*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*
*Dipartimento per i trasporti e la navigazione*

*Ai destinatari in elenco allegato*

Oggetto: Applicazione norme sulla disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci (art. 6 bis d. lgs. 286/2005 come modificato dall'articolo 4 del decreto-legge 73/2025).

Sono pervenute a questo Ministero, sia da parte della committenza sia da parte degli autotrasportatori, molte segnalazioni relative a una serie di criticità interpretative sui tempi di carico e scarico, come regolati dall'art. 4 del d.l. 21/5/2025, n. 73, che ha modificato l'articolo 6-bis del d. lgs. del 21/11/2005, n. 286.

Tali note riportano interpretazioni differenti della norma da parte dei diversi operatori della filiera con interessi differenziati, mentre la rubrica del predetto art. 4, specifica che la novellata norma mira ad introdurre un univoco regime volto a garantire la continuità del servizio di autotrasporto.

Pertanto, pur se le disposizioni sopra richiamate non prevedano interventi (regolamentari o interpretativi) da parte delle strutture tecniche del Ministero - diversamente dal testo previgente dell'art. 6-bis del d. lgs. 286/2005 - appare opportuno un intervento meramente chiarificatorio volto a fornire un orientamento applicativo in risposta alle richieste di chiarimenti esposte, per fornire indirizzi finalizzati alla migliore applicazione della normativa ed evitare difficoltà operative o contenzioso.

Innanzitutto, è utile richiamare che la norma reca una disciplina stringente e dettagliata dei tempi di attesa (nonché della franchigia e dell'indennizzo ad essi correlati) ai fini di carico e scarico della merce:

- è indicato tassativamente in 90 minuti il periodo di franchigia connesso all'attesa ai fini sia del carico che dello scarico delle merci (comma 1);
- è stabilito in 100 euro l'indennizzo dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo relativo al superamento del predetto periodo di franchigia (comma 2);
- l'indennizzo di 100 euro è dovuto anche, senza ulteriori periodi di franchigia, in caso di superamento dei tempi indicati contrattualmente per l'esecuzione materiale delle operazioni di carico o scarico (comma 3); anche in questo caso l'indennizzo è dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo.

Emerge quindi chiaramente che:

- nella franchigia di cui al comma 1 non sono ricompresi i tempi per le operazioni di carico e scarico;
- non vi sono periodi di franchigia relativi all'indennizzo per il superamento dei tempi di carico e scarico;
- l'indennizzo è dovuto integralmente (100 euro) anche per il superamento dei tempi di franchigia (comma 2) o di carico o scarico (comma 3) inferiori all'ora.

La norma, peraltro, chiarisce che l'indennizzo non è dovuto qualora il ritardo sia imputabile al vettore.

Da quanto sopra, si rileva l'importanza rivestita dal contratto di trasporto (il d.lgs. 286/2005 è imperniato sul *favor* verso il contratto scritto) e delle indicazioni fornite al vettore circa il luogo e l'orario di svolgimento delle operazioni di carico o di scarico.

Ovviamente, nel determinare il contenuto del contratto, le parti devono rispettare i limiti imposti dalla legge (art. 1322 Codice civile) e quindi i vincoli stabiliti dal d.lgs. n. 286/2005 per regolare l'esercizio dei diritti di ciascuna parte coinvolta. Si evidenzia in merito che nella normativa previgente era contemplata la possibilità di deroga pattizia, mentre tale facoltà di deroga non è richiamata nella modifica normativa in argomento.

Considerato che:

a) il carico e lo scarico della merce coinvolgono molti attori della filiera logistica (vettore stradale, spedizioniere, agente marittimo, terminalista, ecc.);
b) tali operazioni possono essere svolte in terminali con caratteristiche molto diverse tra loro (porti, interporti, piattaforme logistiche, ecc.);
c) la legge prevede che "*il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere al vettore*" l'indennizzo "*fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobligati nei confronti dell'effettivo responsabile*";
d) esiste un'ampia varietà di contratti di trasporto (in forma scritta e non scritta) e delle parti stipulanti;

si ritiene necessario definire con la maggiore accuratezza possibile e in via preventiva, il luogo, le modalità di accesso dei veicoli, l'orario di effettuazione e i tempi di esecuzione delle operazioni stesse, nonché le modalità di attestazione delle predette pattuizioni.

Tra l'altro, si rammenta che il vettore può dimostrare l'orario d'arrivo con strumenti digitali; è fondamentale, pertanto, che siano individuati esattamente l'orario e il luogo di carico o scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico e scarico.

Si raccomanda altresì di fornire indicazioni precise circa gli effettivi responsabili del carico o dello scarico, in considerazione di quanto previsto per il pagamento dell'indennizzo e sul diritto di rivalsa, nonché di esplicitare cosa si intende per "eventuali cause di forza maggiore", anche in considerazione che la norma di riferimento richiama le responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce in caso di violazione di disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale (art. 7 del d. lgs. 286/2005).

Il Capo Dipartimento
*ing. Stefano Fabrizio Riazzola*