

SAGGI

ROCCO LOBIANCO - FRANCESCO STRADELLA

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL
TRASPORTO MULTIMODALE ALLA LUCE DELLA
MODIFICA DELL'ART. 1696 DEL CODICE CIVILE (*)

In spite of the importance of the phenomenon in the modern trade due to the containerization, the multimodal transport, or combined transport, was not regulated in the Italian law system until 2021 therefore the doctrine and the jurisprudence had tried to conceive interpretative solutions in order to fill the gap. The reform of article 1696 of Civil Code finally gave a positive regulation of the liability regime of the multimodal operator, but some solutions set therein, like the limit of debt, appear questionable.

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Trasporto multimodale e trasporto combinato. – 3. Il trasporto sovrapposto e l'art. 2 CMR. – 4. Il regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale. – 5. La prescrizione.

1. Introduzione – L'art. 30-bis, lett. a, rubricato «Intermodalità e logistica integrata: processi di innovazione e razionalizzazione delle attività logistiche», del d.l. 6 novembre 2021 n. 152 recante le «Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose», convertito con mo-

(*) Il paragrafo 4 è stato curato da Rocco Lobianco, i paragrafi 2 e 3 da Francesco Stradella, mentre i restanti paragrafi sono stati sviluppati da entrambi gli autori.

difiche dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233 (legge di attuazione del PNRR), ha apportato importanti modifiche tanto alla rubrica quanto al testo dell'art. 1696 del c.c., modifiche destinate a stimolare il dibattito dottrinale e, probabilmente, a definire nuovi approcci giurisprudenziali nell'ambito del regime della responsabilità del vettore multimodale⁽¹⁾. L'intervento adottato dal legislatore, ancorché criticabile per molti aspetti, ad ogni modo ha il merito di aver affrontato finalmente sul piano normativo interno la regolamentazione del regime della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale.

Il fenomeno del trasporto multimodale è definito sulla base di tre elementi⁽²⁾, ossia la presenza di un unico con-

(¹) La riforma attuata, aderisce alla proposta di legge n. 2425 di iniziativa del CNEL presentata alla Camera il 5 marzo 2020, recante «*Modifiche alla disciplina del codice civile in materia di contratto di spedizione*». In particolare si rinvia al relativo comma 5, rubricato «*Modifica degli articoli 1741 e 1696 del codice civile*»: «*Le modifiche proposte riguardano anche la figura dello spedizioniere vettore. In tale contesto, si propone di modificare sia l'articolo 1741 sia l'articolo 1696 del codice civile. Nel testo vigente, l'articolo 1741 del codice civile prevede che "Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore". La nuova formulazione della disposizione specifica ulteriormente tale principio, richiamando in modo espresso la disciplina dettata dall'articolo 1696 del codice civile – che stabilisce un limite al quantum risarcibile in caso di danni derivanti al mandante dalla perdita ovvero dall'avaria delle cose – e dalle convenzioni internazionali applicabili allo specifico trasporto. La presente proposta di legge intende intervenire anche sull'articolo 1696 del codice civile, al fine di correggere le aporie della riforma realizzata con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che ha circoscritto al solo trasporto stradale la disciplina dell'ammontare del risarcimento. Con la modifica proposta, tale disciplina verrebbe estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario. Secondo parte della dottrina questa estensione potrebbe essere ricavata, in via interpretativa, già dal testo originario: la modifica in esame si propone di eliminare ogni dubbio interpretativo al riguardo, rendendo la disposizione più razionale ed equa.*».

(²) La Convenzione di Ginevra del 1980 all'art. 1 definiva il trasporto multimodale come «*carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country*». Le regole Unctad/ICC «*rules for multimodal transport*

tratto di trasporto, la previsione in tale contratto che il trasferimento della merce avvenga con almeno due modalità distinte di trasporto e l'attribuzione della responsabilità dell'esecuzione dell'intero percorso ad un solo soggetto, ossia all'operatore di trasporto multimodale.

Tale trasporto, pur costituendo una realtà operativa di assoluto rilievo, in costante crescita e dagli indubbi benefici⁽³⁾, non è ancora disciplinato da nessuna convenzione di diritto materiale uniforme⁽⁴⁾ non essendo entrata in vigore, avendo raggiunto solo 6 delle 30 ratifiche necessarie, la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimoda-

documents» del 1992 si focalizzano invece sul contratto di trasporto multimodale, definendolo come «*a single contract for the carriage of goods by at least two different modes' of transport*». In dottrina sulla definizione di trasporto multimodale cfr. G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ.* 1997, 750, che individua come elementi caratterizzanti del trasporto multimodale la previsione dell'esecuzione del trasporto con diverse modalità, la stipula di un unico contratto e la responsabilità esclusiva per l'esecuzione dell'intero percorso in capo all'operatore multimodale, aspetto che lo differenzia da altre figure come il trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 c.c.; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 154, che include tra gli elementi caratterizzanti il contratto di trasporto multimodale anche la «rottura del carico», attribuendo così rilevanza alla circostanza che le merci siano trasbordate da un mezzo all'altro; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. Mar.* 2005, 14; M. RIGUZZI, *Il trasporto multimodale in Trasporti e turismo* (a cura di A. Antonini e M. Riguzzi), Torino, 2008, 424.

⁽³⁾ Sul punto vedi per tutti, M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di nuove tecniche di trasporto e di accesso alle infrastrutture, Diritto e politica dei trasporti*, Roma, Vol. I, 2018, 19, «*la multimodalità, oltre a contribuire a ridurre i tempi di percorrenza, e a razionalizzare i costi, potenzialmente incida in maniera positiva ai fini della stessa sostenibilità ambientale del trasporto, come, del resto, può avvenire con il trasporto sovrapposto. La multimodalità può rappresentare, quindi, una delle possibili soluzioni per la riduzione dei costi economici, ambientali e sociali del trasporto, dovuti ai problemi di congestione del traffico, conseguenti allo squilibrio modale*».

⁽⁴⁾ Il primo tentativo di addivenire ad una disciplina uniforme di regolamentazione del trasporto multimodale è datato 1930 ad opera dell'*International Institute for Unification of Private Law* seguito nel 1969 dal progetto di convenzione «*Tokyo Convention on Combined transports*» del Comité Maritime International (CMI), nota come «*Tokio Rules*».

le di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980, primo importante intervento, ancorché fallito, di regolamentazione internazionale uniforme del trasporto multimodale ⁽⁵⁾.

Con il presente contributo, dunque, dopo aver chiarito la questione terminologica legata al concetto di trasporto combinato e aver esaminato brevemente la particolare figura del trasporto sovrapposto, si affronterà la problematica relativa al regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale anche alla luce delle novità normative, approfondendone, infine, un aspetto importante quale l'individuazione dei termini di prescrizione o decadenza applicabili al contratto.

