

MATERIALI

I TEMPI DI ATTESA AI FINI DELLA CARICAZIONE E DELLA SCARICAZIONE NELL'AUTOTRASPORTO MERCI PER CONTO TERZI (*)

SOMMARIO: 1. Il quesito. – 2. Gli elementi fattuali e documentali vagliati. – 3. Disciplina di cui all'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005 e sua evoluzione alla luce del d.l. 21 maggio 2025 n. 73. – 3.1. La disciplina previgente. – 3.2. La normativa attuale. – 4. La fattispecie concreta e l'interpretazione dell'accordo contrattuale. – 5. Conclusioni.

1. *Il quesito* – Mi è stato chiesto di esprimere il mio parere con riferimento ad alcune problematiche interpretative sorte in relazione a un contratto di autotrasporto merci per conto terzi stipulato tra la Vostra Impresa (di seguito il «Vettore») e XY (di seguito il «Committente») con particolare riferimento al tema della disciplina, nell'ambito dello stesso, dei tempi di attesa ai fini della caricazione e della scaricazione degli autocarri e di quelli relativi allo svolgimento delle operazioni medesime, nonché della conseguente ripartizione economica dei costi per le soste eccedenti complessivamente il periodo di franchigia concordato.

In particolare, il quesito concerne la seguente fattispecie.

In virtù delle pattuizioni intercorse tra le parti, sino al mese di ottobre 2025, al fine di non penalizzare il Vettore nelle ipotesi di prolungata immobilizzazione del mezzo, il Committente si era impegnato a corrispondere al medesimo un indennizzo forfettizzato per le soste di durata superiore alle due ore, decorrenti dal momento dell'arrivo dell'autocarro presso il luogo di caricazione o di scaricazione sino alla ripartenza dello stesso.

Nel mese di novembre 2025, il Committente ha revocato in discussione il suddetto assetto negoziale, deducendo che: (i) esso non sarebbe più compatibile con la disciplina in materia di tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico dettata dall'art. 6-bis del d.lg. 21 novembre 2005 n. 286, come novellato alla luce delle sopravvenute disposizioni normative

(*) Testo del parere reso da Daniele Casciano e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

di cui al d.l. 21 maggio 2025 n. 73 (cosiddetto «Decreto Infrastrutture»), convertito dalla l. 18 luglio 2025 n. 105; (ii) segnatamente, il suddetto periodo di franchigia temporale di sosta, concordato tra le parti come omnicomprendivo per tutto il periodo di immobilizzazione del veicolo, andrebbe ora riferito esclusivamente alla durata dell'esecuzione materiale della carica e della scarica, mentre il periodo di attesa in funzione dell'inizio delle operazioni stesse sarebbe direttamente regolato dal comma 1 del suddetto art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005.

2. *Gli elementi fattuali e documentali vagliati* – Il presente parere è formulato sulla base della rappresentazione delle vicende e dei rapporti negoziali come da Voi esposti verbalmente nonché nella corrispondenza e-mail illustrativa, e si fonda sul presupposto della correttezza e completezza della stessa.

La valutazione svolta tiene conto dei seguenti documenti, che mi sono stati forniti per l'inquadramento del quesito:

- contratto per affidamento del servizio di trasporto merci stipulato tra il Vettore e il Committente;
- listino prezzi dei trasporti concordato tra il Vettore e il Committente in vigore dall'1 settembre 2025 al 31 dicembre 2025;
- riepilogo dei trasporti effettuati dal Vettore in favore del Committente nel mese di ottobre 2025;
- fattura esemplificativa emessa nel mese di novembre 2025 dal Vettore nei confronti del Committente;
- lettera circolare del novembre 2025 indirizzata dal Committente ai vettori interessati, propri fornitori;
- e-mail del dicembre 2025 indirizzata dal Vettore al Committente, avente ad oggetto il tema del calcolo delle soste in cantiere;
- nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. U0013485 del 4 novembre 2025, avente come oggetto «Applicazione norme sulla disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci (art. 6-bis d.lg. 286/2005 come modificato dall'art. 4 del decreto-legge 73/2025)».

