



**Spediporto**

**LUNEDÌ 16 MAGGIO ORE 09.00**

**GENOVA**



**BLUE.**

**GREEN.**

**SMART.**

**ASSEMBLEA PUBBLICA 2022**  
**SALA DELLE GRIDA - PALAZZO DELLA BORSA**



Camera di Commercio  
Genova



*Assemblea dei Soci  
Sessione Pubblica*

***“GENOVA  
BLUE, GREEN, SMART.”***

*16 maggio 2022  
Sala delle Grida  
Palazzo della Borsa*



*Cariche Sociali Triennio 2019-2022*

**PRESIDENZA**

PITTO	Alessandro	<i>Presidente</i>
BAER	Giulio	<i>Vice Presidente</i>
GIACHERO	Andrea	<i>Vice Presidete</i>
MURATORE	Renzo	<i>Vice Presidente</i>

FASCE	Maurizio	<i>Past President</i>
-------	----------	-----------------------

**TESORIERE**

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

**CONSIGLIERI**

ABBATE	Samuele
CABIATI	Davide
CASAREGGIO	Mario
CASU	Alberto
CASAREGGIO	Mario
FALLETTI	Guido
LUALDI	Barbara
ONNIS	Davide
ORSERO	Alessandra
POGGI	Yuri
PORELLO	Adriana
RAIOLA	Giuseppe
REVELLO	Massimiliano
SPALLAROSSA	Luca
VASSALLO	Marco

**REVISORI DEI CONTI**

BENVENUTO Davide  
CAPODANNO Michele  
VALLE Domingo

REVISORE DEI CONTI SUPPLENTE

CALAMARÀ Marcello

\*\*\*\*\*

**DIRETTORE GENERALE:**

BOTTA Giampaolo



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

### **COMMISSIONE DOGANALE**

Manlio Marino

### **COMMISSIONE SANITA' E PRESID**

Giovanni Rossi  
Marco Vassallo

### **COMMISSIONE PORTUALE**

Domingo Valle

### **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 RELAZIONI TERRITORIALI**

Stefano Franciolini

### **COMMISSIONE MARITTIMA**

Davide Benvenuto

### **COMMISSIONE INFORMATICA**

Manlio Marino  
Giovanni Rossi  
Marco Vassallo  
Davide Benvenuto  
Coadiuvata da:  
Giampaolo Botta  
Giorgio Cavo

### **COMMISSIONE FISCALE**

Paolo Massari

### **COMMISSIONE FORMAZIONE**

Adriana Porello

### **SEZIONE CORRIERI**

Adriana Porello

### **COMMISSIONE MARKETING**

Spedigiovani



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

**FEDESPEDI**

<b>-Consiglio Direttivo</b>	PITTO LAGHEZZA ORSERO SPALLAROSSA	Alessandro Alessandro Alessandra Luca	Vice Presidente Consigliere Consigliere Revisore
<b>-Customs Advisory Body</b>	MURATORE	Renzo	Membro
<b>-Legal Advisory Body</b>	BOTTA SCASSO	Giampaolo Azzurra	Invitato Invitato
<b>-Maritime Advisory Body</b>	CAPODANNO BOTTA	Michele Giampaolo	Membro Invitato
<b>-Labour Relations Advisory Body</b>	MURATORE SCASSO	Renzo Azzurra	Membro Invitato
<b>-Road, Rail &amp; Intermodal Advisory Body</b>	CASAREGGIO	Mario	Membro
<b>-Tax Advisory Body</b>	GIACHERO	G. Battista	Membro
<b>-Training &amp; Development Body</b>	SPALLAROSSA ZILIOTTO	Luca Chiara	Membro Invitato
<b>-IT &amp; Digital Innovation Advisory Body</b>	PITTO BOTTA	Alessandro Giampaolo	Presidente Invitato

**AUTORITÀ DI SISTEMA  
PORTUALE DEL MAR LIGURE  
OCCIDENTALE**

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

<b>COMMISSIONE TECNICA PERMANENTE ADSP</b>	BOTTA VALLE	Giampaolo Domingo	Membro Membro
--	----------------	----------------------	------------------

<b>COMMISSIONE CONSULTIVA LOCALE</b>	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 BAER	Davide Giulio	Membro Supplente

**ASCOM**

<b>-Giunta</b>	MURATORE	Renzo	Membro
----------------	----------	-------	--------

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

# GENOVA BLUE GREEN SMART

ASSEMBLEA PUBBLICA SPEDIPORTO

Genova, 16 Maggio 2022

Illustri Ospiti, Autorità e, soprattutto, amici di Genova,

È sempre un grande piacere incontrarvi, tutti, alla nostra Assemblea, ma quest'anno l'occasione è per noi veramente speciale e sentita perché finalmente possiamo vederci di persona, e siamo particolarmente grati per la presenza di tanti rappresentanti e protagonisti del nostro territorio: il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di Genova Marco Bucci, Il Presidente della Camera di Commercio di Genova Luigi Attanasio, il Segretario Generale della ADSP MLO Paolo Piacenza, i rappresentanti di tutte le categorie ed i nostri rappresentanti parlamentari.

