

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

LOGISTICA
PORTI

Logistica del Nord Ovest al bivio: buffer, digitalizzazione e AI per evitare il collasso del sistema

A Genova Connect lancia una proposta di ripianificazione strutturale dei flussi tra porti e retroporti. Un progetto che punta a riorganizzazione h24, hub retroportuali e tecnologie predittive per sostenere la crescita dei traffici e difendere la competitività del sistema Paese

19 GENNAIO 2026 ALLE ORE 18:00



Rodolfo De Dominicis

di Francesco Nittolo

Il sistema logistico del Nord Ovest italiano si trova oggi su una linea di equilibrio sempre più sottile. Un equilibrio che potrebbe spezzarsi anche a fronte di incrementi relativamente contenuti dei traffici containerizzati diretti verso i porti liguri, in particolare Genova e Savona. È questo il quadro, definito senza esitazioni “critico”, emerso nel corso del convegno organizzato da Connect a Genova e intitolato ‘Port and logistics congestion? Me ne faccio un buffer!’, durante il quale è stato presentato un progetto di ripianificazione complessiva della logistica nord-occidentale destinato ad avere ricadute ben oltre i confini regionali.

L’area del Nord Ovest rappresenta circa il 40% del PIL nazionale ed è uno dei principali snodi manifatturieri ed esportativi del Paese. Tuttavia, l’attuale assetto delle connessioni tra porti, infrastrutture terrestri e territori interni mostra segnali evidenti di saturazione: congestione cronica della rete autostradale, utilizzo ferroviario stabilmente sotto il 20%, intasamento dei varchi portuali e crescente incertezza sui tempi logistici. Una combinazione che genera extracosti per l’autotrasporto, per le imprese manifatturiere e per gli stessi scali, minando progressivamente la competitività complessiva del sistema.



Matteo Parola

Secondo le elaborazioni presentate, nel solo nodo Genova–Milano le attese e le code dei mezzi pesanti producono costi stimati in oltre 130 milioni di euro l’anno per l’autotrasporto, tra carburante, ore di lavoro aggiuntive e inefficienze operative. A livello di singolo viaggio, ogni camion diretto da o verso il porto di Genova sopporta un onere aggiuntivo “virtuale” di almeno 290 euro, a fronte di una port fee media di circa 90 euro. A questi si sommano i costi legati a demurrage, detention e storage, che possono raggiungere i 150 euro al giorno per container, con un impatto diretto sulla liquidità delle imprese.

In questo contesto, Connect, società nata nel 2023 come spin-off di Uirnet e oggi attiva nell’ingegneria della logistica, nella digitalizzazione dei processi e nello sviluppo di soluzioni basate su intelligenza artificiale, ha presentato una proposta che punta a superare la gestione emergenziale dei flussi e a costruire un ecosistema logistico integrato. Il cuore del progetto è rappresentato dai buffer retroportuali, hub operativi da collocare nelle aree

naturalmente vocate del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia, ma con una visione estendibile anche al sistema spezzino.

I buffer sono concepiti come punti di raccolta, smistamento e regolazione dei flussi containerizzati, capaci di dialogare in modo strutturato con i terminal portuali e con il tessuto produttivo. La loro funzione è duplice: da un lato alleggerire la pressione sui varchi portuali e sulle infrastrutture di accesso, dall'altro consentire una programmazione h24 dei trasporti, sfruttando le fasce orarie di minore traffico e aumentando l'efficienza complessiva della catena logistica.



Per anni, il concetto di buffer è stato associato in modo quasi automatico alla “rottura di carico” e quindi a un incremento dei costi. Le analisi presentate da Connect mostrano invece come, in un contesto di congestione strutturale, la bufferizzazione rappresenti una soluzione economicamente più efficiente rispetto all’attuale modello. Attraverso servizi di shuttling dedicati tra porto e retroporto, i buffer permetterebbero di eliminare la port fee, ridurre drasticamente i tempi di attesa e restituire redditività all’autotrasporto, trasformando le ore oggi perse in coda in ore produttive di viaggio.

La proposta si inserisce in una strategia più ampia fondata su quattro pilastri: riorganizzazione operativa h24, digitalizzazione dei processi, intelligenza artificiale generativa e predittiva e bufferizzazione dei flussi. Connect prevede lo sviluppo di piattaforme digitali integrate in grado di mettere in comunicazione imprese, operatori logistici, terminal e infrastrutture di varco, semplificando l’accesso ai servizi, la prenotazione dei viaggi e la pianificazione intermodale.

