

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale 97207870581

ASSTRI



FEDER-TRASLOCHI

ASSOMARE

**Roma, 28 marzo 2011****NOR11062****SM****Oggetto: Disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico della merce. Decreto Dirigenziale 24 marzo 2011.**

Con la firma da parte del Direttore Generale della Direzione per il trasporto stradale e l'intermodalità, Dott. Enrico Finocchi, del Decreto Dirigenziale 24 marzo 2011 (D.D.) sui tempi di attesa che precedono le operazioni di carico e scarico della merce, viene finalmente attuato uno dei punti principali oggetto della vertenza con il Governo nell'estate scorsa, che aveva determinato l'introduzione nel D.lgvo 286/2005 dell'art. 6 bis (disciplina dei tempi di attesa ai fini del carico e scarico. Franchigia), attraverso la Legge n. 127 del 4 Agosto 2010.

Prima analizzare in maniera più approfondita il D.D., appare utile fare un breve richiamo ai principi essenziali fissati dal suddetto art. 6 bis del D.lgvo 286/2005, che hanno trovato attuazione concreta nel medesimo D.D.. La norma prevede che sia per i contratti scritti che per quelli non scritti stipulati ai sensi del citato D.lgvo 286, le attese prima del carico e dello scarico della merce non possono oltrepassare le due ore per ognuna di queste operazioni; **superata questa franchigia, il committente è tenuto a corrispondere al vettore un indennizzo per ogni ora o frazione di ora di ritardo, alla cui quantificazione provvederà a breve l'Osservatorio per l'autotrasporto istituito presso la Consulta**, tenuto conto del costo orario del lavoro e del fermo del veicolo; a sua volta, il committente che ha pagato, ha diritto di rivalersi nei confronti dell'effettivo responsabile del ritardo.

Il Decreto Dirigenziale è richiamato al comma 5 dell'art. 6 bis, per stabilire le modalità applicative di questi principi *"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"*: analizziamone il contenuto.

L'art. 1 individua il campo di applicazione e le definizioni correlate alle prescrizioni del provvedimento. In particolare, il campo di applicazione viene individuato nei *"tempi di attesa ai fini del carico e dello scarico della merce previsti nei contratti di trasporto, in forma scritta o in forma verbale, nei casi in cui le operazioni di carico o di scarico avvengano in territorio nazionale"*. Per quanto riguarda le definizioni, viene operata una distinzione tra:

- luogo di carico o scarico: *"l'ambito territoriale, interno od 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"*;
- punto di carico o scarico: *"la postazione all'interno dell'impianto presso la quale avvengono fisicamente le operazioni di carico o di scarico"*.

Il D.D. precisa che il luogo ed il punto di carico e/o scarico possono coincidere; ciò, ad esempio, non accade quando al vettore venga detto di recarsi presso un'area determinata di un centro merci per effettuare il carico o lo scarico, visto che in questo caso il luogo di carico/scarico è il centro merci, mentre il punto è rappresentato dalla predetta area collocata all'interno del centro merci.

L'art. 2 del D.D. si occupa delle modalità applicative. In particolare:

- Il 1° comma ribadisce il contenuto dell'art. 6 bis del D.lgvo 286/2005, affermando che le attese preliminari al carico ed allo scarico della merce **non possono superare le due ore ciascuna. Questo periodo decorre dal momento in cui il vettore giunge al luogo di carico o scarico, oppure al punto di carico/scarico se coincide con il luogo.** Quindi, tornando all'esempio di prima, la franchigia decorre dall'arrivo del vettore al centro merci, nonostante l'operazione materiale di carico o scarico debba eseguirsi in un'area interna precisa; in questo caso non vi è coincidenza tra il luogo e il punto di carico/scarico, con la conseguenza che si applica la regola prevista dal comma in esame, secondo cui ***"Tale periodo decorre 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"*** (quindi, se non c'è coincidenza, vale l'arrivo al luogo di carico)
- Il secondo comma prevede che la franchigia si calcoli dall'orario di arrivo del vettore al luogo di carico/scarico oppure, in caso di arrivo anticipato, dall'orario specificato dal committente nelle indicazioni scritte che questi è tenuto a fornirgli, secondo quanto previsto dal comma 1, art. 6 bis del D.lgvo 286/2005. Il vettore deve produrre un'apposita certificazione per comprovare l'orario di arrivo al luogo e/o al punto di carico o scarico, e quello di inizio delle relative operazioni; il rilascio può essere richiesto alternativamente al mittente, al destinatario, al caricatore o ad un loro incaricato oppure, in mancanza, ad altro soggetto addetto a sovrintendere le operazioni di carico e/o scarico. Se la certificazione non può essere acquisita da nessuno dei sopracitati soggetti, il vettore può dimostrare l'orario di arrivo con le registrazioni del cronotachigrafo e/o con altra documentazione idonea a tal fine. Quindi, l'eventuale rifiuto opposto, ad esempio, dal committente al rilascio di questa certificazione, non impedisce al trasportatore di poter provare con altri mezzi l'ora esatta in cui è giunto sul posto di carico/scarico, per la decorrenza della franchigia.
- Il terzo comma precisa che la franchigia non comprende il tempo necessario a caricare e scaricare il mezzo (ma questa cosa era già nota agli addetti ai lavori), né le attese dovute all'inattività del mittente o del destinatario, **a patto però che questi tempi di inattività siano stati segnalati al vettore nelle indicazioni scritte fornitegli dal committente prima della partenza.** Grazie a questa precisazione, la franchigia scatta anche quando l'attesa del vettore, giunto in orario nel luogo convenuto con il committente, sia dovuta alla mancanza del personale addetto al carico o allo scarico della merce (ad esempio, perché in pausa pranzo), se questi tempi di inattività non gli sono stati comunicati per iscritto prima di partire. Infine, il 3° comma precisa che i tempi di attesa rientranti nella franchigia, devono essere calcolati singolarmente per ogni operazione di carico e/o di scarico.
- Il 4° comma individua quei fatti commessi dal vettore che escludono il diritto di questi all'indennizzo, per le attese protrattesi oltre le due ore:
 - a) il superamento del periodo di franchigia dovuto a cause lui imputabili;
 - b) la mancata messa a disposizione del veicolo, per le operazioni di carico e di scarico;
 - c) l'inosservanza delle indicazioni scritte fornitegli dal committente ai sensi del comma 1, art. 6 bis del D.lgvo 286/2005, sul luogo e sull'orario in cui sono previste le operazioni di carico/scarico;
 - d) il mancato rispetto delle indicazioni del committente sulle modalità e sull'orario di accesso dei veicoli ai punti di carico e/o scarico, quando non coincidano con i luoghi di carico e scarico, nel caso l'accesso debba essere cadenzato ***"in modo da tener conto dei tempi tecnici necessari al completamento delle operazioni e dei passaggi procedurali relativi alle verifiche ed all'identificazione all'ingresso del luogo di carico o scarico"***.

Fatte salve diverse pattuizioni scritte tra le parti, il vettore deve richiedere l'indennizzo per il superamento del periodo di franchigia entro 30 gg dal verificarsi dell'evento, con una comunicazione scritta da mandare al committente in cui evidenzia il superamento dei termini di franchigia, completa della prescritta documentazione.

Si riporta, nel link sotto indicato, il testo del decreto dirigenziale 24 marzo 2011.

Cordiali saluti.