3. *Disciplina di cui all'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005 e sua evoluzione alla luce del d.l. 21 maggio 2025 n. 73* – Per rispondere compiutamente al quesito, è opportuno ricostruire l'evoluzione della disciplina normativa dettata, nel contesto dell'autotrasporto merci per conto terzi, dall'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005.

Tale previsione, introdotta dall'art. 1-*bis*, comma 2, d.l. 6 luglio 2010 n. 103, convertito, con modificazioni, dalla l. 4 agosto 2010 n. 127, al suo primo comma, disciplina il tema dei tempi di attesa per le operazioni di carico e scarico delle merci, prevedendo un periodo di franchigia temporale, decorso il quale matura in favore del vettore un indennizzo.

Secondo l'interpretazione generalmente consolidata, il suddetto periodo di franchigia consiste nel lasso di tempo di attesa sopportata dall'autotrasportatore antecedentemente all'avvio delle operazioni di caricazione o di scaricazione, che decorre dal momento in cui il vettore giunge nel luogo indicato dal committente per l'esecuzione di tali operazioni, sino all'avvio dell'esecuzione delle medesime.

3.1. *La disciplina previgente* – Nella sua formulazione originaria, anteriore alla riforma del luglio 2005, l'art. 6-*bis* d.lg. n. 286/2005 disciplinava i tempi di attesa per le operazioni di caricazione e scaricazione nel contratto di trasporto di merci su strada prevedendo (al comma 1) che, in presenza di contratto scritto, le parti fissassero un periodo di franchigia avente una durata massima di due ore per ciascuna operazione, decorrente dall'arrivo del veicolo presso il luogo di carico o scarico, indicato per iscritto dal committente unitamente all'orario previsto per le operazioni suddette nonché alle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico.

La norma in esame, dunque, con riferimento ai contratti stipulati in forma scritta non imponeva alle parti un periodo di franchigia predeterminato, ma si limitava a fissare un limite temporale massimo entro cui le medesime potevano definire contrattualmente il suddetto periodo.

Entro tale arco temporale, l'attesa era considerata fisiologica, mentre il superamento della franchigia, purché non imputabile al vettore, faceva sorgere *ex lege* in capo a quest'ultimo il diritto a un indennizzo per il tempo eccedente (inclusa la singola frazione di ora di ritardo rispetto alla franchigia temporale suindicata), che veniva commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo sulla base di parametri la cui determinazione era originariamente rimessa all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto (comma 2).

La norma si apriva solo parzialmente all'autonomia contrattuale, lasciando spazio alle diverse pattuizioni delle parti a condizione che queste si basassero sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto

e per la logistica e le organizzazioni associative degli utenti dei servizi di trasporto (comma 3).

Quanto ai contratti non stipulati in forma scritta, era previsto (al comma 4) che il periodo di franchigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa del carico o dello scarico non potesse essere complessivamente superiore alle due ore sia per il carico che per lo scarico, facendosi altresì applicazione delle previsioni di cui ai commi 1, 2 e 3 del medesimo articolo. Nell'interpretazione profilatasi in dottrina, l'uso dell'avverbio «*complessivamente*» stava ad indicare che il periodo di franchigia per i contratti non in forma scritta era comprensivo sia dell'attesa in fase di caricazione che di quella in fase di scaricazione, con l'effetto che il diritto all'indennizzo da parte del vettore maturava nel caso in cui la somma dei tempi di attesa riferiti alle due fasi avesse superato le due ore (cfr. M. RIGUZZI - P. CARMAGNANI, *Manuale di diritto dei trasporti*, Napoli, 2014, 103; G. BENELLI, *La disciplina dell'autotrasporto merci: tra autonomia negoziale e pubblico interesse*, Milano, 2018, 147).

