

A rischio collasso la logistica del Nord Ovest...a meno di un buffer

A Genova il gruppo Connect lancia il progetto di check point per fluidificare il traffico sulle autostrade da e per il porto di Genova



di [Bruno Dardani](#) 19 Gennaio 2026, 19:09

1.6k Visualizzazioni [0 commenti](#)



Mamma mi sono perso il camion...I dati parlano chiaro: anche un 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**.

Chiunque si azzardi a percorrere **l'autostrada Milano-Genova** anni, lo potrebbe testimoniare. Specie in talune ore del giorno che sono quelle di concentrazione del trasporto di container dalle aziende manifatturiere ai porti di Genova e Savona .

Ma a mettere nero su bianco ci ha pensato oggi **Connect**, società nata come una costola di Uirnet e quindi come derivazione del progetto di piattaforma logistica italiana, che a Genova, numeri alla mano, ha evidenziato come l'intero sistema logistico più importante per l'import e l'export italiano, scorra ormai sulla lama del rasoio di code, congestionamento e specialmente di uno stallo totale, che inevitabilmente si verificherebbe in presenza del tanto auspicato aumento di traffico specie del porto di Genova. Porto dove è in costruzione **una diga da oltre 1,4 miliardi** progettata per consentire l'ingresso di navi giganti e quindi di fare del porto della Superba una alternativa valida ai grandi scali del Nord Europa.

Senza misure efficaci per combattere congestionamento, code e traffico, tutti questi container siano destinati a bloccarsi nelle gallerie e sui viadotti non solo nell'A7 e dell'A26. In tutta l'area del basso Piemonte e della Lombardia questa consapevolezza, come evidenziato dai lavori del convegno di Genova guidato da **Rodolfo De Dominicis**, presidente di Connect, la consapevolezza di dover realizzare check point che consentano di convogliare i container e spedirli verso le banchine genovesi solo sulla base di una programmazione h 24, è ormai matura. Lo ha confermato **Fabrizio Palenzona**, presidente onorario della **Fondazione Slala di Alessandria**, e indirettamente, oltre al presidente di Fai, **Paolo Uggè**, tutti gli amministratori delle principali aree logistiche.

La formula è quella dei "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, h 24, 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 stata osteggiata ritenendola portatrice di maggiori costi derivanti da quella che in logistica viene definita "una rottura di carico". Ma numeri alla mano proprio 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 retroportuale (**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.

Sposata dalla Regione Liguria, per voce del Presidente **Marco Bucci** 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.

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**.

Nicolaporro.it è anche su Whatsapp. È sufficiente [cliccare qui](#) per iscriversi al canale ed essere sempre aggiornati (gratis).