

# I TEMPI NASCOSTI DELLA LOGISTICA

Guida operativa alla nuova normativa  
sulle attese al carico e scarico  
della merce

A cura di  
Lucia Angeloni





# **I TEMPI NASCOSTI DELLA LOGISTICA**

**Guida operativa alla nuova  
normativa sulle attese al carico  
e scarico della merce**

A cura di Lucia Angeloni



# Indice

<b>Prefazione</b>	
Enrico Finocchi, Presidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori	5
<b>Attese al carico e scarico: un costo nascosto</b>	7
Un cambiamento necessario	9
<b>Carico e scarico: il quadro normativo</b>	15
I tempi di sosta nella normativa delle tariffe obbligatorie a forcella	17
I tempi di carico e scarico con la riforma dell'autotrasporto	24
La nuova disciplina	33
<b>Dalla norma alla pratica: guida operativa per imprese e autisti</b>	41
L'applicazione da parte delle imprese	43
Cosa deve fare l'autista	49
Oltre la franchigia: cosa fare?	52
<b>La voce delle associazioni e degli operatori</b>	55
Il ruolo delle associazioni e lo stato dell'arte nei nodi logistici	57
Amedeo Genedani - Vicepresidente Comitato Centrale Albo degli Autotrasportatori	58
Le iniziative delle associazioni	61
Fotografie dai porti	64
Interporti: la situazione operativa	67
Carico e scarico nella grande distribuzione organizzata	70
<b>Il punto di vista della committenza</b>	73
Confronto nella filiera	75
Confindustria: impatto concreto sulla competitività	76
Confetra: costruire un approccio collaborativo	79
Fedespedi: intervenire sulle cause delle attese	82
<b>Oltre la norma: le migliori pratiche per ridurre le attese</b>	85
L'aiuto delle tecnologie digitali	87



## Enrico Finocchi

Presidente  
Comitato Centrale  
Albo degli Autotrasportatori

Nonostante abbia ormai superato i cinquant'anni, l'Albo degli Autotrasportatori continua a rappresentare un punto di riferimento per le imprese del settore.

Negli ultimi anni, oltre a svolgere le attività di verifica della regolarità delle imprese, quelle di formazione e le iniziative di comunicazione per valorizzare l'immagine dell'autotrasporto, il Comitato Centrale ha recuperato una funzione fondamentale: analizzare i problemi del comparto e dare vita a delle proposte normative concrete.

La nuova disciplina sulle attese al carico e scarico rappresenta uno dei risultati di questo lavoro.

Un percorso iniziato oltre due anni fa quando, su mandato del Ministro **Matteo Salvini**, è stata istituita all'interno dell'Albo una Commissione Normativa finalizzata ad affrontare alcune criticità strutturali per lo sviluppo e la competitività del settore, creando uno spazio di confronto tra le diverse componenti dell'autotrasporto, dalle realtà artigiane alle imprese più strutturate.

Da questo lavoro sono nate due norme importanti per l'autotrasporto e per tutto il settore della logistica: una riguarda i tempi di pagamento, l'altra i tempi di attesa al carico e scarico delle merci. Due interventi attesi da anni, poi condivisi e approvati da Parlamento e Governo, che affrontano due problematiche molto sentite dalle imprese, che per troppo tempo sono rimaste irrisolte.

La disciplina sulle attese al carico e scarico interviene su una delle principali inefficienze del sistema logistico nazionale. Le lunghe soste nei porti, negli interporti e nei centri logistici non rappresentano soltanto un danno per l'autotrasportatore, per l'impresa e per l'autista, ma costituiscono un costo occulto per l'intera economia. Un camion

fermo non è solo un mezzo improduttivo: è un anello della catena logistica che si blocca. Il dibattito che si è aperto attorno a questo provvedimento dimostra quanto fosse atteso e quanto ci fosse bisogno di regole chiare e uniformi.

Per dare continuità a questo percorso, nella prima riunione del nuovo Comitato Centrale si è pensato ad istituire, oltre alle consuete Commissioni permanenti in materia di formazione, comunicazione e regolarità, anche la Commissione Normativa, per individuare nuove regole capaci di migliorare l'efficienza logistica del Paese. Penso, ad esempio, al tema annoso della subvezione, un ambito su cui si potrebbe ancora intervenire, pur senza ingessare il sistema e mantenendo la necessaria libertà del mercato.

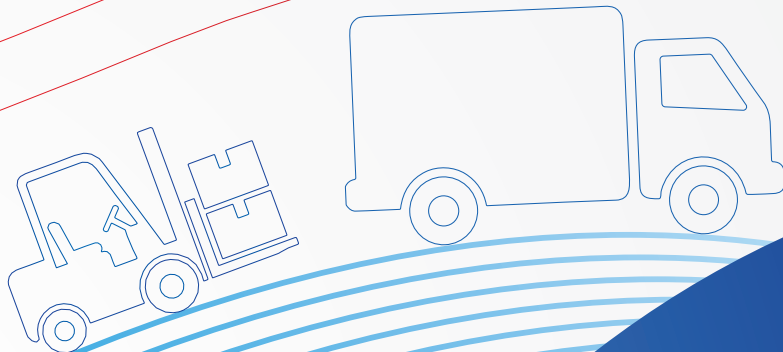
Intanto l'Albo è al lavoro su un altro importante progetto, gli Stati Generali dell'Autotrasporto, che si terranno all'inizio di ottobre, a dodici anni dalla prima edizione. Una due giorni di lavoro che riporterà al centro del confronto istituzionale e di categoria i temi strategici per il futuro del comparto.

I lavori saranno articolati in tavoli tematici finalizzati all'elaborazione di proposte e iniziative concrete in materia di trasporto su strada e logistica. Un primo tavolo sarà dedicato alla regolarità dell'autotrasporto mentre il secondo affronterà il tema della competitività del settore, con l'obiettivo di individuare misure idonee a rafforzarne la sostenibilità economica e operativa. Il terzo sarà focalizzato sulle politiche europee, analizzando strategie utili a tutelare il trasporto stradale delle merci nel contesto comunitario. Infine, il quarto tavolo sarà dedicato alla carenza di lavoratori specializzati nel settore dei trasporti e della logistica, per individuare proposte volte a favorire l'ingresso di nuovo personale qualificato attraverso interventi mirati sul mercato del lavoro e sui percorsi di formazione professionale.

È su questo metodo di lavoro, fatto di ascolto e proposte condivise, che vogliamo costruire i prossimi passi.



# Attese al carico e scarico: un costo nascosto



CAPITOLO **UNO**



## Un cambiamento necessario

“E mentre aspettiamo, non succede niente”. Nel teatro dell’assurdo di *Waiting for Godot*, l’opera più famosa di Samuel Beckett, l’attesa è sospensione, incertezza, tempo che si dilata. Fuori dalla scena teatrale, l’attesa trova una rappresentazione meno astratta nel mondo dell’autotrasporto: non più una condizione esistenziale, ma un fattore operativo che incide direttamente sui costi, sull’organizzazione e sull’efficienza del servizio.

Il trasporto stradale di merci rappresenta uno degli elementi fondamentali del sistema logistico nazionale ed europeo. In Italia, in particolare, costituisce la modalità dominante nella distribuzione delle merci, garantendo il collegamento tra i luoghi di produzione, i nodi logistici e i punti di consumo. Secondo gli ultimi dati Istat, pubblicati a febbraio 2026 e relativi al 2024, il trasporto terrestre di merci movimentata complessivamente 1,2 miliardi di tonnellate, di cui il 92,1% su strada e il



7,9% su ferrovia. Il trasporto di merci su strada effettuato da vettori italiani con veicoli sopra 3,5 Ton, in Italia e all'estero, è pari a 1,11 miliardi di tonnellate e 152,7 miliardi di tonnellate-chilometro. La stragrande maggioranza, pari a 1,08 miliardi di tonnellate, viene trasportata all'interno del territorio nazionale; la restante parte è costituita dal trasporto internazionale.

Il trasporto interno si concentra principalmente nelle regioni del Nord Italia dove si realizza il 56,4% del prodotto interno lordo nazionale e si localizza la parte più rilevante del nostro sistema industriale. Da queste aree proviene il 68,2% delle merci movimentate su strada.

I prodotti alimentari, bevande e tabacchi costituiscono il gruppo di prodotti maggiormente movimentato nella modalità stradale (156,9 milioni di tonnellate).

Negli ultimi dieci anni (2014-2024) il trasporto di merci su strada ha realizzato una crescita dei volumi movimentati del 29,6% (117,8 miliardi di tonnellate-chilometro nel 2014 e 152,7 nel 2024).

L'autotrasporto svolge dunque una funzione essenziale di integrazione tra le diverse fasi della catena di approvvigionamento e rappresenta un'infrastruttura economica imprescindibile per il funzionamento del mercato interno.

In questo contesto, l'efficienza delle operazioni di carico e scarico assume quindi un ruolo decisivo.

## Cosa sono i tempi di carico e scarico

Ogni volta che un autista si mette in viaggio sa già che potrà incontrare diversi imprevisti.

Traffico, condizioni meteo, rallentamenti dovuti ai lavori: sono tutte variabili che fanno parte, in qualche modo, della normalità del trasporto su gomma. Quando poi il camion raggiunge un porto o magazzino per caricare o scaricare la merce, il viaggio entra in un'altra fase spesso





imprevedibile: quella dell'attesa. L'autista si mette in fila, aspetta istruzioni, controlla l'orologio: a volte passano pochi minuti, altre volte ore prima che inizino effettivamente le operazioni di carico o scarico della merce.

Così, quello che dovrebbe essere un passaggio rapido si trasforma in una pausa forzata in attesa della disponibilità delle strutture logistiche o del personale incaricato.

Le cause possono essere diverse: la congestione delle aree di accesso, l'insufficiente organizzazione dei flussi logistici, la carenza di personale addetto alle operazioni di movimentazione delle merci o ancora la mancanza di sistemi di prenotazione e pianificazione degli slot di carico e scarico.

Qualunque sia la causa, la problematica è seria. Non si tratta infatti soltanto di una questione organizzativa, ma di una tematica che incide direttamente sulla sostenibilità economica delle imprese di autotrasporto, sulle condizioni di lavoro degli autisti e, più in generale, sulla competitività e l'efficienza del sistema produttivo.

Le conseguenze economiche dei tempi di attesa sono decisamente rilevanti per le imprese. Secondo uno studio di qualche anno fa, il costo complessivo che grava sulle imprese di autotrasporto italiane a causa dei lunghi tempi di attesa è di oltre 3 miliardi di euro.

Se si considerano le ore perse il dato è ancora più significativo: un autista trascorre circa quattro ore al giorno in attesa di poter ripartire.

**L'impatto  
economico  
delle attese**



Moltiplicando queste ore per il numero degli autisti, il totale delle attese è valutabile in circa 10 milioni di euro.

A questa cifra va poi aggiunto il costo dell'improduttività dei mezzi. Un veicolo fermo continua, infatti, a generare costi - ammortamento, carburante per il mantenimento delle condizioni operative, costo del lavoro e spese generali - senza produrre ricavi. Ne deriva una significativa riduzione della produttività e della redditività del servizio.

In assenza di tali inefficienze, il fatturato delle imprese potrebbe aumentare sensibilmente, ad esempio grazie alla possibilità di effettuare un secondo viaggio in giornata o di portare a termine quello programmato.

Questa criticità risulta ancora più rilevante alla luce delle difficoltà strutturali del settore, caratterizzato da una grave carenza di autisti e dall'aumento dei costi operativi, in particolare del carburante.

## **Impatti organizzativi e normativi**

Dal punto di vista organizzativo, i tempi di attesa compromettono la pianificazione delle attività di trasporto. Ritardi nelle operazioni di carico e scarico possono infatti generare effetti a catena sull'intera rete logistica: consegne tardive, difficoltà nel rispettare le finestre temporali concordate e aumento dei chilometri percorsi a vuoto.

Il problema assume una dimensione ancora più critica se si considera la normativa europea sui tempi di guida e di riposo dei conducenti, che impone limiti stringenti alle ore di guida e periodi obbligatori di pausa. Le attese possono quindi interferire con il rispetto di tali obbli-

ghi, costringendo gli autisti a continui riadattamenti della programmazione.

A ciò si aggiunge l'impatto sulle condizioni psicofisiche dei conducenti, aggravato dall'incertezza legata ai tempi di attesa e alla difficoltà di prevedere il rientro.

Per queste ragioni, il tema dei tempi di carico e scarico è diventato progressivamente centrale nel dibattito tra operatori del settore, associazioni di categoria e istituzioni. Le associazioni hanno ripetutamente chiesto di intervenire a livello normativo e di garantire una più equa distribuzione dei costi derivanti dalle inefficienze della filiera logistica.

In tale contesto si inserisce l'intervento normativo introdotto con il cosiddetto Decreto Infrastrutture, volto a rafforzare la disciplina dei tempi di carico e scarico e a introdurre strumenti più efficaci per la tutela delle imprese di autotrasporto.

Le nuove disposizioni mirano, da un lato, a migliorare l'efficienza delle operazioni logistiche e a ridurre i tempi improduttivi; dall'altro, a promuovere una maggiore responsabilizzazione dei committenti e dei gestori delle piattaforme logistiche, chiamati a garantire condizioni operative più efficienti e prevedibili.

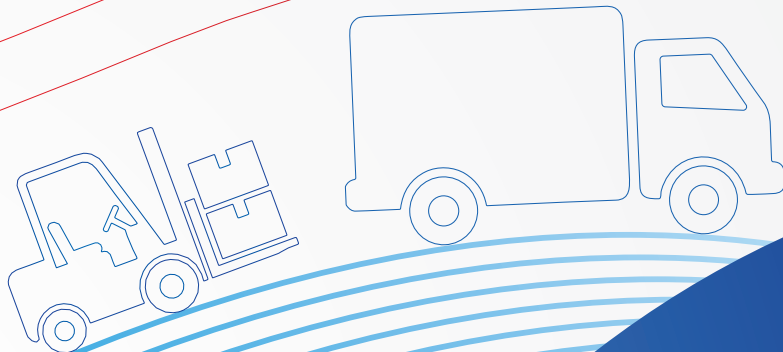
Questo numero speciale intende analizzare in modo sistematico il tema dei tempi di carico e scarico nel settore dell'autotrasporto, esaminando il quadro normativo di riferimento, le principali criticità applicative e le innovazioni introdotte dalla recente riforma legislativa. L'obiettivo è fornire una ricostruzione chiara della disciplina vigente e, al tempo stesso, offrire agli operatori del settore uno strumento utile per comprendere le implicazioni pratiche delle nuove norme e per adottare comportamenti operativi coerenti con il nuovo quadro regolatorio.

## Le finalità delle nuove norme





# Carico e scarico: il quadro normativo



CAPITOLO **DUE**



## I tempi di sosta nella normativa delle tariffe obbligatorie a forcella

La prima disciplina sui tempi di carico e scarico inerenti le prestazioni di trasporto stradale delle merci risale al 1° gennaio 1983 e si rintraccia nel Decreto del Ministro dei Trasporti del 18 novembre 1982 di “Approvazione delle tariffe per i trasporti di merci su strada per conto di terzi eseguiti sul territorio nazionale”.

Il Decreto diede completa attuazione alla Legge 6 giugno 1974, n. 298, nella parte relativa al suo titolo terzo concernente l’istituzione di un sistema di tariffe obbligatorie a forcella da applicare ai trasporti di





merci su strada da svolgere in ambito nazionale, che già aveva avuto un primo provvedimento di esecuzione con il DPR 9 gennaio 1978, n. 56.

Soltanto con il citato Decreto ministeriale del 1982 venne però stabilito, all'articolo 5, che:

*“Le tariffe di trasporto costituiscono il corrispettivo: a) delle operazioni di trasporto propriamente dette; tali operazioni hanno inizio dal momento in cui la merce è caricata sull'autoveicolo, a cura del mittente, nel luogo di carico e terminano al momento della messa a disposizione del destinatario della merce sull'autoveicolo nel luogo di scarico; b) dei tempi di sosta del veicolo per il carico o lo scarico della merce in ragione di 6 minuti per tonnellata o frazione di tonnellata lorda, con un minimo di ore 1:00, per ognuna delle due operazioni”.*

Si ricomprendeva quindi nella tariffa obbligatoria di trasporto anche una franchigia per le operazioni di carico o scarico della merce, che non veniva stabilita a priori in un determinato periodo fisso, ma in un

lasso di tempo proporzionale alla quantità della merce da caricare o scaricare sull'automezzo o su un complesso veicolare.

