



Quotidiano indipendente di economia e politica

19 gennaio 2026 - Anno XXX

LOGISTICA

Aree buffer per decongestionare il sistema logistico del Nord Ovest

La proposta è di Connect. Ricordiamoci - ammonisce Palenzona - che il sistema Italia dipende dall'autotrasporto

Genova

19 gennaio 2026



inforMARE - Una proposta per decongestionare il sistema sistema logistico del Nord Ovest che potrebbe far infuriare i già più che infuriati autotrasportatori. È quella di istituire aree "buffer", veri e propri check point operativi da collocarsi «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». La proposta è stata formulata da Rodolfo De Dominicis, amministratore delegato di Connect Ingegneria & Digitalizzazione Srl società nata come una costola di Uirnet e quindi come derivazione del progetto di piattaforma logistica italiana, in occasione del convegno dal titolo "Port and logistics congestion? Me ne faccio un buffer!" tenutosi stamani presso la Regione Liguria.

Secondo Connect, per far fronte al problema del congestionamento cronico della rete autostradale, e di conseguenza anche di quella ferroviaria, è necessario un approccio globale che coinvolga anche le regioni, i territori e le comunità vicine altrimenti l'intero sistema economico non potrà svilupparsi e sarà condannato a una recessione. Per Connect, «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».

Per Connect, quindi, i grandi spazi disponibili nelle aree retroportuali, incluse quelle di 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».

È da vedere cosa ne penseranno gli autotrasportatori, gli unici a cui - pare - questa proposta sembra chiedere di fermarsi e di caricarsi del problema. Un sostare e gravarsi degli effetti della congestione che potrebbe significare per l'autotrasporto un ulteriore incremento dei costi e dei tempi di attesa, due questioni centrali nelle azioni di protesta che la categoria ha condotto negli ultimi decenni.

Commentando la proposta, in una comunicazione il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha rilevato che «assume particolare rilevanza una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante anche attraverso strumenti innovativi che consentano di separare, razionalizzare e distribuire i volumi lungo la catena logistica».

Contraddittoria pare la visione del futuro della logistica del Nord Ovest del presidente della Regione Liguria che ha ricordato che «gli investimenti che stiamo portando avanti non riguardano solo la nuova diga, ma l'intero sistema portuale: i bacini, la sopraelevata portuale, le nuove aree operative e, soprattutto, il collegamento con le grandi infrastrutture terrestri come il Terzo Valico, il sestuplicamento del nodo di Genova, il quadruplicamento a Voltri e il raddoppio Finale-Andora». «Nel giro di cinque o sei anni - ha osservato Marco Bucci - dovremo avere un sistema completo e in grado di sostenere i flussi di merci, dati, persone e cultura. Questo sistema però - ha precisato il presidente della Regione Liguria - deve essere anche gestito in modo moderno e intelligente: dobbiamo superare la logica dei controlli sequenziali e costruire processi che funzionino bene fin dall'inizio, riducendo i tempi morti e gli sprechi, come avviene nei modelli produttivi più avanzati». Una riduzione dei tempi morti e degli sprechi che sembra in contraddizione, appunto, con l'istituzione di aree dove si creano tempi di attesa e si producono costi. Tuttavia, secondo Bucci, «il progetto buffer va in questa direzione: non dobbiamo abituarci - ha affermato - ai colli di bottiglia, ma lavorare per eliminarli progressivamente, tratto dopo tratto, con un vero cambio di mentalità e di organizzazione. L'obiettivo è arrivare tra il 2030 e il 2032 a un sistema logistico portuale efficiente, competitivo e integrato a livello europeo. Se lavoriamo tutti insieme - ha concluso - è un traguardo alla nostra portata».

Pragmatica l'osservazione del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: «i buffer - ha ammesso Matteo Paroli - non dovrebbero esistere, ma oggi sono

indispensabili con un'attenzione rivolta all'autotrasporto». Per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, i buffer costituirebbero un «elemento determinante per l'efficienza del porto».

Secondo Connect, il primo step del sistema di buffer «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».

Inevitabile chiedersi se una forma di sostegno simile al Marebonus, l'incentivo agli autotrasportatori che utilizzano il trasporto marittimo, potrà evitare che il progetto dei buffer faccia infuriare i già inferociti camionisti. Improbabile, a meno che l'incentivo non sia assai sostanzioso e tale da far ulteriormente e notevolmente lievitare i costi del sistema logistico del Nord Ovest.

Nel suo intervento Fabrizio Palenzona, presidente onorario di Fondazione Slala, 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 - ha ammonito - che il sistema Italia dipende dall'autotrasporto». Appunto: facciamo di tutto per evitare che gli autotrasportatori si imbufaliscano più di quanto lo sono già. (2/9)

Bruno Bellio