



Normativa sui tempi di attesa al carico/scarico

Spettabili imprenditori, con la presente ritorniamo sulle recenti disposizioni introdotte dal Decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, convertito con la Legge n. 105 del 18 luglio 2025, relative alla disciplina sull'indennizzo per i tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico.

LA NOSTRA POSIZIONE

In merito al contenuto del disposto normativo, l'interpretazione e la posizione che, a nostro parere, devono assumere le imprese di autotrasporto, è stata ben delineata con specifiche circolari diffusa appena uscita la norma; l'ultima il 25 luglio a seguito della conversione del decreto-legge in parola.

Tuttavia, sappiamo che in questo momento circolano le interpretazioni più disparate, spesso diffuse da committenti, avvocati e altri operatori della filiera.

FINALITÀ DELLA NORMA

Nonostante i dubbi che, in molti casi, sono sollevati ad arte, la legge, a nostro avviso, è chiara nei propositi e nei contenuti. Il suo scopo principale è tutelare la nostra categoria, che storicamente è la parte debole del rapporto contrattuale.

È nostro parere che, come già avvenuto con le tariffe a forcella, il legislatore ha introdotto una norma di tutela che non può essere derogata, neanche con un contratto scritto che stabilisca condizioni diverse.

Siamo altrettanto convinti che la legge si fonda sul principio di indennizzare l'autotrasportatore per l'intero periodo in cui il veicolo è fermo e non produttivo; per tale motivo nei 90 minuti di franchigia vanno contemplati anche i tempi di esecuzione materiale del carico/scarico.

Ciò si desume dal tenore del comma 3, del nuovo articolo 6-bis del D.L.gs 286/2005:

“3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 7, commi 3 e 4, l'indennizzo di cui al comma 2 del presente articolo è dovuto anche qualora siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto e ciò risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore”.

Del resto, se il caricatore potesse sospendere le operazioni a suo piacimento senza oneri, la legge perderebbe completamente di senso e il costo del fermo continuerebbe a rimanere a carico dell'autotrasportatore.

AZIONI E IMPEGNI CHE STIAMO PORTANDO AVANTI IN QUESTO FRANGENTE

Fin dal 7 agosto 2025, abbiamo richiesto ufficialmente al MIT un intervento chiarificatore, in risposta al crescente fermento di interpretazioni divergenti. Manteniamo un dialogo aperto e costruttivo con le autorità, confidando che forniscano presto indicazioni autorevoli. In caso l'organismo tecnico del MIT non riuscisse a esprimersi in modo risolutivo, ci rivolgeremo direttamente al legislatore.

In questo frangente, stiamo pertanto affrontando la questione con un approccio complementare: da un lato, non escludiamo l'azione legale, ma dall'altro, puntiamo a ottenere una posizione ufficiale da parte del Ministero.

Riteniamo che una risposta chiara e autorevole sia il modo migliore per tutelare la categoria, superando le incertezze che potrebbero derivare da pareri legali privati, per quanto competenti; d'altra parte, pareri contrari, anche la committenza ne potrebbe sicuramente trovare molti.



PRINCIPI FONDAMENTALI DELLA NORMATIVA SUI TEMPI DI ATTESA

In attesa che il MIT ci indichi la strada da seguire, ribadiamo che, a nostro avviso, le rivendicazioni di quanto dovuto per i tempi di attesa al carico /scarico, si devono fondare sui seguenti presupposti di legge:

- 1. Inderogabilità della norma: La legge è imperativa e non può essere modificata da accordi contrattuali tra le parti.
- 2. Tempi materiali di esecuzione del carico/scarico compresi nel conteggio della franchigia
- 3. Franchigia di 90 minuti: I 90 minuti di franchigia comprendono tutto il tempo di inattività del veicolo, dall'attesa iniziale fino al completamento delle operazioni di carico e scarico. Se il caricatore sospende le operazioni per motivi suoi, il tempo continua a essere conteggiato a vostro favore.
- 4. Indennizzo di € 100,00: Il compenso è di 100€ per ogni ora o frazione di ora oltre la franchigia. Tale importo è soggetto a rivalutazione automatica annuale.
- 5. Responsabilità in solido: Il caricatore è responsabile in solido con il committente per la corresponsione dell'indennizzo.
- 6. Prova del ritardo: L'orario di arrivo può essere dimostrato in modo inequivocabile con il tachigrafo intelligente di seconda generazione o con il sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo.
- 7. Richiesta e Ingiunzione: La richiesta di indennizzo può essere presentata al committente o al caricatore. In caso di mancato pagamento, la legge consente di procedere con decreto ingiuntivo, semplificando notevolmente le vie legali.
- Dal nostro punto di vista, accettare accordi difformi dai suddetti principi normativi, significa violare la legge e renderla di fatto inefficace.

Una Regione in movimento: infrastrutture, autotrasporto, logistica e ambiente verso il futuro

SVILUPPO SOSTENIBILE, INTERMODALITÀ, ZLS E INNOVAZIONE AL CENTRO DEL CONFRONTO TRA ISTITUZIONI, IMPRESE E TERRITORIO

Lunedì 29 settembre 2025 dalle 9.30 alle 13.30 Bologna -
Tecnopolo DAMA - Botte B4 Via Stalingrado, 84/3