È un'occasione speciale, infine, se mi è consentita una nota personale, perché quest'Assemblea rappresenta per me la conclusione di sei anni di mandato come Presidente di Spediporto; desidero approfittare di quest'occasione per ringraziare tutti coloro con cui ho avuto l'onore e il piacere di lavorare; non senza emozione, nella mia relazione proverò a tracciare un bilancio del lavoro svolto fino ad oggi e delineare gli obiettivi che ci aspettano negli anni a venire.

La nostra ultima assemblea pubblica, svolta in questa sala che in ogni suo dettaglio architettonico ci ricorda la storia e la vocazione commerciale della nostra città, portava il titolo **"We Bridge Worlds"**, titolo che affrontava il tema della ricostruzione del Ponte Morandi, trattato con grande rispetto, in chiave pragmatica e propositiva, intrecciandolo idealmente con la capacità insita nella professione degli spedizionieri di costruire ponti fra mondi diversi, fra l'est e l'ovest, fra la terra ed il mare, fra l'hardware ed il software, fra l'industria e la logistica.

Oggi ci ritroviamo qui riuniti ad analizzare lo stato di salute della nostra economia e della nostra industria, dopo una terribile pandemia durata oltre due anni, di cui solo ora intravediamo la fine, e mentre in Europa si sta svolgendo un sanguinoso conflitto, dalle conseguenze imprevedibili.

Nonostante tutto, ancora una volta, con pragmatismo, ottimismo e spirito costruttivo, Genova non avrà paura di programmare il proprio futuro ed affrontare le sfide che le si parano davanti.

Diamo quindi uno sguardo alle prospettive di crescita del commercio internazionale: all'inizio del 2022 l'attività economica globale si è mostrata solida e resiliente, con un limitato impatto della variante Omicron del virus Covid-19 sulle economie più avanzate.

Tuttavia i recenti eventi legati alla guerra in Ucraina e ad alcune, localizzate, recrudescenze pandemiche, rendono il quadro estremamente instabile ed incerto, costringendo gli analisti a rivedere al ribasso le proprie previsioni per il 2022.

Ad oggi BCE ha rivisto le previsioni di crescita del PIL dell'area euro intorno al 3,7%.

Il Documento di Economia e Finanza del Governo Italiano attesta la stima di crescita del PIL al 3% per il 2022.

Un dato certo è rappresentato dall'aumento dei prezzi al consumo, che ha avuto una crescita costante nel 2021 e si è impennato nel primo trimestre del 2022.

Per quanto riguarda il commercio estero italiano, il 2021 è stato l'anno della ripresa, dopo la flessione del 2020 dovuta alla pandemia.

Sono tornati a crescere sia l'export (+21,0%), sia l'import (+30,2%); l'Italia si colloca così all'8° posto nel ranking mondiale come Paese esportatore e all'11° come importatore.

In linea con i dati macroeconomici, il traffico containers nel 2021 è stimato in 179,1 milioni di TEUs, con una crescita del 6,6% rispetto al 2020, risultato che segna un'inversione di tendenza rispetto alla flessione dell'1% registrata dal dato 2020 su 2019.

Tale risultato è l'effetto combinato di una crescita del 6,7% sulle rotte intercontinentali e di un aumento sulle rotte intraregionali del 6,3%.

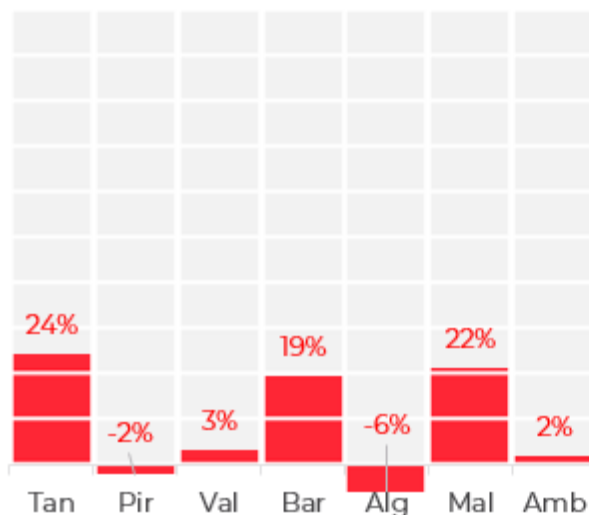
Le dinamiche di crescita più marcate sono state registrate dai traffici in import verso il Nord America (+16,9%) e il Sud America (+18,4%) e in export dai Paesi del Far East (+11,4%).

Di converso, particolarmente penalizzati sono stati i traffici regionali interni al Medio Oriente (-10,8%) e Intra-Oceania (-11,9%).

Nel corso del 2021 i dati relativi al continente europeo hanno fatto segnare 22,15 milioni di TEUs in export (+2,7%), 26,28 milioni di TEUs in import (+8,2%), cui si somma un traffico di circa 8,54 milioni di TEUs di traffico intraeuropeo (+4,1%), per un totale di 56,97 milioni di TEUs.

Considerata la assoluta particolarità del 2020, è interessante effettuare un confronto dei dati 2021 anche sul 2019: questo confronto evidenzia come su diverse trade lanes la ripresa del 2021, seppur marcata, non sia comunque stata tale da recuperare i livelli pre-pandemia.

