

Roma, 4 novembre 2025

**Al Comitato di Presidenza
Al Consiglio Direttivo
Alla Commissione Legale
Alla Commissione Sindacale
Alle Associazioni Territoriali**

Circolare n. 36 / 2025

Oggetto: Autotrasporto – DL Infrastrutture – Applicazione disciplina normativa su tempi di attesa al carico e allo scarico ex art. 6 bis D.Lgs. 286/2005 – Circolare MIT n. 13485 del 4/11/2025

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiarisce alcuni aspetti in merito alle norme che hanno recentemente modificato la disciplina dei tempi di attesa al carico e allo scarico delle merci, confermando che la ratio della norma è quella di garantire la continuità del servizio di autotrasporto (cfr. Circ. Fedit 24/2025)

Viene chiarito che:

- i 90 minuti del periodo di franchigia sono connessi esclusivamente alle attese ai fini sia del carico che dello scarico delle merci e non includono le operazioni effettive di carico e scarico;
- l'indennizzo di 100 euro, in caso di superamento dei 90 minuti, è dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora;
- l'indennizzo dei 100 euro è dovuto, inoltre, per ogni ora o frazione di ora di ritardo rispetto ai tempi indicati nel contratto per l'esecuzione materiale delle operazioni di carico o scarico;
- la norma non può essere derogata dalle parti;
- l'indennizzo non è dovuto qualora il ritardo sia imputabile al vettore;
- la norma vale per tutti i settori, senza distinzione del luogo in cui si effettua il carico e lo scarico.

Il MIT, oltre a fornire tutta una serie di raccomandazioni, sottolinea l'importanza della contrattazione scritta per regolare i rapporti tra le parti, sempre nel rispetto dei vincoli dettati dal Codice civile (art. 1322) e dallo stesso D. Lgs 286/2005, invitando a definire il luogo di carico o scarico, le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico e scarico, l'orario di effettuazione ed i tempi di esecuzione delle operazioni stesse, nonché le modalità di attestazione delle predette pattuizioni.

Con i migliori saluti.

Il Segretario Generale
Alfredo D'Ascoli





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.



MIT

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

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 coobbligati 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 Riazola



MIT

dip.trasporti@pec.mit.gov.it
segr.dtn@mit.gov.it