



Decreto-Legge 21 maggio 2025, n. 73 (“DL Infrastrutture”),
convertito con modificazioni nella legge n. 105 18 luglio
2025 - Criticità applicative dell’articolo 4

Position Paper

Settembre 2025



Sommario

1.	Premessa	2
2.	Il quadro normativo e le criticità applicative	2
3.	Le richieste di Confindustria	5
4.	Conclusioni	7

1. Premessa

L'articolo 4 del Decreto-Legge 21 maggio 2025, n. 73 ("DL Infrastrutture"), convertito con modificazioni nella legge 18 luglio 2025, n. 105, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 166 del 19 luglio 2025 - rubricato "*Norme per garantire la continuità del servizio di autotrasporto*" - nel riformulare integralmente l'art. 6-bis del d.lgs. 286/2005, ha introdotto un rilevante intervento di revisione della disciplina dei tempi di carico e scarico delle merci.

La riforma nasce con l'intento di rispondere alle criticità evidenziate dalle categorie del trasporto merci su strada e di evitare fermi che danneggerebbero l'intera filiera logistica.

La nuova disciplina fissa, innanzitutto, a 90 minuti per ciascuna operazione il periodo di attesa massimo (periodo di franchigia), precedente alle attività di carico o di scarico (art. 1, comma 1). Tale termine decorre dall'arrivo del veicolo al punto stabilito per il carico o lo scarico della merce, indicato dal committente o il destinatario o altro soggetto della filiera. In caso di mancanza di tale indicazione, così come di quelle relative all'orario di svolgimento delle operazioni e alle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, il vettore potrà "*dimostrare*" l'orario di arrivo "*nel luogo di carico e scarico della merce*" con i dati del proprio sistema satellitare o del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

Superato il tempo di attesa di 90 minuti, committente e caricatore sono obbligati in solido a corrispondere al vettore un indennizzo di 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo, salvo che la causa sia imputabile al vettore stesso. L'importo è rivalutatosi annualmente secondo l'indice FOI dell'ISTAT (comma 2).

La normativa prevede altresì la distinta casistica per cui l'indennizzo sia dovuto anche nel caso di superamento dei tempi indicati nel contratto di trasporto, per l'espletamento delle operazioni di carico e scarico della merce (comma 3).

La norma tutela, inoltre, il conducente, garantendogli la possibilità di assistere alle operazioni di carico per verificare la corretta sistemazione della merce, alla luce delle responsabilità previste dagli articoli 164 e 167 del Codice della strada (comma 4).

2. Il quadro normativo e le criticità applicative

Confindustria, con propria Memoria inviata alla Camera dei deputati per l'audizione sul Disegno di legge A.C. 2416 per la conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 117 del 21 maggio 2025 (di seguito anche "Decreto" o "Provvedimento"), aveva evidenziato diverse perplessità in merito alla disciplina di cui al citato articolo 4.

Infatti, pur condividendo l'obiettivo di migliorare la puntualità e la trasparenza nei rapporti contrattuali e nella consapevolezza delle criticità relative ai tempi di attesa per gli autisti al carico e allo scarico, aveva sottolineato l'importanza di evitare un'eccessiva rigidità della disciplina, che penalizzasse tra l'altro le imprese committenti virtuose, auspicando una definizione più bilanciata delle responsabilità nonché l'introduzione di un adeguato periodo transitorio per il recepimento graduale della nuova normativa.

Per tutti questi motivi, Confindustria sosteneva la necessità di lasciare tale disciplina alla libera contrattazione fra le parti, con la promozione di strumenti digitali atti a garantire procedure fluide e flessibili quali il booking dinamico delle soste.

Ebbene, le prime applicazioni del nuovo impianto normativo hanno fatto emergere numerose criticità, interpretazioni distorte del dato normativo e, di conseguenza, molteplici richieste di chiarimento sulle modalità applicative. La riduzione dei tempi di attesa a 90 minuti risulta già di per sé poco sostenibile per i settori produttivi. Inoltre, la responsabilità solidale generalizzata rischia di scaricare oneri e contenziosi anche su imprese che non hanno di fatto un ruolo diretto nella fase operativa del trasporto.