Nel caso, ad esempio, di un autocarro di massa complessiva di 24 Ton, da caricare con 14 tonnellate di merce, la franchigia concessa era pari a 84 minuti (6 minuti per ciascuna tonnellata caricata), cioè quasi un'ora e mezza, mentre per autotreni o autoarticolati da riempire con 30 tonnellate si arrivava fino alle tre ore di tempo.

Oltre tale tempo, scattava a favore del trasportatore un indennizzo, denominato tariffa oraria per l'ulteriore tempo di sosta, corrispondente alle ore di sosta osservate dal veicolo e calcolato da un'ora a un massimo di otto ore per ciascun periodo di 24 ore, in base a una specifica tabella allegata al Decreto.

L'articolo 5 del DM 18/11/1982 recitava difatti che:

*"Qualora i tempi di sosta come sopra calcolati vengano superati..., per cause non imputabili al vettore, questi ha diritto, in aggiunta, alla tariffa oraria per l'ulteriore tempo di sosta con il massimo complessivo di 8 ore ogni 24 ore, secondo quanto previsto alla tabella A.*

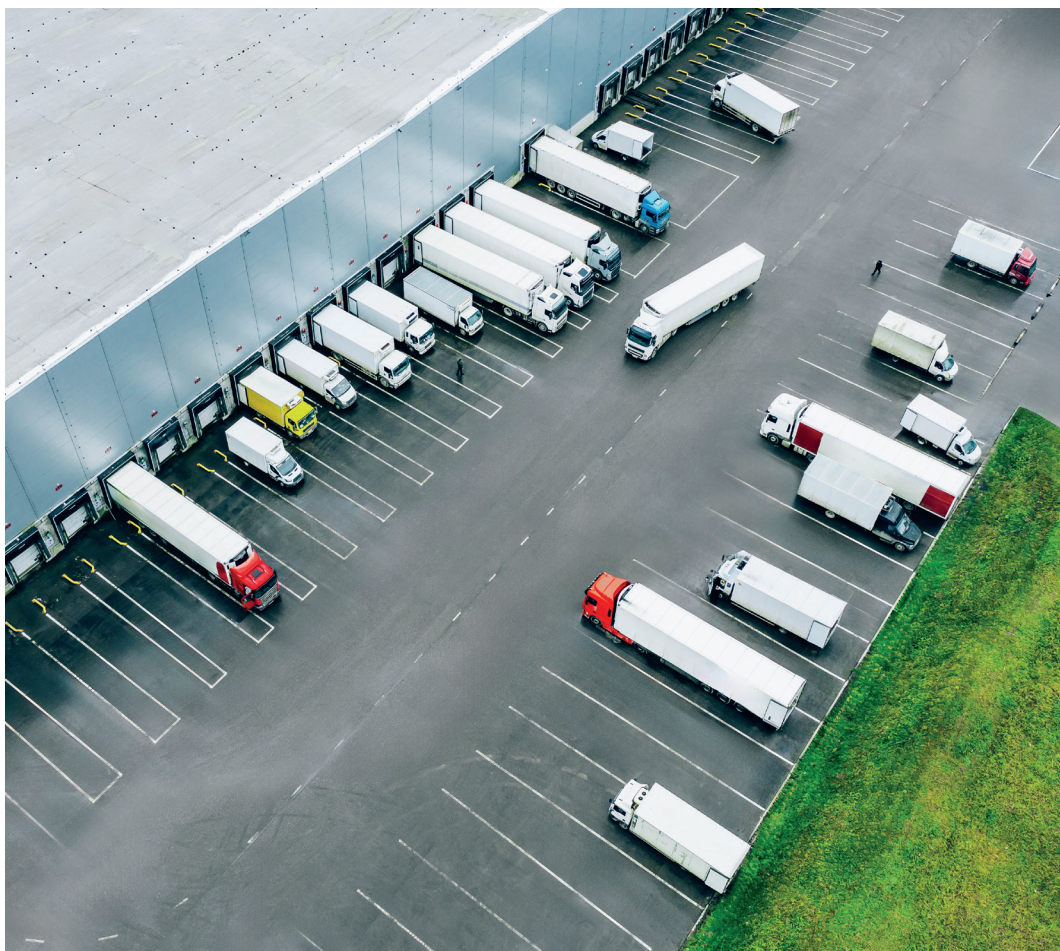
*I tempi di sosta non vengono calcolati durante i periodi di inattività del mittente o destinatario, quando il veicolo non è stato messo a disposizione in tempo utile per essere caricato o scaricato in base ai tempi più sopra indicati.*

*Nel computo delle ore di sosta verrà calcolata una franchigia per gli eventuali tempi di mensa degli addetti gli impianti.*

*Non è considerato lavorativo il sabato se il trasportatore è stato avvertito, prima dell'esecuzione del trasporto, della chiusura dell'impresa del mittente o del destinatario".*

Questa disposizione non differenziava tra tempi di attesa al carico e





operazioni tecniche di carico propriamente dette, per cui se per caricare un autotreno di massima portata venivano impiegate, ad esempio, cinque ore (tra le attese antecedenti il carico e le operazioni di carico), ecco che le ultime due, superando la franchigia delle tre ore ricompresa nella tariffa a forcella, venivano remunerate al vettore come da tabelle delle soste orarie (che andavano da circa 25mila lire l'ora previste nel DM 18/11/1982 iniziale fino alle 45mila lire dell'ultimo Decreto di aumento delle citate tariffe a forcella: DM 20/06/2000).

## **Indennizzo, una tutela poco applicata**

In merito all'effettiva riscossione dell'indennizzo, va ricordato che le stesse tariffe obbligatorie a forcella non ebbero, durante i loro 23 anni di vigenza, un elevato grado di osservanza e applicazione tra committenti e vettori.

Questi ultimi, difatti, viaggiavano spesso sotto tariffa, soprattutto a causa dell'eccesso di offerta di trasporto che negli anni '80 e '90 si

registrava in Italia, e di conseguenza non pretendevano dai loro committenti alcun indennizzo nei pochi casi, che in vero si registravano, di superamento dei tempi di carico e scarico della merce.

Solo chi lavorava per enti pubblici o per grandi committenti privati che stipulavano contratti pluriennali di autotrasporto riusciva agevolmente a farsi riconoscere la tariffa di legge per il trasporto e quindi applicava anche l'indennizzo per il superamento dei tempi di carico o scarico, indicando direttamente in fattura le ore di sosta effettuate oltre la franchigia.

Altri casi in cui si applicavano tassativamente questi indennizzi erano quelli delle vertenze tariffarie per il recupero delle differenze tra i prezzi (bassi) praticati dai vettori e le più alte tariffe obbligatorie di legge. Dovendo procedere con la vertenza, difatti, i trasportatori chiedevano anche il riconoscimento delle soste orarie sostenute oltre franchigia.

La documentazione a comprova sia della tariffa che delle maggiori soste era costituita dalla lettera di vettura tariffaria, prevista dalla stessa Legge 298/74 e che a questo proposito è utile ricordare, andava inviata all'UMC competente entro il mese successivo a quello di esecuzione del trasporto, nella quale il vettore poteva annotare i tempi di sosta e quindi procedere con copia della stessa alla richiesta legale d'indennizzo.

Un forte impulso alla richiesta degli indennizzi, come all'esercizio delle vertenze tariffarie, fu apportato dalla Legge 27 maggio 1993, n. 162 di conversione del Decreto Legge 29 marzo 1993, n. 82 recante misure urgenti per il settore dell'autotrasporto.

Con questo Decreto Legge venne infatti non solo rafforzata l'osservanza delle tariffe obbligatorie a forcella e conseguentemente degli





indennizzi orari per le soste oltre franchigia (<sup>1</sup>cfr. articolo 3), ma venne soprattutto esteso, per i contratti di autotrasporto stipulati successivamente alla sua entrata in vigore, da uno a cinque anni il periodo di prescrizione dei crediti derivanti dalle tariffe a forcella, con la possibilità di arrivare a dieci anni e anche oltre nei rapporti di continuazione o nei casi di sospensione (<sup>2</sup>cfr. art. 2, DL 83/92 in Legge 162/93).

<sup>1</sup> Art. 3, DL 82/93 in legge 162/1993 "L'ultimo comma dell'articolo 8 delle norme di esecuzione approvate con decreto del Presidente della Repubblica 9 gennaio 1978, n. 56, si interpreta nel senso che non è ammessa la stipulazione di alcun tipo di contratto che preveda l'effettuazione di autotrasporto di cose per conto di terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogativi rispetto a quelli stabiliti dalla Legge 6 giugno 1974, n. 298, e successivi provvedimenti attuativi, e a quelli derivanti dagli accordi collettivi previsti dall'articolo 13 del decreto del Ministro dei Trasporti 18 novembre 1982, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 342 del 14 dicembre 1982).

<sup>2</sup> Art. 2.

1. Per i contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, ai diritti derivanti dal contratto di autotrasporto di cose per conto di terzi, per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della Legge 6 giugno 1974, n. 298, si applica il termine di prescrizione quinquennale.

2. Il termine di prescrizione applicabile ai contratti in cui la prestazione di autotrasporto di cose per conto di terzi sia prevista congiuntamente ad altra



Lo stesso provvedimento consentiva inoltre il recupero tariffario con decreto ingiuntivo, qualora il conteggio tariffario fosse stato vistato dall'allora vigente e competente Comitato provinciale dell'Albo Autotrasporto, e a richiesta di parte e con valutazione del giudice, anche munito della provvisoria esecuzione (<sup>3</sup>cf. articolo 4, DL citato).

---

prestazione, stipulati successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto, è quello del contratto nel quale la prestazione di autotrasporto di cose per conto di terzi è ricompresa. In tali casi il termine di prescrizione è comunque sospeso quando vi sia un rapporto di collaborazione coordinata e continuativa tra committente e vettore.

<sup>3</sup>Art. 4.

1. L'impresa di autotrasporto di cose per conto di terzi iscritta all'albo di cui all'articolo 1 della Legge 6 giugno 1974, n. 298, che si avvale del procedimento di ingiunzione di cui agli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile per il pagamento di crediti derivanti dal sistema di tariffe a forcella, istituito dal titolo III della citata legge n. 298 del 1974, deve documentare l'avenuta esecuzione del trasporto e produrre il conteggio tariffario, vistato dal competente comitato provinciale del suddetto albo, con l'indicazione di tutti gli elementi utili per il calcolo della tariffa e dell'eventuale conguaglio richiesto.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1, il giudice, su istanza del ricorrente, tenuto conto anche delle eventuali contestazioni in ordine all'esecuzione del trasporto, può concedere la provvisoria esecuzione del decreto ingiuntivo ai sensi dell'articolo 642 del codice di procedura civile.

# I tempi di carico e scarico con la riforma dell'autotrasporto

La Legge 1° marzo 2005, n. 32, recante la delega al Governo per la riforma dell'autotrasporto, e il suo delegato 21 novembre 2005, n. 286, aboliscono le tariffe a forcella e il titolo terzo della Legge 298/74 che le prevedeva, per introdurre una piena libertà tariffaria, in cui le parti contrattuali negoziano liberamente i corrispettivi da dare ai servizi di trasporti.

A far data dal 1° febbraio 2006, il Decreto 286/05 abroga espressamente anche il DM 18 novembre 1982, che aveva introdotto le menzionate tariffe obbligatorie, i successivi decreti di modifica e rinnovo,





nonché tutte le disposizioni incompatibili con il nuovo sistema della libera contrattazione dei prezzi.

Dal febbraio 2006 a tutto dicembre 2008, non esiste in Italia alcuna regolamentazione dei tempi di attesa o di carico e scarico della merce. Solo con il 2009 e in base al 22 dicembre 2008, n. 214 (emanato come ulteriore attuazione e correzione della riforma dell'autotrasporto) viene introdotta una nuova disciplina valida solo nei casi dei contratti stipulati in forma scritta, ai sensi dello stesso 286/05, secondo la quale tra gli elementi essenziali di questi contratti diventava necessario indicare *"i tempi massimi per il carico o lo scarico della merce trasportata"* (cfr. lettera e-bis, art. 6, D. Lgv. 286/05).

In tali casi, quindi, la determinazione dei tempi massimi di carico o scarico dei veicoli adibiti al trasporto delle merci veniva demandata alla libera autonomia delle parti, che in tal modo potevano definire non solo la loro durata ma anche l'eventuale indennizzo per il loro superamento, sottoscrivendolo per iscritto insieme a tutti gli altri elementi essenziali del contratto, concluso con data certa.

Invece, per i contratti di trasporto verbali o comunque non stipulati nella forma scritta continuava a mancare una disciplina sui tempi di attesa al carico e allo scarico della merce.

## L'introduzione dell'articolo 6-bis al Decreto 286/2005

Questa lacuna venne colmata con la Legge 4 agosto 2010, n. 127, di conversione del DL 103/2010 recante Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e il sostegno della produttività nel settore dei trasporti.

La Legge 127/2010 introdusse all'interno del Decreto 286/05 l'articolo 6-bis, intitolato proprio:

“Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia” che, nei primi tre commi dava una regolamentazione per i contratti scritti, estendendola poi al comma 4 anche ai contratti non stipulati in forma scritta.

Riportiamo di seguito il testo completo dell'articolo 6-bis.

*“Art. 6-bis. - (Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia).*

*1. Nel contratto scritto è indicato 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, che non può essere superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico. A tal fine il committente è tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui sono previste le operazioni di carico o di scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o di scarico.*





2. Il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia di cui al comma 1, fermo restando il diritto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile. Tale indennizzo è dovuto per ogni ora o frazione di ora di ritardo nelle operazioni ed è commisurato al costo orario del lavoro e del fermo del veicolo, come definiti in sede di Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g) del Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 284.
3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano in caso di diverse pattuizioni fra le parti, basate sugli accordi volontari fra le organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui all'articolo 83-bis, comma 16, del Decreto Legge 25 giugno 2009, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133 e organizzazioni associative di utenti dei servizi di trasporto, con particolare riferimento alle operazioni di carico e scarico nelle strutture della grande distribuzione e dedicate alla movimentazione delle merci nelle aree urbane, e su specifici accordi di programma con le amministrazioni e gli enti competenti per quanto riguarda attività di autotrasporto connesse alla movimentazione delle merci nei porti, negli interporti e nei terminal ferroviari, promossi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
4. In caso di contratti non stipulati in forma scritta, il periodo di fran-



*chigia connesso alla sosta dei veicoli in attesa di carico o di scarico non può essere complessivamente superiore alle due ore di attesa sia per il carico che per lo scarico, e si applicano le altre disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3.*

*5. Con Decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità applicative delle disposizioni di cui ai commi da 1 a 4, con particolare riguardo alla definizione della decorrenza dei tempi di franchigia in relazione alle diverse tipologie dei luoghi di carico e scarico, nonché alle modalità di cadenzamento dell'accesso dei veicoli a tali luoghi".*

## **La franchigia di due ore**

Secondo questa regolamentazione, l'attesa dei veicoli per effettuare le operazioni di carico o scarico, quindi la fase antecedente le attività pratiche, non poteva essere superiore alle due ore, sia per il carico che per lo scarico.

La franchigia delle due ore andava calcolata dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce e, a tal fine, il committente era tenuto a fornire al vettore indicazioni scritte circa il luogo e l'orario in cui erano previste le operazioni di carico o scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, da dettagliare poi con successivo decreto dirigenziale applicativo dello stesso Ministero dei Trasporti.

Superato il periodo di franchigia, il committente era tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per ogni ora o frazione di ora di ritardo. Indennizzo che doveva essere quantificato dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, quale organismo interno alla Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica istituita con il 284/2005

(provvedimento anch'esso previsto dalla legge di riforma dell'autotrasporto) commisurandolo al costo orario del lavoro (dell'autista in attesa) e del fermo del veicolo.

Una volta pagato l'indennizzo, il committente poteva esercitare l'azione di rivalsa nei confronti dell'effettivo responsabile del ritardo.

Ulteriore attuazione al dettato dell'articolo 6-bis venne data rispettivamente dal Decreto dirigenziale del Ministero dei Trasporti 24 marzo 2011, n. 69 e dalla determinazione dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto del 12 aprile 2011.

