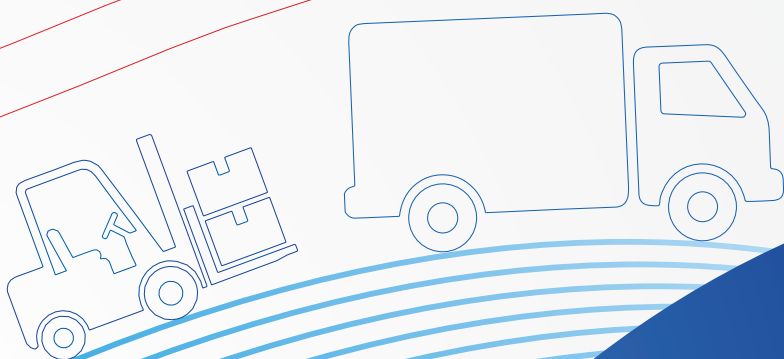


Dalla norma alla pratica: guida operativa per imprese e autisti



CAPITOLO **TRE**

L'applicazione da parte delle imprese

La nuova disciplina sui tempi di carico e scarico è entrata in vigore il 21 maggio del 2025 (giorno della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.L. 21 maggio 2025, n. 73) ed è stata perfezionata, con le modifiche apportate in fase di conversione, dalla Legge 105/2025, alla data del successivo 20 luglio: è quindi applicabile da circa un anno.

Come riconosciuto dalla circolare ministeriale di novembre 2025, le disposizioni della “novellata norma...non prevedono interventi (regolamentari o interpretativi) da parte delle strutture tecniche del Ministero”. Essa appare quindi direttamente applicabile da parte di tutte le imprese della filiera del trasporto, compreso il destinatario della merce che – come già detto – è stato richiamato nel contesto con l’aggiunta fatta al comma 1, dell’articolo 4 del D.L. 73/2025, mediante la modifica apportata con la Legge di conversione 105/2025.

Nell’applicazione della disciplina, pertanto, le imprese possono attenersi il più possibile al tenore letterale del nuovo articolo 6-bis del Decreto 286/2005, rispettando il periodo di franchigia che è pari a 90

**Da quando si
calcolano i 90
minuti**



minuti per ciascuna operazione distinta di carico o di scarico della merce e non più 120 minuti come in precedenza.

Indipendentemente dalla tipologia e dalla quantità della merce, nonché dai luoghi o dalle diverse attività economiche, l'attesa dei veicoli per effettuare le operazioni di carico o scarico della merce non può protrarsi per oltre 90 minuti, altrimenti scatta il pagamento di un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ritardo.

Da quando si calcolano i 90 minuti della franchigia?

La disposizione in esame afferma, nel primo periodo del comma 1, che questi vanno calcolati "dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce".

Nei successivi periodi terzo e quarto, tuttavia, si parla di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, "che devono essere indicati al vettore dal committente, dal destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto" – terzo periodo – e che in assenza di tali indicazioni "il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle operazioni di carico o scarico mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicoli oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione" – quarto periodo.

Siccome la disposizione in esame non diversifica tra luoghi di carico e punti di carico, come in passato aveva fatto il Decreto dirigenziale 69/2011, ammettendo peraltro che gli stessi potessero coincidere, e poiché la nuova disposizione assegna grande importanza alla pianificazione delle citate operazioni tra i vari soggetti della filiera del trasporto, è più che ragionevole ritenere – sulla base del quarto periodo del comma 1 – che in assenza di alcuna indicazione, il vettore possa far

ESEMPI DI CALCOLO



Arrivo **07:00**
inizio carico **08:50**
attesa oltre la
franchigia: **20 Min.**

Indennizzo:
€ 100,00



Arrivo **07:00**
inizio carico **10:10**
attesa oltre la
franchigia: **1H:40 Min.**

Indennizzo:
€ 200,00

decorrenza i 90 minuti della franchigia da quando il suo automezzo è giunto nel luogo di carico o scarico della merce, anche se da questo al punto effettivo di carico o scarico si debbano compiere altre operazioni per l'accesso e la messa a disposizione del veicolo.

