

PORTI

In attesa dei buffer dei porti liguri a Genova l'Adsp annuncia nuovi spazi per l'autotrasporto

Rivalta Scrivia e Arquata Scrivia interessate al progetto di diventare capolinea del navettamento ferroviario dei container ma rimane un tema di aiuti di Stato da superare

DI NICOLA CAPUZZO

19 GENNAIO 2026

STAMPA



Genova – In attesa che venga ufficializzato il nome dei primi soggetti interessati a prendere concretamente parte al progetto di nuovo ‘buffer prototype’ al servizio dei porti liguri (secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY si sarebbero fatti avanti Rail Hub Europa, ovvero l’inland terminal di Rivalta Scrivia partecipato da Msc, e il duo Metrocarga Italia – Denegri attivo ad Arquata Scrivia), la presentazione a Genova del progetto portato avanti da Connect (società nata come costola di Uirnet e quindi derivazione del progetto di piattaforma logistica italiana) è stata l’occasione colta dal presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Matteo Paroli, per annunciare nuovi spazi a ridosso del porto destinati all’autotrasporto.

“Nelle aree ex-Ilva di Cornigliano a breve metteremo a disposizione 30 ulteriori stalli, a cui si aggiungeranno a breve ulteriori 100 stalli sempre nella stessa zona a fronte di un investimento di circa un

milione di euro” ha spiegato Paroli. Rivelando poi la vera novità del giorno: “Nei prossimi anni realizzeremo nelle aree ex-Erzelli 2 un nuovo autosilo di tre piani in grado di accogliere 180 camion più altri 180 mezzi tra furgonati e automobili. Ci vorranno almeno 3 anni per completare la realizzazione, in questo momento stiamo avviando la fase progettuale”. Oltre a ciò il presidente dell’Adsp ha annunciato che a maggio sarà operativo il prolungamento della cosiddetta ‘strada del Papa’ che, attraverso il varco di Ponente del porto di Sampierdarena, consentirà ai mezzi pesanti di transitare fino al varco Etiopia (non ancora fino a San Benigno) separando i flussi commerciali dal traffico urbano di lungomare Canepa. Un intervento particolarmente atteso e sensibile soprattutto per l’aumento di accessi al porto in occasione delle partenze estive con i traghetti dal porto storico.

Tornando invece al progetto del buffer retroportuale, [la gara bandita la scorsa estate](#) (poi prorogata) aveva già precisato che, almeno in una prima fase, il compito del gestore dell’area sarà quello di cadenzare i flussi di merci da e per i porti, sfruttando al massimo le fasce orarie di accesso a disposizione con lo scopo di evitare fenomeni di congestione. I risultati raggiunti, secondo Connect, potranno dare vita a passaggi successivi incluso anche un adeguamento tecnico e infrastrutturale dell’aerea destinate a buffer. Al riguardo Connect precisava nel bando che i costi per questi interventi sarebbero stati a carico dello stesso gestore. Il quale tuttavia, “a parziale ristoro dei maggiori costi dovuti alla sperimentazione”, avrebbe potuto usufruire di “un contributo a valere sui fondi dell’art.6 comma 1 del Decreto Genova, gestiti da Connect, per un importo che complessivamente non potrà essere superiore a 800mila euro oltre Iva”.

Dal convegno di lancio dell’iniziativa non sono emersi dettagli particolari, se non la necessità di puntare sul navettamento ferroviario (possibilmente notturno) dei container da e per le banchine sul mare e di dematerializzare i processi inserendo anche il buffer all’interno di procedure organiche con i Port Community System. Vengono definiti come dei check point operativi che dovranno essere collocati nelle aree 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.

Rodolfo De Dominicis, amministratore delegato di Connect, invocando per la realizzazione “un partenariato pubblico locale con il coinvolgimento di aziende private” ha insistito nel voler sfatare la convinzione che il buffer finisca per comportare maggiori oneri e tempi di transito: “Va sfatato che questa sia un’ulteriore rottura di carico”. Secondo de Dominicis 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, un “osservatorio tecnico-scientifico” e progettare poi una forma di sostegno ai buffer simile ai Ferrobonus e Marebonus (buffer bonus).

In realtà da mesi questo progetto si trova a dover affrontare il tema se il sostegno pubblico previsto per l’iniziativa possa configurarsi come un aiuto di Stato: “Abbiamo verificato con lo studio legale Cleary Gottlieb ed è stato chiarito che occorre una prenotifica a Bruxelles che ci permetta di risolvere in

2/3 mesi questo passaggio evitando la notifica. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrebbe agire come struttura per presentare la prenotifica” ha chiarito De Dominicis.

Fuori programma c’è stato anche l’intervento di Fabrizio Pallenzona, intervenuto in qualità di presidente onorario della Fondazione Slala: “Dobbiamo fare le cose che abbiamo detto, bisogna realizzarlo (il progetto del buffer, *ndr*). L’Italia è il paese dell’autotrasporto per ragioni concrete e il nostro compito è quello di dare certezze dei tempi agli operatori”.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