Con il primo venne distinto il "luogo di carico o scarico" dal "punto di carico o scarico", precisando che con il primo si intendeva far riferimento all'ambito "territoriale, interno o esterno all'impianto (opificio industriale, "centro merci", struttura della grande distribuzione, attività commerciale, ecc...) presso il quale si svolgono le procedure dedicate all'accettazione documentale", mentre con il secondo si intendeva la vera e propria "postazione all'interno dell'impianto presso la quale avvengono fisicamente le operazioni di carico o di scarico".

Fatta questa distinzione – e riconosciuto che in alcuni casi luogo e punto di carico o scarico possono coincidere – il Decreto dirigenziale precisava che il computo delle due ore di franchigia scattava "dal momento di arrivo del vettore al luogo di carico o scarico, ovvero al punto di carico o scarico in caso di coincidenza tra il luogo e il punto di carico o scarico".

A comprova del momento iniziale del computo, il vettore doveva produrre apposita certificazione circa l'orario di arrivo al luogo di carico o

## I due provvedimenti del 2011



scarico e quello di inizio delle relative operazioni, rilasciata alternativamente dal mittente, dal destinatario, dal caricatore della merce o da un loro incaricato. In mancanza di questi la certificazione poteva essere rilasciata da "altro soggetto addetto a sovrintendere le operazioni di carico o di scarico.

Nel caso in cui non fosse possibile acquisire la certificazione, il Decreto dirigenziale consentiva comunque al vettore di dimostrare gli orari attraverso la produzione della registrazione del cronotachigrafo e/o di altra documentazione idonea a tal fine (ad es. con le registrazioni del sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo).

Ovviamente – aggiungeva il Decreto – nei casi di arrivo in anticipo del vettore rispetto all'orario indicato nei contratti scritti o nelle istruzioni scritte fornite dal committente prima della partenza, le due ore di attesa si iniziavano a contare dall'orario indicato.

Da ultimo il provvedimento specificava che "il periodo di franchigia non comprende il tempo necessario allo svolgimento materiale delle operazioni di carico o di scarico, né i tempi di attesa durante i periodi di inattività del mittente o del destinatario, qualora già segnalati nelle indicazioni fornite al vettore" e che quest'ultimo non poteva richiedere alcun indennizzo quando: il superamento della franchigia avviene per cause a lui imputabili; non abbia messo a disposizione il veicolo per le operazioni di carico o di scarico e quando non abbia osservato le indicazioni che gli ha dato il committente riguardo il luogo e l'orario in cui presentarsi.

Salvo diversa pattuizione scritta tra le parti – concludeva il Decreto dirigenziale – per l'ottenimento dell'indennizzo il vettore doveva inviare al committente una comunicazione scritta riguardante il superamento





dei termini di franchigia, completa della prescritta documentazione, entro 30 giorni dall'evento.

Con il secondo provvedimento attuativo, cioè con la determinazione dell'Osservatorio del 12 aprile 2011, venne stabilito, pochi giorni dopo l'emanazione del Decreto dirigenziale, che l'indennizzo per il superamento delle due ore di attesa fosse pari a 40 euro per ogni ora o frazione di ora successiva.

La normativa istituita tra la fine del 2010 e i primi mesi del 2011 è rimasta formalmente in vigore per oltre quattordici anni, sebbene fin dall'inizio abbia mostrato diverse criticità.

La prima era quella relativa ai termini stretti per la richiesta dell'indennizzo, pari a soli 30 giorni, in tutti i casi dei contratti verbali o di assenza di diversa pattuizione scritta. Questo obbligo, previsto nel decreto dirigenziale, fu subito opposto alle richieste dei vettori che sovente venivano formulate a distanza di mesi dal verificarsi del superamento della franchigia.

La seconda criticità era che l'indennizzo poteva essere richiesto solo e unicamente al committente, che in diversi casi era veramente estraneo alle operazioni di carico e quasi sempre a quelle di scarico. Costui opponeva quindi un rifiuto motivato alla richiesta del vettore, che andava a circostanziare in caso di successiva azione legale.

L'importo dell'indennizzo, poi, non poteva venir aggiornato al costo della vita in quanto l'Osservatorio, che lo aveva fissato e che lo avrebbe

## **Le criticità della normativa**

be dovuto variare, venne abolito, insieme alla Consulta di cui faceva parte, dal mese di agosto 2012, con la cosiddetta Spending Review del Governo Monti, a poco più di un anno dall'applicazione della disciplina sopra delineata.

Il periodo di franchigia, infine, pari a due ore per ogni operazione, era tale da ingessare il sistema della logistica e della movimentazione della merce e non consentiva di sviluppare velocità e fluidità nei passaggi delle merci, che sono alla base di quasi tutte le attività economiche.

Da ultimo anche l'abolizione dei costi minimi di esercizio, operata dal 1° gennaio 2015 con la Legge 190/2014, determinò un'ulteriore criticità alla vecchia disciplina dei tempi di attesa al carico e scarico della merce<sup>4</sup>.

Tutte queste criticità, che contribuirono non poco alla progressiva e sostanziale inapplicabilità della precedente disciplina sui tempi di attesa al carico e allo scarico, vennero evidenziate più volte dalle associazioni degli autotrasportatori ai vari Ministri e Governi succedutisi negli anni dal 2015 al 2022 (Governi Renzi e Gentiloni, con Ministro Del Rio; Governo Conte I, con il Ministro Toninelli; Conte II, con la Ministra De Micheli fino al Governo Draghi, con Ministro Giovannini), ma nessuno di questi pose attenzione e concentrazione tali da arrivare ad una modifica della stessa.

---

<sup>4</sup> I costi minimi di esercizio furono introdotti con la Legge 127/2010, che apportò diverse modifiche all'art. 83 bis della Legge 133/2008, quale contropartita rispetto al forte aumento del gasolio verificatosi nel biennio 2008 - 2010. I costi minimi consentivano al vettore di recuperare le differenze tariffarie rispetto ai corrispettivi che aveva praticato al committente, sia nei contratti scritti che in quelli non scritti e con la stessa prescrizione annuale. A questa richiesta i vettori aggiungevano talora quella anche quella per gli indennizzi per il superamento dei tempi di attesa, in modo da superare la prescrizione del Decreto dirigenziale del 2011 che la limitava a 30 giorni dall'evento.

## La nuova disciplina

Con l'avvento del Governo Meloni e la nomina a Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del senatore **Matteo Salvini**, nell'ottobre del 2022, si è registrata una nuova sensibilità su questa materia, tale da creare i presupposti per la richiesta di una profonda modifica normativa.

Allo stesso Ministro le associazioni rinnovarono, nel corso del 2023, la richiesta di aprire un tavolo delle regole, che affrontasse diverse problematiche, tra cui il rafforzamento della norma sui tempi di pagamento dei corrispettivi dei trasporti, la gestione degli imballaggi e, in particolare, la creazione di una disciplina valida sui tempi di attesa per il carico e lo scarico della merce.

Salvini, grazie anche alla collaborazione della compianta dottoressa **Maria Teresa Di Matteo**, Capo dipartimento e Vice Capo di Gabinetto, ritenne utile allo scopo istituire una speciale Commissione Normativa, che raccogliesse le proposte delle categorie interessate ed elaborasse una proposta unitaria. L'incarico venne affidato, nei primi mesi del 2024, al presidente del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, **Enrico Finocchi**, che già in passato si era occupato della materia, emanando, quale Direttore generale dell'autotrasporto, proprio il Decreto dirigenziale 69/2011, attuativo della prima disposizione contenuta nell'art. 6-bis del 286/2005, di cui abbiamo parlato in precedenza. Finocchi raccolse le pro-



poste che le associazioni dell'autotrasporto formularono nel mese di maggio e giugno 2024, le coordinò e ne fece una sintesi che sottopose direttamente al Gabinetto del Ministro.

## Il DL Infrastrutture

Proposte che nei primi mesi del 2025 vennero discusse in tavoli di vertice al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui furono invitate anche le associazioni e confederazioni della committenza.

Al termine di tali consultazioni e sulla scorta del documento elaborato dalla Commissione normativa, il Governo ha emanato il Decreto Legge 21 maggio 2025, n. 73 (DL Infrastrutture) con cui declinò una nuova "Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico".

Con l'articolo 4 del Decreto Legge è stato difatti riscritto completamente l'articolo 6-bis (inizialmente previsto dal Decreto 286/2005) che riportiamo qui di seguito:

*1. L'articolo 6-bis del Decreto Legislativo 21 novembre 2025, n. 286 è sostituito dal seguente:*

*«Art. 6-bis (Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia).*

*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 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 del codice della strada, di cui al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

L'articolo 4 stabilisce quindi che:

- il tempo di attesa dei veicoli per poter effettuare le operazioni di carico e scarico (franchigia) veniva ridotto dal 120 a 90 minuti, per ciascuna operazione;
- entro tale periodo, in cui la Legge di conversione 18 luglio 2025, n. 105, comprende ora - a differenza della precedente normativa - anche l'inattività del committente, del caricatore o del destinatario, soggetti questi ultimi due che con tale richiamo normativo entrano a pieno titolo nella filiera della consegna delle merci, deve concludersi l'attesa del vettore e devono iniziare le operazioni per caricare o scaricare ciò che trasporta;



- altrimenti scatta l'indennizzo per il superamento del periodo di franchigia pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ora di ritardo (con un forte aumento rispetto all'importo precedente che era di soli 40 euro), essendo questo stato stabilito nel 2011 e mai più rivalutato.

Per la piena attuazione di questa nuova disciplina la Legge ha inoltre disposto che:

- il committente, il destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto di cui all'articolo 2 del Decreto 286/2005 è tenuto a fornire al vettore indicazioni circa il luogo e l'orario di svolgimento delle operazioni di carico o scarico degli automezzi, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai rispettivi punti di carico o scarico;
- in caso di mancato rispetto di tale onere, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo nel luogo delle citate operazioni mediante le risultanze del proprio sistema satellitare di geolocalizzazione del veicolo oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione.

## **Il pagamento dell'indennizzo**

In ordine al pagamento dell'indennizzo viene infine disposto che:

- è fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile: per cui se paga il committente, per colpa del caricatore, il primo può rivalersi sul secondo di quanto corrisposto a titolo di indennizzo;

- l'importo di 100 euro sarà assoggettato a rivalutazione automatica, con cadenza annuale, applicando l'indice Istat dei prezzi al consumo;
- la richiesta d'indennizzo può essere effettuata dal vettore al committente o al caricatore, nel termine di prescrizione di un anno (art. 2951 del codice civile), utilizzando anche la domanda d'ingiunzione di pagamento (articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile);
- l'indennizzo è dovuto anche nei casi in cui siano superati i tempi di esecuzione materiale delle operazioni di carico e scarico indicati nel contratto di trasporto scritto, quali elementi essenziali dello stesso, e il superamento risulti dalla documentazione di accompagnamento della merce o da ogni altro documento sottoscritto dal caricatore, dal committente o dal vettore;
- le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, mentre per quelle di carico è sempre assicurata allo stesso 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 previste a suo carico dagli articoli 164 e 167 del Codice della Strada.

Su questa disciplina, la cui finalità – espressamente indicata nei lavori parlamentari che hanno accompagnato l'iter di conversione in legge – è quella di dare concreta applicazione alla regolamentazione dei tempi di attesa al carico o allo scarico per efficientare il sistema della movimentazione delle merci e della logistica in Italia e di tutte le attività produttive, industriali, commerciali o di servizi connesse, si addensarono, nei mesi successivi all'estate dello scorso anno (cioè subito dopo l'entrata in vigore della Legge 105/25 di definitiva approvazione), molte segnalazioni da parte sia della committenza, sia da parte degli autotrasportatori stessi, con note interpretative talora differenti.





## La circolare esplicativa del 4 novembre 2025

Per rispondere a tali note, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha diramato la circolare 4 novembre 2025, n. 13485, a firma del Capo Dipartimento, **Stefano Fabrizio Riazzola**. Pur affermando che le disposizioni della nuova legge non prevedono interventi (regolamentari o interpretativi) da parte delle strutture tecniche del Ministero, la circolare fornisce un intervento chiarificatorio finalizzato alla migliore applicazione della normativa e ad evitare difficoltà operative o contenziosi. La circolare quindi specifica che “la novellata norma mira a introdurre un univoco regime volto a garantire la continuità del servizio di auto-trasporto”, secondo cui:

- nel periodo di franchigia non sono ricompresi i tempi per le operazioni di carico e scarico;
- in caso di superamento dei tempi di carico e scarico definiti nel contratto (scritto, ndr.) di trasporto, l’indennizzo è dovuto senza tener conto di periodi di franchigia;
- l’indennizzo è dovuto integralmente (100 euro) anche per il superamento dei tempi di franchigia (comma 2) o di carico e scarico definiti nel contratto di trasporto (comma 3) inferiori all’ora.

La circolare conferma inoltre che l’indennizzo non è dovuto quando il ritardo sia imputabile al vettore e che a differenza del passato, nella nuova formulazione della norma non è più prevista la possibilità di deroga pattizia alla disciplina della franchigia per le attese al carico/scarico.

Grande importanza assegna poi la circolare al contratto di trasporto redatto nella forma scritta, di cui all’articolo 6 del Decreto 286/05, e sulle indicazioni fornite dal committente sul luogo e l’orario di svolgimento delle operazioni di carico o di scarico.

Tenuto conto di ciò e di tutta una serie di circostanze ulteriori, quali:

- attori coinvolti (vettore stradale, spedizioniere, agente marittimo, terminalista, ecc);

- luoghi di svolgimento delle operazioni (porti, interporti, piattaforme logistiche, ecc);
- responsabilità per il pagamento dell'indennizzo da parte dei soggetti coinvolti, come definite nell'art. 6- bis del D. Lgs 286/2005 (*"il committente e il caricatore sono tenuti in solido a corrispondere al vettore un indennizzo per il superamento del periodo di franchigia...fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile"*);

il Ministero ritiene necessario che le parti definiscano nel modo più dettagliato possibile (all'interno delle indicazioni fornite al vettore) e in via preventiva le seguenti informazioni:

- luogo e modalità di accesso dei veicoli nel luogo di svolgimento delle operazioni;
- orario di effettuazione e tempi di esecuzione delle operazioni;
- le modalità di attestazione delle pattuizioni. A questo proposito, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo con strumenti digitali; per cui è fondamentale che siano individuati esattamente l'orario e il luogo di carico o di scarico e le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico e scarico.

La circolare raccomanda inoltre ai soggetti della filiera del trasporto

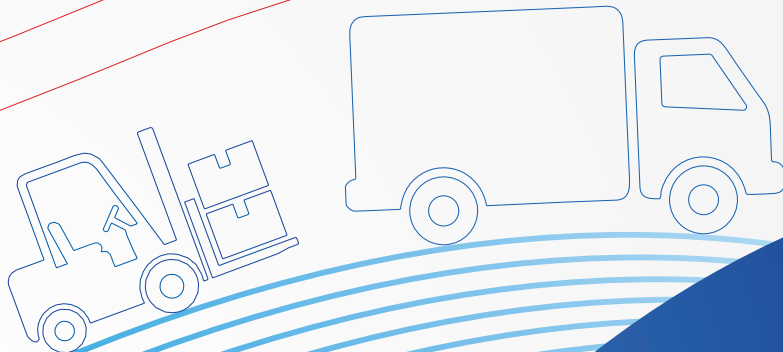




di fornire indicazioni dettagliate sugli effettivi responsabili del carico e dello scarico, tenuto conto di quanto previsto dal nuovo art. 6 bis in relazione al pagamento dell'indennizzo (a cui sono tenuti in solido il committente e il caricatore) e al diritto di rivalsa tra i coobbligati nei confronti dell'effettivo responsabile.

Un ultimo accenno è dedicato alle cause di forza maggiore, con l'invito alle parti a definire con precisione gli eventi che possono configurarle, anche in relazione alle corresponsabilità dei soggetti della filiera definite all'articolo 7 del Decreto 286/05.

# Dalla norma alla pratica: guida operativa per imprese e autisti



CAPITOLO TRE



## L'applicazione da parte delle imprese

La nuova disciplina sui tempi di carico e scarico è entrata in vigore il 21 maggio del 2025 (giorno della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.L. 21 maggio 2025, n. 73) ed è stata perfezionata, con le modifiche apportate in fase di conversione, dalla Legge 105/2025, alla data del successivo 20 luglio: è quindi applicabile da circa un anno.

Come riconosciuto dalla circolare ministeriale di novembre 2025, le disposizioni della “novellata norma...non prevedono interventi (regolamentari o interpretativi) da parte delle strutture tecniche del Ministero”. Essa appare quindi direttamente applicabile da parte di tutte le imprese della filiera del trasporto, compreso il destinatario della merce che – come già detto – è stato richiamato nel contesto con l’aggiunta fatta al comma 1, dell’articolo 4 del D.L. 73/2025, mediante la modifica apportata con la Legge di conversione 105/2025.