Era, infine, stabilito che, con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fossero stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi 1 e 4, con particolare riferimento alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia e alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli ai luoghi di carico e scarico (comma 5). Tale previsione è stata nel prosieguo soddisfatta con l'adozione del Decreto generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 69 del 24 marzo 2011.

3.2. *La normativa attuale* – La riforma del 2025, intervenuta sul medesimo art. 6-*bis* del d.lg. n. 286/2005 ad opera dell'art. 4 del Decreto Infrastrutture, come convertito con modificazioni dalla l. 105/2025, ha inciso sull'assetto sopra descritto, perseguendo l'obiettivo di rafforzare la posizione del vettore e di contrastare fenomeni patologici di attesa non remunerata ⁽²⁾.

⁽²⁾ Per completezza, si riporta il testo dell'art. 6-*bis* nella formulazione risultante dalla novella e attualmente in vigore: «1. Il periodo di franchigia, connesso all'attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico, da calcolare dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce, è pari a novanta minuti per ciascuna operazione. Nei tempi di attesa dei veicoli di cui al primo periodo sono compresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario della merce. Il committente, il destinatario della merce o altro soggetto

In particolare, alla stregua della novella, la franchigia di attesa è ora fissata dalla legge – e quindi non rimessa alle pattuizioni dalle parti – in 90 minuti per ciascuna operazione di carico e di scarico (comma 1). Va, peraltro, notato che la norma non distingue più la disciplina dei tempi di attesa a seconda della forma del contratto, con la conseguenza che, anche nel caso di contratti non stipulati in forma scritta ai sensi dell'art. 6, comma 3, del medesimo decreto legislativo, il suddetto periodo di franchigia di 90 minuti va ora inteso come riferito distintamente (e non «complessivamente», secondo quanto in precedenza previsto dal quarto comma nella sua originaria e ora abrogata formulazione) a ciascuna fase.

Decorso tale termine, l'attesa ulteriore, ove non imputabile al vettore, dà diritto a un indennizzo in favore del medesimo pari ad Euro 100,00, che matura per ogni ora o frazione di ora di ritardo (sicché, come pure avveniva in precedenza, anche un solo minuto di ritardo comporta la debenza dell'indennizzo in parola). L'obbligo di pagamen-

della filiera del trasporto di cui all'articolo 2 è tenuto a 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. In caso di mancato rispetto di tale onere, 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 veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione. 2. Il committente e il caricatore 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. È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile. L'indennizzo non è dovuto qualora il superamento del periodo di franchigia sia imputabile al vettore. L'importo dell'indennizzo di cui al presente comma è soggetto a rivalutazione automatica, con cadenza annuale, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Ai fini del calcolo della variazione si utilizza l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi (Indice FOI), rilevato dall'Istituto nazionale di statistica. La richiesta d'indennizzo 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 di ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile. 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. 4. 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 codice della strada, di cui al del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

to di tale somma, in precedenza gravante solo sul committente quale controparte contrattuale del vettore, è ora esteso anche al caricatore, prevedendo che committente e caricatore sono solidalmente obbligati, salvo il diritto di rivalsa (i.e. di regresso interno) nei confronti dell'effettivo responsabile (comma 2).

La riforma del 2025 ha inoltre aggiunto un ulteriore tassello a protezione del vettore: è, infatti, ora specificato (ai sensi del comma 3) che il suddetto indennizzo è dovuto anche qualora siano stati 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.

È, infine, assicurata al conducente la possibilità di presenziare all'esecuzione delle operazioni di carico e scarico, ancorché le stesse possano essere eseguite anche in sua assenza (comma 4).

È dibattuto se la disciplina del periodo di franchigia per l'attesa in funzione delle operazioni di carico e scarico e quella connessa al relativo indennizzo siano o meno derogabili dall'autonomia delle parti. A fronte di parte della dottrina che, valorizzando anche l'abrogazione della previsione prima contenuta all'originario comma 3, ritiene che la disciplina non abbia carattere imperativo, si pone il diverso indirizzo prospettato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella propria nota n. U0013485 del 4 novembre 2025 (invero non avente carattere di cogenza interpretativa), secondo cui la normativa in parola sarebbe tassativa.