2. *Trasporto multimodale e trasporto combinato* – In via preliminare è opportuno chiarire se il concetto di «trasporto combinato» o «*combined transport*» come delineato dal diritto europeo e successivamente, in attuazione della stessa normativa comunitaria, dal legislatore nazionale, costituisca un sinonimo di trasporto multimodale e, pertanto, vi si possano estendere le riflessioni sulla responsabilità dell'operatore multimodale.

Sul punto la dottrina maggioritaria, tanto quella nazionale quanto quella estera ⁽⁶⁾, appare concorde nel sostenere

⁽⁵⁾ Sulla Convenzione di Ginevra del 24 maggio 1980, tra gli altri, G. SILINGARDI-A. LANA, *Il trasporto multimodale*, in *Riv. Giur. circ. trasp.* 1994, 61; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, 423; A. LA MATTINA, *op. cit.*, 27 ss.; M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, in *Dir. mar.* 2006, 1065 ss.

⁽⁶⁾ Sostengono che il trasporto combinato sia sinonimo di trasporto multimodale M. HOEKS, *Multimodal transport law: the law applicable to the multimodal contract for carriage of goods*, Alphen aan den Rijn 2010, 6; D. DI BONA, *Le sanzioni amministrative in materia di trasporto multimodale in Le sanzioni in materia di trasporto marittimo, aereo, terrestre e Codice della strada*, Torino, 2012, 1225; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 153; M. SPANJAART, *Multimodal Transport Law*, Londra, 2017, 15. Un autore, pur ritendendo *combined transport* un sinonimo di *multimodal transport*, conclude che sia preferibile impiegare quest'ultimo termine in quanto più preciso, poiché il trasporto combinato potrebbe indicare anche il trasporto che vede combinazioni di tratte eseguite con la medesima modalità di trasporto. Cfr. R. DE

che i termini «trasporto combinato» e «trasporto multimodale» si riferiscano alla medesima fattispecie, ossia ad un trasporto eseguito da un unico operatore multimodale in forza di un contratto attraverso l'impiego di mezzi riconducibili a modalità di trasporto diverse.

Nella normativa vigente il trasporto combinato è definito nella Convenzione di Montreal sul trasporto aereo internazionale del 1999 (7) e, soprattutto, nel diritto europeo e nella correlata legislazione italiana di recepimento. Infatti, a seguito dell'aumento del traffico stradale tra gli Stati membri, sin dagli anni settanta il legislatore europeo è intervenuto con una serie di direttive a regolare tale tipologia di trasporto al fine di incentivare l'intermodalità come alternativa al solo trasporto su gomma, e, di riflesso, decongestionare i percorsi stradali, aumentare la sicurezza e ridurre l'inquinamento ambientale (8).

Alla luce degli obiettivi perseguiti, si comprende la definizione scelta per il trasporto combinato, che si caratterizza per la ridotta estensione della tratta stradale rispetto alla parte di percorso eseguita con altre modalità. Il trasporto stradale è circoscritto ai cosiddetti «trasporti di ultimo miglio», che coprono solo la tratta tra la stazione o il porto

WIT, *Multimodal transport: carrier liability and documentation*, Londra, 1995, 4. In senso contrario si segnala la ricostruzione che definisce il trasporto combinato come «quella forma di trasporto per cui si ha un'integrazione completa tra due modalità nel senso che entrambe viaggiano accoppiate sulla stessa tratta, l'una essendo integralmente caricata sull'altra». Pertanto, secondo questa definizione il trasporto combinato sarebbe un sinonimo di trasporto sovrapposto e non di trasporto multimodale. Cfr. M. MAZZARINO, *Intermodalità e trasporto combinato lineamenti teorici ed operativi*, Trieste, 1998, 8. Sempre in tema di trasporto combinato si veda anche G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore multimodale*, cit., 747, che individua ben tre possibili significati del termine.

(7) Cfr. art. 38 della Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999.

(8) Cfr. considerando n. 3 della dir. 92/106/CEE del Consiglio del 7 dicembre 1992. La prima normativa in tema di trasporto combinato fu la dir. 75/130/CEE del Consiglio del 17 febbraio 1975 «relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri», in seguito abrogata dalla direttiva del 1992.

dove la merce è caricata o scaricata e il luogo di presa in carico o di consegna della merce, indicato nel contratto. In ogni caso la tratta stradale non potrà avere una lunghezza superiore ai limiti fissati dal legislatore europeo ⁽⁹⁾.

Nello specifico, il trasporto combinato ricorre qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni ⁽¹⁰⁾:

- a) Il trasporto ha una dimensione internazionale, perché si svolge sul territorio di più Stati membri;
- b) Il percorso prevede l'esecuzione su strada solo della tratta iniziale o finale del tragitto, mentre la restante parte sarà effettuata su ferrovia, per mare o lungo una via navigabile ⁽¹¹⁾;
- c) L'oggetto del trasporto è il veicolo, il rimorchio, il semirimorchio, la cassa mobile o un container di almeno 20 piedi;
- d) La tratta eseguita su ferrovia, per mare o per una via navigabile è superiore ai 100 km in linea d'aria ⁽¹²⁾;
- e) Il tragitto su strada si limita a collegare il punto di

⁽⁹⁾ Sul punto si ricorda anche la «Dichiarazione sul Trasporto combinato» della Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti (ECMT) resa durante la Conferenza di Budapest del 29-30 maggio 1996, dove si precisa che il «*combined transport is based on an intermodal transport unit (UTI) in which the goods are transported from door to door by using the most adequate modes of transport: the road for initials and terminal hauls; only rail and/or inland waterways and/or short sea for the major part of the journey, the choice of modes depending on the itinerary*».

⁽¹⁰⁾ Cfr. art. 1 dir. 92/106/CEE e art. 1 D.M. 15 febbraio 2001 del Ministero dei trasporti e della navigazione. Una prima definizione del trasporto combinato si rinviene nell'art. 1 lett. f della l. 23 dicembre 1997 n. 454 «*il trasporto di merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile interna o per mare*».

⁽¹¹⁾ Stante la mancata menzione, nel diritto europeo non ricorre il trasporto combinato quando la merce è caricata su un aereo per eseguire una tratta del percorso.

⁽¹²⁾ Per una completa ricostruzione della normativa europea solamente si segnala che la dir. 2015/719/UE del 29 aprile 2015 ha fissato i limiti di volume per i complessi veicolari formati da cinque o più assi che siano impiegati nel trasporto combinato, effettuato utilizzando containers o casse mobili. Sul punto si veda anche la circolare del Ministero dell'interno prot. n. 300 del 26 marzo 2018

presa in carico o consegna della merce alla stazione ferroviaria idonea più vicina oppure al porto marittimo o fluviale di sbarco o imbarco, che comunque deve collocarsi entro 150 km in linea d'aria.