Nell’applicazione della disciplina, pertanto, le imprese possono attenersi il più possibile al tenore letterale del nuovo articolo 6-bis del Decreto 286/2005, rispettando il periodo di franchigia che è pari a 90

**Da quando si  
calcolano i 90  
minuti**



minuti per ciascuna operazione distinta di carico o di scarico della merce e non più 120 minuti come in precedenza.

Indipendentemente dalla tipologia e dalla quantità della merce, nonché dai luoghi o dalle diverse attività economiche, l'attesa dei veicoli per effettuare le operazioni di carico o scarico della merce non può protrarsi per oltre 90 minuti, altrimenti scatta il pagamento di un indennizzo pari a 100 euro per ogni ora o frazione di ritardo.

Da quando si calcolano i 90 minuti della franchigia?

La disposizione in esame afferma, nel primo periodo del comma 1, che questi vanno calcolati "dal momento dell'arrivo del vettore al luogo di carico o scarico della merce".

Nei successivi periodi terzo e quarto, tuttavia, si parla di accesso dei veicoli ai punti di carico o scarico, "che devono essere indicati al vettore dal committente, dal destinatario della merce o altro soggetto della filiera del trasporto" – terzo periodo – e che in assenza di tali indicazioni "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 dei veicoli oppure con quelle del tachigrafo intelligente di seconda generazione" – quarto periodo.

Siccome la disposizione in esame non diversifica tra luoghi di carico e punti di carico, come in passato aveva fatto il Decreto dirigenziale 69/2011, ammettendo peraltro che gli stessi potessero coincidere, e poiché la nuova disposizione assegna grande importanza alla pianificazione delle citate operazioni tra i vari soggetti della filiera del trasporto, è più che ragionevole ritenere – sulla base del quarto periodo del comma 1 – che in assenza di alcuna indicazione, il vettore possa far

## ESEMPI DI CALCOLO



Arrivo **07:00**  
inizio carico **08:50**  
attesa oltre la  
franchigia: **20 Min.**

**Indennizzo:**  
**€ 100,00**



Arrivo **07:00**  
inizio carico **10:10**  
attesa oltre la  
franchigia: **1H:40 Min.**

**Indennizzo:**  
**€ 200,00**

decorrere i 90 minuti della franchigia da quando il suo automezzo è giunto nel luogo di carico o scarico della merce, anche se da questo al punto effettivo di carico o scarico si debbano compiere altre operazioni per l'accesso e la messa a disposizione del veicolo.

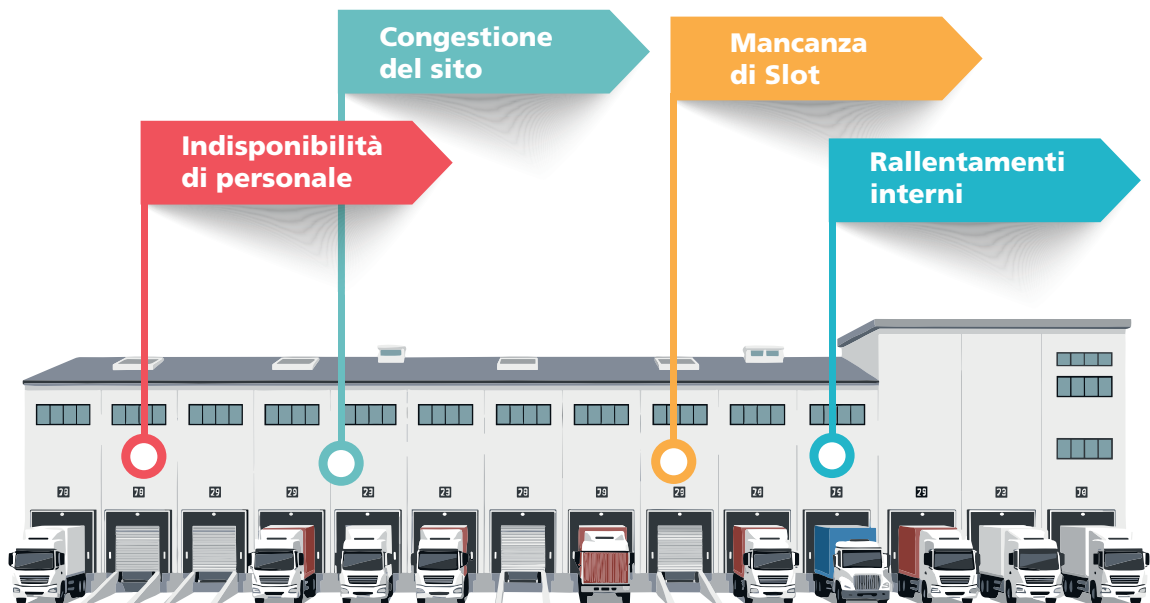
Nei tempi di attesa dei veicoli "sono compresi anche i periodi di attesa del vettore dovuti all'inattività del committente, del caricatore e del destinatario della merce", come si legge nel secondo periodo del comma 1.

Ecco, quindi, che eventuali pause osservate dai dipendenti del committente, caricatore o destinatario della merce, ad esempio per il pranzo o per altre incombenze, qualora non comunicate in anticipo al vettore o non rientranti in casi di forza maggiore (richiamati questi ultimi solo dalla circolare ministeriale, ma pure discendenti da disposizioni che regolano lo svolgimento delle attività economiche) si calcolano come rientranti nei 90 minuti della franchigia.

Da ultimo si sottolinea, come peraltro fatto dalla circolare ministeriale, che nella franchigia non sono ricompresi i tempi per le operazioni materiali di carico o di scarico dei veicoli, ma solo le semplici attese.

**Quali  
tempi sono  
compresi nella  
franchigia?**

## **Giustificazioni non valide per il ritardo a meno che non siano preventivamente comunicate**



## La pianificazione delle attività

La nuova disciplina impone al committente del servizio di trasporto, al destinatario o altro soggetto della filiera (caricatore o proprietario della merce) l'onere di "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".

Viene quindi riconosciuta una notevole importanza alla pianificazione di tali attività tra i soggetti della filiera del trasporto, che appare in linea con la finalità dell'intervento normativo: quella di efficientare il sistema della movimentazione delle merci e della logistica in Italia.

Le indicazioni possono includere:

- l'orario previsto di arrivo del vettore al luogo di carico, nel sistema a slot adottato da diverse imprese della grande distribuzione organizzata (per cui un arrivo in anticipato del veicolo non fa scattare il calcolo della franchigia, che invece decorre da quello indicato);
- la segnalazione di tempi di inattività da parte del committente, caricatore o destinatario della merce indicati in anticipo al vettore (tempi questi che non si calcolano nella franchigia);
- le modalità di accesso dei veicoli in luoghi con complesse procedure di arrivo ai punti di carico o scarico (come ad esempio nei porti, interporti o aeroporti, dove l'accesso all'area cargo è disciplinato da norme di sicurezza relative al riconoscimento del vettore e il tempo di tali operazioni va escluso dal calcolo dei 90 minuti di franchigia).





Pianificazione che grazie alla moderna tecnologia può realizzarsi in breve tempo e senza alcun onere supplementare: basti pensare alle piattaforme telematiche di carico o scarico della merce, alla messaggistica che i soggetti della filiera possono scambiarsi con cellulari, tablet o altro dispositivo tecnologico, con i quali definire i presupposti per un carico ordinato e tempestivo della merce o per organizzare le corrette operazioni di scarico della stessa destinazione.

Al riguardo la circolare ministeriale raccomanda ai soggetti della filiera di scambiarsi “indicazioni precise circa gli effettivi responsabili del carico o dello scarico” della merce cui rivolgersi, proprio al fine di efficientare tutte le operazioni.

La circolare suggerisce inoltre ai vari soggetti di esplicitare cosa si intende per eventuali cause di “forza maggiore” che rendono le attese vane ed impediscono il normale svolgimento delle operazioni (a puro titolo di esempio, il mancato arrivo della nave in porto a causa del mare mosso).

La circolare ministeriale afferma espressamente che “la norma reca una disciplina stringente e dettagliata dei tempi di attesa (nonché della franchigia e dell’indennizzo ad esso correlati) ai fini del carico e scarico della merce” e indica “tassativamente in 90 minuti il periodo di franchigia connesso all’attesa ai fini sia del carico che dello scarico delle merci (comma 1); stabilendo 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)”.

Sulla base di queste affermazioni e ricordato la rubrica dell’articolo 4 della Legge 105/2005 in questione, intitolata “Norme per garantire

**Attuazione  
stringente  
della  
disciplina**



la continuità del servizio di autotrasporto” è ragionevole ritenere che le parti non abbiano un’autonomia contrattuale tale da prevedere deroghe peggiorative per il vettore (ad esempio allungando i tempi di franchigia oltre i 90 minuti o riducendo l’importo dell’indennizzo sotto i 100 euro previsti dalla disposizione di legge).

Nei casi di contratti stipulati in forma scritta, invece, le parti possono accordarsi per dei tempi complessivi di carico o scarico della merce (che si badi comprendono non solo le attese ma anche i tempi per le operazioni tecniche effettive e materiali di carico e scarico) differenti dalla sola franchigia di legge. In tal caso, tuttavia, al superamento di tali tempi scatta l’indennizzo dei 100 euro, come indicato nel comma 3 della disposizione in esame e riconosciuti dalla stessa circolare ministeriale, laddove chiarisce che:

“l’indennizzo 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 di scarico (comma 3); anche in questo caso l’indennizzo è dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo”.

## Cosa deve fare l'autista

Le operazioni di carico e scarico della merce vengono realizzate con il coinvolgimento dell'autista dell'impresa di autotrasporto.

Va evidenziato che l'autista non effettua materialmente le operazioni di carico o scarico del veicolo ma, ai sensi del CCNL della Logistica, Trasporto merci e Spedizione (articolo 30), è solo tenuto a collaborare alle operazioni, mettendo a disposizione il veicolo da lui condotto per la loro effettuazione materiale da parte di altro soggetto (sia esso il committente, un caricatore o il proprietario stesso della merce).

Per tali ragioni, il conducente deve osservare le indicazioni fornitegli dalla sua impresa di autotrasporto e recarsi per tempo al luogo di carico.

Quando questo coincide con il punto di carico e non ci sono altre modalità o procedure da seguire per l'accesso, una volta arrivato al





punto di carico deve attendere il momento di carico, posizionando il tachigrafo del proprio automezzo sulla posizione dei “martelletti”, che come è noto indicano “altre attività” lavorative, ovvero il tempo trascorso a svolgere mansioni diverse dalla guida, come carico/scarico, manutenzione, pratiche amministrative o pulizia del veicolo.

In tutti i casi in cui il luogo di carico non coincide con il punto di carico oppure gli vengono fornite indicazioni diverse dalla sua azienda di trasporto, il conducente deve osservare le indicazioni in modo tale da accedere fino al vero e proprio punto di carico, dal quale, come visto sopra, si calcola l’effettivo decorso dei 90 minuti di attesa.

Le medesime operazioni vanno compiute dal conducente per lo scarico della merce una volta giunto al luogo di destinazione finale o, se diverso ed effettivamente comunicatogli, al punto di scarico finale della merce.

Sulle operazioni di carico e scarico e il comportamento da tenere da parte del conducente, la nuova disciplina reca una disposizione aggiuntiva rispetto alla normativa precedente, secondo la quale:

“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 del Codice della Strada, di cui al Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285” (comma 4, art. 6-bis, D. Lgv. 286/2005).

La nuova disposizione consente quindi al conducente di essere assente alle operazioni di scarico.

In tal caso l’autista può inserire la posizione del lettino sul tachigrafo, atta a registrare le pause, i riposi e le interruzioni di guida, e che va attivata durante i periodi in cui è libero da impegni lavorativi e non è alla guida.

Se invece si occupa dello scarico delle merci, questa attività va inclusa nell'arco delle attività lavorative e non in quello dell'interruzione o dei riposi, come affermato dalle ordinanze della Corte di Cassazione del 22 ottobre 2024 (nn. 27234 e 27331).

Per le operazioni di carico, infine, la nuova norma assicura sempre al conducente la possibilità di presenziare alle operazioni materiali e visionarne la regolarità, anche al fine di non incorrere nelle sanzioni che il codice della strada gli attribuisce nei casi di errata sistemazione del carico (articolo 164 cds.) e di sovraccarico del veicolo (articolo 167 CdS).

In caso non gli fosse riconosciuta questa possibilità, lo stesso conducente può far annotare le proprie osservazioni sulla documentazione del trasporto del carico in questione, evidenziando che non è stato ammesso a vedere le operazioni di carico della merce.

## Ecco come può essere dimostrato l'arrivo del veicolo



## Oltre la franchigia: cosa fare?

Quando l'attesa per le operazioni di carico o di scarico della merce si protrae per oltre 90 minuti, il conducente deve avvertire la propria impresa di trasporto e chiedere istruzioni sul da farsi.

Istruzioni che possono andare dal semplice obbligo di comunicare tale circostanza direttamente al responsabile in loco (o altro addetto) al carico o allo scarico della merce fino a quella di stampare la risultante della giornata lavorativa, con la "stampantina" annessa al tachigrafo digitale, annotando sul retro gli orari di arrivo al luogo di carico o scarico ed i tempi di attesa già decorsi. Operazioni che possono anche essere evitate se il veicolo è munito di sistema satellitare di geolocalizzazione o facendo riferimento a dati riportati nel tachigrafo intelligente di seconda generazione.

L'impresa di autotrasporto, invece, ricevuta la comunicazione del superamento della franchigia da parte del suo conducente, deve notificare tale circostanza al committente o al caricatore della merce, in quanto gli stessi, in base al secondo comma dell'articolo 6-bis in esame, "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".



A differenza della precedente normativa, in cui la richiesta di indennizzo si poteva rivolgere solo al committente del servizio di trasporto, la nuova disciplina prevede ora che la richiesta possa essere fatta dal vettore alternativamente al committente o al caricatore del veicolo, per i quali prevede una solidarietà passiva (coobbligati in solido).

Costoro, una volta pagato l'indennizzo dovuto, hanno diritto di rivalsa l'uno con l'altro e anche – secondo uno dei primi pronunciamenti della giurisprudenza in materia – nei confronti del destinatario della merce, quale effettivo responsabile del ritardo (cfr. secondo periodo del comma 2, dell'art. 6-bis "È fatto salvo il diritto di rivalsa tra i coobbligati e l'effettivo responsabile").



La richiesta d'indennizzo – conferma poi la parte finale dello stesso comma 2 – “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 d'ingiunzione di pagamento ai sensi degli articoli 633 e seguenti del codice di procedura civile”.

Viene quindi chiarito che il vettore ha un anno di tempo (quale termine di prescrizione indicato nell'articolo 2951 del codice civile) per effettuare la richiesta d'indennizzo e che in caso di mancato pagamento della stessa, la richiesta e la relativa fattura fiscale può formare oggetto di ricorso al giudice per l'emissione di un decreto ingiuntivo di pagamento.

Al riguardo, va detto che già nei primi mesi di applicazione della nuova disciplina, i vettori che hanno chiesto l'indennizzo ai propri committenti hanno poi emesso, nei loro confronti, delle fatture a parte con i relativi importi, separandole da quelle inerenti la prestazione di trasporto nella quale si era verificato il ritardo.

Ciò onde evitare che l'eventuale contestazione sul superamento del periodo franchigia (ad es. dovuta a circostanza imputabile al vettore, al ricorrere di un caso di forza maggiore, ecc...) potesse estendersi anche al pagamento del corrispettivo del trasporto.

Altro fenomeno verificatosi è quello che il vettore non ha proceduto a singole richieste d'indennizzo per superamento della franchigia di un

**Tempi  
per la richiesta  
di indennizzo**

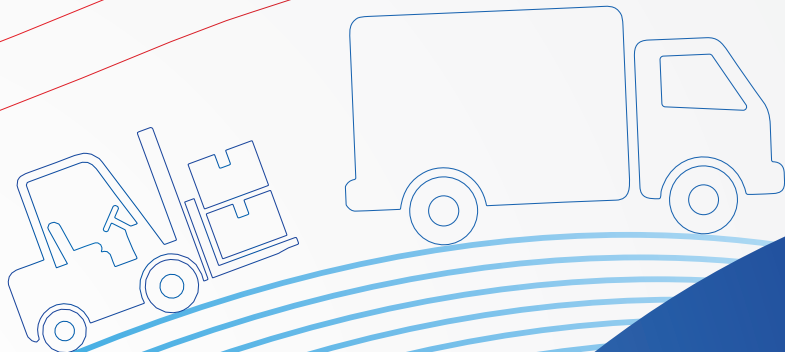


solo episodio, ma ha preferito riunire diversi casi per farne oggetto di una richiesta cumulativa, ad esempio relativa a tutti i ritardi verificatisi nell'arco di tre o quattro mesi.