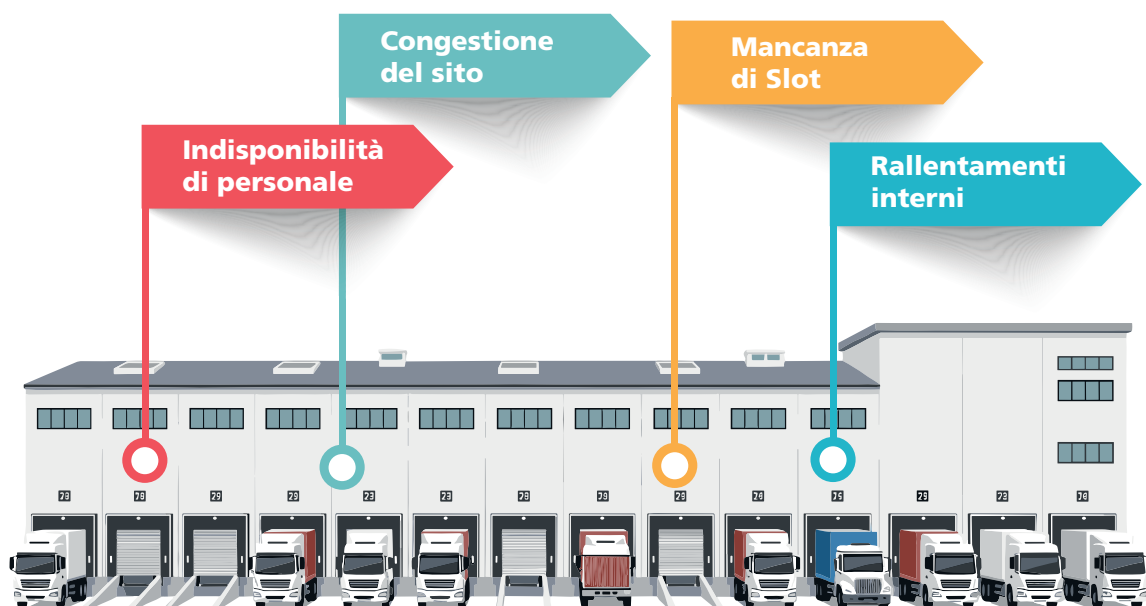
Nei tempi di attesa dei veicoli "sono compresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore e del destinatario della merce", come si legge nel secondo periodo del comma 1.

Ecco, quindi, che eventuali pause osservate dai dipendenti del committente, caricatore o destinatario della merce, ad esempio per il pranzo o per altre incombenze, qualora non comunicate in anticipo al vettore o non rientranti in casi di forza maggiore (richiamati questi ultimi solo dalla circolare ministeriale, ma pure discendenti da disposizioni che regolano lo svolgimento delle attività economiche) si calcolano come rientranti nei 90 minuti della franchigia.

Da ultimo si sottolinea, come peraltro fatto dalla circolare ministeriale, che nella franchigia non sono ricompresi i tempi per le operazioni materiali di carico o di scarico dei veicoli, ma solo le semplici attese.

**Quali
tempi sono
compresi nella
franchigia?**

Giustificazioni non valide per il ritardo a meno che non siano preventivamente comunicate



La pianificazione delle attività

La nuova disciplina impone al committente del servizio di trasporto, al destinatario o altro soggetto della filiera (caricatore o proprietario della merce) l'onere di "fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché circa le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico".

Viene quindi riconosciuta una notevole importanza alla pianificazione di tali attività tra i soggetti della filiera del trasporto, che appare in linea con la finalità dell'intervento normativo: quella di efficientare il sistema della movimentazione delle merci e della logistica in Italia.

Le indicazioni possono includere:

- l'orario previsto di arrivo del vettore al luogo di carico, nel sistema a slot adottato da diverse imprese della grande distribuzione organizzata (per cui un arrivo in anticipato del veicolo non fa scattare il calcolo della franchigia, che invece decorre da quello indicato);
- la segnalazione di tempi di inattività da parte del committente, caricatore o destinatario della merce indicati in anticipo al vettore (tempi questi che non si calcolano nella franchigia);
- le modalità di accesso dei veicoli in luoghi con complesse procedure di arrivo ai punti di carico o scarico (come ad esempio nei porti, interporti o aeroporti, dove l'accesso all'area cargo è disciplinato da norme di sicurezza relative al riconoscimento del vettore e il tempo di tali operazioni va escluso dal calcolo dei 90 minuti di franchigia).





Pianificazione che grazie alla moderna tecnologia può realizzarsi in breve tempo e senza alcun onere supplementare: basti pensare alle piattaforme telematiche di carico o scarico della merce, alla messaggistica che i soggetti della filiera possono scambiarsi con cellulari, tablet o altro dispositivo tecnologico, con i quali definire i presupposti per un carico ordinato e tempestivo della merce o per organizzare le corrette operazioni di scarico della stessa destinazione.

Al riguardo la circolare ministeriale raccomanda ai soggetti della filiera di scambiarsi “indicazioni precise circa gli effettivi responsabili del carico o dello scarico” della merce cui rivolgersi, proprio al fine di efficientare tutte le operazioni.