4. La fattispecie concreta e l'interpretazione dell'accordo contrattuale – Ciò premesso, per rispondere al quesito, si rende necessario inquadrare la fattispecie concreta e l'accordo intercorrente tra il Vettore e il Committente alla luce della normativa oggi vigente.

A tal fine, occorre preliminarmente rilevare come il contratto per l'affidamento del servizio di trasporto merci stipulato nel caso di specie nulla disponga con riguardo ai tempi di attesa prodromici alla carica-zione e/o alla scaricazione delle merci, ovvero in merito alla fissazione di termini massimi per l'esecuzione delle suddette operazioni.

Tuttavia, dal listino prezzi dei trasporti e dalla documentazione contabile che mi sono stati dimessi (riepilogo dei trasporti effettuati e fattura «a campione»), nonché dalla condotta contrattuale tenuta nel corso dello svolgimento del rapporto per come da Voi rappresentatami (rile-

vante, ai fini dell'interpretazione del contratto, ai sensi dell'art. 1362, secondo comma, c.c.), emerge chiaramente che gli accordi in essere tra le parti prevedono (come hanno previsto in passato) la forfettizzazione di un indennizzo, attualmente pari a Euro 100 (o Euro 50 per trasporti brevi), dovuto dal Committente al Vettore per ogni «sosta» – a quest'ultimo non imputabile – eccedente le due ore dall'arrivo dell'autocarro in cantiere (i.e. presso il luogo designato per la caricazione o per la scaricazione).

Tale periodo temporale costituisce un termine onnicomprensivo, all'interno del quale rientrano tanto le tempistiche di attesa prodromiche alla caricazione ed alla scaricazione delle merci trasportate, quanto quelle relative all'effettiva esecuzione di tali operazioni.

Riguardata in questi termini, siffatta previsione negoziale non pare porsi in contrasto con la disposizione legislativa di cui all'art. 6-bis del d.lg. n. 286/2005, così come novellata dall'art. 4 del d.l. 21 maggio 2025 n. 73.

Va, infatti, osservato che essa presenta una portata più ampia rispetto all'art. 6-bis, in quanto fa esplicito riferimento a una nozione di «sosta in cantiere» ricomprendente di per sé *tutto* il periodo in cui il mezzo rimane fermo presso il luogo indicato dal Committente per la caricazione o per la scaricazione delle merci.

Il periodo di franchigia stabilito contrattualmente in relazione a detta nozione lata di «sosta» (due ore) è più esteso di quello attualmente stabilito dalla legge con riferimento al solo periodo di attesa del mezzo in funzione delle operazioni di carico o scarico (90 minuti).

Conseguentemente, a prescindere da ogni valutazione in merito alla derogabilità o meno dell'art. 6-bis, la precitata previsione contrattuale consente di salvaguardare la disciplina dettata da tale disposizione di legge, non pregiudicando la durata della franchigia legale e non ponendosi, quindi, in contrasto con la normativa vigente.

Anche sul piano teleologico, tale ricostruzione dell'accordo – come evidenziato, del tutto conforme alle modalità con cui sino ad ora è stata data esecuzione al contratto – si pone in linea con gli obiettivi della disciplina vigente, che sono orientati a rafforzare la tutela in favore del vettore, pur nel contemperamento degli interessi delle parti coinvolte.

L'onnicomprendività del termine pattiziamente concordato nel caso di specie consente infatti, da un lato, di garantire la franchigia temporale dettata dalla legge per l'attesa del mezzo in funzione dell'inizio della

caricazione e della scaricazione (posto che il Committente potrà fruire di un periodo comunque non superiore a 90 minuti per apprestare l'organizzazione di personale e di mezzi necessaria per procedere alle stesse) e, dall'altro, di fissare un tempo massimo entro cui le operazioni debbono concludersi (pari a due ore dal sopraggiungimento dell'auto-mezzo nel luogo di carico o di scarico), decorso il quale sorge l'obbligo di corresponsione dell'indennizzo concordato convenzionalmente.

