene assegnataria, in linea teorica, dell'importo più cospicuo tra prestiti e sovvenzioni, con ben 195 miliardi di euro, risulta in affanno nella fase realizzativa con il rischio, a fine corsa (2026), di veder sfumare buona parte dei fondi a lei assegnati. E il rischio è di essere superata dalla Spagna, che con i suoi 69 miliardi di euro di sovvenzioni (!) non prestiti, guida la graduatoria dei Paesi europei più avanti a livello di raggiungimento degli obiettivi. Merito, forse, di modelli applicativi più snelli, come quelli previsti da PERTE (così si chiama in Spagna il Piano di Ripresa e Resilienza), in grado di creare una forte coesione tra pubblico e privato nella "messa a terra di progetti".

Come categoria siamo però convinti che il nostro Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza abbia scommesso sugli asset giusti, cercando dunque di recuperare i gap competitivi con molti Paesi della Unione Europea. Bene, dunque, gli importanti piani di investimento sulla digitalizzazione e sulle infrastrutture. Su queste ultime, correttamente, si è puntato sul trasporto ferroviario – con il nostro Paese che investirà più di tutti gli altri (9,4 bn) – e sui Porti (1,5 bn) – dove saremo secondi solo alla Spagna – meno sugli aeroporti (solo 545 ml) che ci vede, invece, fanalino di coda a livello europeo.





Il futuro del nostro Paese si gioca, dunque, su questi temi e il nostro appello è per uno scatto in avanti, che sia di rabbia o di orgoglio. Ma uno scatto forte, deciso, convinto. Un messaggio, in questo senso, arriva proprio da Genova, dalla Liguria.

Da un lato, infatti, la Corte dei Conti, nell'ultimo suo bollettino sullo stato di attuazione del PNRR, rimarcava ed individuava le ragioni dei molti ritardi:

- nella fase di progettazione e programmazione;
- nella fase attuativa;
- nella inefficienza della capacità di spesa;
- nel mancato rispetto del principio di "riequilibrio territoriale".

È inutile negarlo (ma anche la Corte dei Conti lo evidenzia), molti di questi ritardi sono dovuti ad una Pubblica Amministrazione che, dal 2001 ad oggi, ha perso 140 mila posti di lavoro, dove solo il 5% degli impiegati ha meno di 30 anni e dove oltre il 45% ha più di 50 anni. Ecco perché una riforma della Pubblica Amministrazione è fondamentale: abbiamo bisogno di maggiore flessibilità nelle assunzioni e di programmazione nella definizione delle nuove figure professionali che il mercato richiederà per sostenere la realizzazione del PNRR.

Ma il territorio ligure sta rispondendo in modo ben diverso, grazie anche al grande sostegno politico che il nostro Viceministro Edoardo Rixi sta dando alle progettualità

concrete provenienti dal nostro territorio, che giustamente, può rivendicare la possibilità di incrementare le risorse ad esso destinate se altri non sapranno mettere “a terra” i progetti.

Non vi è dubbio che la scioccante esperienza del crollo di Ponte Morandi abbia, in un certo qual modo, portato la nostra amministrazione ad avere un livello di “capacità gestionale” delle procedure amministrative complesse, certamente unico in Italia e di questo dobbiamo essere fieri. La dimostrazione sta nel fatto che, già nel 2019, venne presentato dal Commissario Bucci, un primo, fondamentale documento: il riferimento è a quello che venne definito “Programma Strategico”, che già in allora conteneva progetti ed opere per oltre 1.061 milioni di euro (tra queste il ribaltamento a mare di Fincantieri, la nuova diga, l’Hennebique, il nuovo varco di Ponente, e molto altro).

Usando, dunque, una terminologia di stampo calcistico, possiamo dire che Genova, ma più in generale la Liguria, hanno completato il riscaldamento e sono già in campo, pronte a raccogliere la sfida del PNRR, con target temporali e finanziari ben precisi.

