

Genova, piano buffer per le merci: così si liberano autostrade e porto dall'incubo congestione

19 Gennaio 2026 – Monica Zunino



Zone "tampone" per i camion che portano container o trailer, collocate nelle aree retroportuali (Basso Piemonte e Bassa Lombardia), con la funzione di collettori delle merci: direttamente dalle fabbriche e smistate verso i terminal portuali. In un convegno Connect spiega come realizzarle

Genova – Realizzare aree buffer, cioè zone "tampone" per i camion che portano container o trailer, collocate nelle aree retroportuali (Basso Piemonte e Bassa Lombardia), che abbiano la funzione di collettori delle merci in container, accogliendole dalle fabbriche e smistandole, anche di notte, verso i terminal portuali, per decongestionare il porto di Genova e le autostrade. Niente più code ai varchi, insomma, le merci arriverebbero agli scali nei momenti meno congestionati. E con effetti sull'efficienza dei porti, sui costi per le industrie, ma anche sull'inquinamento, perché dai buffer i container potrebbero ripartire verso gli scali marittimi utilizzando motrici elettriche, a biogas oppure a idrogeno.

Dal 2007 al 2025 il traffico sulla Genova Serravalle è aumentato dell'8,4%, del 12% sulla tratta Genova Pra' – Alessandria, mentre le attese e le code

dei camion nel nodo Genova-Milano causano costi stimati in 130 milioni l'anno per il solo autotrasporto, fra soste non previste, carburante e ore di lavoro extra. Inoltre i traffici autostradali da e per il porto di Genova sono destinati ad aumentare quando ci sarà anche la nuova diga ad ampliare la capacità dello scalo.

Partendo da questa analisi, **Connect, società nata da una costola di Uirnet**, ha lanciato oggi a Genova il progetto di realizzazione di una rete di buffer, collocati nelle aree alle spalle dei porti liguri, in basso Piemonte e bassa Lombardia, che funzionino da collettori delle merci in container, ricevendo i tir in arrivo dalle fabbriche h24 e smistando poi i container verso i terminal portuali nelle ore di minore traffico e congestione. Una sfida che deve coinvolgere anche le regioni e i territori vicini alla Liguria.

“Un inland terminal in cui c'è la possibilità di avere anche una serie di servizi, la dogana, la pesa, l'impacchettamento, lo svuotamento. Di fatto un retroporto, ma con una funzione specifica all'interno del sistema”: **il ceo di Connect, Rodolfo De Dominicis**, prova a spiegare così cos'è un “buffer”, un po' meno di un retroporto e un po' più di un'area di sosta.

I grandi spazi disponibili nelle aree retroportuali 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: meno congestionamento ai varchi portuali e sulle autostrade e meno emissioni, considerando che fra l'altro il cambio di motrice nei buffer potrebbe essere effettuato con motrici elettriche, a biogas e a idrogeno.

L'area esatta per i buffer non è stata ancora individuata, ma ci sono già realtà in cui si comincia a ragionare sull'ipotesi della realizzazione, come Arquata, Tortona e Rivalta. Il primo step dovrebbe essere 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.**

“Per anni questa idea è stata osteggiata ritenendola portatrice di maggiori costi derivanti da quella che in logistica viene definita “una rottura di carico”, spiegano i responsabili di Connect. 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, peggiorato anche dai cantieri per la manutenzione. Secondo Connect anche un solo incremento del traffico container che oggi gravita sui porti liguri potrebbe provocare il collasso dell'intero sistema produttivo del Nord Ovest che oggi rappresenta il 40% del Pil italiano.

Secondo Trasportounito, oggi un viaggio Genova-Melzo-Genova viene fatturato a 610 euro (520 più 90 di port fee) con un tempo impiegato di 15

ore (di cui 7 ore e 15 minuti di fermo) per coprire 350 km. In base ai calcoli presentati oggi da Connect, con il buffering scenderebbero i costi, eliminando il port fee e in più si ridurrebbero i costi di attesa.

Intanto, all'incontro "Port & logistic congestion? Me ne faccio un buffer" in cui l'azienda ha presentato il progetto, **il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, ha annunciato che a maggio sarà aperto un tratto in più dell'infrastruttura che connette il varco di Ponente e varco Etiopia, raggiungendo l'80% dell'opera, consentendo di separare già prima dell'estate i flussi merci rispetto a quelli cittadini.** "Per l'autotrasporto abbiamo investito moltissimo – aggiunge Paroli – creando 180 stalli per i tir in area ex Acciaierie d'Italia. Ne stiamo creando altri 30 entro i prossimi mesi e nel 2027 troverà completamento un ulteriore progetto che l'Adsp ha realizzato con un investimento di 1 milione di euro per la creazione di ulteriori 100 stalli per il camion e l'autotrasporto. A questo si sommerà un grandioso parcheggio a tre piani che consentirà nell'area ex Erzelli la realizzazione di ulteriori 180 stalli per gli autoveicoli pesanti e 180 stalli per auto e furgonati".

Il presidente dell'Adsp del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha ricordato che "stiamo costituendo la società mista pubblico/privata per la governance e l'acquisizione delle aree" per la zona retroportuale a Santo Stefano Magra, mentre l'assessore regionale alla logistica della Regione Piemonte, Enrico Bussalino e l'assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia Guido Guidesi, hanno mostrato interesse per il progetto.

A margine dell'incontro, cui hanno partecipato fra gli altri anche **il presidente della Regione Marco Bucci, il presidente di Federlogistica Davide Falteri, il presidente della Fai, Federazione autotrasportatori italiani Paolo Uggè, il vicesindaco di Genova, Alessandro Terrile,** ha detto che nella prima settimana di febbraio **si riunirà il tavolo di confronto con gli operatori sull'addizionale di 3 euro per i passeggeri in imbarco su crociere e traghetti nel porto di Genova.**