La circolare suggerisce inoltre ai vari soggetti di esplicitare cosa si intende per eventuali cause di “forza maggiore” che rendono le attese vane ed impediscono il normale svolgimento delle operazioni (a puro titolo di esempio, il mancato arrivo della nave in porto a causa del mare mosso).

La circolare ministeriale afferma espressamente che “la norma reca una disciplina stringente e dettagliata dei tempi di attesa (nonché della franchigia e dell’indennizzo ad esso correlati) ai fini del carico e scarico della merce” e indica “tassativamente in 90 minuti il periodo di franchigia connesso all’attesa ai fini sia del carico che dello scarico delle merci (comma 1); stabilendo 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)”.

Sulla base di queste affermazioni e ricordato la rubrica dell’articolo 4 della Legge 105/2005 in questione, intitolata “Norme per garantire

**Attuazione
stringente
della
disciplina**



la continuità del servizio di autotrasporto” è ragionevole ritenere che le parti non abbiano un’autonomia contrattuale tale da prevedere deroghe peggiorative per il vettore (ad esempio allungando i tempi di franchigia oltre i 90 minuti o riducendo l’importo dell’indennizzo sotto i 100 euro previsti dalla disposizione di legge).

Nei casi di contratti stipulati in forma scritta, invece, le parti possono accordarsi per dei tempi complessivi di carico o scarico della merce (che si badi comprendono non solo le attese ma anche i tempi per le operazioni tecniche effettive e materiali di carico e scarico) differenti dalla sola franchigia di legge. In tal caso, tuttavia, al superamento di tali tempi scatta l’indennizzo dei 100 euro, come indicato nel comma 3 della disposizione in esame e riconosciuti dalla stessa circolare ministeriale, laddove chiarisce che:

“l’indennizzo 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 di scarico (comma 3); anche in questo caso l’indennizzo è dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo”.

Cosa deve fare l'autista

Le operazioni di carico e scarico della merce vengono realizzate con il coinvolgimento dell'autista dell'impresa di autotrasporto.

Va evidenziato che l'autista non effettua materialmente le operazioni di carico o scarico del veicolo ma, ai sensi del CCNL della Logistica, Trasporto merci e Spedizione (articolo 30), è solo tenuto a collaborare alle operazioni, mettendo a disposizione il veicolo da lui condotto per la loro effettuazione materiale da parte di altro soggetto (sia esso il committente, un caricatore o il proprietario stesso della merce).

Per tali ragioni, il conducente deve osservare le indicazioni fornitegli dalla sua impresa di autotrasporto e recarsi per tempo al luogo di carico.

Quando questo coincide con il punto di carico e non ci sono altre modalità o procedure da seguire per l'accesso, una volta arrivato al





punto di carico deve attendere il momento di carico, posizionando il tachigrafo del proprio automezzo sulla posizione dei “martelletti”, che come è noto indicano “altre attività” lavorative, ovvero il tempo trascorso a svolgere mansioni diverse dalla guida, come carico/scarico, manutenzione, pratiche amministrative o pulizia del veicolo.

In tutti i casi in cui il luogo di carico non coincide con il punto di carico oppure gli vengono fornite indicazioni diverse dalla sua azienda di trasporto, il conducente deve osservare le indicazioni in modo tale da accedere fino al vero e proprio punto di carico, dal quale, come visto sopra, si calcola l'effettivo decorso dei 90 minuti di attesa.

Le medesime operazioni vanno compiute dal conducente per lo scarico della merce una volta giunto al luogo di destinazione finale o, se diverso ed effettivamente comunicatogli, al punto di scarico finale della merce.

Sulle operazioni di carico e scarico e il comportamento da tenere da parte del conducente, la nuova disciplina reca una disposizione aggiuntiva rispetto alla normativa precedente, secondo la quale:

“Fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, è sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, con particolare riguardo alla sistemazione del medesimo sui veicoli, tenuto conto delle sanzioni di cui agli articoli 164 e 167 del Codice della Strada, di cui al Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285” (comma 4, art. 6-bis, D. Lgv. 286/2005).

La nuova disposizione consente quindi al conducente di essere assente alle operazioni di scarico.

In tal caso l'autista può inserire la posizione del lettino sul tachigrafo, atta a registrare le pause, i riposi e le interruzioni di guida, e che va attivata durante i periodi in cui è libero da impegni lavorativi e non è alla guida.

Se invece si occupa dello scarico delle merci, questa attività va inclusa nell'arco delle attività lavorative e non in quello dell'interruzione o dei riposi, come affermato dalle ordinanze della Corte di Cassazione del 22 ottobre 2024 (nn. 27234 e 27331).

