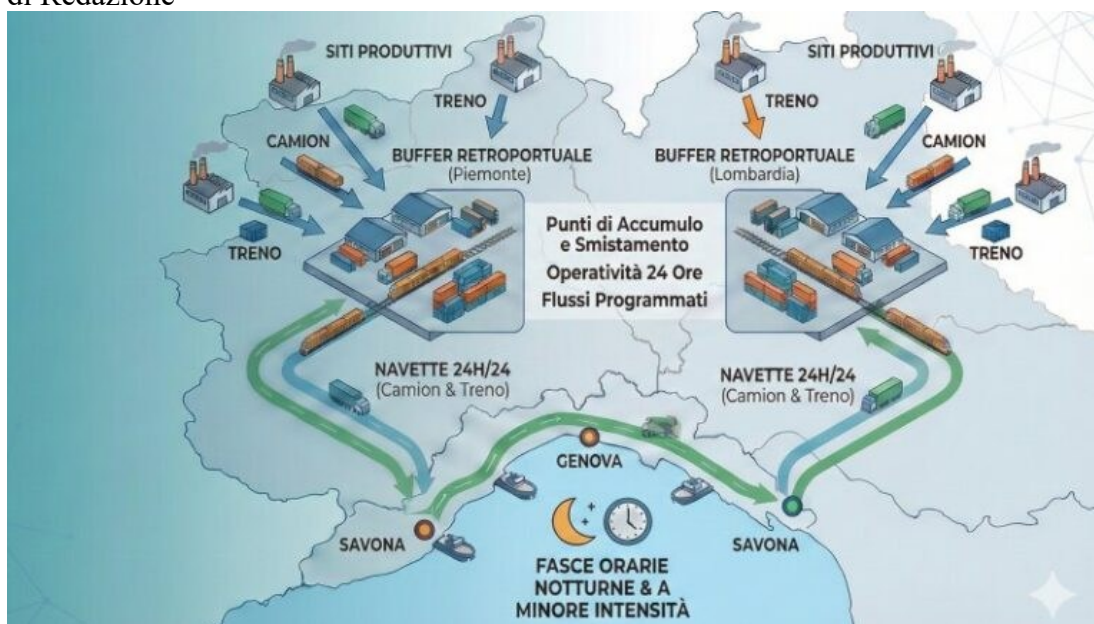


Connect presenta un piano per buffer container in Liguria

Martedì, 20 Gennaio 2026 18:04

di Redazione



Parte da Genova una proposta per ridisegnare il sistema logistico del Nord-Ovest **basata sull'introduzione di aree buffer retroportuali**, con lo scopo di gestire in modo programmato e continuo i flussi di container diretti e in uscita dai porti liguri. Il progetto è stato presentato in Regione Liguria da Connect, società nata come derivazione di Uirnet e del progetto di piattaforma logistica nazionale, con l'obiettivo di evitare il collasso infrastrutturale di un'area che concentra circa il 40% del Pil italiano.

Secondo l'analisi di Connect, anche un aumento contenuto dei traffici container che gravitano su Genova e Savona potrebbe determinare una situazione di **blocco dell'attuale rete di collegamento stradale e ferroviaria** tra porti e aree manifatturiere del Nord-Ovest. Un elemento critico che assume rilevanza in vista dell'entrata in esercizio della nuova diga foranea di Genova, infrastruttura che consentirà l'accesso a portacontainer da oltre 20mila teu, aumentando così la pressione sul sistema dei collegamenti terrestri.

Il progetto individua nei buffer retroportuali lo strumento operativo per separare i flussi di raccolta e distribuzione delle merci dalla congestione cronica delle direttrici autostradali liguri. Sono **punti di accumulo e smistamento** dei container, localizzati nelle aree naturalmente retroportuali del basso Piemonte e della bassa Lombardia, destinati a ricevere le unità di arico provenienti dai siti produttivi e a inviarli verso i terminali portuali in modo programmato, anche nelle ore notturne, con operatività sulle 24 ore. La logica è sfruttare le fasce orarie a minore intensità di traffico, migliorando l'utilizzo delle infrastrutture esistenti senza attendere la realizzazione di nuove opere.

Questa soluzione non è inedita, ma per anni è stata considerata penalizzante dal punto di vista dei costi, in quanto **comporta una rottura di carico intermedia**. I dati presentati da Connect indicano invece che, nel contesto attuale, il costo complessivo del trasporto e della

logistica risulta inferiore rispetto a quello generato da ritardi strutturali, tempi di attesa imprevedibili e consumi aggiuntivi dovuti alla congestione, aggravata dalla presenza di cantieri autostradali destinati a protrarsi per diversi anni.

Secondo Connect, la disponibilità di ampie superfici nelle aree retroportuali consentirebbe inoltre una **gestione più razionale dei flussi dei veicoli industriali**, con benefici diretti sull'efficienza dei terminal portuali, sulla riduzione dei costi industriali e su aspetti collaterali come sicurezza stradale ed emissioni. Un modello che potrebbe essere replicato anche per il porto della Spezia, integrando il sistema del Mar Ligure Orientale.

Il percorso delineato da Connect prevede una **prima fase di sperimentazione** con un prototipo di buffer nel basso Piemonte, seguita dalla progettazione dell'ecosistema logistico del Nord Ovest. Tra le ipotesi operative figurano il ricorso a partenariati pubblico-privati in project financing, la creazione di un osservatorio tecnico-scientifico e l'introduzione di forme di sostegno economico analoghe a ferrobonus e marebonus, già utilizzate per incentivare il riequilibrio modale.

Durante la presentazione, **dal sistema portuale ligure è arrivata una valutazione pragmatica**. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, ha definito i buffer una soluzione non ideale in linea teorica, ma oggi indispensabile, soprattutto in relazione alle esigenze dell'autotrasporto. Per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il presidente Bruno Pisano li ha indicati come un elemento determinante per migliorare l'efficienza complessiva del porto.

La proposta ha raccolto il **sostegno istituzionale** della Regione Liguria e delle altre Regioni del Nord Ovest. Il presidente Marco Bucci ha sottolineato come il sistema buffer rappresenti un primo tassello di una costruzione più ampia, da sviluppare in modo progressivo. Il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi ha sottolineato l'esigenza di una gestione più ordinata e programmata dei flussi di traffico pesante, anche attraverso strumenti innovativi capaci di separare e distribuire i volumi lungo la catena logistica.