Una dottrina, partendo dall'esame della definizione proposta dal legislatore europeo, ha messo in discussione l'affermazione che il trasporto combinato costituisca un sinonimo di trasporto multimodale ⁽¹³⁾. Questa interessante interpretazione evidenziava come nella definizione comunitaria di trasporto combinato si facesse riferimento solo alle cosiddette «caratteristiche oggettive» del trasporto multimodale, ossia l'esecuzione del trasporto con mezzi appartenenti a modalità diverse di trasporto e la stipula di un unico contratto, mentre difettava qualsiasi riferimento all'unicità del soggetto responsabile per il trasporto nel suo complesso e, dunque, alle «caratteristiche soggettive» del trasporto. Il mancato richiamo alla responsabilità esclusiva dell'operatore multimodale (OTM), interpretato *ad escludendum*, porterebbe ad affermare che il trasporto combinato richieda necessariamente la presenza di almeno due soggetti solidalmente responsabili per l'intera prestazione. Ne consegue che, seguendo questa lettura, il trasporto combinato, come configurato dal diritto europeo, dovrebbe ricondursi alla figura del trasporto cumulativo di cui all'art. 1700 c.c., piuttosto che al trasporto multimodale.

Sul punto si deve però osservare come il diritto europeo disciplini, tuttavia, il trasporto combinato solamente riguardo aspetti di carattere amministrativo ⁽¹⁴⁾, senza che nulla

⁽¹³⁾ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale in Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), Milano, 2008, 444, 445.

⁽¹⁴⁾ La direttiva, qualora il trasporto soddisfi le condizioni richieste, prevede una serie di agevolazioni tra cui il divieto per gli Stati membri di assoggettare il trasporto combinato a regimi di autorizzazione o contingentamento, il riconoscimento del diritto per i vettori abilitati stabiliti in uno Stato membro di eseguire la tratta stradale di un trasporto combinato sull'intero territorio europeo e la possibilità per il legislatore di introdurre riduzioni, rimborsi o esenzioni delle tasse applicate ai veicoli impiegati per il trasporto stradale. Quanto al trasporto

sia previsto circa il contratto o il regime di responsabilità del vettore. Non sembrerebbe pertanto potersi desumere dalla direttiva la necessità che vi siano almeno due operatori responsabili per il trasporto, poiché questo requisito, considerati gli obiettivi perseguiti dal legislatore europeo, non assumerebbe alcun rilievo per la loro realizzazione.

Appare preferibile sostenere che, in termini generali, il trasporto combinato sia semplicemente un'altra espressione coniata per indicare il trasporto multimodale e, di conseguenza, per la responsabilità del vettore varranno le medesime considerazioni che saranno sviluppate per il trasporto multimodale.

3. *Il trasporto sovrapposto e l'art.2 CMR* – Col termine trasporto sovrapposto si individua una particolare ipotesi di trasporto che, pur prevedendo come il trasporto multimodale l'impiego di mezzi riconducibili a modalità di trasporto differenti, si caratterizza per la mancanza della cosiddetta «rottura del carico», in quanto il veicolo stradale, unitamente al carico, per eseguire una parte del percorso è collocato su un vagone ferroviario, su una nave, su un traghetto o, più raramente, su un aereo⁽¹⁵⁾. A causa di questa

combinato effettuato per conto di terzi, il documento di trasporto deve ricostruire il percorso del carico, indicando le stazioni ferroviarie o il porto marittimo di partenza o arrivo, che sarà poi verificato attraverso i timbri apposti da parte delle amministrazioni portuali o ferroviarie durante il percorso.

⁽¹⁵⁾ L'esempio più rappresentativo del trasporto sovrapposto è costituito dal trasporto «roll on- roll off» (RO-RO), che vede il carico imbarcato sulla nave e trasportato insieme al veicolo stradale, senza che il container venga separato dal mezzo al momento dell'imbarco, come invece accade nella modalità «lift on-lift off» (LO-LO). Al trasporto sovrapposto si fa spesso riferimento anche con l'espressione francese «*transport superposé*». Altri termini impiegati per indicare il fenomeno sono «trasporti misti» (così ad esempio C. ROSSELLO, *Tre questioni in tema di CMR: i presupposti di applicabilità della Convenzione; il regime dei trasporti misti o sovrapposti; la distribuzione dell'onere della prova relativa alla responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.* 2002, 568), «*ferroustage*» (per i trasporti su ferrovia), *transroulage* (per i trasporti marittimi) o «*piggy-back*».

peculiarità la dottrina si è interrogata sulla possibilità di ricondurre tale fattispecie al trasporto multimodale, fornendo a tale quesito risposte opposte.

Secondo un primo importante orientamento, sostenuto da un'autorevole dottrina ⁽¹⁶⁾, il trasporto sovrapposto non costituirebbe una forma di trasporto multimodale in ragione del fatto che nel caso del trasporto *superposé*, pur essendo eseguito con mezzi di trasporto riconducibili a modalità diverse, mancherebbe l'elemento della «rottura del carico». Il difetto di tale passaggio, in sostanza, renderebbe il trasporto sovrapposto un trasporto unimodale, poiché il mezzo che esegue il trasporto rimarrebbe sempre il medesimo, ossia il veicolo stradale o ferroviario imbarcato ⁽¹⁷⁾. In tal senso, sarebbe emblematico il fatto che la CMR, che regola il trasporto internazionale di merci su strada, abbia esteso l'applicazione della sua disciplina anche al trasporto *superposé*.

L'interpretazione opposta, invece, ritiene irrilevante l'assenza di tale passaggio e concepisce il trasporto sovrapposto come una delle possibili forme che può assumere il trasporto multimodale, contraddistinta proprio dalla mancanza di rottura del carico ⁽¹⁸⁾. In un certo senso, si potrebbe ritenere

⁽¹⁶⁾ Cfr. M. RIGUZZI, *op. cit.*, 425; D. DI BONA, *op. cit.*, 1226; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 153.

⁽¹⁷⁾ Cfr. R. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, cit., 750; D. PIPPIA, *Il trasporto multimodale*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale XVII: trasporto*, Torino 2004, 714; M. RIGUZZI, *Trasporto multimodale*, in *Diritto della navigazione*, (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 541, parte di *Dizionari di diritto privato*, (a cura di N. Irti). In senso contrario S. BUSTI, *Il contratto di trasporto internazionale*, in *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, (a cura di A. Antonini), parte di *Trattato breve di diritto marittimo*, Milano, 2008, 382, che riferendosi alle ipotesi del trasporto sovrapposto e del trasporto con diversi mezzi con rottura del carico, osserva che «in entrambe le ipotesi, beninteso, il trasporto non può dirsi su strada, ed il carico, viaggiando su mezzi di tipo diverso, dovrebbe considerarsi comunque trasbordato».