I porti del Mediterraneo hanno movimentato, complessivamente nel corso del 2021, 45,9 milioni di TEUs con un aumento dell'4,8% rispetto al 2020; tra i porti in maggiore crescita troviamo Tanger Med (+24,3%), Malta (+21,5%), Barcellona (+19,4%), mentre si rileva il calo di Algeiras (-6,1%), che sconta la concorrenza di Valencia e, appunto, Tanger Med.

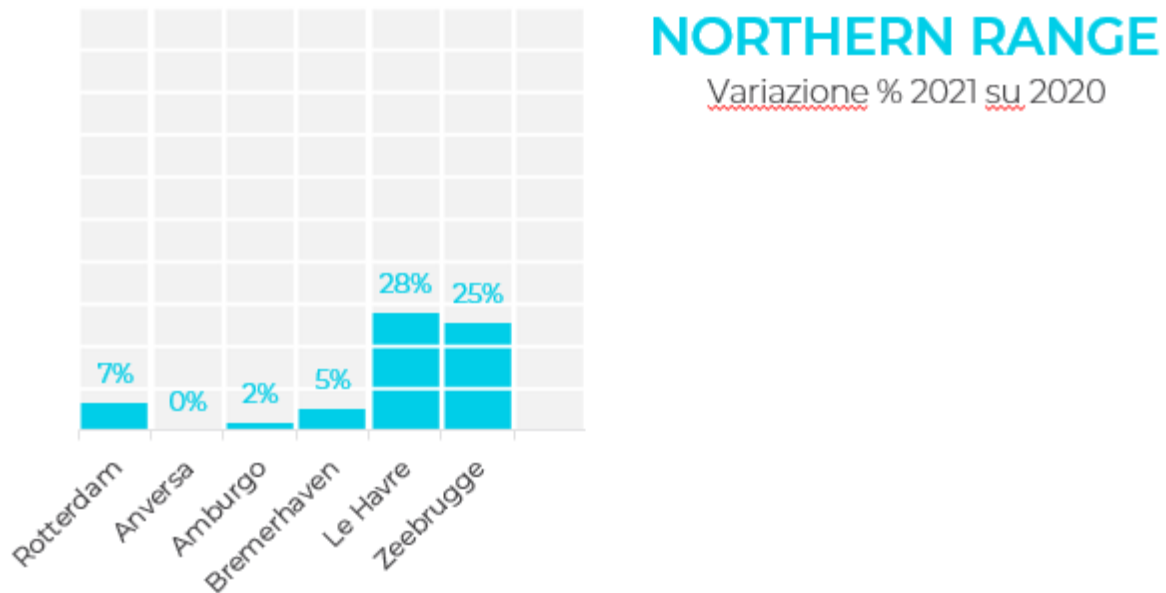


**MED PORTS**  
Variazione % 2021 su 2020



Nello stesso periodo, i porti del Northern Range europeo hanno evidenziato una crescita del 5,6% con 46,3 milioni di TEUs movimentati.

La crescita di traffico, che ha interessato tutti i porti, è stata particolarmente sostenuta in quelli di Le Havre (+27,8%) e Zeebrugge (+27,8%)<sup>1</sup>.



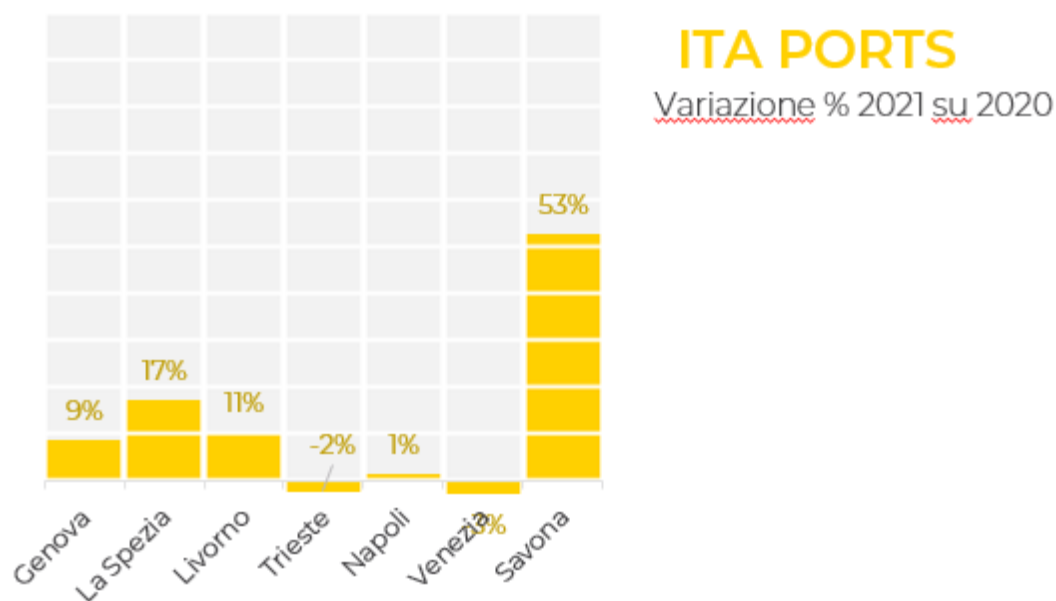
Veniamo ora al dato relativo alla portualità italiana: dopo la flessione del 2020, i porti nazionali sono tornati a crescere, superando per la prima volta la soglia degli 11 milioni di TEUs movimentati.