Ulteriori problemi derivano dalla modalità di validazione dei tempi di arrivo e attesa, affidata in via esclusiva, qualora non siano fornite indicazioni su orario e luogo di svolgimento delle operazioni di carico e scarico e sulle modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico e scarico, a strumenti nella disponibilità del vettore, come il tachigrafo intelligente o i sistemi di geolocalizzazione. Questo approccio esclude l'utilizzo di evidenze condivise, come i registri di accettazione degli stabilimenti, che rappresentano una prova oggettiva e neutrale.

Inoltre, l'assenza di un riferimento esplicito alle cause di forza maggiore – come blocchi doganali, guasti tecnici o emergenze di sicurezza – rende il sistema poco flessibile di fronte a circostanze non imputabili alle imprese.

Nelle ultime settimane, un numero crescente di Associazioni industriali e di imprese del sistema Confindustria ha ricevuto – e sta continuando a ricevere - comunicazioni da parte di imprese di trasporto e di spedizione che sostengono che la **franchigia di 90 minuti** debba comprendere, non soltanto i tempi di attesa del vettore precedenti all'inizio delle operazioni di carico e scarico, ma anche i tempi materiali per questi ultimi, fino al rilascio del veicolo.

Questa interpretazione della nuova normativa è errata, a partire dalla mancata coerenza con il testo normativo stesso. Infatti, dalla semplice lettura della nuova formulazione dell'art. 6-bis del D.lgs. 286/2005 si evince in modo chiaro come il legislatore abbia voluto differenziare in modo netto e sostanziale, le ipotesi di franchigia riferite ai tempi di attesa (comma 1) da quelle, ben diverse, riferite ai tempi materiali di espletamento delle operazioni di carico o scarico (comma 3).

La prima parte del comma 1 recita, infatti, *“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.”* La lettera della norma è così chiara che non lascia spazio ad alcuna interpretazione diversa da quella ovvia per cui i 90 minuti decorsi i quali scatta la franchigia sono riferiti esclusivamente ai tempi di attesa dei veicoli, ossia precedenti all'inizio delle operazioni di carico e scarico.

Peraltro, il comma 1 sopra citato specifica l'applicazione del periodo di franchigia alle operazioni di “carico o scarico”. La “o” tra le parole carico e scarico comporta una chiara disgiunzione tra le due operazioni. Ciò comporta che il periodo di franchigia di novanta minuti si applica separatamente a ciascuna delle due operazioni, ossia 90 minuti per il carico e 90 minuti per lo scarico.

I tempi di attesa e di espletamento delle operazioni di carico o scarico sono fattispecie ontologicamente diverse e, difatti, disciplinate in modo distinto. Il comma 1 disciplina la franchigia connessa all'attesa dei veicoli alle operazioni di carico o scarico; il comma 3 quella prevista nel caso *“...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.”*.

Confondere i due ambiti altera l'impianto della norma, e rischierebbe di determinare un aumento artificiale degli indennizzi richiesti ai committenti, configurando potenzialmente un meccanismo assimilabile a tariffe minime mascherate con conseguenze negative sulla competitività del sistema produttivo.

A completezza di disamina e ad ulteriore sostegno della correttezza di quanto sopra espresso, si osserva quanto segue.

Il Ministero dei Trasporti con Decreto Dirigenziale n. 69/2011 (Direzione Generale per il Trasporto stradale e per l'intermodalità) ha avuto modo di chiarire diversi aspetti applicativi della disciplina di cui alla precedente versione dell'articolo 6-bis Dlgs. 286/2005. In particolare, l'articolo 2 (modalità applicative), comma 3, recita testualmente: *“Il periodo di franchigia non comprende il tempo necessario allo svolgimento materiale delle operazioni di carico o scarico ...”*.