⁽¹⁸⁾ R. DE WIT, cit., 100. Un autore considera il trasporto sovrapposto come una delle forme che può assumere il trasporto multimodale e lo indica con l'espressione *mode-on-mode transport*, per distinguerlo

che si rinvenga il trasbordo anche nel trasporto sovrapposto, poiché le merci collocate sul veicolo stradale vengono imbarcate sul treno, sulla nave o sull'aereo e, in concreto, durante tale tratta risultano trasportate proprio dal mezzo non stradale ⁽¹⁹⁾.

Quest'ultima ricostruzione parrebbe avvalorata da una serie di considerazioni.

Preliminarmente, premessa l'equivalenza fra le espressioni «trasporto combinato» e «trasporto multimodale», si evidenzia come le istituzioni europee abbiano sviluppato la figura del «trasporto combinato accompagnato», che ricorre quando il carico viaggia sul treno o sulla nave insieme al mezzo stradale e, eventualmente, al conducente. Il trasporto *roll on-roll off*, espressamente citato nell'atto, si configura così come una particolare modalità di esecuzione del trasporto combinato ⁽²⁰⁾.

Quanto al requisito dell'assenza della rottura del carico, è interessante ricordare come tale elemento non fosse contemplato nella definizione di trasporto multimodale formulata dalla Convenzione di Ginevra del 1980, in cui sembra poter rientrare il trasporto sovrapposto. Nell'art. 1, infatti, si richiedevano solamente tre elementi, quali la stipula di

invece dal *mode-by-mode transport*, che ricorre invece qualora vi sia la cosiddetta «rottura del carico». Cfr. M.A. CLARKE, *International carriage of goods by road: CMR*, Londra, 2014, 33. Un altro autore riteneva irrilevante la distinzione tra il trasporto eseguito con mezzi diversi con o senza rottura del carico, auspicando che con l'entrata in vigore di una convenzione internazionale sul trasporto multimodale la CMR non trovasse più applicazione «al trasporto multimodale in generale». Cfr. A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984, 50.

⁽¹⁹⁾ Così S. BUSTI, *Trasporto misto sovrapposto di merci marittimo ed in superficie*, cit., 254 «Anche in siffatte situazioni si può ravvisare un trasbordo in senso quantomeno funzionale al viaggio delle merci verso il luogo di destinazione: infatti il veicolo che viene sistemato, col proprio carico ancora a bordo si trova ad essere, per la durata di tale trasporto, ridotto a funzione di contenitore per le merci, le quali possono anch'esse dirsi a bordo del nuovo veicolo».

⁽²⁰⁾ COMMISSIONE EUROPEA, *Analysis of the EU Combined Transport*, 2015, 24.

un contratto di trasporto multimodale, l'esecuzione del trasporto con almeno due modalità di trasporto diverse e la presenza di un operatore di trasporto multimodale come unico soggetto responsabile. Ne consegue che il distacco della merce dal veicolo durante il trasporto non stradale non costituiva una condizione necessaria o rilevante affinché il trasporto fosse qualificato come multimodale.

Per il trasporto sovrapposto la rottura del carico assume invece rilievo nella CMR: secondo l'art. 2 la Convenzione si applica anche alla tratta marittima, aerea o ferroviaria a condizione che il carico rimanga sul veicolo stradale per l'intero percorso. La permanenza della merce sul camion durante il trasporto marittimo, ferroviario o aereo consente così di considerare i beni come se fossero trasportati dal mezzo stradale anche per tale tratta, con la conseguenza che, in virtù di questa finzione, il vettore sarà chiamato a rispondere dei danni occorsi durante l'intero tragitto secondo la disciplina della CMR.

Per meglio comprendere la *ratio* e la portata della norma, si deve ricordare che l'art. 2 CMR fu inserito nell'articolato della Convenzione su richiesta della Gran Bretagna. Lo Stato britannico, considerando la sua conformazione geografica, aveva infatti osservato che, in assenza di una simile previsione, non sarebbe stato possibile alcun trasporto internazionale su strada sul suo territorio: attraverso questa finzione si è consentito ai veicoli traghetti di essere considerati come se stessero viaggiando su strada e, di conseguenza, si è estesa l'applicazione della Convenzione anche alla parte non stradale del percorso.

Sulla base di quanto si è osservato, si potrebbe ritenere che l'assenza di rottura del carico non costituisca il criterio discriminante per distinguere tra il trasporto sovrapposto e il trasporto multimodale, ma piuttosto rappresenti la condizione necessaria posta dalla CMR affinché la sua disciplina si applichi anche a una particolare forma di trasporto multimodale.

La ricostruzione proposta sembrerebbe peraltro trovare

conferma in una diversa previsione della Convenzione del 1980, che ne regolava il rapporto con le altre fonti internazionali a cui eventualmente fossero stati vincolati gli Stati membri. L'articolo in questione ⁽²¹⁾, al fine di evitare il conflitto con l'art. 2 della CMR e l'art. 2 della Convenzione di Berna sul trasporto ferroviario ⁽²²⁾, disponeva che le forme di trasporto previste dalle norme richiamate non sarebbero state considerate trasporto multimodale qualora gli Stati membri fossero stati tenuti ad applicarle.

Se ne può dedurre, *a contrariis*, che la Convenzione di Ginevra avrebbe regolato anche il trasporto *superposé*, rientrando tale fattispecie nella definizione di trasporto multimodale, a condizione che il singolo Stato non fosse tenuto ad applicare la normativa speciale dettata dalle convenzioni sul trasporto unimodale ⁽²³⁾. Pertanto, alla luce di queste considerazioni il trasporto sovrapposto si configurerebbe come una particolare tipologia di trasporto multimodale, rispetto alla quale l'elemento della rottura del carico rileva solamente ai fini dell'applicazione della disciplina dettata dalla CMR.

Questa constatazione induce a compiere un'ulteriore

⁽²¹⁾ Art. 30 § 4 «*Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in article 2, or the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by Rail, article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods*».

⁽²²⁾ Il rinvio della Convenzione di Berna del 1970 deve oggi intendersi riferito all'Appendice B-CIM (*Uniform rules concerning the contract of international carriage of goods by rail*), della COTIF (*Convention concerning International Carriage by Rail*), firmata a Berna il 9 maggio 1980, come modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999.

⁽²³⁾ Le convenzioni, regolando una specifica forma di trasporto multimodale, avrebbero costituito una *lex specialis* rispetto alla *lex generalis*, ossia la Convenzione internazionale del 1980 sul trasporto multimodale, e pertanto sarebbero prevalse. Sul punto si veda R. DE WIT, *op. cit.*, 189.

riflessione. Qualora si consideri il trasporto sovrapposto come una modalità di trasporto multimodale, la relativa disciplina dettata dalla CMR costituirà la normativa internazionale vigente che regola la responsabilità del vettore multimodale, seppur circoscritta ad una specifica fattispecie caratterizzata dall'assenza di rottura del carico ⁽²⁴⁾.