L'incremento ha riguardato tutti i porti con le eccezioni di Civitavecchia (-6,0%), Venezia (-2,9%), Trieste (-2,4%), Bari (-1,4%) e Gioia Tauro (-1,5%).

Sul podio troviamo invece i porti liguri di La Spezia (+17,2%), Genova (+8,7%) e Savona che segna un +52,8% grazie all'avvio della piattaforma di Vado Ligure.

In particolare, salutiamo con gioia il risultato di Genova che con 2.781.112 TEUs raggiunge il miglior risultato di sempre in netta crescita rispetto sia al 2020 sia al 2019.

<sup>1</sup> Fedespedi, "Fedespedi Economic Outlook. 19", Aprile 2022.



Una corretta analisi economica di contesto dei Ports of Genoa non può tuttavia limitarsi al solo dato dei traffici marittimi, ma deve essere estesa al ben più ampio settore dei trasporti e della logistica, settore in cui il nostro porto deve ambire a ritagliarsi un ruolo di primo piano, offrendo un portafoglio di servizi ampio e diversificato, tanto lato mare quanto lato terra.

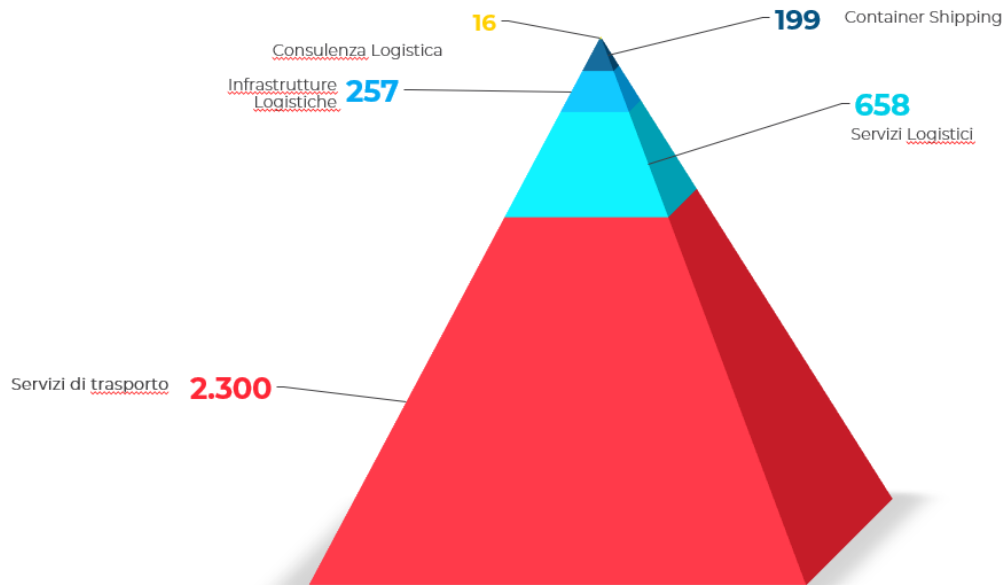
I numeri stimati dal Boston Consulting Group sono impressionanti: mentre il segmento dello shipping cuba circa 312 miliardi di dollari di fatturato annuo (di cui 199 relativi al trasporto container), il segmento dei servizi logistici ha una dimensione più che doppia (658 miliardi di dollari), mentre il complessivo settore T&L raggiunge agevolmente la dimensione di 2,677 miliardi di dollari<sup>2</sup>.

Nella sola Italia, il mercato dei servizi logistici ha raggiunto la ragguardevole dimensione di 84,8 miliardi di euro, cui aggiungere i 49,3 miliardi di euro del segmento della Contract Logistics<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Boston Consulting Group, "Transportation and Logistics in a Changing World", Ottobre 2016

<sup>3</sup> Osservatorio Contract Logistic "Gino Marchet", "Sostenibilità e digitalizzazione: il binomio vincente per la transizione della Logistica", Novembre 2021.

## IL SETTORE DELLA LOGISTICA DATI IN MILIARDI DI USD



Limitare la nostra analisi ad un mero dato quantitativo sarebbe certamente un errore, tanto più grave quanto ampie e penetranti sono state le trasformazioni qualitative che a partire dall'ultimo biennio stanno letteralmente cambiando il volto al settore dello shipping e della logistica.

Non vi è dubbio che logistica e trasporti, dopo anni trascorsi nel sostanziale oblio da parte di istituzioni ed opinione pubblica godano oggi di una ben diversa e maggiore considerazione.

Durante il lockdown causato dalla pandemia, è stato il mondo della logistica, inteso in senso più ampio, a fare sì che merci, prodotti di prima necessità, alimentari, medicinali e dispositivi di protezione fossero sempre disponibili nel supermercato sotto casa, grazie al lavoro instancabile e professionale di migliaia di donne e uomini.

