

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dal Mit arrivati i chiarimenti attesi sulla norma che regola i tempi di carico e scarico merci

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 4th, 2025

La nuova norma (art. 4 del d.l. 21/5/2025, n. 73) che disciplina i tempi di carico e scarico delle merci è stata ulteriormente chiarita e precisata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, con una circolare (la n.13485) appena diffusa, risponde alle segnalazioni relative a una serie di criticità interpretative pervenute sia da parte della committenza sia da parte degli autotrasportatori e specifica che “la novellata norma mira a introdurre un univoco regime volto a garantire la continuità del servizio di autotrasporto”.

L'intervento del Mit ricorda che “la norma reca una disciplina stringente e dettagliata dei tempi di attesa (nonché della franchigia e dell'indennizzo ad essi correlati) ai fini di carico e scarico della merce: è indicato tassativamente in 90 minuti il periodo di franchigia connesso all'attesa ai fini sia del carico che dello scarico delle merci (comma 1); è stabilito in 100 euro l'indennizzo dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo relativo al superamento del predetto periodo di franchigia (comma 2); l'indennizzo di 100 euro è dovuto anche, senza ulteriori periodi di franchigia, in caso di superamento dei tempi indicati contrattualmente per l'esecuzione materiale delle operazioni di carico o scarico (comma 3); anche in questo caso l'indennizzo è dovuto al vettore per ogni ora o frazione di ora di ritardo”.

Secondo il dicastero “emerge quindi chiaramente che: nella franchigia di cui al comma 1 non sono ricompresi i tempi per le operazioni di carico e scarico; non vi sono periodi di franchigia relativi all'indennizzo per il superamento dei tempi di carico e scarico; l'indennizzo è dovuto integralmente (100 euro) anche per il superamento dei tempi di franchigia (comma 2) o di carico o scarico (comma 3) inferiori all'ora”. La norma, peraltro, chiarisce che “l'indennizzo non è dovuto qualora il ritardo sia imputabile al vettore”.

La circolare rileva “l'importanza rivestita dal contratto di trasporto (il d.lgs. 286/2005 è imperniato sul favor verso il contratto scritto) e delle indicazioni fornite al vettore circa il luogo e l'orario di svolgimento delle operazioni di carico o di scarico”. Oltre a ciò si evidenzia che “nella normativa previgente era contemplata la possibilità di deroga pattizia, mentre tale facoltà di deroga non è richiamata nella modifica normativa in argomento”.

L'intervento sottolinea inoltre che “il vettore può dimostrare l'orario d'arrivo con strumenti digitali” ed è “fondamentale, pertanto, che siano individuati esattamente l'orario e il luogo di

carico o scarico, nonché le modalità di accesso dei veicoli ai punti di carico e scarico”. Il Mit raccomanda altresì di “fornire indicazioni precise circa gli effettivi responsabili del carico o dello scarico, in considerazione di quanto previsto per il pagamento dell’indennizzo e sul diritto di rivalsa, nonché di esplicitare cosa si intende per ‘eventuali cause di forza maggiore’, anche in considerazione che la norma di riferimento richiama le responsabilità del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce in caso di violazione di disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale”.

Nelle stesse ore in cui arrivava alle associazioni questa circolare, hanno fatto discutere due comunicazioni inviate da Msc Italia e da Medlog (rispettivamente l’agente generale e la società di trasporto terrestre della compagnia di navigazione Msc nel nostro Paese) nelle quali si annuncia, fra le altre cose, di determinare, a far data dal 10 novembre, il tempo complessivo per effettuare ogni singola operazione di carico/scarico come segue: “Trasporti Round Trip da e per i porti di Genova, La Spezia, Livorno in 180 minuti; Trasporti Round Trip da e per i porti non citati sopra in 120 minuti; Trasporti One Way da e per tutti i porti in 120 minuti; Trasporti intermodali in 120 minuti”.

Da un lato, dunque, Msc intende assicurarsi tempi più lunghi per le operazioni di carico e scarico, dall’altro annuncia un adeguamento (verso l’alto) degli importi delle Port Fee (o congestion fee) che dal prossimo 1 dicembre diventano: “Genova/La Spezia € 108/viaggio; Livorno/Venezia € 78/viaggio”.

Il terzo intervento comunicato da Msc riguarda la modifica dei “valori di multistop, della sosta notturna e delle addizionali per i trasporti Adr e Cer: “Multistop: 2 stop € 80, 3 stop € 95, Stop successivi € 115; Sosta Notturna: € 450; ADR/CER: € 150”.

Al netto delle prevedibili proteste degli spedizionieri per questi aumenti annunciati da Msc (le cui scelte vengono spesso seguite poi dagli altri vettori marittimi), la norma che disciplina i tempi di carico e scarico pare abbia effettivamente già sortito l’effetto di una maggiore organizzazione e programmazione (e dunque efficienza) nei caricatori e ricevitori delle merci.

Da Livorno invece, alcune sigle dell’autotrasporto protestano contro il Terminal Darsena Toscana (Gruppo Grimaldi) per i lunghi tempi di attesa cui devono sottostare i camion con relative perdite economiche. Le associazioni Assotir, Cna Fita Livorno, Confartigianato Livorno e Trasportounito “lamentano i continui disservizi che creano ingenti extra costi agli autotrasportatori dovuti alle attese al carico e allo scarico. Si tratta – si legge in una nota – di tempi che non vengono assolutamente conteggiati dai sistemi del terminal, poiché i totem di registrazione dell’arrivo vengono bloccati dando l’impossibilità di fare la documentazione in cui risulta anche l’ora di arrivo del mezzo in Darsena”. La comunicazione aggiunge: “Sono giorni e giorni che, nonostante il poco traffico presente sulle banchine, si creano ore di attesa per l’ingresso dei mezzi al varco. Non è nostro compito entrare nelle dinamiche interne dell’organizzazione aziendale e logistica, ma non possiamo più sopportare che le problematiche interne vengano quotidianamente scaricate sulle aziende di autotrasporto. Da più fonti si apprende di guasti ai mezzi, di strumentazioni vetuste, di manutenzioni necessarie di problemi con il personale, tutte questioni che sarebbero alla base dei ritardi che poi vanno a danno delle nostre imprese che saltano viaggi, sballano i tempi di guida e di riposo degli autisti, creano ritardi nell’arrivo a destinazione, non ottengono risarcimento dai committenti. Neanche la nuova normativa sulle penali per le attese al carico e scarico che superano un’ora e mezzo, compenserà totalmente i danni subiti. Le aziende non campano con gli indennizzi ma con il lavoro”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

CONTAINER ITALY il 21 Novembre a Milano: ecco programma, temi e relatori

This entry was posted on Tuesday, November 4th, 2025 at 4:17 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.