Ne consegue che, alla luce delle considerazioni svolte in precedenza, il trasporto *superposé* rappresenta una forma di trasporto multimodale assoggettato ad un regime speciale, ossia alla particolare disciplina dettata dalla CMR. Pertanto, è di particolare interesse procedere ad un breve esame del regime di responsabilità dell'operatore delineato da tale convenzione.

L'art. 2 CMR nel disciplinare la responsabilità del vettore stradale che faccia ricorso al trasporto sovrapposto individua una regola e un'eccezione.

Il vettore, che abbia caricato il veicolo stradale su un diverso mezzo per l'esecuzione di una parte del percorso, risponde per i danni che si siano verificati durante il trasporto non stradale secondo la disciplina della CMR a condizione che non vi sia stata la rottura del carico. In caso contrario, qualora la merce fosse stata scaricata per essere sistemata su un veicolo diverso al di fuori delle ipotesi consentite dalla Convenzione ⁽²⁵⁾, la relativa disciplina regolerà la re-

⁽²⁴⁾ Cfr. A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 40, il quale inserisce tali disposizioni nella disciplina del trasporto multimodale presente nelle convenzioni internazionali sul trasporto unimodale. In particolare, nell'esaminare l'art. 2 CMR sostiene che tale disposizione «regola un'ipotesi di trasporto multimodale, benché si debba rilevare che non appare idonea a garantire una completa ed adeguata disciplina uniforme del fenomeno in esame».

⁽²⁵⁾ L'art. 14 CMR, richiamato dall'art. 2, regola l'ipotesi che circostanze sopravvenute impediscano al vettore l'esecuzione della prestazione in conformità con le previsioni contrattuali. In dottrina poi si è registrata la tendenza ad ampliare la possibilità per il vettore di eseguire la rottura del carico, ritenendola irrilevante ai fini dell'applicazione della CMR qualora sia giustificata da esigenze di vigilanza, ispezione o controllo o sia intervenuta nel corso della singola tratta ferroviaria, stradale o marittima. Sul punto si veda R. SILINGARDI, *I trasporti superposés e la volontà delle parti nella disciplina*

sponsabilità del vettore per la sola tratta stradale. Affinché la CMR si applichi al trasporto sovrapposto rileva quanto è stato pattuito nel contratto di trasporto stradale, dove la facoltà per il vettore di caricare il mezzo su una nave, un treno o un aereo dovrà essere stata prevista dalle parti o quantomeno dovrà potersi desumere dalle circostanze, ad esempio perché la destinazione finale della merce si trova su un'isola.

La regola, dunque, è rappresentata da un sistema *uniform* di responsabilità, che estende la disciplina della CMR anche ai danni che si siano verificati nel corso della tratta non stradale, purché non sia intervenuta la rottura del carico e siano soddisfatti gli ulteriori requisiti normalmente previsti per l'applicazione della Convenzione ⁽²⁶⁾.

Accanto a tale regola, però, il medesimo articolo prevede un'eccezione, denominata «sistema *reseau*», che consente al vettore stradale, anche quando sia egli stesso ad eseguire il trasporto non stradale ⁽²⁷⁾, di essere chiamato a rispondere dei danni occorsi durante tale fase secondo la disciplina propria di questa tratta, purché siano soddisfatte le condizioni cumulative ivi previste. Affinché al vettore si applichi la disciplina del trasporto non stradale il danno deve esser-

inderogabile della CMR, in *Dir. trasp.* 1993, 679; M.A. CLARKE, *op. cit.*, 69. In ogni caso, la Convenzione continuerà ad applicarsi al trasporto sovrapposto qualora il vettore, contravvenendo a quanto concordato nel contratto, dovesse decidere di «rompere il carico», non potendo questi determinare con la propria condotta illecita una modifica del regime di responsabilità.

⁽²⁶⁾ Il trasporto su strada deve in ogni caso soddisfare le condizioni previste dall'art. 1 CMR per l'applicazione della Convenzione.

⁽²⁷⁾ Secondo una ricostruzione dottrinale isolata, nell'ipotesi del secondo comma il vettore stradale che esegue il trasporto non stradale risponderebbe per i danni occorsi secondo il regime della CMR anche qualora vi fosse la rottura del carico (E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano 1971, 8). Quest'interpretazione non sembra condivisibile alla luce del testo della Convenzione, dove si prevede che, qualora il vettore stradale esegua anche il trasporto non stradale, la sua responsabilità sia «parimenti disciplinata dal paragrafo primo», confermando così le condizioni ivi indicate, tra cui l'assenza di rottura del carico.

si prodotto durante la tratta marittima, ferroviaria o aerea e non deve essere imputabile, nemmeno parzialmente, ad una sua condotta attiva o omissiva. La perdita, l'avaria o ritardo dovranno inoltre dipendere da un fatto «che poté solo prodursi nel corso e a causa del trasporto non stradale» ⁽²⁸⁾.

L'onere della prova grava sul soggetto che domanda l'applicazione del diverso regime di responsabilità in luogo della CMR, ossia il vettore stradale ⁽²⁹⁾. Il «sistema *reseau*», infatti, tutela la posizione di quest'ultimo rispetto ai rapporti che lo legano ad un eventuale vettore che abbia eseguito il trasporto *superposé*, uniformando i due regimi di responsabilità attraverso l'applicazione anche nei suoi confronti della normativa del trasporto non stradale.

Così, qualora il vettore stradale fosse in grado di provare l'esistenza delle condizioni richieste, si vedrà assoggettato alla medesima disciplina che regola la responsabilità dell'altro vettore nei suoi confronti, potendo beneficiare delle cause di esclusione, del limite del debito e del termine di prescrizione. Il risultato consiste nell'eliminazione di ogni differenza tra le due discipline che potrebbe pregiudicare gli interessi del vettore stradale, come nel caso della previsione per il trasporto non stradale di un limite del debito inferiore rispetto a quello fissato dalla CMR.

Si può, dunque, osservare come l'eccezione abbia un duplice effetto.

Da un lato l'applicazione del «sistema *reseau*» dà vita

⁽²⁸⁾ Il requisito potrebbe ricostruirsi in senso estensivo, dando rilievo a qualsiasi fatto che sia occorso durante il trasporto non stradale, o restrittivo, prendendo in considerazione solamente quegli eventi che si potevano produrre nel corso del trasporto non stradale in ragione delle sue caratteristiche. Sembra preferibile questa soluzione, poiché altrimenti il requisito sarebbe una mera riproduzione del primo, che richiede la prova del verificarsi del danno durante la tratta non stradale, risultando così ridondante. Sul punto M.A. CLARKE, *op. cit.*, 76.

⁽²⁹⁾ In parziale difformità si segnala M.A. CLARKE, *op. cit.*, 74, dove l'autore afferma che rispetto alla non imputabilità del danno ad atto o omissione del vettore l'onere di provare questa condizione, o meglio, di fornirne prova contraria, spetterebbe all'interessato al carico, vigendo una presunzione di non responsabilità a favore del vettore stradale.

a una responsabilità frammentata, una sorta di sistema *network*, differenziando il regime normativo applicabile al vettore stradale nel trasporto sovrapposto a seconda della tratta nella quale si è prodotto il danno. Dall'altro, ove siano provate le condizioni, rispetto alla tratta non stradale l'art. 2 CMR uniforma la responsabilità del vettore stradale e del vettore *superposé*.

