

HomeProfessioneLogistica Tir, aree di sosta a 60-70 chilometri dai porti di Genova e La Spezia: ecco i buffer di Connect

Tir, aree di sosta a 60-70 chilometri dai porti di Genova e La Spezia: ecco i buffer di Connect

Il progetto della società guidata da Rodolfo De Dominicis, già patron di Uirnet che avrebbe dovuto realizzare la piattaforma logistica nazionale, mira a decongestionare la rete stradale ligure e convogliare i camion in aree apposite nelle regioni limitrofe. I mezzi raggiungerebbero i porti in orari di calma consentendo uno sviluppo più armonico del sistema logistico del Nord Ovest. La soluzione, appoggiata dalla Regione e dal Viceministro Rixi, immagina anche contributi e aiuti per minimizzare i maggiori costi dovuti alla rottura di carico

Di **Deborah Appolloni**

-

20 Gennaio 2026



Aree per la sosta dei Tir a 60-70 chilometri dai porti di Genova e La Spezia da dove chiamare i carichi in orari di calma, per non congestionare la rete stradale e autostradale ligure. Una rottura di carico in più da compensare con incentivi e contributi a beneficio della sicurezza dell'intera comunità, ma anche per consentire agli scali liguri di crescere ancora in termini di traffico container. La soluzione si chiama buffer ed è stata presentata ieri mattina nel corso di un evento in Regione Liguria da Rodolfo De Dominicis, fondatore di Uirnet, la società che avrebbe dovuto realizzare, utilizzando fondi pubblici la piattaforma logistica nazionale in Italia, poi fallita definitivamente nel 2020 quando il progetto della PLN è passato a Ram Spa. De Dominicis torna sulla scena dell'autotrasporto rappresentando Connect, società nata da una costola di Uirnet, per presentare i buffet per i Tir, ricavando dalle regioni limitrofe come Piemonte e Lombardia, a beneficio dell'efficienza del sistema logistico ligure.

Il progetto, che guarda al futuro degli scali liguri, cercando una strategia per vincere l'attuale congestionamento delle aree retroportuali, è stato da subito appoggiato dalla **Regione Liguria**, dal Viceministro alle Infrastrutture **Edoardo Rixi**, dai presidenti dei due porti interessati, da **Fabrizio Palenzona**, potente protagonista del settore e oggi presidente onorario di Fondazione Slala. Inoltre, All'evento hanno preso parte anche **Paolo Uggè**, numero uno di FAI e **Giuseppe Tagnochetti**, coordinatore di Trasportunito.

Il progetto

Secondo il progetto presentato da Connect servirebbe “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”. Alla base della formula presentata da **De**

Dominicis, ci sono appunto 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 maggiore efficienza. **Una soluzione che imporrebbe al sistema dell’autotrasporto e logistica liguri una rottura di carico in più**, con conseguenti maggiori costi da aggiungere alle attività. “Ma numeri alla mano – dicono da Connect – 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”.

Contributi per minimizzare la rottura di carico

Sono stati immaginati contributi a supporto delle aziende con 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”.

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”.

Riproduzione riservata ©