



•	
•	Mobilità
•	Industria
•	
•	
•	
•	
•	
•	

•	Home
•	Mobilità
•	Infrastrutture
•	Altolà all'incubo congestione, ora la Liguria vuole puntare sui "buffer"

Tempo per la lettura: 5 minuti

CONVEGNO A GENOVA

Altolà all'incubo congestione, ora la Liguria vuole puntare sui "buffer"

Come ripensare la logistica del Nord Ovest: "check point" nel retroporto (lontano), ma...



GENOVA. Basterebbe anche soltanto un piccolo incremento dell'attuale traffico container che orbita attorno ai 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». Parte da questa affermazione dirompente il teorema messo in piedi da Connect, società nata come una costola

di Uirnet, una sorta di derivazione del progetto di piattaforma logistica nazionale che il governo aveva archiviato come società quasi cinque anni fa.

Dall'esperienza di Connect, però, è emerso oggi a Genova uno scossone (e una sfida): nel convegno promosso nella sede di Regione Liguria, è stato messo in evidenza che senza un approccio globale che coinvolga anche le regioni, i territori e le comunità vicine, l'attuale congestionamento cronico della rete autostradale («e di conseguenza anche di quella ferroviaria») che connette i centri manifatturieri con i porti liguri, l'intero sistema economico non potrà svilupparsi e sarà condannato a una recessione. Di conseguenza: solo interventi organizzativi dal contenuto fortemente innovativo potranno evitare, da un lato, di «vanificare gli investimenti che lo Stato sta effettuando» e, dall'altro, di «costruire uno schema di fluidificazione del traffico specie camionistico funzionale allo sviluppo». Soprattutto con la (futura) nuova diga di Genova, che consentirà al porto di accogliere le navi da oltre 20mila teu.

L'elemento-chiave della formula lanciata dall'amministratore delegato di Connect, Rodolfo De Dominicis, sono i "buffer": cioè «veri e propri check point operativi che dovranno essere collocati nelle aree naturalmente retroportuali (Basso Piemonte e Bassa Lombardia)». Da far funzionare come «collettori delle merci in container, accogliendole dalle fabbriche e smistandole anche di notte, 24 ore su 24, verso i terminal portuali» secondo una logica di utilizzo della rete «nelle ore di minor traffico e di maggiore efficienza».

Per anni questa idea – viene fatto rilevare – è stata osteggiata: veniva ritenuta 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». Oltretutto gli assi viari sono «messi alla frusta anche da cantieri per la manutenzione che resteranno aperti per anni».

In questa visione si conta su «grandi spazi disponibili nelle aree retroportuali (e ciò vale anche per La Spezia)»: è questo – viene sottolineare – che dovrebbe 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».



La tavola rotonda al convegno di Connect a Genova relativo al progetto dei “buffer”

In realtà, quest'impostazione risente dei limiti che la geografia ha da sempre posto a Genova, da secoli capitale della portualità della Bel Paese, così come agli scali del resto della Liguria, con gli

Appennini così vicino al mare. Limiti lato terra, l'esatto opposto di quel che accade a Livorno, dove le strozzature sono lato mare con i fondali e il canale d'accesso penalizzanti rispetto al gigantismo delle nuove flotte di portacontainer. E se Livorno a terra può contare sull'interporto di Guasticce e su una piana enorme di milioni di ettari nel cuore della parte più produttiva di Toscana, Genova punta sul Basso Piemonte allargando il perimetro della "Zls" in modo da includere il Basso Piemonte. Con una differenza: i porti liguri sono ben più vicini ai centri manifatturieri piemontesi e lombardi, ma a quanto sembra il "check point" potrebbe essere in località come Alessandria, Arquata Scrivia, Belforte Monferrato, Castellazzo Bormida, Novi Ligure, Ovada o Tortona.

Ma c'è un "ma". A dar retta al tracciamento online, dal terminal Psa Sech c'è una distanza che varia da 45 a 81 chilometri e un tempo di guida da 42 a 68 minuti (qualcosina meno invece per le banchine di Genova Pra'). A Livorno il "truck village" esiste, è già funzionante da mesi e già adesso è in un sistema di servizi ad uso di camionisti: soprattutto è a meno di dieci chilometri dalle banchine della Darsena Toscana o della (futura) Darsena Europa, tempo di percorrenza 13-14 minuti per arrivare al varco portuale. Già preordinato per programmare l'ingresso scaglionato in porto, e con una poca incertezza sul rischio di intoppi esterni di traffico: ammesso ovviamente che il terminal funzioni a dovere...