Ogni singolo cittadino si è reso conto che la logistica riveste un ruolo fondamentale e non scontato nell'assicurare approvvigionamenti a negozi e centri commerciali, oltre che a industrie e siti produttivi.

Si è finalmente fatta strada la consapevolezza della cruciale importanza di poter contare su di un sistema logistico efficiente e silenzioso, paragonabile ad una rete idrica che porta l'acqua nelle

nostre case e del quale molti, non solo consumatori privati, ma anche utilizzatori professionali, fino a ieri, ignoravano le logiche che ne sottendono il funzionamento.

Nel post lockdown, il mondo della logistica è tornato a riempire i titoli della stampa, non necessariamente specializzata, a motivo di una serie di criticità che, con progressione geometrica, hanno fatto letteralmente esplodere le fragilità e le contraddizioni insite in questa industria.

Nel volgere di pochi mesi il trasporto marittimo, vera e propria spina dorsale del commercio internazionale, da economico ed affidabile è diventato estremamente costoso e inaffidabile.

Livelli dei noli quadruplicati, carenza di spazi nave, irreperibilità dell'*equipment*, terminal portuali congestionati, viaggi cancellati e affidabilità delle schedule ai minimi termini.

Un mondo rovesciato con il quale tutti gli *stakeholders* dell'industria si sono trovati e si trovano tuttora a fare i conti, spesso senza essere adeguatamente preparati ad una contingenza imprevista ed imprevedibile.

Anche il settore del trasporto camionistico, per anni considerato l'anello debole della catena logistica, da sempre sofferente per endemici problemi di sovracapacità e debolezza contrattuale, ha improvvisamente riscontrato una carenza di autisti che hanno fatto diventare merce preziosa la capacità di trasporto su gomma, con tutto ciò che ne consegue in termini di aumento dei prezzi e difficoltà di rispettare gli usuali livelli di servizio.

A fronte di tutto ciò non si può non prevedere che emergeranno nuovi paradigmi produttivi ed organizzativi: laddove in passato l'accento era posto in maniera quasi estenuante sul contenimento dei costi, ora l'attenzione dei caricatori si è spostata sulla disponibilità di supply chains affidabili e resilienti, seppure inevitabilmente più costose.

Non è detto che tutto ciò sia necessariamente un male: troppo a lungo la logistica è stata vista come un mero centro di costo, da contenere e ridurre; certo è che il protrarsi di una situazione di inaffidabilità e onerosità oltre ogni ragionevolezza potrebbe condurre anche al ridisegno delle attuali supply chains in un'ottica di *re-shoring* o *near-shoring*, invertendo il senso quasi unidirezionale della globalizzazione come l'abbiamo conosciuta sino ad oggi.

Sono rapidamente cambiate anche le condizioni geopolitiche in cui si muovono stati e governi: alla luce di quanto sta accadendo in Europa, è lecito pensare che anche la partecipazione dei Paesi

occidentali alla *Belt and Road Initiative* sarà probabilmente oggetto di revisione, privilegiando nuovamente considerazioni strategico-politiche rispetto a quelle di mero business.

In questo contesto assai dinamico ed imprevedibile, gli sforzi e le battaglie condotte unitariamente da categorie produttive, amministratori e cittadini dopo il crollo del Morandi, devono fare scuola. Il modello Genova è anche questo: cooperazione e condivisione. Davanti ad una prova durissima di resilienza, l'unione di intenti ha dimostrato che collaborare si può, soprattutto nel momento in cui si avverte l'incombere di una minaccia comune.

Oggi il rischio che più incombe su di noi è di non saper trasformare in opportunità le tante possibilità messe a disposizione, per esempio, dal PNRR.

Bisogna saper giungere ad una sintesi delle priorità, bisogna saper condividere obiettivi e metodo per realizzare un progetto di trasformazione del territorio che traguardi al futuro.

Noi siamo convinti che la Liguria, vera capitale italiana dello Shipping, abbia nei porti di Genova, Savona e Spezia tre asset fondamentali per il suo sviluppo a cui si associano altri asset altrettanto fondamentali dalla cantieristica all'IT, dal turismo al florovivaismo; è ora giunto però il momento di mettere a fattore comune progetti ed iniziative. Questa è la sfida che spetta a noi contribuire a vincere.

La politica e le Istituzioni avranno certamente un ruolo importante ma è dai settori produttivi che deve giungere un forte sostegno ai progetti. Troppo facile puntare il dito solo sulla burocrazia quando le cose non riescono, ma noi vogliamo realmente svoltare? Ma noi imprenditori facciamo la nostra parte fino in fondo?

Ecco perché l'Assemblea di quest'anno vuole intitolarsi "Genova Blue, Green e Smart".

# GENOVA BLUE

“In any given moment we have two options: to step forward into **growth** or step back into **safety.**”

ABRAHAM MASLOW

Tutti Voi gentili Ospiti e Amici, conoscete a memoria ormai l'elenco delle grandi opere che stanno interessando la nostra città e la nostra regione.

Una delle stime più accreditate compiute da Studio Ambrosetti valuta in circa 16 miliardi di euro l'ammontare dei fondi stanziati ed impiegati per la realizzazione di un aggiornamento infrastrutturale di cui il nostro territorio aveva da lungo bisogno.