Ebbene, tale Decreto deve intendersi tuttora in vigore per le parti non in contrasto con la nuova formulazione dell'art. 6 bis D.Lgs. 286/2005, dal momento che il Legislatore, nei casi in cui ha inteso superarne il contenuto, è intervenuto in modo espresso, derogando le disposizioni previgenti con l'ultima modifica normativa. Si consideri, ad esempio, la modifica

introdotta in sede di conversione in legge, che ha incluso, nel periodo di franchigia, i tempi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore o del destinatario, così superando quanto previsto dal Decreto nella parte in cui, invece, escludeva espressamente tali ipotesi dal computo della franchigia (v. art. 2, co. 3: *“il periodo di franchigia non comprende ... i tempi di attesa durante i periodi di inattività del mittente o del destinatario, qualora detti periodi siano segnalati nelle indicazioni...”*).

La conclusione che il periodo di franchigia di cui al comma 1 non includa il tempo per le operazioni di carico e scarico si giustifica non solo con il dato letterale della norma, già sufficiente, ma anche per ragioni sostanziali. Infatti, la durata di tali operazioni varia fisiologicamente a seconda del tipo di merce trattata. Per questo motivo, il legislatore ha previsto al comma 3 la possibilità per le parti di stabilire franchigie separate, legate al superamento dei tempi concordati per il carico e scarico.

In questo quadro, assumono, infine, rilievo anche gli aspetti contrattuali legati ai c.d. Incoterms, con la conseguente complessità di gestione delle nuove regole in caso di effettuazione delle operazioni presso un soggetto con cui il vettore non ha un rapporto contrattuale. La modalità di resa commerciale influenza, infatti, la titolarità degli obblighi lungo la filiera. Ad esempio, in presenza di clausole Ex Works (EXW), l'impresa venditrice, non essendo parte del contratto di trasporto non soggiace agli obblighi derivanti da tale contratto. Tale situazione, potrebbe pertanto generare ulteriore incertezza sull'applicazione della disciplina dell'articolo 6-bis novellato, con conseguente contenzioso giudiziario.

È pervenuta a Confindustria anche una richiesta di chiarimento circa la possibilità o meno di **deroga alla normativa sulla cd. franchigia**, in merito alla possibilità di intervenire pattizamente sulla relativa quantificazione e tempistica.

Al riguardo, la considerazione per cui l'attuale testo normativo non prevede espressamente la possibilità di deroga, diversamente dalla precedente versione dell'articolo 6bis, farebbe propendere per il carattere imperativo della normativa, e pertanto non derogabile dalle parti.

3. Le richieste di Confindustria

Confindustria, alla luce delle criticità emerse dall'applicazione dell'articolo 4 del DL Infrastrutture (Legge 105/2025), **ritiene indispensabile un chiarimento urgente con circolare ministeriale** per evitare la paralisi delle attività nelle filiere produttive e i contenziosi, stabilendo che il nuovo articolo 6-bis del d.lgs. 286/2005 si riferisce solamente al tempo di attesa dei veicoli antecedente l'inizio delle operazioni di carico e scarico. **Non devono quindi essere computati i tempi materiali necessari allo svolgimento delle operazioni di carico e scarico, come già chiarito dal Decreto Dirigenziale del Ministero dei Trasporti n. 69 del 24 marzo 2011, all'articolo 2, comma 3.**

In questo senso, la circolare interpretativa dovrà essere chiara nello specificare che il tempo totale di permanenza del mezzo in un polo di carico o scarico è composto dalla somma di due periodi distinti:

1. il “tempo di attesa” ossia l’intervallo di tempo che intercorre tra la registrazione del mezzo presso il polo di carico/scarico e l’inizio dell’operazione di carico/scarico stessa; a tale “tempo di attesa” si applica la franchigia di 90 minuti, di cui al comma 1, dell’articolo 6bis d.lgs. 286/2005, come novellato dall’art.4 del DL 73/2026 convertito in Legge 18 luglio 2025, n. 105;
2. Il “tempo per le operazioni di carico/scarico” ossia il tempo che intercorre tra l’inizio dell’operazione di carico/scarico e l’emissione della lettera di vettura/DDT nel caso del carico o la ricezione della lettera di vettura/DDT timbrato nel caso dello scarico. Tale tempistica è regolamentata tra le parti nel contratto di trasporto e potrà differire in base alla struttura dei poli di carico/scarico e alla tipologia dei materiali da caricare/scaricare.