Vi è tuttavia un ulteriore aspetto da prendere in considerazione: la responsabilità del vettore stradale è determinata «come se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci». Per la determinazione viene così in rilievo la figura del *hypothetical contract*, retto dalle norme imperative del trasporto marittimo, aereo o ferroviario. Tale limite costituisce una garanzia a tutela del mittente volta ad impedire al vettore stradale di sostituire la disciplina cogente della CMR con una normativa derogabile. Sarà necessario, pertanto, che nella fattispecie concreta del trasporto sovrapposto esista una normativa di carattere imperativo e che siano soddisfatti i presupposti per la sua applicazione ⁽³⁰⁾.

⁽³⁰⁾ Ai fini di tale verifica rilevano tanto le pattuizioni contenute nel contratto di trasporto che lega il mittente e il vettore stradale, quanto gli accordi convenuti tra quest'ultimo e il vettore che esegue il trasporto *superposé*. Nel caso in cui la tratta non fosse soggetta ad una disciplina imperativa, ad esempio perché si è pattuito che nel trasporto marittimo la merce viaggi sovra-coperta o senza l'emissione una polizza di carico, la responsabilità del vettore stradale rimarrà comunque regolata dalla CMR. Rispetto alle norme che devono regolare il cosiddetto «*hypothetical contract*» si sono registrati diversi orientamenti dottrinali, anche a causa della formulazione estremamente generica impiegata dalla versione inglese che richiama le condizioni «*prescribed by the law*», che almeno in apparenza sembra includere anche le norme dispositive che regolano la tratta non stradale. Quanto alla traduzione italiana, la dottrina si è soffermata sulla portata del requisito delle norme imperative, interrogandosi se fosse sufficiente che la disciplina della tratta prevedesse delle norme imperative, ancorché non applicabili al caso concreto, o se invece a tale fattispecie dovesse poter trovare applicazione la regolamentazione cogente. Per un approfondimento si veda R. DE WIT, *op. cit.*, 103; R. SILINGARDI, *I trasporti superposés e la*

Infine, rispetto alla disciplina del trasporto sovrapposto della CMR è opportuno fare un'ultima precisazione: il vettore stradale, analogamente a quanto accade nel caso dell'operatore multimodale, rimane l'unico soggetto responsabile per l'esecuzione dell'intero percorso, in quanto l'art. 2 in nessun caso legittima il mittente ad agire nei confronti del vettore non stradale per il risarcimento dei danni. Quest'ultimo, essendo terzo, risponderà del danno cagionato solamente nei confronti del vettore stradale, che, avendo risarcito l'interessato al carico, agisca in regresso ⁽³¹⁾.

4. *Il regime di responsabilità del vettore nel trasporto multimodale* – La Convenzione di Ginevra del 1980, distinguendo la disciplina tra danno localizzato e non localizzato con la previsione di «generosi» limiti del debito, improntata ad un regime di responsabilità tendenzialmente uniforme ⁽³²⁾ ha, ad ogni modo, rappresentato un modello di riferimento per molti Stati nell'ambito della produzione normativa interna in tema di responsabilità nel trasporto multimodale di merci, così come, con le dovute riserve, per le più complesse Regole pattizie UNCTAD/ICC ⁽³³⁾.

volontà delle parti nella disciplina inderogabile della CMR, cit. 683 ss.; M.A. CLARKE, *op. cit.*, 78 ss.

⁽³¹⁾ In senso conforme S. BUSTI, *Trasporto misto sovrapposto di merci marittimo ed in superficie*, cit., 272. Un autore spagnolo sostiene che al mittente sarebbe comunque consentito agire giudizialmente nei confronti del vettore non stradale ai sensi dell'art. 28 §2 CMR per farne accertare la responsabilità extra-contrattuale. Cfr. C.L. GOMEZ DE SEGURA, *Transporte marítimo de mercancías de corta distancia y responsabilidad del transportista. Una aproximación jurídico internacional en el contexto de su promoción en el ámbito comunitario* in *Estudios de Deusto*, luglio-dicembre 2006, 262.

⁽³²⁾ Sul punto, M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1065 ss., A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.* 2022, 594.

⁽³³⁾ Le Regole dell'*United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) e l'*International Chamber of Commerce* (ICC) nell'ultima versione del 1992, hanno mera natura pattizia, vincolanti solo se espressamente richiamate nel rapporto contrattuale che, tuttavia, grazie all'ampia diffusione hanno garantito un buon livello di uniformità di disciplina.

Alla Convenzione di Ginevra e alle predette Regole hanno volto il proprio sguardo alcune importanti regolamentazioni multilaterali come quelle tra gli Stati aderenti al Mercato Comune del Sud (Mercosur) Argentina, Uruguay, Paraguay, Venezuela e Brasile e dell'Associazione Latinoamericana di integrazione (Aladi) con gli attuali 13 membri, Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Cuba, Ecuador, Messico, Panama, Paraguay, Perù, Uruguay e Venezuela. Alcuni Stati, tra i quali la Cina, l'India e, tra le Nazioni aderenti all'UE, l'Austria, i Paesi Bassi e la Germania ⁽³⁴⁾, hanno adottato puntuali normative interne volte a disciplinare il fenomeno del trasporto multimodale nazionale ma anche internazionale nell'ipotesi di esistenza di un collegamento con lo Stato nel caso di consegna o riconsegna del carico nel proprio territorio. In Italia l'assenza di una regolamentazione del trasporto multimodale ha per molto tempo favorito l'incertezza in capo all'interprete determinando di sovente diverse e contrastanti prese di posizione ⁽³⁵⁾. Come noto, in termini generali, il regime di responsabilità, astrattamente ipotiz-

⁽³⁴⁾ Il Codice di Commercio tedesco (*Handelsgesetzbuch*) ai paragrafi 452, 452a e 452d traccia una disciplina della responsabilità dell'operatore del trasporto multimodale che distingue tra il danno localizzato e il danno non localizzato. Il §452 prevede che, qualora non si conosca la tratta nella quale si è prodotto il danno, al contratto di trasporto multimodale, si applichino le disposizioni della prima sezione (§ 407-450), ossia la disciplina generale del contratto di trasporto. Ai sensi del § 452a, rubricato «luogo del danno conosciuto», invece, nel caso in cui sia provata la tratta nella quale si è prodotto il danno il vettore risponderà sulla base delle disposizioni che regolano la singola modalità di trasporto impiegata nella tratta in questione. In ogni caso, il § 452d consente alle parti del contratto di convenire l'applicazione anche ai danni localizzati della disciplina generale prevista dal Codice, con la sola esclusione dei danni che si sono verificati nella tratta marittima, stante il mancato richiamo al secondo periodo del §452.

