

## NEWS 2/25

### **La conversione, con modificazioni (pur limitate), del D.L. 73/25: novità in materia di tempi di carico e scarico**

#### **1. introduzione**

Sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 166 del 19 luglio 2025, è stata pubblicata la legge n. 105 del 18 luglio 2025, di conversione con modifiche del decreto legge 21 maggio 2025, 73, recante “Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti”.

Nel richiamare quanto indicato nella nostra precedente News 1-25 (L. 73/25: novità in materia di tempi di carico e scarico e termini di pagamento) in ordine alla rilevanza delle dispersioni normative in materia di autotrasporto, di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli, contenute agli articoli 4 (Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto) e 5 (Disposizioni urgenti in materia di motorizzazione civile e di circolazione dei veicoli), in questa sede ci limiteremo a segnalare le ulteriori novità introdotte in sede di conversione del decreto, peraltro limitate, ed a svolgere alcune considerazioni di portata generale.

È opportuno al proposito ricordare che attraverso la conversione ad opera della legge 105/25 le norme contenute nel Decreto Legge 73/25 sono diventate norma definitiva, con le modifiche apportate in sede di conversione.

#### **2. I tempi di carico e scarico**

L’articolo 4 del Decreto Legge 73/25, norma con cui è stato integralmente sostituito l’articolo 6 bis del D. Lgs. 286/05 (rubricato “*Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia*”), ha conosciuto poche modifiche di dettagli ad opera della legge di conversione.

In considerazione della centralità di questo tema riteniamo opportuno riepilogare i punti fondamentali della riforma dell’istituto, ripercorrendo quanto già specificato con il nostro precedente commento ed evidenziando in colore rosso le sole modifiche introdotte dalla legge di conversione.

In particolare la nuova disciplina dei tempi di carico e scarico si differenzia dalla precedente in quanto:

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**”, mentre in precedenza era di due ore ed è stato quindi compresso di trenta minuti;*
2. mentre in precedenza l'onere di fornire *“indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento di tali operazioni, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico”* incombeva unicamente sul committente, in base alla nuova normativa può essere alternativamente assolto dal committente, dal destinatario della merce o da altro soggetto della filiera del trasporto. Questa modifica (sicuramente apprezzabile) è frutto dell'esperienza maturata nell'applicazione pratica della normativa, essendo evidente che il committente, ad esempio, difficilmente sarà in grado di fornire indicazioni in ordine alle modalità di accesso ai punti di scarico, che potranno invece essere fornite dal destinatario;
3. nel caso in cui il vettore non dovesse ricevere tali indicazioni *“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”*.

Fornire istruzioni puntuali ed esaustive al vettore assurge quindi ad elemento fondamentale per la chiarezza dei rapporti tra le parti del contratto di autotrasporto;

4. l'indennità di franchigia passa da 40,00 a **100,00 euro all'ora** per ogni ora o frazione di ora di ritardo;
5. mentre nella previgente versione dell'articolo 6 bis l'unico soggetto tenuto a pagare l'indennità di franchigia (e, quindi, l'unico soggetto nei confronti del vettore aveva azione) era il committente, la nuova disciplina prevede espressamente che committente e caricatore siano tenuti in solido, *“fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile”*. Sarebbe stato opportuno, sotto questo profilo, includere anche il destinatario tra i coobbligati, in particolare nel caso in cui il ritardo si verifici allo scarico e sia quindi presumibilmente ad esso imputabile.

**La nuova normativa richiama al proposito espressamente la possibilità per il vettore di fare ricorso alla procedura monitoria di cui agli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile, conseguendo quindi un decreto ingiuntivo di pagamento.**

Anche questo aspetto assume rilevanza, liberando il vettore dalla necessità di assolvere l'onere probatorio più rigoroso del giudizio ordinario a cognizione piena;

6. contrariamente a quanto previsto in precedenza, la nuova normativa ha istituito un meccanismo di rivalutazione automatica dell'indennizzo,

basato sull'indice FOI (indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, al netto dei tabacchi);

7. la nuova normativa innova profondamente quella previgente anche statuendo che **l'indennizzo 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"**.

La novità è sostanziale e consente di superare i dubbi interpretativi che erano sorti in precedenza in ordine alla rilevanza da attribuire ai tempi materiali necessari per seguire le operazioni di carico e di scarico, ma impone una revisione dei contratti in essere per disciplinare compiutamente questo aspetto.

Si ritiene infatti necessario individuare contrattualmente il tempo necessario per effettuare materialmente le operazioni di carico e di scarico, tenendo conto dell'operatività del punto in cui tali operazioni vengono effettuate, della specificità della merce che ne costituisce oggetto nonché delle caratteristiche del mezzo utilizzato per eseguire il trasporto;

8. la nuova disciplina prevede altresì che *"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"*;
9. l'unica modifica sostanziale apportata in sede di conversione prevede che *"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"*.

**Questa previsione sovverte la precedente impostazione, in base alla quale i tempi di inattività (se programmati e tempestivamente comunicati al vettore) erano esclusi dal computo dei tempi di attesa, imponendo di programmare con attenzione gli accessi dei vettori ai punti di carico e scarico, per limitare il rischio di inevitabili sforamenti in prossimità di eventuali periodi di fermo dell'operatività (ad esempio, pausa pranzo).**

Le novità introdotte dalla nuova normativa per quanto concerne la disciplina dei tempi di carico e scarico hanno apportato sicuramente maggiore chiarezza all'istituto della franchigia, ma è altamente probabile che l'innalzamento dell'indennizzo e la struttura del meccanismo in base al quale deve essere calcolato implicino un inasprimento del contenzioso, destinato presumibilmente ad aumentare considerevolmente.

È in ogni caso assolutamente opportuna una revisione dei contratti in essere per adeguarli al nuovo impianto normativo e predisporre le opportune cautele per evitare abusi.

### **3. Conclusioni**

In questa sede non è necessario richiamare le altre modifiche (peraltro di rilevanza marginale) introdotte agli articoli 4 e 5 del decreto convertito, per il cui contenuto si rimanda quindi alla nostra precedente news.

Le modifiche introdotte dal convertito Decreto Infrastrutture alla disciplina previgente dei tempi di carico e scarico e dei termini di pagamento impongono un'attenta valutazione dell'impianto contrattuale per verificarne l'adeguatezza rispetto alle novità da ultimo apportate.

È evidente che le previsioni contrattuali relative ai tempi di carico e scarico (e, conseguentemente, alla franchigia e all'indennità in ipotesi dovuta in caso di suo sforamento), se erano state strutturate in conformità alla normativa previgente, dovranno infatti essere modificate e adeguate.

Si deve al proposito altresì segnalare che, contrariamente a quanto previsto dalla normativa previgente, la nuova disciplina non sembra essere derogabile neppure facendo ricorso ai c.d. accordi di settore, cosicché la sua applicabilità sarà presumibilmente generalizzata ed imporrà una revisione profonda della gestione delle fasi iniziali e finali dei trasporti.

Il nostro studio è come sempre a vostra disposizione per supportarvi con la propria esperienza e competenza anche rispetto a queste ultime novità, così come più in generale per qualsiasi vostra esigenza.

Genova, 23 luglio 2025

- Avv. Stefano Fadda -  