Tale specificazione appare necessaria per fugare interpretazioni difformi e strumentali che stanno generando un incremento artificioso delle richieste di indennizzo e, in ultima analisi, potrebbero ricondurre ad un sistema assimilabile a tariffe minime mascherate, con conseguenze negative per la competitività delle imprese committenti.

La circolare ministeriale dovrà, altresì, indicare;

- le modalità per documentare e validare i tempi di arrivo e di attesa, facendo riferimento anche ai tempi dell’impresa committente e/o dell’impresa presso cui avvengono carico/scarico; le modalità di validazione dei tempi di attesa, che non possono basarsi solo sulla geolocalizzazione satellitare dei mezzi, ma devono trovare riscontro nei sistemi informatici della committente/caricatore/scaricatore.
- la necessaria coerenza tra l’orario di registrazione del mezzo presso il polo di carico/scarico e l’eventuale orario di prenotazione assegnato, chiarendo che a) se il mezzo ha un orario di prenotazione, il tempo di attesa decorrerà da tale orario anche nel caso in cui il mezzo si presentasse prima b) laddove il mezzo si presentasse dopo l’orario di prenotazione assegnato, prevedere la decadenza dalla possibilità di richiedere l’indennizzo ex art. 6 bis, comma 1;
- le frazioni di ora devono essere conteggiate proporzionalmente ai fini della determinazione del valore dell’indennizzo;
- le richieste di indennizzo per sosta dovranno essere segnalate dal trasportatore al committente entro e non oltre 30 giorni di calendario dalla data di esecuzione del trasporto, pena la decadenza
- la rilevanza delle cause di forza maggiore;
- le responsabilità e l’ambito applicativo (trasporti nazionali/internazionali);

- gli elementi del Decreto Dirigenziale n. 69/2011 che possono essere considerati applicabili anche alla nuova disciplina;
- la corretta individuazione del “luogo di carico / scarico” da cui inizia a decorrere il periodo di franchigia in linea con il DD 69/2011;
- chiarire se la previsione del comma 3, art. 6-bis D.Lgs. 286/2005 (indennizzo per superamento dei tempi di carico/scarico indicati nel contratto di trasporto) si applica ai soli contratti in forma scritta;
- l'uniformità della normativa e dei 90 minuti per ciascuna operazione anche nei casi di carichi *groupage*.

Oltre alla circolare ministeriale per chiarire i suddetti aspetti, **si ritiene indispensabile ripristinare la possibilità di derogare contrattualmente alla disciplina dei tempi di attesa e dei relativi indennizzi attraverso una modifica normativa, così come previsto nella previgente versione dell'articolo 6-bis.**

L'attuale testo, infatti, non prevede espressamente tale facoltà e rischia quindi di irrigidire i rapporti fra imprese della produzione e imprese di trasporto. La possibilità di derogare mediante accordo scritto consentirebbe di adattare le previsioni di legge alle diverse realtà operative, anche in funzione degli Incoterms utilizzati, salvaguardando al contempo la sicurezza della circolazione e le condizioni di lavoro degli autisti.

In questa prospettiva, Confindustria formula la seguente proposta normativa di modifica:

“All'articolo 6-bis del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, come sostituito dall'articolo 4 del DL 21 maggio 2025, n. 73, convertito con modificazioni dalla Legge 18 luglio 2025, n. 105, dopo il comma 4 aggiungere il seguente:

«5. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni scritte fra le parti.»”

4. Conclusioni

Confindustria condivide l'obiettivo di rafforzare puntualità e trasparenza nei rapporti contrattuali per una migliore gestione pratica delle attività logistiche e di trasporto, ma al contempo evidenzia l'esigenza di chiarire la disciplina per evitare rigidità e oneri sproporzionati sulle imprese committenti virtuose.

Le modifiche e i chiarimenti richiesti sono indispensabili a definire un quadro certo e condiviso delle regole, limitare o escludere il contenzioso e garantire la fluidità ed efficienza dell'intera catena logistica, consentendo al contempo alle imprese di adeguarsi progressivamente attraverso un congruo periodo transitorio.