Da ultimo va segnalato che, in forza del comma 2 della disposizione in esame, l'importo di 100 euro è soggetto a rivalutazione automatica annuale, a partire da quando è entrata in vigore la stessa norma.

Non essendo al momento in cui scriviamo decorso un anno interno, l'aggiornamento non è stato ancora applicato. Lo stesso – dice la norma – va fatto “utilizzando l'indice dei prezzi al consumo per le famiglie e gli operai, al netto dei tabacchi (indice FOI), rilevato dall'Istituto Nazionale di Statistica” (Istat).

# La voce delle associazioni e degli operatori



CAPITOLO **QUATTRO**



## Il ruolo delle associazioni e lo stato dell'arte nei nodi logistici

Dopo aver analizzato il quadro normativo e i contenuti della nuova disciplina, è necessario spostare l'attenzione dal piano delle regole a quello della realtà operativa.

È infatti nei luoghi in cui le merci entrano ed escono fisicamente - porti, interporti, terminal ferroviari, centri della grande distribuzione - che si comprende concretamente come si svolgono le operazioni di carico e scarico, quale sia la reale entità delle attese e quali problemi si generino per l'autotrasportatore, per le imprese e, più in generale, per l'intera catena logistica.

In questi contesti, caratterizzati da elevati volumi di traffico e da una complessità organizzativa spesso rilevante, le inefficienze non dipendono soltanto dalla quantità di mezzi presenti, ma anche dalle modalità di gestione degli accessi, dalla programmazione degli slot, dalla disponibilità del personale addetto alle operazioni e dal coordinamento tra i diversi soggetti coinvolti.

Le pagine che seguono si propongono dunque di fotografare la situazione attuale, di verificare quali criticità permangono e quali buone pratiche stanno emergendo nei principali nodi logistici del Paese. L'obiettivo è anche quello di fare il punto sull'applicazione delle nuove norme, che forse sono ancora poco conosciute.

Anche per questo le associazioni di categoria dell'autotrasporto sono impegnate in un'intensa attività informativa e formativa volta a diffondere la conoscenza delle nuove regole tra imprese e conducenti. Incontri sul territorio, seminari tecnici, guide operative e materiali divulgativi rappresentano strumenti fondamentali per accompagnare il settore in questa fase di transizione.

L'efficacia della riforma, infatti, non dipende soltanto dalla sua formulazione normativa, ma dalla capacità degli operatori di applicarla correttamente nella pratica quotidiana delle operazioni di carico e scarico.



## **Amedeo Genedani**

Vicepresidente  
Comitato Centrale  
Albo degli Autotrasportatori

La nuova disciplina delle attese al carico e scarico introdotta dal DL Infrastrutture, poi convertito in Legge 18 luglio 2025, n. 105, ha riportato al centro del dibattito un tema che per anni è rimasto confinato nella quotidianità operativa delle imprese di autotrasporto: il tempo.

Non il tempo in senso astratto, ma quello concreto, misurabile, che un autista e il suo mezzo trascorrono fermi davanti a un magazzino, a un terminal, a una banchina, in attesa che qualcuno sia pronto a caricare o scaricare. Un tempo improduttivo che, fino a ieri, gravava quasi esclusivamente sull'anello più debole della filiera.

Un tempo che oggi, grazie alla nuova normativa, viene riconosciuto come valore economico e operativo, che, oltre una soglia di franchigia, deve essere correttamente indennizzato.

Questa Legge quindi rappresenta, senza dubbio, una prima importante vittoria delle associazioni di categoria dell'autotrasporto, che per anni hanno chiesto di mettere mano alla vecchia normativa per vedere riconosciuto un principio tanto semplice quanto decisivo: il tempo ha un costo e non può più essere considerato una variabile gratuita del sistema logistico.

Naturalmente, come ogni intervento normativo che incide su equilibri complessi lungo l'intera filiera logistica, anche questa disciplina avrebbe potuto essere ulteriormente perfezionata. Tuttavia, il testo approvato rappresenta un punto di equilibrio ragionevole tra le diverse esigenze in campo, offrendo finalmente un quadro di riferimento chiaro. La circolare chiarificatrice del Ministero ha messo fine alle interpretazioni contrastanti che erano state avanzate subito dopo l'approvazione confermando il carattere stringente della norma. Norma che non si limita a tutelare il vettore, ma richiama l'intera filiera a una maggiore responsabilità organizzativa e invita imprese e committenza

a una migliore programmazione delle operazioni, a una più attenta organizzazione dei flussi logistici, con effetti che vanno oltre il singolo rapporto contrattuale e investono l'efficienza complessiva del sistema Paese.

La norma deve quindi essere letta come un passaggio culturale prima ancora che giuridico.

Un provvedimento che propone con forza il concetto di filiera, che da un lato deve incoraggiare la committenza a una maggiore pianificazione delle operazioni e a ridurre i tempi improduttivi di attesa dei veicoli, dall'altro, contribuire a recuperare il gap di efficienza logistica del nostro Paese, accorciando le tempistiche e favorendo l'ottimizzazione del lavoro a beneficio degli autisti.

Le misure adottate dal Governo possono quindi rappresentare un passo concreto verso la responsabilità condivisa tra imprese e committenza, a tutela non solo della sostenibilità economica delle aziende ma anche della sicurezza dei lavoratori e degli utenti della strada.

Ridurre le attese significa infatti ridurre stress, incertezza operativa e il rischio di sfioramento dei tempi di guida e riposo. Significa anche rendere più fluidi i cicli di trasporto, aumentare la produttività dei mezzi, ridurre i chilometri a vuoto e, di conseguenza, anche l'impatto ambientale delle attività di trasporto.

La scelta di ridurre la soglia di tolleranza e, allo stesso tempo, di incrementare l'entità dell'indennizzo ha un valore che va oltre l'aspetto economico: rappresenta un chiaro segnale di discontinuità rispetto al passato e rende la norma più coerente con la reale incidenza che le attese hanno sui costi di esercizio delle imprese.

Accanto a questo impianto positivo, non mancano tuttavia osservazioni critiche che meritano attenzione. Alcune associazioni segnalano infatti come, nella pratica quotidiana, il riconoscimento dell'indennizzo resti ancora affidato all'iniziativa del singolo trasportatore, il quale, per far valere un proprio diritto, deve esporsi direttamente nei confronti del cliente, con il rischio di incrinare rapporti commerciali spesso delicati. Una delle proposte è quindi quella di prevedere, oltre l'indennizzo al vettore, anche una sanzione amministrativa a carico del committente/caricatore, sull'esempio di quanto fatto in altri Paesi europei, quali ad esempio il Portogallo. Questo consentirebbe allo Stato di intervenire direttamente e non, come avviene oggi, soltanto a seguito dell'apertura, da parte del trasportatore, di un procedimento giudiziario nei confronti del proprio committente.

Alcune associazioni evidenziano inoltre come, in molti siti logistici, manchino ancora strumenti condivisi per la rilevazione oggettiva dei tempi di permanenza dei veicoli e procedure uniformi per certificare le attese, elementi che rendono più complessa l'applicazione concreta della norma e ne limitano, almeno in questa fase iniziale, la piena efficacia.

Ancora, secondo altre associazioni, le critiche che parlano di inefficacia della norma sarebbero premature. L'obiettivo primario non è

infatti punire il committente, ma costruire un sistema in cui l'organizzazione del lavoro e il rispetto delle regole diventino fattori ordinari di funzionamento del mercato.

Il quadro che emerge, quindi, non è quello di una contrapposizione netta tra sostenitori e detrattori. Piuttosto, si delinea una distinzione tra chi ritiene che la strada intrapresa sia quella giusta e vada percorsa con continuità e chi ritiene che, senza correttivi sostanziali sul piano dei controlli e delle sanzioni, l'impianto rischi di restare giuridicamente solido ma operativamente debole.

In fondo, entrambe le posizioni condividono un punto di partenza: la norma ha introdotto un principio di grande valore per l'autotrasporto e per l'intera logistica nazionale: il tema della responsabilità di filiera. Ora la sfida è far sì che quel principio entri stabilmente nei piazzali, nei magazzini, nei terminal e nei contratti. Perché è lì, e solo lì, che si misura la reale efficacia di ogni intervento legislativo.

## Le iniziative delle associazioni

Una norma, per essere efficace, deve prima di tutto essere conosciuta e compresa da chi opera quotidianamente sul campo. Per questo le associazioni di categoria dell'autotrasporto hanno dato vita a molte attività informative: webinar, incontri, guide operative per spiegare alle imprese, e ai conducenti, come applicarle correttamente. Allo stesso tempo è stata anche avviata un'attività di raccolta di dati e segnalazioni utile a comprendere quanto il nuovo impianto normativo stia incidendo sull'organizzazione delle operazioni di carico e scarico e sui comportamenti della committenza. È proprio da queste analisi che emerge un quadro ancora disomogeneo, nel quale alle prime esperienze di corretta applicazione si affiancano difficoltà diffuse, soprattutto tra le imprese di minori dimensioni.

A inizio 2026, Assotir ha condotto un monitoraggio su 70 imprese, per un totale di circa 2500 veicoli, che ha fotografato un dato piuttosto critico: soltanto una parte di imprese riesce ad applicare la normativa e richiede l'indennizzo alla committenza.

L'analisi ha preso in considerazione due campioni: il primo composto da 50 imprese mediamente strutturate, con una media di 40 veicoli ad azienda; il secondo composto da 20 microimprese (da 1 a 5 veicoli).

Tra le aziende più strutturate, solo il 28% riesce ad applicare correttamente la normativa e a farsi riconoscere l'indennizzo per le attese eccedenti i tempi di franchigia, mentre il 72% non è in grado di ottenere quanto previsto dalla legge. Una percentuale che ricalca sostan-



zialmente quella registrata sotto la precedente disciplina; segno, sottolineo l'associazione, che il nuovo impianto normativo non ha prodotto, almeno finora, un miglioramento tangibile sotto il profilo dell'effettiva tutela.

La situazione peggiore tra le aziende più piccole: in questo segmento solo il 5% riesce a far valere il proprio diritto all'indennizzo.

Questo perché, a detta dell'associazione, manca un meccanismo sanzionatorio o automatico. L'attivazione della tutela è infatti rimessa all'iniziativa del trasportatore, che per ottenere l'indennizzo dovrebbe contestare formalmente il proprio cliente, con il rischio di compromettere il rapporto commerciale.

Anche Fiap ha condotto un sondaggio sulla corretta applicazione dell'art. 6-bis. I primi risultati, illustrati a metà marzo, si basano sul contributo di circa 400 imprese di autotrasporto, e avvalorano in parte quanto già messo in evidenza da Assotir: le imprese fanno fatica a tradurre la norma in comportamenti operativi, contrattuali e amministrativi coerenti. I dati mostrano anche in questo caso che le imprese più strutturate riescono più facilmente a documentare le attese, a fatturare l'indennizzo e a sostenerne la richiesta mentre quelle più piccole, che sono poi quelle che avrebbero più bisogno di tutela, sono maggiormente esposte e tendono più spesso a denunciare.

Il sondaggio Fiap fa emergere anche un altro elemento, sul comportamento della committenza: il rifiuto di riconoscere l'indennizzo appare diffuso e spesso giustificato con il fatto che "altri vettori non applicano la norma".

Dalle risposte emerge quindi che non manca l'accettazione della regola, ma la condizione di mercato per applicarla senza subire penalizzazioni competitive. Quasi tutte le imprese, infatti, dichiarano che la applicherebbero se diventasse davvero una regola condivisa e rispettata da tutti.





Le imprese indicano come priorità, accanto al rafforzamento dei controlli, la necessità di strumenti operativi condivisi: modelli contrattuali standard, formazione, sistemi di tracciabilità e accordi di filiera che rendano la norma realmente esigibile per tutti.

Per questo Fiap intende dare vita ad un progetto che permetta alle imprese associate di cedere alla Federazione il credito maturato per le soste nei confronti dei committenti, affidandole la gestione e il recupero.

Anche Cna-Fita ha organizzato diversi webinar per far conoscere alle imprese associate le nuove regole e per mettere tutte le aziende nella condizione di svolgere il proprio lavoro con la piena consapevolezza dei propri doveri, ma anche dei propri diritti. Webinar che hanno ottenuto grande partecipazione a dimostrazione che le imprese stanno comprendendo la portata della norma.

Per l'associazione le critiche sull'inefficacia della legge al momento non sono solo premature, ma prive di alternative concrete. L'obiettivo primario della legge non è infatti quello di punire il committente, ma fungere da deterrente. E il fine ultimo resta la regolarità del settore e, soprattutto, una migliore organizzazione del lavoro.

## Fotografie dai porti

I porti sono tra i luoghi in cui le attese al carico e scarico risultano più lunghe e frequenti.

Per cercare di capire più nel dettaglio quale sia la situazione negli scali italiani, abbiamo intervistato alcuni rappresentanti dell'autotrasporto nei porti, seguendo la linea della Penisola da Nord a Sud.

Iniziamo da Ravenna dove si rilevano ancora criticità, in particolare in due terminal, quello per le rinfuse e quello per i container, anche se in quest'ultimo è in atto una riorganizzazione dei sistemi operativi integrati che dovrebbe portare a una minore congestione dei traffici in alcune fasce orarie. "Il settore che soffre maggiormente per i lunghi tempi per il carico o lo scarico è quello dei container – sottolinea Laura Guerra, rappresentante dell'autotrasporto nell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale –. I motivi principali sono riconducibili a una mancanza di pianificazione degli slot di arrivo, pochi addetti al carico o scarico, merce non pronta o ritardi documentali".

Scendendo verso il centro dell'Italia, al Porto di Civitavecchia la situazione appare eterogenea e varia sensibilmente da terminal a terminal. La criticità principale risiede nella gestione della fase di carico/scarico delle navi, che evidenzia una netta disparità di trattamento tra le operazioni sottobordo e quelle in piazzale. "La motivazione è di natura economica – spiega Patrizio Loffarelli, rappresentante del settore presso l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale –. Mentre la controstallia della nave, cioè la sosta oltre i tempi contrattuali è a carico del



terminalista, le attese degli autotrasportatori nei piazzali sono gratuite per la struttura, scaricando così l'inefficienza sull'anello più debole della catena".

L'accento viene quindi posto sulla "filiera logistica a terra, che im-

pone vincoli di orari nelle consegne, specialmente nella prima mattina fino alle 14:00, che implica il concentramento degli automezzi fuori dai terminal in orari ben precisi e non estesi in modo regolare durante la giornata lavorativa” spiega ancora Loffarelli.

Scendendo in Puglia, al porto di Taranto, oggi la situazione è migliore e più fluida sotto il profilo dei tempi di attesa, ma il dato è influenzato da una contrazione dei volumi del 17% e un crollo dei container superiore al 60% nel 2024. Nonostante la ripresa nel 2026, Serena Primiceri, rappresentante dell'autotrasporto nell'AdSP del Mar Ionio, sottolinea come l'assenza di congestione non sia “solo merito dell'organizzazione, ma dipende da volumi non ancora critici. Dobbiamo costruire ora le condizioni digitali per gestire i flussi quando il traffico crescerà”.

Secondo Primiceri, le attuali criticità sono legate più a fattori organizzativi che infrastrutturali. Ad esempio, disallineamenti tra arrivo dei mezzi e disponibilità del carico oppure di procedure amministrative e documentali non sempre perfettamente integrate. Ma c'è anche un altro dato da registrare: la gestione delle finestre operative. “Senza una pianificazione puntuale degli slot, anche volumi non elevati possono generare attese. Più che episodi eclatanti, si tratta di situazioni ricorrenti che evidenziano la necessità di una maggiore integrazione digitale tra terminal, autotrasportatori e committenti”, aggiunge Primiceri.

Ma con la nuova normativa qualcosa è cambiato?

