

FOCUS AZIENDE
DOSSIER
AREE ADRIATICO
TURISMO
FINANZIAMENTI E BANDI
RUBRICHE

[Home](#) [Aree Adriatico](#) [Infrastrutture](#) [Decolla da Genova la ripianificazione del sistema logistico del Nord Ovest](#)

- [Aree Adriatico](#)
- [Infrastrutture](#)

Decolla da Genova la ripianificazione del sistema logistico del Nord Ovest

19 Gennaio 2026

135



Anche un solo incremento dell'attuale traffico container che gravita sui porti liguri, in primis su Genova e Savona, potrebbe provocare il collasso dell'intero sistema logistico e produttivo del Nord Ovest che oggi rappresenta il 40% del PIL italiano è che è la chiave di lettura per un rilancio del ruolo del Paese a livello europeo, mediterraneo e globale.



Questa l'indicazione choc sulla base della quale Connect, società nata come una costola di Uirnet e quindi come derivazione del progetto di piattaforma logistica italiana, ha lanciato oggi a Genova qualcosa di più che un guanto di sfida: senza un approccio globale che coinvolga anche le regioni, i territori e le comunità vicine, quello che già oggi è un congestionamento cronico della rete autostradale e di conseguenza anche di quella ferroviaria che connettono i centri manifatturieri con i porti liguri, l'intero sistema economico non potrà svilupparsi e sarà condannato a una recessione. Solo interventi organizzativi dal contenuto fortemente innovativo potranno, specie in presenza della nuova diga di Genova, che consentirà al porto di accogliere le navi da oltre 20.000 container di portata, evitare sia di vanificare gli investimenti che lo Stato sta effettuando, sia di costruire uno schema di fluidificazione del traffico specie camionistico funzionale allo sviluppo.

Alla base della formula lanciata questa mattina in Regione Liguria, dal CEO di Connect, Rodolfo De Dominicis, sono i "buffer", veri e propri check point operativi che dovranno essere collocati nelle aree naturalmente retroportuali (Basso Piemonte e Bassa Lombardia) e funzionare come collettori delle merci in container, accogliendole dalle fabbriche e smistandole anche di notte, h24, verso i terminal portuali secondo una logica di utilizzo della rete nelle ore di minor traffico e di maggiore efficienza.

Per anni questa idea è stata osteggiata ritenendola portatrice di maggiori costi derivanti da quella che in logistica viene definita "una rottura di carico". Ma numeri alla mano proprio la formula dei buffer è oggi in grado di contenere i costi di trasporto e logistica

rispetto a quello che è ormai un congestionamento cronico della rete autostradale, messa alla frusta anche da cantieri per la manutenzione che resteranno aperti per anni.

I grandi spazi disponibili nelle aree retroportuali (e ciò vale anche per La Spezia) dovrebbero consentire di razionalizzare il traffico con effetti evidenti sull'efficienza dei porti, sui costi per le industrie, ma anche sull'inquinamento, e sulla sicurezza stradale.

Sposata dalla Regione Liguria, per voce del Presidente Marco Bucci che ha voluto ospitare “in sede” la presentazione del progetto Connect e sostenuta coralmente dalle altre Regioni del Nord Ovest, la proposta dei “buffer” che potrebbero anche rientrare in uno schema di finanziamento analogo a quello che ha determinato negli anni uno spostamento del traffico dalle autostrade “di terra” alle autostrade del mare (i traghetti) sull'asse Nord Sud, dovrebbe mollare gli ormeggi attraverso un intervento decisivo del governo. “Assume particolare rilevanza una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante – ha comunicato il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi – anche attraverso strumenti innovativi che consentano di separare, razionalizzare e distribuire i volumi lungo la catena logistica”.

Il primo step dovrebbe concretizzarsi con la sperimentazione di un prototipo di buffer nell'area del basso Piemonte, per poi procedere alla progettazione e realizzazione dell'ecosistema logistico del Nord Ovest, eventualmente tramite un partenariato pubblico-privato in project financing, un “osservatorio tecnico-scientifico” e progettare poi una forma di sostegno ai buffer simile ai Ferrobonus e Marebonus.

“Il sistema buffer – ha sottolineato il Presidente della Regione Liguria – deve essere il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo”.

“I buffer – ha affermato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli – non dovrebbero esistere, ma oggi sono indispensabili con un'attenzione rivolta all'autotrasporto”.

E un parere nettamente positivo rispetto alle aree buffer è stato espresso anche dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano che li ha definiti “elemento determinante per l'efficienza del porto”.

Emblematico l'intervento di Fabrizio Palenzona, Presidente Onorario di Fondazione Slala, che ha definito "il sistema integrato Genova, aree retroportuali, la vera strategia per il futuro. Noi abbiamo bisogno di tempi certi per il trasporto, avendo contezza che il sistema Italia dipende dall'autotrasporto".

Autotrasporto presente in forze al dibattito organizzato da Connect con Paolo Uggè, leader storico di FAI e con Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportunito.

Forte interesse e coinvolgimento immediato è stato espresso dai rappresentanti delle Regioni Piemonte e Lombardia.