Solo per citare i principali interventi messi in pista, al compimento di questa vasta progettazione e cantierizzazione, in un futuro che auspichiamo prossimo, Genova potrà contare:

- Sul Terzo Valico dei Giovi
- Sul nuovo nodo ferroviario
- Sulla nuova diga foranea
- Sulla riorganizzazione dello snodo di San Benigno e sulla nuova viabilità portuale, compresa l'apertura del Varco di Ponente
- Sul miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al bacino di Genova Pra'

Un programma complessivo di 27 interventi per un controvalore di circa 2 miliardi di euro che si stima genereranno una occupazione diretta di 22.500 unità nei prossimi quattro anni.

Tutto questo senza citare gli interventi di riqualificazione come quelli che stanno interessando il *waterfront* di levante.

A fronte di tutto ciò restano certamente aperte diverse questioni rispetto alle quali occorre che ci interroghiamo e, nello spirito di collaborazione e di comunità cittadina e portuale che abbiamo richiamato poco prima, contribuiamo finalmente a indirizzare e risolvere.

Dall'elenco sopra citato manca una delle opere che riteniamo invece più urgenti e necessarie per la nostra città, la cui utilità è banalmente avvertita da ciascuno di noi ogni volta che ci mettiamo al volante, senza bisogno di commissionare nuovi studi o analisi: stiamo parlando della Gronda di Genova.

Su questo tema, salutiamo con favore la recente dichiarazione del Ministro Giovannini durante il *Question Time* alla Camera dei Deputati dello scorso 5 maggio, secondo cui, all'esito dell'ultima verifica di conformità della progettazione esecutiva, attesa entro luglio di quest'anno, si potrà passare all'approvazione del progetto esecutivo.

Ma allo stesso tempo non possiamo non ricordare come i primi studi di fattibilità relativi a quest'opera risalgano al 2002 ed il dibattito pubblico si sia concluso nel 2009.

Riteniamo sia finalmente giunto il momento di procedere senza ulteriori esitazioni alla realizzazione di quest'opera che rappresenta un pezzo indispensabile per completare il quadro degli interventi in corso di realizzazione.

Molto si parla di resilienza delle infrastrutture di trasporto: noi riteniamo che non vi sia resilienza senza soluzioni alternative e oggi, praticamente ogni spostamento di persone o merci che attraversi Genova ha di fronte a sé una sola opzione: basta un minimo inconveniente su una direttrice di traffico per mettere in crisi l'intera città o buona parte della regione.

Ecco che la Gronda diventa non solo una nuova via di comunicazione, ma un pilastro su cui costruire una rete di trasporti liguri più robusta e, appunto, resiliente.

Ma non è questo l'unico tema su cui da tempo si sviluppa un dibattito che ad oggi non ha maturato i risultati attesi.

La dinamicità con cui si muove il mondo intorno a noi, abbiamo detto, impone il continuo ripensamento di schemi e modelli organizzativi consolidati che rischiano di diventare rapidamente obsoleti.

Mi riferisco ad esempio al tema, ormai annoso, della organizzazione e della natura delle nostre Autorità di Sistema Portuale, già Autorità Portuali, reso ora più stringente dalla posizione adottata dall'Unione Europea in merito alla tassazione dei proventi delle stesse, ma non solo: è di pochi giorni fa la notizia della fusione dei porti di Anversa e Zeebrugge, che darà vita al primo porto europeo per traffici movimentati, operazione che denota un dinamismo che, dobbiamo chiederci, forse le nostre AdSP non riescono a mettere in campo non per mancanza di volontà, ma per un inquadramento giuridico che preclude certe azioni.

Abbiamo studiato per diversi anni il cosiddetto modello anseatico decentralizzato contrapposto al modello centralizzato spagnolo dei Puertos del Estado.

Forse sarebbe giunto veramente il momento di concludere il dibattito e valutare se l'attuale inquadramento giuridico delle nostre AdSP sia effettivamente il più appropriato o meno; non vorremmo proprio correre il rischio di avere il peggio dei due mondi: autorità tassate come se fossero imprese private, ma costrette a muoversi con i vincoli ed il carico amministrativo degli enti pubblici.

## GENOVA GREEN

“The best way to **predict** the future is to create it.”

ALAN KAY, COMPUTER SCIENTIST

Tutto quanto sopra deve essere condotto in un'ottica di sostenibilità ambientale, vera, concreta: non possiamo limitarci ad una mera operazione di green wishing, ma, nuovamente, dobbiamo ripensare daccapo modelli organizzativi e modalità produttive.



Fra le molteplici iniziative che possono condurre il nostro porto e la nostra città a meritarsi a pieno titolo la qualifica di GREEN, consentiteci di focalizzarci su una in particolare, su cui la nostra Associazione ha profuso tempo ed energie.

Mi riferisco al noto progetto da noi battezzato Green Logistic Valley su cui vorrei approfittare di quest'occasione per svolgere ancora due considerazioni.

