



Autotrasporto in Liguria, poker di spunti per cambiare tutto

Tagnochetti va all'attacco: guai se hanno la meglio le imprese sleali



Giuseppe Tagnochetti

GENOVA. Bisogna invertire rotta e fermare anche la moria di aziende di autotrasporto serie: “sono sostituite sempre più spesso da imprese che giocano con carte false non ottemperando alle norme di sicurezza”. Lo dice Trasportounito, organizzazione di autotrasportatori, all'indomani del convegno organizzato nella sede dell'Authority per parlare di disservizi e carenze organizzative, infrastrutturali e normative che colpiscono alla radice il servizio di trasporto su gomma e, di riflesso, l'intero sistema della logistica.

Per Giuseppe Tagnochetti, coordinatore dell'associazione dell'autotrasporto nel ribadire la richiesta alla filiera logistica di puntuale applicazione della legge 105/2025 sulle attese al carico e scarico, i punti fermi sono:

Dal punto di vista del modello

A giudizio dell'esponente dell'autotrasporto serve «un nuovo modello logistico (di pubblico interesse)» che sia organizzato con l'apertura 24 ore su 24 di magazzini di destino, terminal portuali e dei depositi, per avere «carichi/scarichi in fasce orarie più ampie». I flussi di camion si distribuirebbero meglio «spalmandosi anche sulle fasce orarie del mattino (dalle 9 alle 13) e con meno intensità dalle ore pomeridiane (dalle 13 alle 19)».

Non è tutto: con l'estensione degli orari di carico – si afferma – i camion utilizzerebbero le strutture autostradali «in orari (dalle 3 alle 6 e dalle 21 a mezzanotte) nei quali i traffici cittadini sono fermi». Beninteso, serve che siano «sospesi i cantieri notturni che oggi paralizzano la Liguria».

Questa operatività extra time richiederebbe «un impegno di risorse da parte di tutti gli attori della filiera in termini di personale (autisti, facchini, portuali ecc.)» ma genererebbe «un vantaggio competitivo sulla merce ed economie di scala sugli investimenti».

In fatto di digitalizzazione

Secondo Tagnochetti occorre accelerare il processo di digitalizzazione documentale: va «diffuso verso tutti i nodi logistici» il preavviso digitale dei camion con posizione Eta, ma – si afferma – il camion deve essere «certo di lavorare in termini corretti» (e poter «entrare nel terminal quando dispone di autorizzazione del Pcs») con «parallela razionalizzazione degli strumenti». Per Trasportounito è impossibile pensare che si lavori, «come accade oggi», con «un differente sito web per ogni terminal e una piattaforma Pcs per ogni porto». Ben venga l'introduzione obbligatoria del tracciamento dei tempi del camion nelle aree portuali e logistiche: servirebbe per «eliminare tutte le attestazioni delle attese richieste dalla legge che costano tempo e generano contenzioso».

In termini di infrastrutture

Tutta la logistica – viene fatto rilevare – dovrebbe chiedere «un autoparco per 800 veicoli pesanti che devono poter sostare» nel rispetto della legge per gli autisti e per servire al meglio la logistica portuale. Servono inoltre poli logistici attrezzati per merci ADR, Reefer, imballaggi della merce.

Per quanto riguarda i contratti

Tagnochetti ritiene «indispensabili clausole contrattuali standard» che «diano certezze ai servizi di trasporto e riducano la conflittualità nel rispetto della legge», e a tal scopo magari riaprire il tavolo accordo contenitori.

PUBBLICATO IL
6 Ottobre 2025