Un ruolo centrale è attribuito all’AI, utilizzata per la previsione dei flussi, l’analisi dei fattori di rischio e di imprevedibilità, la simulazione degli effetti dei correttivi e il calcolo dei risultati economici attesi. Strumenti considerati indispensabili per governare sistemi complessi in un contesto caratterizzato da traffici crescenti, cantieri infrastrutturali di lunga durata e risorse finanziarie sempre più limitate, soprattutto nella fase post-PNRR.

A delineare il quadro strategico è stato il CEO di Connect, Rodolfo De Dominicis, che ha richiamato la necessità di un cambio di paradigma nella gestione della logistica del Nord Ovest: “Non siamo di fronte a un problema contingente, ma a una crisi strutturale del sistema – ha spiegato De Dominicis –. Anche un incremento minimo dei traffici containerizzati rischia di generare effetti sistemici devastanti se non interveniamo sull’organizzazione dei flussi. La nuova diga di Genova aumenterà la capacità marittima, ma senza una ripianificazione a terra rischiamo di trasformare un’opportunità in un moltiplicatore di congestione”.



Secondo De Dominicis, la soluzione non può essere affidata esclusivamente a nuove grandi infrastrutture, i cui tempi di realizzazione sono incompatibili con l’urgenza della situazione. “Servono interventi immediati, organizzativi e tecnologici, capaci di redistribuire i flussi nel tempo e nello spazio. I buffer, integrati con digitalizzazione e intelligenza artificiale predittiva, rappresentano oggi l’unico strumento in grado di assorbire l’impatto dei traffici futuri senza compromettere la competitività del sistema produttivo”.

Il progetto ha trovato un terreno istituzionale favorevole. Il presidente della Regione Liguria Marco Bucci ha definito il sistema dei buffer “il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo”, sottolineando come senza un intervento organizzativo profondo si rischi di vanificare gli investimenti infrastrutturali in corso. Sulla stessa linea il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che non ha potuto essere presente fisicamente, ma che ha richiamato l’urgenza di una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante, anche attraverso strumenti innovativi capaci di separare e distribuire i volumi lungo la catena logistica.

Dal sistema portuale sono arrivati segnali di sostegno pragmatico. Per il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli, i buffer “non dovrebbero esistere”, ma nelle condizioni attuali risultano indispensabili, soprattutto con un’attenzione specifica alle esigenze dell’autotrasporto. Il presidente dell’AdSP del Mar Ligure Orientale Bruno Pisano li ha definiti un elemento determinante per l’efficienza portuale, mentre Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Fondazione Slala, ha indicato nel sistema integrato tra Genova e retroporti “la vera strategia per il futuro”, richiamando la necessità di tempi certi per il trasporto in un Paese che continua a dipendere in modo rilevante dalla gomma.



Carlo De Simone

Il primo passo operativo dovrebbe concretizzarsi con la sperimentazione di un buffer prototipo nel Basso Piemonte, seguita dalla progettazione dell'intero ecosistema logistico del Nord Ovest. Tra le ipotesi allo studio anche il ricorso a forme di partenariato pubblico-privato in project financing, l'istituzione di un osservatorio tecnico-scientifico e la definizione di strumenti di sostegno analoghi a Ferrobonus e Marebonus, compatibili con la normativa europea sugli aiuti di Stato.

La tempistica è considerata cruciale anche in relazione all'entrata in esercizio della nuova diga foranea di Genova, che consentirà allo scalo di accogliere navi da oltre 20 mila TEUs. Senza un sistema di valle adeguatamente riorganizzato, l'aumento di capacità marittima rischia però di tradursi in un aggravamento delle criticità terrestri, con effetti negativi sull'intero sistema economico.

Il messaggio che emerge dal progetto Connect è chiaro: le nuove infrastrutture, da sole, non bastano. Senza una riorganizzazione intelligente dei flussi, supportata da digitalizzazione e strumenti predittivi, il rischio è quello di costruire capacità che il sistema non è in grado di assorbire. In questa prospettiva, i buffer non rappresentano una soluzione tampone, ma il fulcro di una strategia strutturale per garantire efficienza, sostenibilità e competitività alla logistica del Nord Ovest e, con essa, a una parte decisiva dell'economia italiana.