**Il Progetto denominato "Green Logistic Valley"** può considerarsi, a pieno titolo, espressione compiuta di quella che dovrà essere la **Zona Logistica Semplificata** del porto e retroporto di Genova. Le più recenti tendenze a livello internazionale, tra cui la Cina con una esperienza pluri-quarantennale ma anche, più vicine a noi, la 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 sì all'ecosostenibilità ma soprattutto al potenziamento della capacità logistica e tecnologica dei loro territori.

Nel caso, per esempio, della ZAL di Barcellona (l'equivalente di quello che potrebbe essere la ZLS del Porto Retroporto di Genova), creata da oltre 10 anni, questa è diventata ai giorni nostri uno straordinario strumento di sviluppo del territorio (città e porto) ed ha contribuito a rendere Barcellona primo esempio nel Mediterraneo di Smart Port City. Partita come un incubatore di nuove forme di imprenditorialità ed innovazione, con una società mista a capitale pubblico e privato, oggi riunisce, in oltre 900 mila metri quadrati (il progetto originariamente ne prevedeva solo centomila!), i più importanti marchi dell'automotive (Honda, Mazda, Seat, Nissan), della distribuzione alimentare (Carrefour e Lidl), dell'E-commerce (Amazon), dei beni di consumo (Decathlon ed Ikea), della componentistica (Schneider Electric, Inditex) a cui si aggiungono i più importanti providers della logistica (DHL, Kuehne & Nagel, Agility, a.hartrodt, Maersk e molti altri).

Laboratori avanzati, centri di analisi automatizzati, sperimentazione del 5G hanno consentito al porto spagnolo di diventare leader nel Mediterraneo e centro di investimenti internazionali. Ricordiamo il + 31% dei traffici nel 2021 rispetto al 2020, ed il + 15% del 2020 sul 2019. Con una occupazione diretta di oltre 6.000 dipendenti, 35% di lavoro femminile, proveniente da 130 paesi diversi!

Questa stessa opportunità si offre oggi al porto di Genova, attraverso la creazione di una ZLS così come prevista e disciplinata dall'art. 7 del c.d. Decreto Genova. Ecco perché è diventato urgentissimo giungere alla nomina del Commissario Straordinario della ZLS (la nomina è

governativa) per dare il “la” al progetto ed alla sua realizzazione. Un imponente lavoro progettuale è stato condotto dalle Pubbliche amministrazioni e da tutti gli stakeholders della Blue Economy, manca la nomina di chi dovrà prendere per mano un progetto che così come ha cambiato il ruolo della Spagna a livello portuale nel Mediterraneo, potrà cambiare il ruolo della Liguria e del Nord Ovest rispetto ai mercati centro Europei.

Sono attualmente allo studio ipotesi di reperimento e utilizzo di aree retroportuali in zone che potrebbero non essere del tutto adatte allo scopo, in quanto si trovano a metà strada fra il porto ed i mercati di destinazione, quindi in posizioni che rischiano di creare un incremento nei costi di trasporto ed uno scarso miglioramento della sostenibilità ambientale.

La vicinanza della ZLS al porto potrebbe ad esempio consentire forme di sperimentazione di navettamento mediante l’impiego di mezzi elettrici pesanti, ormai in fase di commercializzazione da parte dei principali player del mercato.

Questo è il momento di rilanciare una visione aggiornata della nostra capacità come Paese di fare mercato, attraverso una progettualità legata al Porto e Retroporto di Genova. L’internazionalizzazione di molteplici aziende italiane ha dimostrato inequivocabilmente 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 ed infrastrutturali connessi ad una zona franca, ha anche consentito loro di sviluppare centri di ricerca e di innovazione, poli di sperimentazione e laboratori di ecosostenibilità, con importanti ricadute sul settore occupazionale di tipo quantitativo e qualitativo. Queste best practices devono poter essere replicabili anche in Italia. Commette un enorme errore chi sottovaluta la portata di questi strumenti, relegando il Nord Ovest a mera comparsa commerciale sul resto del mondo.

La Zona Logistica Semplificata “rafforzata” del porto di Genova, proprio nell’ambito dell’innovativo progetto di sviluppo della Valpolcevera, può innescare non solo un progressivo incremento dell’offerta innovativa ma anche un effetto *reshoring*, derivante dagli effetti negativi prodotti dall’emergenza sanitaria, ed oggi anche da quella bellica, sulle *Global Value Chains*, che impongono una loro sapiente diversificazione.

Ultimo, ma non ultimo, lo sviluppo di attività logistiche avanzate rafforzerebbe il posizionamento competitivo del Porto di Genova: occorre non cadere nell’errore di pensare ad un porto sviluppato solo al servizio delle navi, occorre ragionare su un **porto di servizio alle merci**.

Occorre ricordare che, in ultima analisi, è la merce il cliente finale di un porto. Rafforzare l'offerta commerciale alla merce consente di riequilibrare il posizionamento di un porto anche nei confronti della nave, ambito che sappiamo essere sempre più concentrato in mano a pochi grandi operatori.

Noi vogliamo aprirci a quel mercato molto più vasto e meno concentrato che è rappresentato dai servizi logistici a valore aggiunto, per tutelare in primo luogo gli investimenti effettuati proprio sulle banchine.