⁽³⁵⁾ Sul punto, M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1071; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, cit., 58; A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.* 2007, 1013; A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale: regime normativo e responsabilità del vettore*, in *Dir. Mar.* 2009, 14; A. CLARONI, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Quaderni della Rivista del Diritto della navigazione* 2017, 90.

zabile, nell'ambito del trasporto multimodale di merci può assumere due importanti configurazioni di massima, il sistema unitario o uniforme (*uniform liability system*) ed il sistema a rete o frammentato (*network liability system*)⁽³⁶⁾.

Il sistema uniforme può, a sua volta, fondarsi sull'*independenza* della relativa disciplina rispetto alle singole modalità di esecuzione di cui si compone nello specifico il trasporto multimodale (per esempio la Convenzione di Ginevra del 1980), ovvero sulla *dipendenza* della disciplina applicabile, in tema di responsabilità del vettore, di una singola regolamentazione propria di una specifica modalità di esecuzione di cui si compone nel concreto il trasporto multimodale (cosiddetta *teoria dell'assorbimento* che ha, di fatto, influenzato un orientamento giurisprudenziale determinando nella pratica l'applicazione della regolamentazione marittima, prevalente nel caso concreto). I sostenitori del sistema uniforme evidenziano l'aspetto positivo rappresentato dalla certezza del regime normativo applicabile, ma va certamente rilevato il disallineamento della cornice giuridica, che si viene a determinare in via di eventuale regresso, nei confronti dei subvettori nonché l'incongruenza di sottrarre l'applicazione della disciplina marittima o aeronautica (nella pratica le più importanti) per l'esistenza di fasi meramente ancillari, come quelle stradali.

Il sistema a rete, applicando a ciascuna tratta la relativa disciplina, consente la sottoposizione al medesimo regime di responsabilità sia al vettore multimodale che ai singoli subvettori, assicura il rispetto della normativa internazionale uniforme ed evita l'applicazione di una disciplina diversa a fasi importanti del trasporto per la semplice esistenza di fasi meramente residuali. La criticità più importante rappresentata dal sistema a rete è, evidentemente, relativa

⁽³⁶⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *Corso di Diritto dei trasporti*, cit., 155; M. COMENALE PINTO, *Trasporti, intermodalità ed infrastrutture*, in *Dir. trasp.* 2017, 39; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 592; M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1078.

ai cosiddetti danni non localizzati, per i quali conseguentemente non è possibile individuare la relativa cornice giuridica concretamente applicabile. Per tale motivo appare, a sommosso avviso dello scrivente, preferibile l'applicazione di un sistema a rete «modificato» che preveda l'applicazione della disciplina relativa alla singola tratta nel caso di danno localizzato per poi prevedere, per i soli danni non localizzati, una disciplina comune applicabile in via residuale; in tale direzione appaiono, seppur indirettamente, le scelte compiute dal Legislatore a seguito delle modifiche apportate all'art. 1696 del codice sostanziale.

La giurisprudenza italiana ha sostanzialmente accolto la teoria unitaria⁽³⁷⁾ considerando il trasporto multimodale suscettibile di essere sottoposto alla normativa generale in materia di trasporto ai sensi dell'art. 1680 c.c. non sussistendo alcuna specifica disciplina atta a regolare tale tipologia di trasporto e non coincidendo lo stesso con quello marittimo, né quello aereo, né ferroviario regolati dal codice sostanziale e da leggi speciali, con la conseguente applicazione delle disposizioni di cui all'art. 1678 e ss. c.c. Tale orientamento che presenta l'indubbio vantaggio di superare ogni problematica relativa ai danni non localizzati, si pensi ai frequentissimi danni da scuotimento nell'ambito dei trasporti a mezzo container, presta tuttavia il fianco ad altre importanti problematiche quali, a titolo esemplificativo, il disallineamento della cornice giuridica applicabile, in via di regresso, nel diffuso caso di esecuzione di tratte con

(37) Cass. 6 agosto 2013 n. 18657, *So. Ges. Ter italiana S.r.l. c. Sharp Electronic Italia S.p.a. e C.S.A. Agenzia Marittima S.p.a. e Trenitalia S.p.a. c. So. Ges. Ter italiana S.r.l. e Sharp Electronic Italia S.p.a.*, in *Dir. mar.* 2013, 861; Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898, *Sittam S.p.a. c. Rhone Mediterranée in liquidazione coatta e Toro Assicurazioni S.p.a.*, in *Dir. trasp.* 2006, 318 e in *Dir. Mar.* 2007, 1115; Nella giurisprudenza di merito *cf.* Trib. Genova 8 gennaio 2008, in *Guida dir.* 11/2008, 59; App. Milano 4 aprile 2008, *Saima Avandero S.p.a. c. Zurich Int. Italia S.p.a. ed altri*, in *Dir. mar.* 2009, 189; App. Torino 24 ottobre 2005, *Chinese Polish Joint Stock Shipping co. c. Züst Ambrosetti S.p.a. e Ecsel S.p.a.*, in *Dir. Mar.* 2007, 1213; Trib. Avellino 1 giugno 2005, *Sure Skins S.n.c. c. Alitalia S.p.a.*, in *Dir. trasp.* 2006, 931.

sub-vettori i quali ben potrebbero eccepire fattori esonerativi e limiti del debito risarcitorio diversi rispetto a quelli applicabili in via principale al vettore od operatore multimodale.

Come accennato, un secondo e minoritario orientamento giurisprudenziale, aderendo alla cosiddetta teoria dell'assorbimento, ha viceversa applicato in tema di responsabilità del vettore multimodale la cornice giuridica relativa alla tratta prevalente da cui è composto nel singolo caso concreto il trasporto stesso, nella pratica pertanto quasi sempre quella marittima⁽³⁸⁾. Un terzo orientamento giurisprudenziale⁽³⁹⁾ ha, invece, affermato la corretta esigenza di applicare al trasporto multimodale, in adesione al regime frammentato «puro» (*network liability system*), la specifica disciplina di ogni singola tratta, non risolvendo tuttavia, va detto, l'importante problema dei frequenti danni non localizzati.

Il nuovo, discusso, testo dell'art. 1696 del c.c.⁽⁴⁰⁾ dovrebbe garantire, almeno per quanto riguarda l'individuazione del regime di responsabilità applicabile nel trasporto multimodale di merci, maggiore chiarezza consentendo, con le dovute riserve, di affermare che il legislatore ha, seppur indirettamente ed implicitamente, aderito al regime di responsabilità a rete ancorché modificato, prevedendo per i danni localizzati l'applicazione della specifica disciplina della singola tratta in cui si sia verificato il danno, appunto

⁽³⁸⁾ Trib. Genova 12 marzo 1992, *Costa Container Line S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in *Dir. mar.* 1993, 430.