OPERA	IMPORTO	TEMPO DI REALIZZAZIONE (CONSEGNA PREVISTA)	NOTE
Varco di ponente	€16.866.967,69	settembre 2024	
Torre Piloti	€19.500.000,00	ottobre 2024	
Hennebique	€133.264.841,00	4° trimestre 2024	
- Waterfront di Levante	€370.000.000,00	2024	
Nuovo Piazzale Kennedy	€25.000.000,00	2024	
Parco ferroviario Bettolo-Rugna e molo nuovo	€5.877.854,69	2024	
Nuova sopraelevata portuale	€149.000.000,00	2024	
Nuovo raccordo di San Benigno	€17.800.000,00	2024	
Funicolare Erzelli	€132.000.000,00	maggio 2025	
Nuova diga di Vado (ADSP)	€80.000.000,00	giugno 2025	(prima fase)
- Terzo Valico	€6.476.000.000,00	2025	
- Nuova diga	€1.350.000.000,00	2026	
Nuove stazioni metropolitana	€699.000.000,00	2026	somma dei vari progetti
Quadruplicamento Tortona/Milano (FS)	€600.000.000,00	2026	
Skymetro	€400.000.000,00	2027	
- Gronda	€4.800.000.000,00	2028	
- Tunnel Portuale	€700.000.000,00	2028	
- Funivia Principe/Begato	€40.000.000,00	N/D	
Ponte Parodi	€150.000.000,00	N/D	
Totale	€16.164.309.663,38		

Come si evince dalla tabella sopra riportata, si tratta di un programma ambizioso, ma assolutamente realizzabile, per riportare Genova al suo storico ruolo di faro dell'economia nel Mediterraneo e di player strategico nel panorama europeo. Il business, peraltro, si è ormai allargato e non riguarda solo, ad esempio, la logistica e il turismo. La tecnologia, anche per gli effetti causati dallo sviluppo massivo dell'e-commerce durante la pandemia, ha portato un aumento dei traffici e Genova, dunque, deve essere pronta a sfruttare le occasioni che le si offriranno.

In apertura indicavo, tra i temi centrali di questa nostra Assemblea, anche quello, apparentemente poco direttamente legato agli aspetti economici, del connubio impresa-impegno sociale. Un argomento che, per noi, è già, ma diventerà, sempre più importante. Perché la responsabilità sociale deve essere essenziale collante tra chi opera in ambito imprenditoriale e il territorio: Genova ha visto mutazioni sociali molto evidenti negli ultimi decenni, con un calo demografico che ha portato la popolazione residente a circa 560.000 abitanti e una sempre maggiore incidenza di cittadini provenienti da altri Paesi, europei e non. Il tema dell'inclusione, dell'accesso alla formazione professionale, per tutti, soprattutto per chi è, ancora oggi, ai margini o quasi della società, deve diventare fondamentale.

Ma veniamo alla "visione" che vogliamo dare al nostro lavoro, che è un lavoro mirato, per la città e con la città. La chiamiamo "visione" non per malcelata superiorità, quanto perché è proprio questo l'atteggiamento che, inevitabilmente, oggi bisogna avere per programmare lo sviluppo economico: guardare oltre, sia da un punto di vista geografico che dell'orizzonte temporale.

Nel 2020, in un anno così difficile per tutti, per la prima volta parliamo di Green Logistic Valley: una sintesi, dal nostro punto di vista, pressoché perfetta di alcune linee guida di un progetto che, partendo da un tema essenziale come la sostenibilità ambientale, arriva ad abbracciare anche la logistica, a supporto della manifattura avanzata, la tecnologia, la formazione e, tornando ai temi legati alla responsabilità sociale, inclusione e formazione. Ecco, per noi, questo è un progetto degno del PNRR!