Ferma restando dunque la durata della franchigia legale per il periodo di attesa antecedente all'inizio delle operazioni di caricazione o scaricazione, la suddetta configurazione convenzionale introduce un elemento di flessibilità nella definizione del periodo previsto per l'esecuzione delle operazioni di carico e di scarico.

Quest'ultimo, infatti, viene ad essere modulato in ragione dell'effettivo tempo di attesa impegnato dal Committente prima dell'inizio delle operazioni stesse: il periodo di franchigia non fruito è destinato conseguentemente a sommarsi al tempo dedicato all'esecuzione materiale delle operazioni (così, a titolo meramente esemplificativo, qualora il periodo di attesa antecedente all'esecuzione delle operazioni di caricazione e scaricazione si esaurisca in 20 minuti, residueranno 100 minuti utilizzabili per l'esecuzione delle suddette operazioni).

In ragione di ciò, il periodo assegnato per la caricazione e la scaricazione delle merci può, in concreto, oscillare tra i 30 minuti e le due ore in funzione del tempo impegnato nell'attesa prima dell'inizio delle operazioni in parola.

L'eventuale superamento dei 120 minuti complessivi non imputabile al Vettore (con una tolleranza di 15 minuti prevista dal listino prezzi in vigore all'1 settembre 2025) comporta la debenza da parte del Committente dell'indennizzo pattuito.

Sotto questo profilo, la suddetta pattuizione negoziale risulta compatibile anche con la disciplina dettata dall'art. 6-*bis* d.lg. n. 286/2005, al suo comma 3. Quest'ultima norma, infatti, a differenza di quanto fa il comma 1 con riferimento ai tempi di attesa prodromici all'inizio della caricazione e della scaricazione, non stabilisce la durata della franchigia per l'esecuzione materiale delle operazioni medesime, rimettendone interamente la definizione all'intesa tra le parti; sicché le parti stesse possono in concreto stabilire tali tempistiche massime nei termini che ritengono ad esse maggiormente confacenti.

5. *Conclusioni* – In conclusione, tenuto conto di quanto sopra illustrato, ritengo di poter rispondere nei seguenti termini al quesito postomi:

- i. l'accordo contrattuale intercorso tra il Vettore e il Committente, alla luce di quanto pattuito nel listino prezzi concordato tra le parti e della prassi consolidata sino ad oggi seguita, va interpretato nel senso che esso prevede un periodo di franchigia convenzionale di due ore per la sosta del veicolo in funzione della carica e della scarica – decorrente dall'arrivo del mezzo al luogo di carico o scarico e terminante al momento della cessazione delle operazioni medesime dopo la loro esecuzione materiale – alla scadenza del quale matura in favore del Vettore l'indennizzo pattuito contrattualmente;
- ii. tale disciplina negoziale non si pone in contrasto con quella posta dall'art. 6-bis, comma 1, d.lg. n. 286/2005, con riferimento alla definizione della franchigia di 90 minuti per l'attesa incorsa dal mezzo in funzione dell'inizio delle operazioni di carica o di scarica, essendo il periodo di tempo stabilito convenzionalmente più esteso rispetto a quello previsto *ex lege*, che quindi risulta in esso ricompreso, ma non obliterato;
- iii. la suddetta disciplina convenzionale risulta, altresì, compatibile con l'art. 6-bis, comma 3, d.lg. n. 286/2005, il quale, con riferimento alla durata delle operazioni di carica e di scarica, rimette interamente all'autonomia negoziale la definizione della stessa, limitandosi, per l'ipotesi di superamento di tali tempistiche, ad estendere in favore del Vettore le medesime tutele economiche (indennizzo) previste per il caso di sfioramento della franchigia relativa all'attesa antecedente all'inizio delle operazioni.

DANIELE CASCIANO