

HOME > ECONOMIA DEL MARE - UN GOVERNO DEL MARE, ENTI, EVENTI, INNOVAZIONE, SHIPPING, PORTI, LOGISTICA > DECOLLA DA GENOVA LA RIPIANIFICAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST

DECOLLA DA GENOVA LA RIPIANIFICAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO DEL NORD OVEST

Presentato ufficialmente il progetto per la realizzazione dei buffer e liberare la rete autostradale dall'incubo congestione

di Redazione / 19 Gennaio 2026



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** e che è la chiave di lettura per un rilancio del ruolo del Paese a livello **europeo, mediterraneo e globale**.

L'allarme sul sistema logistico

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.

La proposta dei “buffer”

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 **maggior 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**.

Il sostegno istituzionale e il ruolo del Governo

Sposata dalla **Regione Liguria**, per voce del **Presidente Marco Bucci** che ha voluto ospitare “**in sede**” la presentazione del progetto **Connect** e sostenuta coralmemente 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”.

I prossimi passi del progetto

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**.