I primi due argomenti, logistica a servizio di una manifattura avanzata (da riportare sul territorio) e tecnologia, sono quelli che ci avevano spinto, da subito, a chiedere la realizzazione in tempi rapidi di una Zona Logistica Semplificata: nonostante l'impegno ed il pressing di Regione Liguria, Comune di Genova, Autorità Portuale e Camera di Commercio, purtroppo, ad oggi e in modo che definirei inspiegabile, il Ministero per

gli Affari Europei e le Politiche di Coesione, pare distratto, come negli anni precedenti, nel procedere alla nomina del Commissario Straordinario della ZLS. Istanza la nostra a cui si sono associati anche altri territori del Nord che hanno prontamente rivendicato, anche per i loro porti, il diritto ad ospitare una ZLS, mentre al Sud la partita si è spostata sulle ZES (Zone Economiche Speciali). Inutile dire, dunque, che l'auspicio è che questa nomina arrivi al più presto, perché non si può più perdere tempo (e noi non ne vogliamo perdere), per consentire a Genova e alla Liguria di approfittare di tutte le occasioni di sviluppo che si vanno proponendo.

La ZLS rappresenta, per Spediporto, un tassello fondamentale per la realizzazione della Green Logistic Valley, sintesi quest'ultima, del lavoro che come categoria intendiamo condurre nel prossimo futuro. Avevamo predetto del grande interesse del nostro settore per le aree di Cornigliano, spazi che incidono su quello che può essere definito il vertice basso della ZLS del Porto e del retroporto di Genova.

Non ci ha dunque sorpreso la significativa manifestazione di interesse che molte aziende, tra cui alcuni nostri importanti soci, hanno avanzato nei confronti della call pubblica del Sindaco Bucci per sostenere, con progetti reali e concreti, il ritorno di queste aree al Porto.

Immaginiamo questo come il primo step di un percorso che deve condurre alla realizzazione di una grande area logistica semplificata, all'interno della quale calare i benefici di una zona doganale interclusa (che qui potrebbe facilmente realizzarsi) collegata, via ferrovia, con i magazzini della valle (dispiegati nell'intera Valpolcevera), ma potenzialmente con qualunque scalo merci, incluso quello aeroportuale, che potrebbe diventare un luogo di pick-up e consolidamento per il trasporto "aviocamionato" diretto nel Nord Ovest del paese e nel centro dell'Europa. Il tutto sotto la direzione di una sola sezione doganale che possa presiedere e controllare i movimenti delle merci attraverso un innovativo sistema di remote control facilitato dalla tecnologia 5G. Ormai, in questo disegno, il perimetro doganale potrebbe essere superato da un perimetro di tracciamento intelligente, legato alla potente rete dati che avrà sede proprio lungo la Valle. Ecco, nella nostra visione pensiamo possa essere questa la sintesi perfetta tra città, porto, aeroporto e retroporto. Qui si gioca il futuro della città, qui si gioca la partita che Spediporto vuole vincere.

La ZLS, con le sue semplificazioni amministrative, saprà valorizzare gli investimenti tecnologici legati alla attivazione del 5G. Immaginiamo infatti cosa possa rappresentare,

per il nostro “sistema”, la sinergia tra questi asset. Grazie alle infinite potenzialità del 5G, il modello portuale potrà sfruttare al meglio le linee dati 2Africa e BluMed. La prima, lunga 37 mila chilometri, frutto di una alleanza tra alcuni big players del web (Facebook, Vodafone, China Mobile ed Orange), sfrutterà l’infrastruttura messa a disposizione dalla americana Equinix e sarà la più grande rete sottomarina del pianeta. La seconda, BluMed, che vede la partecipazione di Telecom Italia e Google, con l’obiettivo di collegare Italia, Francia, Grecia e Israele, con una rete da 25 TeraBit al secondo, sarà la più veloce presente nel Mar Mediterraneo e farà di Genova il primo porto per traffico digitale dei dati, collegando la nostra città ad oltre 3,2 miliardi di persone in tutto il mondo, praticamente metà degli abitanti del pianeta!