Beninteso, i "check point", sembra di capire, dovrebbero funzionare non tanto con l'idea del retroporto classico bensì soprattutto come riorganizzatori dei flussi di merci nell'arco orario della giornata per utilizzare di più gli orari notturni così da evitare il tilt complessivo. L'autorevole giornale specializzato online "Shipping Italy" segnala che il progetto dei "buffer" non è una teoria accademica, anzi ci sarebbe un qualche interesse da parte di Rail Hub Europa, l'inland terminal di Rivalta Scrivia partecipato da Msc, e il duo Metrocargo Italia-Denegri attivo ad Arquata Scrivia. Nell'uno come nell'altro caso, parliamo di poli che nei momenti clou come la mattinata sono a 60-80 minuti di distanza dalle banchine.

Comunque sia, resta il fatto che adesso questa visione dei "buffer" sembra aver suscitato l'interesse sia della Regione Liguria con il presidente Marco Bucci (non è un caso se ha ospitato nel proprio quartier generale la presentazione del progetto Connect) sia delle altre Regioni del Nord Ovest. La proposta dei "buffer" – viene ribadito – potrebbe 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.

Tutto questo dovrebbe "mollare gli ormeggi" attraverso un intervento decisivo del governo: «Assume particolare rilevanza una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante – queste le parole del viceministro Edoardo Rixi – anche attraverso strumenti innovativi che consentano di separare, razionalizzare e distribuire i volumi lungo la catena logistica».

Il primo passo? La sperimentazione di un prototipo di "buffer" nel Basso Piemonte. In seguito si progetterebbe e realizzerebbe l'ecosistema logistico del Nord Ovest, eventualmente tramite un partenariato pubblico-privato in project financing, un "osservatorio tecnico-scientifico". Arrivando infine a una forma di sostegno ai "buffer" simile ai "ferrobonus" e "marebonus". Insomma, c'è bisogno che il governo metta mano al portafoglio per far funzionare l'ingranaggio mediante incentivazione.

A questo proposito, torniamo ad ascoltare un rilievo arrivato dalla testata genovese di Nicola Capuzzo: il problema se tale sostegno pubblico possa configurarsi come un aiuto di Stato. La risposta dei promotori – viene spiegato da "Shipping Italy" – fa riferimento a un chiarimento ottenuto dallo studio legale Cleary Gottlieb: occorre una prenotifica a Bruxelles che ci permetta di risolvere in 2-3

mesi questo passaggio evitando la notifica (e a farsi avanti nei riguardi dell'Unione europea potrebbe essere il ministero delle infrastrutture, è stato precisato).



Una ulteriore immagine della tavola rotonda al convegno Connect a Genova

«Il sistema dei “buffer” – è la sottolineatura del presidente della Regione Liguria. Marco Bucci – deve essere il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo». Così Matteo Paroli, numero uno dell'Authority genovese: «I “buffer” non dovrebbero esistere, ma oggi sono indispensabili con un'attenzione rivolta all'autotrasporto». E anche Bruno Pisano, presidente dell'ente portuale spezzino, pare su analoga lunghezza d'onda, definendo i “buffer” un «elemento determinante per l'efficienza del porto».

Per Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Fondazione Slala, il sistema integrato fra Genova e le aree retroportuali è «la vera strategia per il futuro: noi abbiamo bisogno di tempi certi per il trasporto, avendo contezza che il sistema Italia dipende dall'autotrasporto». In effetti, la galassia dell'autotrasporto è stata rappresentata ai più alti livelli a quest'appuntamento: al dibattito organizzato da Connect c'erano tanto Paolo Uggè, leader storico di Fai, e Giuseppe Tagnochetti, coordinatore di Trasportounito. Così come «forte interesse e coinvolgimento immediato» è stato espresso dagli esponenti delle altre Regioni del Nord Ovest (Piemonte e Lombardia) presenti: non è questo il primo tentativo di costruire una piattaforma di posizioni comuni fra le “capitali” dell'ex Triangolo Industriale Genova-Torino-Milano.

M.Z.

PUBBLICATO IL
19 Gennaio 2026