

LIGURIA & PIEMONTE

LOGISTICA: NORD OVEST A RISCHIO COLLASSO

Parte da Genova la riprogettazione di un sistema che deve necessariamente prevedere aree buffer di deposito merce per evitare che il trasporto su Tir non abbia modo di evitare i momenti di maggiore congestione

■ Decolla da Genova la ripianificazione del sistema logistico del Nord Ovest: infatti ieri è stato presentato a Genova il progetto per la realizzazione dei «buffer» (che accolgono le merci dalle fabbriche e le smistano ai container in modo che possano viaggiare in orari di minor traffico), e liberare la rete autostradale dall'incubo congestione. La necessità di ripensare il sistema arriva da un dato oggettivo: anche un incremento minimo del

traffico che oggi gravita sui sistemi portuali liguria, specie si Genova e Savona, potrebbe provocare il collasso dell'intero sistema logistico e produttivo del Nord Ovest. Di qui la sfida della società Connect di coinvolgere le regioni del Basso Piemonte e della Bassa Lombardia nel ripensamento della logistica portuale ligure.

Servizio a pagina 11

IL CONVEGNO CONNECT Liberare la rete autostradale dai congestionamenti

Solo un sistema «buffer» può salvare la logistica

Il progetto: gestire il traffico container del Nord Ovest con check point in Basso Piemonte e Bassa Lombardia

■ Traffici container sì, ma gestiti sempre meglio, per consentire al sistema del Nord Ovest di non collassare. Sì, perché 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 ieri 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 ligu-

ri, 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. Il ceo di Connect, Rodolfo De Dominicis, ha indicato nei «buffer» la soluzione: si tratta di 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 sta-

ta 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 - si è detto ieri al convegno - 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 presidente della Regione Marco Bucci ha voluto ospitare la presentazione del progetto Connect: sostenuta coralmente dalle altre Regioni del Nord Ovest, la proposta dei buffer, che potrebbero anche rientrare in uno schema di finanziamento analogo a quel-

lo 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 vicesegretario 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 Ma-

rebonus.

«Il sistema buffer - ha sottolineato Bucci - deve essere il primo passo verso la costruzione di un sistema logistico articolato, da realizzare pezzo dopo pezzo». Secondo il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli «I buffer

non dovrebbero esistere, ma oggi sono indispensabili con un'attenzione rivolta all'auto-trasporto». 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. «La Liguria è il baricentro logistico del Nord-Ovest e dell'intero Paese. Oggi, nel confronto con operatori e istituzioni, abbiamo ribadito un principio chiave: le grandi opere funzionano solo se accompagnate da una gestione moderna dei flussi di merci -

ha detto l'assessore regionale a blue economy, porti e logistica Alessio Piana, tra i relatori al convegno - aree buffer, digitalizzazione, operatività h24 e collaborazione pubblico-privato sono le leve per ridurre congestioni, costi e impatti sul territorio, a beneficio di imprese e cittadini».



La tavola rotonda che si è svolta ieri a Genova