Soppiantare Marsiglia, che in questo momento gioca il ruolo di leader in questo campo nel Mediterraneo, sarebbe fondamentale ma altrettanto, se non di più, sarebbe trasformare il capoluogo ligure nel primo Hub portuale mediterraneo, sia per le linee merci che per quelle dati, rendendo con ciò Genova il porto più “connected” del Mediterraneo!

Questo livello di tecnologia può offrire e garantire, per livelli di efficienza e sicurezza, il superamento di concetti fisici, come nel caso delle aree doganali intercluse. Vogliamo rivolgere l’invito al nostro Direttore interregionale delle Dogane perché porti a Roma la proposta di una Agenzia delle Dogane 5G che, attraverso un’infrastruttura di Clouding e Mobile Edge Computing, possa aprirsi a una nuova serie di servizi da remoto, dal controllo dei sigilli a quelli sulla merce, che potrebbero essere assolti da control room, in collegamento con i magazzini della Green Logistic Valley, in cui beni e prodotti potranno arrivare direttamente dalle banchine attraverso un accesso “green”, sfruttando le tracce ferroviarie che già oggi collegano porto e retroporto! Qui le merci potrebbero essere lavorate e importate, via camion o ferrovia sfruttando il Terzo Valico, o riesportate in sospensione di diritti e IVA.

In questa nostra visione ricadono, a pieno titolo, anche le aree ex ILVA di Cornigliano dove, come Spediporto, vogliamo esporre un nostro progetto, che vede già interessate alcune aziende associate, con la volontà di creare un “polo del freddo” e la realizzazione di una serie di attività e servizi a favore della cantieristica e delle crociere.

È ovvio che qui torni essenziale il tema delle infrastrutture, della connessione tra infrastrutture digitali e infrastrutture materiali; quest’ultime potrebbero ben collegare, con le attività già in corso, il Porto – sia di Sampierdarena che di Pra’ – con la rete di magazz-

zini ad alta digitalizzazione che immaginiamo possano trovare ospitalità in Valpolcevera, all'interno del nostro progetto di Green Logistic Valley. Questa zona di Genova, così duramente provata, prima dall'impoverimento progressivo del tessuto produttivo e poi dalle conseguenze economiche e sociali del crollo di Ponte Morandi (ovviamente, citando questo evento, non può mai, da parte nostra, mancare un commosso ricordo alle vittime del crollo), questa zona potrebbe ospitare, in circa 2 milioni di metri quadri disponibili, attività di manifattura e di produzione, sia per quanto riguarda l'import che l'export. Il tutto nell'ottica di un rilancio della zona che riguardi anche gli aspetti sociali di un territorio molto ampio che, lo ricordo, va da Sampierdarena fin verso Rivarolo, Bolzaneto, Pontedecimo. Nella nostra visione c'è anche spazio per l'innovazione in campo green con un progetto che, debitamente sostenuto, riporterà le coltivazioni in serre aeroponiche, con una riduzione del consumo di acqua del 98% e una sostanziale autosufficienza energetica. Potremmo distribuire sul territorio quanto prodotto ed esportare, perché no, anche il nostro basilico nel mondo!