“A Ravenna – spiega ancora Guerra – a seguito dell'introduzione della norma si è provveduto attraverso le principali organizzazioni territoriali ad aggiornare l'accordo di piazza con l'associazione degli spedizionieri, concordando anche i tempi materiali per le operazioni di carico e scarico, oltre ai tempi di attesa introdotti. Si è definita una franchigia complessiva dei tempi di attesa e dei tempi di carico-scarico di tre ore. Oltre questo termine viene applicato al committente il corrispettivo di 100 euro per ogni ora o frazione. Auspichiamo che la nuova disciplina possa portare i punti di carico e scarico ad organizzare meglio gli slot e ridurre le congestioni, ma ad oggi questo si è verificato solo in alcuni casi”.

Nel porto di Civitavecchia, invece, è stata introdotta una Port fee, ovvero un maggior costo che viene applicato dagli autotrasportatori



per compensare inefficienze, attese e ingorghi nei porti. Un sistema ormai applicato in diversi porti italiani, da Genova, a Livorno, a Trieste.

“La Port fee – spiega ancora Loffarelli – è operativa dal 1° ottobre 2025 e assorbe anche i tempi di attesa al carico e scarico. In sostanza si tratta di un indennizzo fisso di 90 euro che comprende le attese al carico e scarico, i lavori di gestione demandati in modo unilaterale all’autotrasportatore da parte del committente, anche se non sarebbe compito delle imprese di trasporto, o ancora eventuali disservizi che possono nascere nel porto. A mio avviso si tratta di una misura fondamentale e di una scelta responsabile, che consente di stabilire un prezzo stabile e programmabile”.

Il porto di Taranto si trova ancora in una fase di adattamento rispetto alla norma.

“Per documentare correttamente i tempi di attesa servono prove tracciabili, come dati Gps, tachigrafo intelligente di seconda generazione. A questo – continua Primiceri – si aggiunge una barriera culturale e commerciale: nei rapporti consolidati, molti preferiscono ancora gestire la questione in modo informale, temendo di mettere a rischio il rapporto con il committente. È un atteggiamento comprensibile ma controproducente per l’intero settore”.

## Interporti: la situazione operativa

Se questa appena descritta è la situazione di alcuni porti in Italia, vediamo invece cosa succede negli interporti, fondamentali nodi di scambio dove si incontrano le modalità di trasporto su gomma e rotaia per rendere lo spostamento delle merci più efficiente, economico e sostenibile. Dei circa 25 interporti italiani ne abbiamo presi a riferimento due, uno al Nord e uno al Sud: l'interporto di Bologna, in Emilia-Romagna, e quello di Marcyanise-Maddaloni in Campania.

"I tempi di attesa all'interno dell'interporto di Bologna sono in linea con quelli dei principali hub logistici nazionali, ma con una variabilità significativa in funzione delle fasce orarie e dei picchi operativi", spiega Andrea Franceschelli, managing director e Vicepresidente di Due Torri Spa e Vicepresidente di One Express Italia SpA, aziende di servizi di logistica e distribuzione che operano regolarmente sull'interporto. "Nella nostra esperienza, le situazioni di picco con 60-120 minuti di attesa si riscontrano nelle fasce orarie 7:00-11:00 e 14:00-18:00, ma la situazione diventa critica con tempi oltre le due ore durante i picchi stagionali o in situazione di congestione. Per operatori come noi, che



Interporto Sud Europa Maddaloni-Marcianise

lavorano su logiche di rete e tempi stretti, anche piccoli scostamenti incidono sull'intera filiera".

I motivi principali che portano a queste lunghe attese sono la saturazione operativa dei magazzini, ovvero picchi non uniformi di arrivi di mezzi e capacità di ribalta non sempre allineata ai flussi; prenotazioni non sempre puntuali o rispettate dalle aziende e documentazione incompleta o non digitalizzata che impatta nella fase di check-in e accettazione; infine, complessità delle operazioni logistiche e tempi variabili di movimentazione che incidono nella fase di carico/scarico effettivo. Insomma, il problema non sembra essere infrastrutturale, ma di sincronizzazione tra gli attori della filiera.

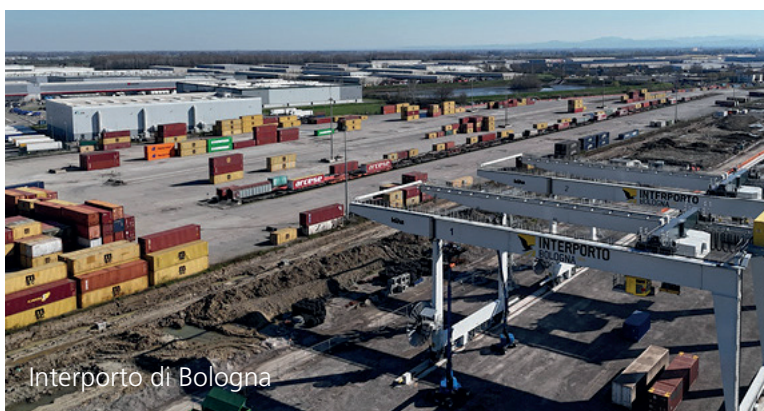
All'Interporto Sud Europa Maddaloni-Marcianise, che è uno dei principali poli logistici italiani, i tempi di attesa sono più contenuti. "Nella maggior parte dei casi tra 30 e 60 minuti, con picchi fisiologici fino ai 90 minuti – sottolinea Giancarlo Cangiano, che gestisce i rapporti istituzionali dell'Interporto Sud Europa –. Non registriamo congestione strutturale, anche perché da poco tempo abbiamo aperto anche un secondo casello sull'A30, che si aggiunge a quello già presente sull'A1; insieme ci hanno consentito di svuotare il traffico pesante sulle strade

comunali nell'ordine di 300mila veicoli pesanti e 200mila leggeri all'anno. Abbiamo consentito un risparmio di 44mila ore l'anno e 5 milioni di km in meno".

Nell'interporto campano le attese si concentrano principalmente nella fase di accesso alla ribalta per disallineamento degli slot, perché la

merce non è ancor pronta o perché si registrano picchi operativi, tutte dinamiche piuttosto consuete nella logistica moderna. "Per rendere migliore la situazione, stiamo incentivando sistemi di prenotazione degli slot, migliorando la viabilità interna e lavorando con gli operatori per aumentare l'efficienza e l'intermodalità per ridurre la pressione su gomma".

All'interporto di Bologna invece, già negli ultimi anni, si sono portati avanti cambiamenti, a partire dalla digitalizzazione dei flussi con sistemi di prenotazione degli slot e maggiore tracciabilità degli accessi a cui si aggiunge il miglioramento infrastrutturale, ottimizzando la viabilità interna e aumentando la capacità di parcheggio e gestione dei mezzi; infine, un maggiore ruolo di coordinamento tra operatori logistici e la promozione di best practice operative.



Interporto di Bologna

“Tuttavia, è importante sottolineare che l’efficienza complessiva dipende in larga parte dai singoli operatori presenti nell’interporto, che gestiscono direttamente le attività di magazzino”, aggiunge Franceschelli. Nell’interporto del capoluogo dell’Emilia-Romagna, nonostante l’introduzione della nuova normativa “sul piano operativo non si registrano ancora riduzioni strutturali significative dei tempi medi. Gli effetti sono più evidenti nei contesti più organizzati e digitalizzati. La norma è un acceleratore culturale, ma non ancora una soluzione operativa definitiva”, sottolinea ancora il manager Franceschelli.

Una situazione simile anche per la Campania. Anche a Maddaloni-Marcianise infatti “è aumentata la consapevolezza e sono migliorati i processi, ma più che una riduzione immediata è stata introdotta disciplina e cultura” dichiara Cangiano, che entra nel merito anche delle penali economiche che scattano se si sfiorano i 90 minuti. “Non abbiamo problemi di penali da pagare in quanto non abbiamo mai attese così lunghe, comunque l’applicazione della norma è ancora in fase di consolidamento”.

Per Andrea Franceschelli “nella pratica operativa, le penali vengono richieste soprattutto nei casi più evidenti e documentabili. Permangono alcune criticità come difficoltà di tracciamento oggettivo dei tempi e relazioni commerciali che spesso portano a gestioni compensative. In molti casi, quindi, le penali sono ancora più uno strumento di pressione negoziale che un meccanismo pienamente standardizzato. Eppure – conclude – il tema dei tempi di attesa non è solo operativo ma di competitività del sistema logistico. La vera sfida oggi è passare da una logica di gestione locale a una logica di filiera integrata, dove dati, pianificazione e responsabilità siano condivisi tra tutti gli attori”.

# Carico e scarico nella grande distribuzione organizzata

Come funziona invece nella GDO, la grande distribuzione organizzata?

Lo abbiamo chiesto a Giuseppe Bertini, direttore logistica di Coop Italia, che guida la pianificazione strategica e operativa, assicurando l'efficienza delle operazioni e la sostenibilità della catena di approvvigionamento.

“L'organizzazione del carico e dello scarico avviene tramite applicativi che consentono la prenotazione degli slot. Per gli arrivi, il sistema permette di prenotare un orario e una porta di scarico; per le partenze verso i negozi, una volta composti i viaggi, sono incaricati i trasportatori e con analoghi strumenti si prenotano per l'attività di carico”.

Gli applicativi sono strumenti diffusi ormai da anni e, sottolinea Bertini, “hanno migliorato molto l'organizzazione e la gestione dei flussi. Tuttavia, non sono riusciti ad eliminare completamente le attese, perché ci sono altri fattori da tenere in considerazione: l'organizzazione del lavoro e la saturazione del magazzino, o ancora variabili esterne come traffico e ritardi”.

Il momento più delicato è quello dell'arrivo dei fornitori e quindi gli



scarichi in ingresso ai magazzini. Coop Italia ne ha uno a Prato per il non alimentare oltre a due piattaforme, una per i prodotti surgelati nella zona di Firenze e una per quanto riguarda i freschi industriali vicino a Bologna, a Cadriano.

“Ogni giorno arrivano decine di camion e circa il 70% degli arrivi si concentra al mattino, in una fascia piuttosto ristretta – spiega Bertini –. Diversa invece la situazione delle partenze che sono comunque un po’ più scaglionate”.



Perché questa concentrazione? “Per ragioni storiche e culturali. Si tratta di abitudini consolidate sia dei trasportatori che dei magazzini”. L’organizzazione del lavoro relativa agli arrivi dei magazzini “è strutturata su quella fascia”, così come “la pianificazione dei giri di trasporto, che hanno nella mattina il loro punto di riferimento. Consuetudini molto radicate e difficili da modificare”.

Secondo il direttore logistica una possibile soluzione “non può che partire da un cambiamento prima culturale e poi organizzativo che passa attraverso l’apertura di tavoli di lavoro congiunti, in altre parole attraverso la collaborazione. A mio avviso, la necessità è assolutamente quella di allungare le finestre di scarico anche al pomeriggio e, dove possibile, anche alla notte, per distribuire meglio i flussi e ridurre la congestione mattutina. Questo porterebbe una serie di vantaggi sia in termini di velocità di operazioni sia di traffico”.

Però spesso questi cambiamenti si scontrano con l’organizzazione interna dei magazzini e anche con quella degli autotrasportatori. Si tratta quindi di scardinare consuetudini che esistono da sempre e attuare un cambiamento culturale che coinvolga magazzini, trasportatori e fornitori, abituati da sempre a lavorare con la mattina come riferimento operativo. “Ci stiamo provando partecipando a tavoli di confronto tra produttori, distributori e operatori logistici dedicati proprio all’allungamento delle finestre di scarico. Si sta ragionando proprio per cercare di capire se è possibile intervenire sulle organizzazioni per cambiare queste modalità di lavoro e per arrivare a un sistema un po’ più ottimizzato e più flessibile”.

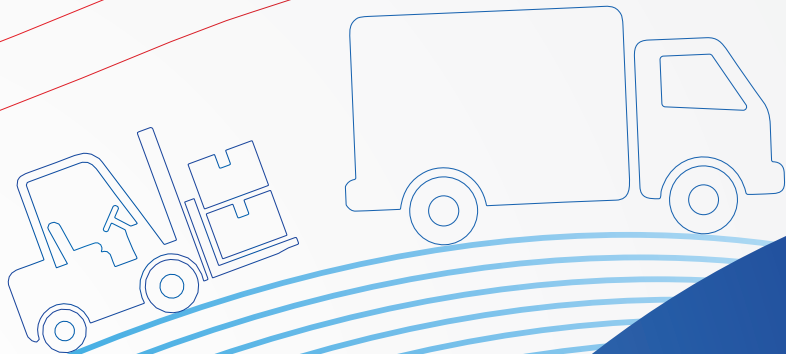
Nel frattempo, la nuova disciplina sui tempi di carico e scarico ha portato dei miglioramenti nei tempi di attesa?

“La nuova normativa non introduce un principio nuovo: ha semplicemente ridotto il periodo di franchigia e aumentato l’indennizzo – continua ancora Bertini –. Io credo che debba essere presa con lo spirito giusto e debba essere vista come uno stimolo al cambiamento,

al dialogo tra le parti piuttosto che come un vincolo da aggirare. Come dicevo prima, la spinta che deve arrivare da questa nuova disciplina è quella di aprire tavoli di collaborazione tra produttori e distributori, perché è solo attraverso questi tavoli che possiamo trovare delle soluzioni”.

Ma il direttore allarga lo sguardo anche oltre l’organizzazione interna dei magazzini e richiama un tema più strutturale che riguarda l’intero sistema dei trasporti. “Un aiuto per migliorare la situazione e ridurre le attese è decongestionare. Un aiuto in questo senso può venire dall’intermodalità. In Italia – osserva – il trasporto merci è quasi interamente basato sulla gomma, anche per la conformazione geografica del nostro Paese. Il trasporto su gomma è come un vestito fatto su misura, può essere pianificato secondo le esigenze ed è sicuramente più flessibile; ma la strada è anche più soggetta a congestioni. L’intermodalità, riducendo il traffico stradale, rende più prevedibili i tempi di trasporto e aiuta la pianificazione degli arrivi, oltre a contribuire alla sostenibilità. Per questo noi stiamo usando, dove possibile, l’intermodalità: collegamenti ferroviari con il porto di La Spezia e l’interporto di Prato per gli arrivi import, collegamenti marittimi per le consegne in Sicilia. Tutto questo per cercare nuovi sistemi e rendere più lineare la pianificazione dei trasporti e, perché no, dare una mano all’ambiente”.

# Il punto di vista della committenza



CAPITOLO **CINQUE**



## Confronto nella filiera

Cosa ne pensa invece l'altro lato della medaglia? L'introduzione della nuova disciplina sui tempi di attesa al carico e scarico non è stata accolta con favore dalla committenza, almeno inizialmente.

Pur condividendo l'obiettivo di migliorare la puntualità e di risolvere le criticità relative ai tempi di attesa per gli autisti al carico e allo scarico, la committenza aveva sottolineato l'importanza di evitare un'eccessiva rigidità della normativa, sostenendo la necessità di lasciare tale disciplina alla libera contrattazione fra le parti.

Nei primi mesi sono emerse, inoltre, interpretazioni differenti del testo normativo lungo la filiera, con il rischio di generare incertezze applicative e di creare confusione operativa che, ancora una volta, finiva per ricadere soprattutto sull'autotrasportatore, tradizionalmente il soggetto più debole del rapporto contrattuale.

Per questo si è reso necessario un intervento chiarificatore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con una circolare a firma del Capo Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Stefano Fabrizio Riazzola, volta a fornire "indirizzi finalizzati alla migliore applicazione della normativa ed evitare difficoltà operative o contenzioso" (vedi anche capitolo 2).

A distanza di un anno, invece, qual è la posizione della committenza? Una norma inizialmente percepita come un vincolo può essere invece interpretata oggi come uno stimolo a riorganizzare i processi, a migliorare la programmazione delle operazioni e a rendere più efficienti i flussi logistici?

Le interviste che seguono provano a rispondere proprio a questa domanda, dando voce a chi gestisce quotidianamente le operazioni di carico e scarico. Un punto di vista importante ma che, ovviamente, si pone in maniera più critica sul provvedimento.

# Confindustria: impatto concreto sulla competitività

Partiamo con Leopoldo Destro, Vicepresidente di Confindustria con delega ai trasporti e alla logistica, che inizialmente aveva sollevato alcune criticità in merito alla nuova normativa.