Per le operazioni di carico, infine, la nuova norma assicura sempre al conducente la possibilità di presenziare alle operazioni materiali e visionarne la regolarità, anche al fine di non incorrere nelle sanzioni che il codice della strada gli attribuisce nei casi di errata sistemazione del carico (articolo 164 cds.) e di sovraccarico del veicolo (articolo 167 CdS).

In caso non gli fosse riconosciuta questa possibilità, lo stesso conducente può far annotare le proprie osservazioni sulla documentazione del trasporto del carico in questione, evidenziando che non è stato ammesso a vedere le operazioni di carico della merce.

Ecco come può essere dimostrato l'arrivo del veicolo



Oltre la franchigia: cosa fare?

Quando l'attesa per le operazioni di carico o di scarico della merce si protrae per oltre 90 minuti, il conducente deve avvertire la propria impresa di trasporto e chiedere istruzioni sul da farsi.

Istruzioni che possono andare dal semplice obbligo di comunicare tale circostanza direttamente al responsabile in loco (o altro addetto) al carico o allo scarico della merce fino a quella di stampare la risultante della giornata lavorativa, con la "stampantina" annessa al tachigrafo digitale, annotando sul retro gli orari di arrivo al luogo di carico o scarico ed i tempi di attesa già decorsi. Operazioni che possono anche essere evitate se il veicolo è munito di sistema satellitare di geolocalizzazione o facendo riferimento a dati riportati nel tachigrafo intelligente di seconda generazione.

L'impresa di autotrasporto, invece, ricevuta la comunicazione del superamento della franchigia da parte del suo conducente, deve notificare tale circostanza al committente o al caricatore della merce, in quanto gli stessi, in base al secondo comma dell'articolo 6-bis in esame, "sono tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo, per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo".



A differenza della precedente normativa, in cui la richiesta di indennizzo si poteva rivolgere solo al committente del servizio di trasporto, la nuova disciplina prevede ora che la richiesta possa essere fatta dal vettore alternativamente al committente o al caricatore del veicolo, per i quali prevede una solidarietà passiva (coobbligati in solido).

Costoro, una volta pagato l'indennizzo dovuto, hanno diritto di rivalsa l'uno con l'altro e anche – secondo uno dei primi pronunciamenti della giurisprudenza in materia – nei confronti del destinatario della merce, quale effettivo responsabile del ritardo (cfr. secondo periodo del comma 2, dell'art. 6-bis "È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati e l'effettivo responsabile").



La richiesta d'indennizzo – conferma poi la parte finale dello stesso comma 2 – “può essere effettuata dal vettore al committente o al caricatore, nel termine di prescrizione previsto dall'articolo 2951 del codice civile, ferma restando la possibilità di proporre domanda d'ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile”.

Viene quindi chiarito che il vettore ha un anno di tempo (quale termine di prescrizione indicato nell'articolo 2951 del codice civile) per effettuare la richiesta d'indennizzo e che in caso di mancato pagamento della stessa, la richiesta e la relativa fattura fiscale può formare oggetto di ricorso al giudice per l'emissione di un decreto ingiuntivo di pagamento.

Al riguardo, va detto che già nei primi mesi di applicazione della nuova disciplina, i vettori che hanno chiesto l'indennizzo ai propri committenti hanno poi emesso, nei loro confronti, delle fatture a parte con i relativi importi, separandole da quelle inerenti la prestazione di trasporto nella quale si era verificato il ritardo.

Ciò onde evitare che l'eventuale contestazione sul superamento del periodo franchigia (ad es. dovuta a circostanza imputabile al vettore, al ricorrere di un caso di forza maggiore, ecc...) potesse estendersi anche al pagamento del corrispettivo del trasporto.

Altro fenomeno verificatosi è quello che il vettore non ha proceduto a singole richieste d'indennizzo per superamento della franchigia di un

**Tempi
per la richiesta
di indennizzo**



solo episodio, ma ha preferito riunire diversi casi per farne oggetto di una richiesta cumulativa, ad esempio relativa a tutti i ritardi verificatisi nell'arco di tre o quattro mesi.

Da ultimo va segnalato che, in forza del comma 2 della disposizione in esame, l'importo di 100 euro è soggetto a rivalutazione automatica annuale, a partire da quando è entrata in vigore la stessa norma.

Non essendo al momento in cui scriviamo decorso un anno interno, l'aggiornamento non è stato ancora applicato. Lo stesso – dice la norma – va fatto “utilizzando l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie e gli operai, al netto dei tabacchi (indice FOI), rilevato dall'Istituto Nazionale di Statistica” (Istat).