Abbiamo fin qui parlato di alcune "carte" importanti: la ZLS, il 5G. Ma perché ne sottolineiamo in modo così insistente il ruolo? Perché vediamo in Genova il luogo ideale dove sperimentare una rete IoT, dove, attraverso processi di Automation Technology, è possibile ottimizzare i flussi in entrata ed uscita dal porto. Non dimentichiamo poi di avere nel nostro mazzo un asso in più, il nostro sistema telematico (E-Port), il più avanzato d'Italia, la cui gestione deve restare legata ad ADSP ed alle associazioni degli operatori che fino ad oggi si sono impegnate in tal senso con tangibili ed innegabili successi. Con il livello di tecnologia che ospiteremo sarà possibile rilanciare il preclearing delle merci, la Blockchain collegata a tutte le fasi di vendita internazionale di beni (incoterms) e la successiva commercializzazione (ovvero garanzie e pagamenti) di un prodotto, con sistemi di tracing e trucking avanzati, come nel caso della web app Truck It Easy - lanciata da Spediporto - fino alla fase di magazzinaggio dove le merci potranno subire tutte le attività di manipolazione: di unpacking, picking e packing e personalizzazione di un prodotto. Una digitalizzazione sempre più all'avanguardia è in grado di sopperire alle problematiche che si riscontrano in alcune attività, vuoi per carenze strutturali, vuoi per problemi di organico. Ci riferiamo qui ai controlli sulle merci, che potrebbero essere automatizzati, consentendo al personale medico di gestire i controlli più approfonditi, quelli cioè dove è indispensabile mettere in gioco la loro competenza.

La vera ambizione, il vero obiettivo è questo: un Porto che sia il più digitale e connesso d'Italia e che garantisca interoperatività con Aeroporto e Rete Ferroviaria. Utopia? No, ci crediamo e vogliamo portare avanti questo progetto.

Abbiamo detto dell'Aeroporto di Genova che ricopre un ruolo centrale nella visione che abbiamo per il futuro del nostro territorio. Uno scalo che, anch'esso, riceverà fondi per un importante aggiornamento delle proprie infrastrutture, con una migliore connessione alla rete di trasporti cittadina, con la nuova stazione ferroviaria in grado di collegarlo rapidamente al centro città ma anche al Polo tecnologico degli Erzelli.

Del Cristoforo Colombo, e qui ne approfitto anche per salutare gli amici della stampa presenti in sala, si è parlato finora soprattutto sotto il profilo del traffico passeggeri, dei turisti molto spesso portati a Genova dai tour operator delle crociere. I ragionamenti ad oggi fatti riguardavano, dunque, picchi di traffico prevalentemente concentrati durante il periodo estivo, dove si sommano anche i voli per le isole. È indispensabile uscire da questa logica, cambiare il modo di pensare. Perché l'Aeroporto di Genova, con l'aggiornamento funzionale che dovrà essere effettuato, avrà la possibilità di garantire flussi di traffico costanti per tutto l'anno.

Lo sviluppo di una città passa anche, ne siamo convinti, da un aeroporto efficiente e che rappresenti uno degli asset fondamentali per le attività economiche. Peraltro, Genova ha un'enorme fortuna legata alla collocazione geografica dello scalo aeroportuale. Un caso come quello del "Colombo" è davvero raro, visto che, racchiusi in pochi chilometri, si trovano porto commerciale (merci), porto passeggeri, cantieri navali, centri di eccellenza ICT, raccordo autostradale, ferroviario (Terzo Valico), con un bacino d'utenza potenzialmente importante. Ecco, dunque, perché Spediporto e 20 aziende hanno deciso di puntare con forza sul suo rilancio cargo.

Un Aeroporto tecnologicamente avanzato, al pari di Porto e Retroporto, può servirsi della rete 5G, e se collegato da infrastrutture efficienti al Nord Ovest del Paese, non può che aspirare a tentare uno scatto in avanti, reinventando il proprio ruolo e rilanciando le sue potenzialità. Non è, infatti, concepibile che tonnellate di merce gestite da operatori genovesi debbano scalare in aeroporti come Francoforte o Rotterdam o Liegi, prima di arrivare da noi.

Per questo, come Società Consortile GOAS (è il nome che, come raggruppamento di impresa, abbiamo dato al progetto Spediporto), crediamo molto nella progettualità,

nella “visione”, ed abbiamo elaborato un piano industriale che possa, nei prossimi sette anni, rendere nuovamente fortemente “connesso” ai principali scali merci nazionali il nostro aeroporto, in una partnership progettuale che miri a rendere ancora più efficiente l’offerta aeroportuale nel Nord Ovest.