## **Vicepresidente Destro, qual è la situazione delle attese al carico e allo scarico nel nostro Paese? Con la nuova disciplina è cambiata la situazione?**

Il problema delle attese al carico e allo scarico ha radici strutturali nel nostro Paese. Le cause sono molteplici e interconnesse: un'organizzazione interna degli stabilimenti non sempre ottimizzata per gestire i flussi in entrata e in uscita, una tendenza alla concentrazione degli arrivi in determinate fasce orarie, una digitalizzazione ancora limitata dei processi di accesso e accettazione. Su questo fronte Confindustria sta lavorando molto e qualcosa sta cambiando. La nuova disciplina introdotta dall'articolo 4 del DL Infrastrutture, convertito nella Legge 18 luglio 2025 n. 105, aveva l'obiettivo di rispondere alle criticità evidenziate dalle categorie del trasporto merci su strada e, in questo senso, ha certamente prodotto un effetto di sensibilizzazione. Molte imprese hanno colto l'occasione per avviare una revisione dei propri processi interni, investendo in sistemi di prenotazione degli slot e in una pianificazione più strutturata degli accessi. Si tratta di un segnale positivo.

Tuttavia, le prime applicazioni del nuovo impianto normativo hanno fatto emergere criticità e interpretazioni distorte che hanno in parte rallentato questo processo virtuoso, spostando l'energia delle imprese dalla gestione operativa alla gestione del contenzioso. In particolare, alcune imprese di trasporto e di spedizione hanno sostenuto in modo errato che la franchigia di 90 minuti dovesse comprendere non soltanto i tempi di attesa precedenti all'inizio delle operazioni, ma anche i tempi materiali di carico e scarico fino al rilascio del veicolo. Una interpretazione errata e in contrasto con il testo normativo. La circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 novembre ha chiarito questo punto, confermando la lettura che Confindustria aveva

sostenuto fin dall'inizio. Da quel momento le imprese hanno potuto concentrarsi maggiormente sul miglioramento reale dei processi. Il percorso è ancora in corso e richiede la collaborazione concreta di tutti gli attori della filiera.

### **Quanto incidono i lunghi tempi di attesa sulla competitività dell'economia?**

L'impatto dei tempi di attesa sulla competitività è molto concreto. Un veicolo fermo in attesa di caricare o scaricare è un veicolo che non produce valore: per l'autotrasporto significa minori percorrenze, maggiori costi operativi e tariffe più alte; per le imprese committenti, lead time più lunghi, scorte più elevate e minore capacità di risposta alla domanda. Sono inefficienze che si scaricano sui bilanci aziendali e sulla competitività dei prodotti finali. L'inefficienza logistica, in definitiva, si trasferisce lungo tutta la filiera e finisce per incidere anche sul prezzo e sulla qualità del servizio reso al cliente finale.

Il tema assume un rilievo ancora maggiore se si considera che la logistica vale oggi circa il 9% del PIL nazionale, impiega 1,4 milioni di addetti e supera i 156 miliardi di euro di valore complessivo. Ogni inefficienza nella movimentazione delle merci, quindi, non colpisce solo gli operatori logistici, ma l'intera filiera produttiva e il sistema-Paese. A livello sistemico, il quadro è ancora più preoccupante perché l'Italia sconta già un gap infrastrutturale rilevante rispetto ai principali concorrenti europei, e l'inefficienza nei nodi di carico e scarico si somma a questo svantaggio strutturale, appesantendo ulteriormente i costi logistici complessivi del sistema produttivo italiano. A questo si aggiungono le barriere interne che l'Unione europea finisce per autoimporsi e che si traducono, di fatto, in veri e propri autodazi.

Secondo il Fondo Monetario Internazionale, all'interno dell'Ue le barriere commerciali implicite equivalgono a un dazio medio del 44% sui beni e del 100% sui servizi. In questo quadro, i valichi alpini e in particolare il Brennero sono un caso emblematico: limitazioni, restrizioni e blocchi non coordinati aumentano tempi di percorrenza, attese e incertezza nelle consegne, facendo crescere direttamente i costi logistici delle imprese italiane ed europee.

In un contesto di competizione globale sempre più intensa, ogni ora persa in un magazzino, in uno stabilimento o lungo un corridoio transfrontaliero riduce la capacità del Paese di attrarre investimenti e mantenere competitività manifatturiera. È quindi una sfida che riguarda l'intera filiera e che richiede soluzioni condivise, evitando irrigidimenti e contenziosi che finiscono per ostacolare, anziché migliorare, l'efficienza complessiva.

### **Cosa potrebbe essere ancora fatto per migliorare la puntualità sia da parte della committenza che da parte del vettore?**

Il miglioramento della puntualità richiede un impegno reciproco da parte di tutti gli attori coinvolti. La posizione di Confindustria è chiara:

non si tratta di individuare un colpevole, ma di costruire un sistema più efficiente nell'interesse comune. Questo significa indicare con precisione cosa ciascuno può fare meglio. Dal lato della committenza, serve una pianificazione più strutturata e trasparente degli accessi: sistemi di prenotazione degli slot, comunicazioni tempestive su orari, modalità di accesso ed eventuali variazioni, e un'organizzazione interna degli stabilimenti coerente con gli orari concordati, così da evitare che ritardi interni si scarichino sul vettore.

Dal lato del vettore, è fondamentale il rispetto rigoroso degli appuntamenti e una comunicazione proattiva in caso di imprevisti. Anche l'arrivo anticipato non segnalato, così come il ritardo non comunicato, può generare inefficienze che ricadono sull'intero sistema. La puntualità, in altre parole, non dipende da un solo anello della catena, ma dalla qualità del coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti.

Sul piano normativo, Confindustria ritiene necessario ripristinare la possibilità di derogare contrattualmente alla disciplina dei tempi di attesa e dei relativi indennizzi, come previsto nella precedente formulazione dell'articolo 6-bis. L'attuale assetto rischia infatti di irrigidire i rapporti tra imprese della produzione e imprese di trasporto, senza adattarsi alle esigenze operative dei diversi settori e delle diverse relazioni commerciali. Una norma più flessibile, fondata su accordi scritti, consentirebbe di conciliare efficienza, certezza dei rapporti e tutela delle condizioni di lavoro, valorizzando soluzioni condivise lungo l'intera filiera.

### **Quali investimenti organizzativi o digitali ritenete prioritari per rendere più fluida la gestione degli accessi ai siti di carico e scarico?**

La digitalizzazione è la leva principale per affrontare in modo strutturale il problema. Le priorità sono tre. La prima è la diffusione delle piattaforme di slot booking dinamico, che consentono di distribuire meglio gli arrivi, ridurre le code e aggiornare in tempo reale gli accessi. La seconda è la condivisione strutturata dei dati tra i sistemi informativi di committenti e vettori: la validazione dei tempi di arrivo e di attesa non può basarsi solo su strumenti nella disponibilità del vettore, ma deve trovare riscontro anche nei registri digitali di accettazione dei siti, come evidenza oggettiva e verificabile da entrambe le parti. La terza è l'integrazione tra sistemi logistici e processi documentali, a partire da lettere di vettura, documenti di trasporto e bolle di consegna. In questo quadro, l'e-CMR è uno strumento già disponibile che merita una promozione più decisa. Digitalizzare significa ridurre i tempi burocratici, aumentare la trasparenza e disporre di evidenze condivise utili anche a ridurre il contenzioso. Su questo terreno Confindustria continuerà a lavorare con determinazione, perché una logistica più efficiente, digitalizzata e interoperabile non è solo un vantaggio per gli operatori del settore, ma una condizione essenziale per la competitività del sistema produttivo italiano.

# Confetra: costruire un approccio collaborativo

Una posizione che sintetizza entrambe le visioni è quella di Confetra, associazione trasversale che ha al suo interno sia il mondo del trasporto sia della committenza. Il Direttore generale, Andrea Cappa, analizza come la nuova disciplina stia incidendo sull'organizzazione delle operazioni di carico e scarico lungo l'intera filiera.

## **Quali sono i vantaggi e le criticità della nuova normativa?**

In realtà, è importante chiarire che la disciplina delle attese al carico e allo scarico non rappresenta una novità assoluta. L'art. 6 bis del D. Lgs. 286/2005 è infatti in vigore già dal 2010, quando fu introdotto dal D.L. 127/2010 e successivamente attuato con il Decreto direttoriale 69/2011.

La recente normativa è intervenuta su questo impianto già esistente, modificando due aspetti principali: da un lato la riduzione della franchigia, passata da due ore a 90 minuti; dall'altro l'aumento del compenso per il tempo di attesa eccedente la franchigia, fissato oggi in 100 euro per ogni ora o frazione, rispetto ai precedenti 40 euro.

Questi elementi rappresentano sicuramente un elemento di novità, perché rafforzano la tutela economica delle imprese di autotrasporto e rendono più incisivo il meccanismo di compensazione.

Tuttavia, la norma ha generato un certo dibattito, anche all'interno del sistema associativo, tanto che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è intervenuto con chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti applicativi. Le criticità emerse, infatti, riguardano soprattutto l'interpretazione e l'applicazione concreta della norma. In particolare, pur condividendo l'obiettivo di migliorare la puntualità e la trasparenza nei rapporti contrattuali, e nella piena consapevolezza delle criticità legate ai tempi di attesa per gli autotrasportatori, sono da evitare eccessive rigidità nell'applicazione della disciplina.

Si tratta di un tema che, pur esistendo da anni, continua a presentare margini di complessità operativa, segno che il problema non è solo normativo, ma anche organizzativo e culturale.

A ciò si aggiunge che l'effettivo recupero delle somme dovute non è semplice e, in molti casi, non si stanno ancora ottenendo i risultati sperati, anche a causa di alcune disfunzioni presenti nel sistema.

### **Qual è la situazione delle attese nel nostro Paese? Con la nuova norma è cambiata la situazione?**

La situazione nel nostro Paese resta ancora complessa. L'introduzione della nuova norma ha comunque prodotto un effetto importante: ha modificato l'atteggiamento delle imprese di autotrasporto, che oggi sono più consapevoli dei propri diritti e più inclini a farli valere.

Tuttavia, questo cambiamento si confronta con alcune disfunzioni strutturali del sistema logistico nazionale. Procedure non sempre efficienti, tempi burocratici ancora lunghi e difficoltà operative rendono complicata la gestione concreta delle attese.

Un nodo particolarmente rilevante, come già accennato, è quello del recupero effettivo delle somme dovute: spesso non è un processo semplice né immediato, e questo limita l'efficacia reale della norma. Per queste ragioni, riteniamo che, nonostante il passo avanti legislativo, i risultati auspicati non si stiano ancora pienamente concretizzando. Serve probabilmente un ulteriore sforzo, sia sul piano dell'applicazione pratica delle regole sia, soprattutto, su quello dell'efficienza complessiva della filiera logistica.

### **Quanto incidono i tempi di attesa sulla competitività dell'economia?**

I tempi di attesa incidono in modo diretto e significativo sulla competitività dell'economia. Le soste prolungate nei punti di carico e scarico generano inefficienze nei terminal e riducono la produttività dei mezzi, che restano fermi invece di essere impiegati in attività operative.

Questa inefficienza si riflette sull'intera filiera logistica: aumentano i costi, si allungano i tempi e si riduce la capacità di risposta del sistema. In un contesto economico sempre più competitivo, questi fattori fanno la differenza. Non a caso, quando il sistema logistico nazionale non garantisce adeguati livelli di efficienza, gli operatori tendono a rivolgersi a porti e aeroporti stranieri più performanti. Questo comporta una perdita di traffico per il nostro Paese e, più in generale, un indebolimento della competitività del sistema economico nazionale.

### **Cosa potrebbe essere ancora fatto per migliorare la puntualità sia da parte della committenza che da parte del vettore?**

Il primo elemento fondamentale è un cambio di mentalità. È necessario superare logiche contrapposte e costruire un approccio collaborativo tra tutti gli anelli della filiera logistica, basato su responsabilità condivise. Esistono già strumenti che hanno dimostrato la loro efficacia, come i sistemi di prenotazione degli slot per il carico e lo scarico, che consentono una migliore programmazione degli accessi ai terminal e una significativa riduzione delle attese.

Ma lo strumento più importante resta il dialogo tra tutti gli attori della filiera logistica. Solo attraverso un confronto costruttivo, privo di conflittualità, è possibile individuare e risolvere i colli di bottiglia che oggi limitano l'efficienza degli hub. La puntualità, infatti, non è responsabilità di un solo soggetto, ma il risultato di un sistema che funziona in modo coordinato.

Aggiungo che occorrerebbe spogliarsi di personalismi e rendite di posizione che rendono complesso il dialogo e la ricerca di soluzioni.

### **Quali investimenti organizzativi o digitali ritenete prioritari per rendere più fluida la gestione degli accessi ai siti di carico e scarico?**

La digitalizzazione rappresenta senza dubbio una leva strategica. In particolare, è fondamentale digitalizzare i documenti che accompagnano la merce: un processo già in corso, come dimostrano l'e-CMR e l'adozione crescente di documenti di trasporto digitali.

Questi strumenti consentono di ridurre drasticamente i tempi burocratici, semplificare le procedure e velocizzare lo scambio di informazioni tra i diversi soggetti coinvolti. Il risultato è una riduzione concreta delle attese al carico e allo scarico e un miglioramento dell'efficienza operativa.

Tuttavia, la tecnologia da sola non è sufficiente. È necessario affiancare agli investimenti digitali anche un'evoluzione organizzativa, ripensando i processi e promuovendo soluzioni condivise tra autotrasporto, committenza e gestori dei nodi logistici.

La vera sfida è proprio questa: integrare innovazione digitale e coordinamento organizzativo. Solo così sarà possibile rendere più fluida la gestione degli accessi e migliorare in modo strutturale le performance dell'intera filiera logistica.

# Fedespedi: intervenire sulle cause delle attese

Infine il punto di vista di Debora Schisano, Vicepresidente Fedespedi con delega agli affari legali e normativa di settore

## **A distanza di quasi un anno dall'introduzione delle nuove norme sui tempi di attesa al carico e scarico, qual è la vostra valutazione? Quali sono i vantaggi e le criticità della disciplina?**

La disciplina delle attese al carico e scarico interviene su un'esigenza reale di efficienza che, come imprese di spedizioni internazionali, sentiamo fortemente. Le attese per l'esecuzione delle operazioni di carico e scarico incidono infatti sull'intera filiera e penalizzano sia il lavoro degli autotrasportatori sia la qualità del servizio offerto alla committenza e ai clienti finali.

In tal senso, il recente intervento normativo ha provato a sensibilizzare nuovamente tutti gli operatori della catena logistica usando la strada dell'inasprimento della disciplina, ma forse non ha colto il nocciolo del problema ... che è l'efficienza della catena logistica.

Infatti, se da un lato la nuova disciplina presenta alcuni elementi positivi, come una più chiara individuazione dei soggetti coinvolti e l'estensione degli obblighi informativi anche ad altri attori della filiera, dall'altro lato, dopo quindici anni dall'introduzione della disciplina si è scelto di intervenire nuovamente irrigidendo ulteriormente le disposizioni sulla franchigia e sugli indennizzi, senza chiedersi come mai tale normativa non avesse fino ad oggi prodotto gli effetti sperati: il punto, infatti, è la distanza dalla realtà operativa.

Inoltre, con le nuove disposizioni i nodi logistici quali i porti e gli aeroporti – dove si concentrano gran parte delle attese al carico e scarico, con forti picchi dovuti a una serie di fattori operativi e ambientali, e dove operano molteplici soggetti – vengono equiparati ad ogni altro luogo di carico, con un'applicazione diretta della norma che presenta evidenti limiti, mancando un diretto rapporto contrattuale tra autotrasportatori e questi soggetti. A ciò si aggiunge la difficoltà di adattare la disciplina alle specificità della merce e delle diverse tipologie di traspor-

to. Infine, si riscontra una distribuzione non sempre equilibrata delle responsabilità, con il risultato di trasferire costi su soggetti che non hanno un controllo effettivo sulle cause delle attese.

### **Com'è oggi la situazione delle attese al carico e scarico nel nostro Paese e in che misura la nuova disciplina ha inciso?**

La situazione delle attese in Italia è da tempo complessa, soprattutto nei principali nodi logistici, dove incidono fattori infrastrutturali, organizzativi e di coordinamento tra i diversi operatori. Come detto, la normativa del 2010 non aveva dato i risultati auspicati né ottenuto un miglioramento delle performance, e anche le nuove norme dello scorso anno non sembrano aver prodotto miglioramenti concreti.

Le cause che generano le attese – congestione, inefficienze organizzative, mancanza di coordinamento – restano in larga parte irrisolte. Il rischio è quindi quello di intervenire sugli effetti del problema, senza risolverne le cause strutturali.

