



## **Federlogistica - Chiusura del casello autostradale di Busalla “Una Waterloo logistica per il Nord Ovest”**

**Davide Falteri Presidente Federlogistica: intervenire immediatamente sul controllo telematico dei flussi da e per il porto di Genova**

*Ogni giorno dal casello di Busalla transitano almeno 8.000 veicoli, con una percentuale crescente di tir in provenienza e destinazione il porto di Genova*

**Genova, 19 febbraio 2025** - La chiusura per oltre sette mesi all'anno, la prima volta a partire dall'autunno prossimo sino a maggio inoltrato, quindi nel corrispondente periodo del 2026, rischia di trasformarsi in un vero e proprio paradigma della pericolosissima e sempre meno conciliabile convivenza fra grandi lavori sulla rete autostradale e traffico dei merci su gomma.

A sollevare il caso sottolineando le conseguenze apocalittiche sul flusso di merci e camion da e per il principale sistema portuale italiano, quello che fa perno sui porti di Genova e Savona, è Davide Falteri, neo presidente di Federlogistica e profondo conoscitore delle problematiche del mercato logistico nella macro-area del Nord Ovest (nella sola Liguria attraverso i 21 caselli di Autostrade per l'Italia transitano 4,5 milioni di veicoli e su questa rete stradale sono in corso lavori per circa 2,5 miliardi di euro).

È vero - sottolinea Falteri - con la chiusura del casello di Busalla e con l'obbligo di dirottare parte del traffico sulle strade provinciali specie con destinazione e provenienza le numerose aziende (più di 2000 con oltre 6000 addetti) che caratterizzano il territorio metropolitano genovese all'imboccatura della Valle Scrivia, è già stata decisa un'esenzione del pedaggio autostradale da Ronco Scrivia a Genova. Ma ciò rischia di cambiare ben poco dal punto di vista delle conseguenze operative di un provvedimento, la chiusura di Busalla, che eufemisticamente viene definito "impattante".

“Il caso di Busalla - prosegue il Presidente di Federlogistica - crea un ennesimo

precedente in una regione, la Liguria, martoriata dai cantieri autostradali e quindi da un congestionamento ormai perenne della rete. Oggi si calcola che per coprire i 140 chilometri di autostrada che separano il casello di Milano da quello di Genova ovest, i tempi di percorrenza siano mediamente superiori del 30% rispetto a quelli di 6/7 anni addietro, a causa della apertura a macchia di leopardo, di una infinita sequela di cantieri autostradali; e ciò senza contare le ulteriori soste improduttive causate dai blocchi ai varchi portuali derivanti non da incrementi di traffico, ma dal congestionamento cronico degli stessi”.

Secondo Federlogistica, dando per scontato che i lavori non possano essere né rinviati, né spalmati in modo diverso nel corso della giornata, l’unica risposta passa attraverso un controllo telematico e informatico dei flussi che renda possibile un arrivo scaglionato delle merci e dei camion ai varchi portuali e viceversa.

“Non stiamo dissertando come troppo spesso si fa di progetti a ampio respiro - conclude Falteri - bensì di misure di controllo immediato che consentano di cadenzare arrivi e partenze fra l’altro consentendo all’autotrasporto di non subire gli extra oneri derivanti dalla mancata programmazione logistica; oneri solo in piccola parte compensati dai congestion fees che già oggi vengono applicati nel porto di Genova. Poniamoci l’obiettivo di fare di Busalla il laboratorio per la verifica e l’implementazione di soluzioni serie sul controllo del traffico camionistico e dei flussi logistici”.