Per ottenere questi risultati sarà importante tornare ad avere un dialogo costruttivo con le principali compagnie di linea, ma sarà essenziale anche collaborare in modo stretto con gli Hub Aeroportuali più prossimi, come Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Nizza. Con Malpensa, grazie ad ALSEA, abbiamo già aperto un tavolo molto significativo, legato al livello di connessione digitale tra la comunità degli operatori genovesi e quelli milanesi. Connessione, digitale, comunità: come vedete alcune delle “parole chiave” della nostra visione per il futuro ritornano spesso.

L’obiettivo primario, dunque, è quello di trasformare Genova in Hub di ausilio e sinergia per gli altri scali del Nord Ovest e di supporto alle attività cantieristiche e marittime del nostro territorio. I risvolti di un’operazione di questo tipo sono diversi: dalle provvigioni di bordo alle componenti per la cantieristica, alle componenti tecnologiche e i circuiti per il settore dell’Information Technology.

Centrale, come detto, è l’integrazione tra il porto e l’Aeroporto. Abbiamo accennato precedentemente alla necessità che Genova riprenda le best experience di scali come Barcellona o Miami: banchine e magazzini aeroportuali pressoché contigui, integrazione operativa, utilizzo del 5G per il primo corridoio logistico controllato. Il tutto al fine di rilanciare, attraverso i voli aviocamionati, le merci sbarcate a Genova.

È essenziale, dunque, una profonda connessione infrastrutturale tra Porto e Aeroporto (il “Colombo”, lo ricordavamo, è praticamente a metà strada tra il Porto di Pra’-Voltri e quello di Sampierdarena) e l’estensione, anche al sedime aeroportuale, delle semplificazioni proprie della ZLS.

Si tratterebbe, per lo scalo del capoluogo, di una novità importante, e pazienza se si arriverà in ritardo rispetto ad altri Hub internazionali come Barcellona e Dubai. In quest’ultimo caso, ad esempio, il seme per il suo forte coinvolgimento nel cargo aereo è avvenuto nel non lontanissimo 2000. Certo, lì realtà “geografica” e panorama economico sono ben diversi ma la “visione”, lo sguardo sul futuro è stato sicuramente lungimirante.

Come vedete, alla fine, molto se non tutto, si riconduce a tre fattori: infrastrutture, tecnologie digitali e cambio di paradigma mentale.

Prima di concludere vorrei dunque, sottolineare nuovamente, l'asset fondamentale della nostra visione (e ci tengo ancora a ribadire questa espressione, visione). La parola chiave è connessione: connessione fisica di tipo infrastrutturale tra collegamenti ferroviari, marittimi, aerei, in grado di portare Genova ad essere davvero un perno essenziale del commercio in Europa; connessione tecnologica grazie al 5G, al Clouding, al Mobile Edge Computing; semplificazioni amministrative legate alla ZSL; green factory ed economia sociale, grazie a un cambio culturale che vogliamo inserire nei nostri progetti a tutela dell'ambiente. Connessione, infine, con il tessuto sociale, grazie a un rinnovato senso di responsabilità che abbraccia sia il mondo del lavoro, anche nelle sue componenti più fragili, che quello della formazione sia professionale che universitaria.

Fondamentale sarà non avere paura, "no fear", delle sfide che ci attendono ma che, in realtà, sono già in atto, come testimonia la vorticoso accelerazione dei processi di digitalizzazione, lo sviluppo di settori commerciali che ormai sono preminenti (vedi l'e-commerce). Genova, in questi anni, non ha avuto paura delle grandi sfide imposte da un destino anche crudele; abbiamo tutti imparato ad alzare la asticella delle nostre ambizioni: istituzioni, imprese, associazioni, lavoratori, cittadini. Quindi, nessuna paura e a testa alta pronti per rendere Genova sempre più competitiva nel Mediterraneo, in Europa e nel Mondo.

Grazie a tutti!