Va considerato, infatti, che la supply chain è una rete di operatori interconnessi: intervenire su un solo anello produce inevitabilmente effetti su tutta la catena.

### **Quanto incidono i lunghi tempi di attesa sulla competitività dell'economia?**

L'impatto è rilevante. I tempi di attesa generano costi diretti e indiretti, riducono l'efficienza dei mezzi e del lavoro degli autotrasportatori e compromettono la puntualità delle consegne.

Questo si traduce in un aumento dei costi complessivi della logistica e, di conseguenza, del prezzo finale delle merci, con effetti negativi sulla competitività del sistema economico nazionale.

In un contesto europeo sempre più integrato, dove altri Paesi adottano soluzioni più flessibili e aderenti alla realtà operativa, il rischio è quello di creare uno svantaggio competitivo strutturale. Per questo motivo è fondamentale intervenire in modo efficace sulle cause delle attese, evitando soluzioni che possano limitarne solo gli effetti economici senza risolvere il problema.

### **Come si può migliorare ulteriormente la puntualità, sia da parte della committenza sia da parte del vettore?**

È necessario un approccio realmente condiviso lungo tutta la filiera, che valorizzi il contributo di tutti gli attori coinvolti.

Da un lato, è fondamentale migliorare la pianificazione e l'organizzazione degli slot di carico e scarico da parte dei siti logistici, rendendo più prevedibili i tempi di accesso. Dall'altro, anche il vettore deve essere messo nelle condizioni di operare con maggiore certezza e programmazione.

Un ruolo centrale è svolto dal coordinamento tra i diversi soggetti e dalla valorizzazione degli strumenti contrattuali, che consentono di adattare le regole alle specificità operative dei singoli trasporti.

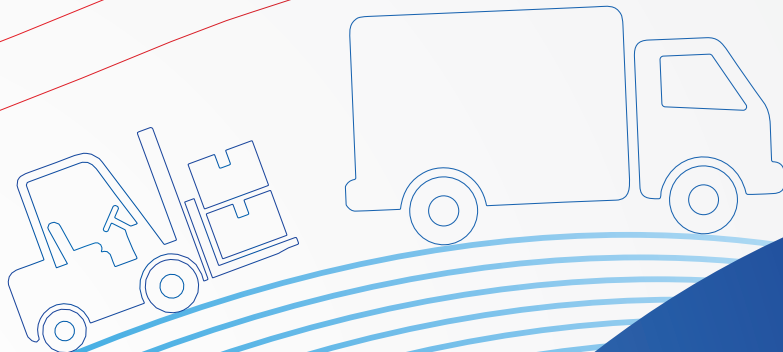
In particolare, nei porti e negli aeroporti è necessario analizzare le cause del congestionamento e introdurre meccanismi organizzativi più efficienti nella gestione degli accessi e delle operazioni.

**Quali investimenti organizzativi o digitali ritenete prioritari per rendere più fluida la gestione degli accessi ai siti di carico e scarico?**

Gli investimenti prioritari riguardano la digitalizzazione e una migliore organizzazione dei flussi logistici.

Lo sviluppo delle community systems – portuali o aeroportuali – quali piattaforme che consentano di attuare sistemi di prenotazione degli slot e il tracciamento in tempo reale dei mezzi, l'integrazione dei sistemi informativi tra operatori e la gestione degli accessi rappresentano elementi essenziali per migliorare l'efficienza e ridurre le attese. Accanto alla tecnologia, è però indispensabile intervenire anche sul piano organizzativo. I nodi logistici complessi richiedono regole condivise e adattate alle specificità locali: in questo senso, strumenti come gli accordi di programma, promossi dal Ministero e sviluppati con il coinvolgimento di tutti gli attori della filiera e delle Autorità di Sistema Portuale, possono rappresentare una soluzione efficace per affrontare in modo concreto le criticità esistenti.

# Oltre la norma: le migliori pratiche per ridurre le attese



CAPITOLO **SEI**



## L'aiuto delle tecnologie digitali

La transizione verso una gestione digitale avanzata può rappresentare un'implementazione nelle nuove strategie di efficienza logistica. L'intelligenza artificiale, gli ITS (Intelligent Transport Systems), la digitalizzazione rappresentano i pilastri di una nuova infrastruttura operativa intelligente, che sta ridefinendo modelli organizzativi e automatizzando i processi, riducendo i tempi e i costi operativi.

Nel contesto normativo attuale, quindi, la pianificazione non può più limitarsi a una rigida e statica assegnazione di finestre orarie. Nel trasporto stradale, l'imprevisto è la norma e una soluzione praticabile risiede nel concetto di gestione dinamica degli slot: un sistema fluido in cui le piattaforme di prenotazione (slot booking) dialogano in tempo reale con i sistemi di bordo dei camion, le app degli autisti, i segnali GPS. Questo permetterebbe di trasformare il tradizionale appuntamento fisso in una modalità dinamica. Se un mezzo subisce un rallentamento imprevisto lungo la rete autostradale, l'Estimated Time of Arrival (ETA) si aggiorna automaticamente, consentendo al sistema di ricalcolare l'intera sequenza degli attacchi alle ribalte. Il sistema non si limita a registrare il ritardo, ma propone proattivamente uno slittamento dello slot o uno scambio con un altro vettore che si trova già in prossimità dell'hub. Questo evita l'effetto imbuto ai cancelli, dove più mezzi attendono contemporaneamente pur avendo appuntamenti diversi. Non si tratta solo di ottimizzare i tempi, ma di creare un'unica fonte oggettiva e digitale accessibile simultaneamente al vettore, al committente e al destinatario della merce.





L'adozione di protocolli di comunicazione aperti e l'integrazione tra i gestionali di magazzino e le applicazioni degli autisti permettono di certificare il momento esatto in cui il veicolo varca il perimetro aziendale, spesso attraverso sistemi di geofencing. Una piattaforma condivisa tra vettore, committente e destinatario elimina le contestazioni su "chi ha fatto aspettare chi".

L'orario di ingresso al gate, validato da timestamp digitali o geofencing (recinti virtuali GPS), fa fede per il calcolo della franchigia. Questa tracciabilità elimina il rischio di rimpalli di responsabilità o contestazioni sull'effettivo superamento della franchigia oraria, trasformando il dato digitale in un elemento di compliance normativa e di tutela legale. In ultima analisi, la digitalizzazione dello slot booking non funge solo da acceleratore operativo, ma agisce come un garante di equità contrattuale, incentivando il committente a perfezionare i propri processi interni per evitare che l'inefficienza si traduca in un costo certo e tracciabile, rendendo finalmente l'indennizzo un automatismo derivante da prove documentali condivise e trasparenti.

## **Le piattaforme di Dynamic Slot Booking**

L'integrazione dell'intelligenza artificiale nei processi logistici rappresenta il salto di qualità definitivo per passare da una gestione reattiva delle attese a una strategia predittiva, dove l'obiettivo non è più gestire il ritardo, ma prevenirne la formazione.

Questa tecnologia permette di trasformare i dati grezzi in decisioni operative immediate, eliminando l'incertezza che tradizionalmente grava sui tempi di carico e scarico attraverso motori di calcolo capaci di processare volumi di variabili in tempo reale che superano le capacità umane di analisi.

Un esempio concreto è rappresentato dalle piattaforme di Dynamic Slot Booking, che utilizzano algoritmi di apprendimento automatico per ricalcolare l'ordine di arrivo dei mezzi. Questi software non si limi-

tano a ricevere un orario statico, ma incrociano i dati del traffico con lo storico delle performance di ogni specifico vettore; se il sistema rileva che un camion è bloccato in un ingorgo, sposta automaticamente la sua prenotazione a una finestra successiva, liberando la rampa per un altro mezzo già in zona e prevenendo così la formazione di code e il superamento della franchigia dei novanta minuti.

Attraverso questa analisi predittiva, questi strumenti agiscono come veri e propri regolatori del traffico, identificando con precisione i pattern di congestione legati alla stagionalità, ai picchi settimanali o alle fluttuazioni su specifici nodi autostradali. Grazie a questa visione d'insieme, l'IA suggerisce ai gestori dei magazzini come spalmare strategicamente i carichi, trasformando il calendario delle spedizioni in un piano di lavoro armonico.

Oltre alla pianificazione macroscopica, l'intelligenza artificiale interviene anche nell'ottimizzazione dei mix di carico. Analizzando la tipologia di merce e il numero di pallet, il sistema può stimare, ad esempio, che un carico di prodotti fragili richiederà il 30% di tempo in più rispetto a uno standard, assegnando automaticamente uno slot più lungo. Questo evita l'effetto domino, dove il ritardo di una singola operazione complessa finisce per penalizzare tutti i trasportatori successivi, garantendo al contempo una corsia preferenziale per le merci di facile movimentazione.

Un'altra applicazione pratica di grande impatto riguarda l'integrazione tra l'IA e i sistemi di visione artificiale ai varchi d'ingresso, capaci di riconoscere automaticamente la targa del veicolo e indirizzare l'autista verso il punto di carico corretto tramite app o pannelli a LED. Questa automazione elimina anche le soste per le pratiche burocratiche di check-in, riducendo i tempi morti iniziali e garantendo che il calcolo del tempo di permanenza sia certificato digitalmente fin dal primo secondo. In questo modo, l'intelligenza artificiale assicura che la promessa dei novanta minuti sia mantenuta non per fortuna, ma per una progettazione scientifica dell'operatività, offrendo a vettori e committenti un dato oggettivo per la gestione degli indennizzi previsti dalla Legge.

L'adozione di strumenti predittivi così avanzati sposta inevitabilmente l'asticella della formazione professionale. Gli operatori della logistica

## Ottimizzazione del carico e sistemi di visione ai varchi



## La formazione

sono chiamati infatti a passare da semplici esecutori a interpreti critici dei suggerimenti algoritmici. La partecipazione a percorsi specifici è quindi fondamentale. Formare gli operatori significa metterli in condizione di gestire le eccezioni che la macchina segnala preventivamente: se l'algoritmo prevede un picco di saturazione, l'operatore formato saprà rimodulare le risorse umane prima ancora che si crei la coda fisica.



La formazione deve naturalmente valere anche per il personale viaggiante. Educare i conducenti all'uso consapevole di queste interfacce e delle app di fleet management è fondamentale: un algoritmo predittivo è efficace solo se alimentato da informazioni corrette e tempestive. Creare

un linguaggio comune tra chi guida e chi organizza significa trasformare la norma in un reale vantaggio competitivo, garantendo che ogni minuto risparmiato si traduca in maggiore sicurezza, minore stress e superiore redditività per l'intera filiera.

## Le esperienze internazionali

Questo è lo scenario verso cui stiamo andando. Ma qual è invece la situazione attuale negli altri Paesi? Come si stanno muovendo i Governi europei?

Il confronto con le realtà internazionali mostra come l'Italia, con la Legge 18 luglio 2025, stia adottando soluzioni già collaudate con successo in altri mercati europei.

In Spagna, l'esempio più eclatante è l'introduzione del divieto per gli autisti di partecipare alle operazioni di carico e scarico (Decreto Reale 3/2022). Questa misura pratica ha obbligato i centri logistici a dotarsi di personale dedicato e a investire massicciamente nell'automazione.

Le sanzioni sono pesanti, tra i 4mila e i 6mila euro, e hanno generato un effetto immediato: poiché il committente che è l'unico responsabile della movimentazione ha tutto l'interesse a rendere il processo più rapido possibile per liberare le baie di carico.

Nel Nord Europa, e in particolare nei Paesi Bassi, la gestione delle attese si basa sul modello della "collaborative logistics". Un esempio pratico è il sistema adottato nel Porto di Rotterdam, dove i terminal utilizzano piattaforme di Truck Appointment System (TAS) obbligatorie. Qui, se un vettore manca la sua finestra oraria o se il terminal accumula

ritardo, il sistema assegna automaticamente una nuova priorità basandosi sull'analisi del traffico circostante. In questo contesto, l'efficienza non è imposta solo per legge, ma è frutto di un accordo di filiera dove i grandi player logistici condividono i propri dati di magazzino con i trasportatori per minimizzare la sosta dei motori accesi, riducendo drasticamente le emissioni di CO<sub>2</sub>.

In Francia, la disciplina del "contrat type" prevede già da anni indennità specifiche per le immobilizzazioni prolungate dei veicoli. La pratica comune francese vede l'utilizzo di protocolli di sicurezza digitali che fungono da certificazione d'ingresso: l'autista riceve sul proprio smartphone un codice di accesso solo quando il punto di carico è effettivamente libero. Questo evita che il camion entri nel perimetro aziendale per poi restare fermo in un piazzale interno, una zona grigia che in passato rendeva difficile il calcolo dei tempi di attesa.

In Germania, il modello di riferimento per la gestione delle attese si fonda sulla stretta integrazione tra i sistemi di slot management e i rigidi protocolli di sicurezza sul lavoro. Un esempio pratico di grande rilievo è l'adozione diffusa dei self-service terminal presso i grandi centri di distribuzione.

In questi hub, l'IA gestisce l'intero flusso d'ingresso: l'autista, senza scendere dalla cabina, scansiona i documenti o inserisce un codice prenotazione su totem digitali multilingua.

Se il mezzo arriva in anticipo o in ritardo rispetto allo slot pianificato, il sistema tedesco non lo "respinge" semplicemente, ma ricalcola in tempo reale la priorità di scarico basandosi sulla saturazione dei punti di carico, comunicando all'autista via SMS o app la posizione esatta del parcheggio d'attesa interno. Questo riduce drasticamente lo stress



e il caos nei piazzali, garantendo che il tempo trascorso all'interno del perimetro aziendale sia quasi interamente dedicato all'operatività.

Questi modelli internazionali confermano che la strada intrapresa dall'Italia - con la riduzione della franchigia a 90 minuti e la responsabilità solidale del caricatore - è parte di un movimento europeo volto a ridare dignità al tempo dell'autotrasportatore, ma anche ad affrontare un tema di enorme rilevanza. Infatti, non si può ignorare il peso ambientale delle attese. Un camion fermo in coda con il motore acceso per alimentare il gruppo frigo o il riscaldamento della cabina produce emissioni di CO<sub>2</sub> e particolato che gravano sul bilancio di sostenibilità (ESG) delle aziende. Ridurre le attese non è quindi solo un risparmio, ma un obiettivo di decarbonizzazione che migliora il rating di sostenibilità sia del vettore che del committente, rendendo l'intera filiera più competitiva in un mercato che preme sempre più verso la transizione ecologica.









# I TEMPI NASCOSTI DELLA LOGISTICA

Guida operativa alla nuova normativa  
sulle attese al carico e scarico della merce

Allegato a Tir



#Trasporti #Innovazione #Rete

La rivista dell'autotrasporto  
Periodico del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale  
degli Autotrasportatori di Cose per Conto di Terzi

COMITATO SCIENTIFICO PRESIDENTE

**Enrico Finocchi**

DIRETTORE RESPONSABILE

**Massimo De Donato**  
dedonato@rivistatir.it

CAPO REDATTORE

**Lucia Angeloni**  
angeloni@rivistatir.it

REDATTORI

**Antonella Vicini**  
vicini@rivistatir.it  
**Carolina D'Elia**  
delia@rivistatir.it

GRAFICA

**Marco Banci**

SEGRETERIA

**Giuditta Lopardo**  
segreteria@rivistatir.it

**DIREZIONE-REDAZIONE**

Via C. B. Piazza, 8 - 00161 ROMA  
Tel. 06 69308055

**CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PUBBLICITÀ**

HP 10 Srl Tel 02.48.003.799  
mirta.barbeschi@hp10.it

**REALIZZAZIONE e STAMPA**

AGE Srl  
Stabilimento Via Vaccareccia, 57  
00071 Pomezia (Roma)

**EDITORE e PROPRIETARIO**

Comitato Centrale  
per l'Albo Nazionale  
degli Autotrasportatori  
di Cose per Conto di Terzi,  
via Giuseppe Caraci, 36  
00157 Roma  
Registrazione Tribunale di Roma  
n° 547 del 18/11/98

Finito di stampare nel mese di aprile 2026

Testi di:

**Lucia Angeloni, Andrea Giuli,  
Paolo Traversi**





**LA RIVISTA DELL'AUTOTRASPORTO**

PERIODICO DEL COMITATO CENTRALE  
dell'ALBO NAZIONALE  
DEGLI AUTOTRASPORTATORI  
DI COSE PER CONTO DI TERZI  
Allegato a TIR