## GENOVA SMART

“Technology is best when it  
brings people together”

MATT MULLENWEG, SOCIAL MEDIA ENTREPRENEUR

Consentitemi di spendere ancora due parole sull'ultimo tema evocato dal titolo della nostra Assemblea: Genova Smart.

Il tema delle Smart Cities è veramente vasto e la letteratura immensa, sarebbe pretenzioso affrontarlo qui in questa sede, tali e tante sono le sfaccettature e le declinazioni di questo concetto.

Un interessante studio pubblicato da UBS<sup>4</sup> ritiene che una smart city poggi su sei blocchi principali:

- Smart Connectivity
- Smart Governance
- Smart Services
- Smart Automation

---

<sup>4</sup> UBS, “Smart Cities, Shifting Asia”, Marzo 2019.

- Smart Health
- Smart Mobility.

È immediato comprendere come alcuni, se non tutti, questi punti ben si applicano alle esigenze ed alle potenzialità di una città come Genova.

Smart connectivity: connettività smart, diffusa, pervasiva e di supporto alle persone ed alle imprese.

Il campo di applicazione della connettività al mondo della logistica è pressoché infinito e le possibilità offerte dal fatto che Genova ospiterà la landing station del BlueMed Cable e del 2Africa Cable ad opera di Equinix e Vodafone non devono cadere nel vuoto.

Su questo tema però occorre pensare ed agire in grande: occorre mettere a fattor comune le potenzialità e le competenze del comparto tecnologico di Genova con quelle del settore portuale e logistico per creare innovazione digitale, innovazione concreta, in un'ottica *business-oriented*.

Da tempo proponiamo la creazione di un incubatore di startups innovative operanti nell'ambito della blue economy: oggi ritorniamo a proporlo con grande convinzione.

Il settore della logistica oggi si pone all'avanguardia della digitalizzazione: è diventato una sorta di enorme laboratorio di sperimentazione delle più svariate tecnologie: dall'intelligenza artificiale, alla realtà aumentata, dalla guida autonoma, spinta anche alle navi, ai digital twins, dall'automazione alla blockchain.

Radicare a Genova un centro di competenze digitali fortemente specializzate nell'ambito dello shipping e della logistica rappresenterebbe uno straordinario strumento per aumentare la competitività del porto e l'attrattività della città per molti giovani.

Il porto di Genova a buon diritto vanta un primato nazionale nell'ambito dei Port Community Systems; primato che però non ci consente di dormire sugli allori, ma che ci deve spingere e stimolare a proseguire nel suo sviluppo e nella sua ulteriore evoluzione e trasformazione.

Le applicazioni del PCS di Genova consentono e governano da tempo un ampio range di operazioni quotidiane: la trasmissione dei documenti doganali, dei manifesti nave, lo svincolo delle merci, l'ingresso dei mezzi ai varchi portuali.

Riteniamo però che sia giunto il momento di elevare il funzionamento del PCS ad un livello superiore, a nostro avviso non può più limitarsi a digitalizzare processi prima basati sulla carta e

sull'interazione umana, ma deve ambire ad una completa digitalizzazione del ciclo portuale, ovvero ridisegnare i processi sulla base delle possibilità oggi offerte dalla tecnologia disponibile.

Dobbiamo ambire a costruire un vero e proprio SMART PORT, governato da un sistema che sia in grado di elaborare e capitalizzare l'enorme mole di dati che ogni giorno viene prodotta per governare i processi e non solo per supportarli.

Siamo seduti su un enorme giacimento di *big data* che aspettano solo di essere sfruttati non tanto e non solo dal punto di vista commerciale, quanto per infondere una vera intelligenza nei processi portuali.

Per questo rinnoviamo l'invito a tutti gli stakeholders portuali, pubblici e privati, ad aprire un ragionamento sul futuro del PCS del Porto di Genova, finalizzato a ritornarne proprietari e deciderne insieme il futuro sviluppo.

Non è pensabile che la governance di uno dei principali assets del Porto non sia saldamente in mano alla nostra comunità portuale; sia ben chiaro, non per tutelare interessi privati di una categoria o di un'altra, ma perché nessuno come la comunità locale conosce il funzionamento del porto ed è in grado di guidarne la digitalizzazione.

Sarebbe questa una sfida straordinaria che ci impegnerebbe tutti insieme e che aiuterebbe a preservare il concetto di *Port Community*, valore in cui Spediporto fermamente crede e che si impegnerà sempre a difendere.

Abbiamo bisogno di un Progetto Corporate per Genova! Porto e città devono programmare insieme un futuro che, sostenuto da un adeguato assetto infrastrutturale (ferroviarie, stradali e portuali) metta in connessione i suoi asset economici (blu, green e smart) con i mercati internazionali.

Permettetemi, da ultimo, di salutare voi tutti con una frase che penso possa ben completare il pensiero comune di tutti coloro che amando Genova si impegneranno per il suo futuro, la frase di J.F. Kennedy recita:

*"Change is the law of life and those who look only to the past or present are certain to miss the future".*

Ecco noi non vogliamo perdere "il futuro" pensando solo a quello che siamo stati nel passato o perdendoci nelle sterili polemiche del presente, puntiamo al futuro con decisione.

Buon prosieguo di lavoro a tutti ed ancora grazie!