⁽³⁹⁾ Cass. 6 giugno 2006 n. 13253, *Agenzia Marittima Clivio S.r.l. c. Intergen S.r.l.*, in *Dir. trasp.* 2007, 527 e *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, 407. In dottrina, cfr. A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale*, cit., 14.

⁽⁴⁰⁾ Per più approfondite considerazioni cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.* 2022, 71 ss.; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno (su vie lastricate di buone intenzioni). A proposito della nuova formulazione dell'art. 1696 c.c.*, in *Riv. dir. nav.* 2021, 723 ss.; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 581 ss.

localizzato, disponendo viceversa l'applicazione delle disposizioni codicistiche di cui agli artt. 1678 e ss. c.c., con particolare riferimento alla previsione di cui al nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c., per i soli danni non localizzati.

Il nuovo articolo 1696 c.c. è immutato, rispetto alla previgente formulazione, per quanto riguarda l'attuale primo e ultimo comma. Il primo comma, in ossequio alle scelte già espresse nell'abrogato art. 405 del codice di commercio del 1882, definisce in termini oggettivi il parametro di determinazione del valore delle merci, collegandolo al relativo prezzo, nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il secondo comma fissa il limite del debito del vettore per i trasporti nazionali terrestri in un euro chilogrammo lordo di merce perduta o avariata e, per quanto riguarda il trasporto internazionale, mediante rinvio all'art. 23 comma 3 della CMR, in 8,33 Diritti Speciali di Prelievo per chilogrammo lordo di merce perduta ed avariata.

Prescindendo dalla palese illogicità ed irragionevolezza della differenza dei due limiti del debito, foriera anche di riflessioni in tema di legittimità costituzionale, la modifica legislativa del 2021 ha apportato al secondo comma soltanto risibili modifiche, considerate da parte della Dottrina superflue⁽⁴¹⁾. In particolare, è stata aggiunta la parola «*terrestri*» per una ritenuta maggiore precisazione dell'ambito di operatività del limite del debito fissato per i trasporti nazionali di cui alla prima parte del comma secondo e aggiunto l'inciso finale «*ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore*», modifiche che risulterebbero ridondanti in virtù del principio di specialità che imporrebbe la relativa applicazione a prescindere dal rinvio operato.

⁽⁴¹⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 71; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 728; A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 590.

Clamorosa è, invece, la scelta attuata dal legislatore con l'introduzione del nuovo comma 3 che fissa la prima disciplina nazionale in tema di responsabilità del vettore multimodale. Se da un lato la modifica consente di poter affermare l'intervenuta archiviazione del regime uniforme a favore di un regime di responsabilità a rete ancorché modificato, la riforma presta il fianco a numerose critiche per le implicazioni che comporta rispetto ai danni non localizzati.

In via preliminare, va osservato, la formulazione adottata risulta perfettabile; meglio avrebbe fatto il legislatore a caratterizzare la definizione del trasporto multimodale con l'esistenza di un unico contratto e conseguente assunzione di responsabilità in capo ad un unico soggetto, il vettore od operatore multimodale, potendo la formulazione adottata facente riferimento esclusivo a «*più mezzi vettoriali di natura diversa*» generare potenzialmente confusione con altre tipologie di trasporto, quali quello con rispedizione ex art. 1699 c.c. e cumulativo ex art. 1700 c.c. ⁽⁴²⁾.

Il fulcro della modifica del nuovo comma 3 è rappresentato dall'aver optato, seppur implicitamente, per un regime a rete modificato, fissando per i soli danni non localizzati il limite del debito del vettore in un euro kg lordo di merce perduta o avariata, per i trasporti multimodali nazionali e tre euro kg lordo di merce perduta o avariata per i trasporti multimodali internazionali. Trattasi di limiti tutto sommato risibili che non trovano corrispondenza alcuna rispetto alla prassi contrattuale in atto, appaiono irragionevoli anche rispetto ai limiti definiti al comma 2 che, per quanto riguarda il trasporto internazionale stradale, sulla base del rinvio all'art. 23, comma 3, della Convenzione CMR, è fissato in 8,33 DSP.

L'adozione di tali limiti, per i danni non localizzati, consente di presagire l'atteggiamento paradossale, da parte dei vettori, di scarso o nullo interesse rispetto all'individuazio-

⁽⁴²⁾ Sul punto cfr. A. LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore*, cit., 596.

ne della tratta esatta in cui ha avuto luogo il sinistro, potendo l'individuazione della relativa specifica cornice giuridica applicabile esporlo a conseguenze risarcitorie potenzialmente più gravose⁽⁴³⁾ rispetto a quanto previsto dal nuovo comma 3. Meglio avrebbe fatto il legislatore a distinguere, come ad esempio nell'esperienza delle Regole UNCTAD/ICC del 1992, tra trasporti multimodali con o senza tratta marittima o, comunque, applicando per i danni non localizzati, la cornice giuridica relativa alla tratta prevalente nel singolo caso specifico, con la conseguente probabile applicazione della disciplina marittima o aeronautica. Con l'attuale previsione il danneggiato, nell'impossibilità probatoria di identificazione dell'esatta tratta in cui ha avuto luogo il sinistro, risulterà penalizzato dal punto di vista risarcitorio sia nei trasporti multimodali nazionali che in quelli internazionali, e questo con sacrificio del principio di vicinanza della prova che avrebbe dovuto suggerire, nel caso di impossibilità di identificazione della tratta utile, l'applicazione delle cornice giuridica più favorevole al danneggiato⁽⁴⁴⁾.

Il comma 4 dell'art. 1696 stabilisce l'inderogabilità a favore del vettore delle disposizioni di cui ai commi primo, secondo e terzo «*se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*». In tal senso la riforma attuata con d.l. n. 152/2021 innova, in particolare, la precedente formulazione estendendo l'inderogabilità a favore del vettore anche alla previsione di cui al comma 1, relativa alla individuazione, su base oggettiva, del parametro di determinazione del valore delle merci, necessaria per la quantificazione del danno, al «*prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna*».

La previsione di inderogabilità a favore del vettore delle disposizioni di cui ai commi primo, secondo e terzo ap-

⁽⁴³⁾ M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 729.

⁽⁴⁴⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 73.

pare tutelante per l'interessato al carico e pertanto anche la relativa modifica attuata va saluta con favore. L'attuale comma 5 è immutato rispetto alla previgente formulazione, confermando la decadenza del beneficio della limitazione del debito del vettore nel caso in cui venga dimostrato che la perdita o avaria della merce sia stata determinata da «*dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni*». Se è vero che la previsione è immutata rispetto alla previgente versione è altrettanto vero che, in conseguenza alla modifica attuata al comma 3, potrebbero registrarsi delle rilevanti implicazioni giurisprudenziali che, lungi dal contenere il contenzioso e quindi perseguire «*l'intento deflattivo*», così come viceversa auspicato dal CNEL già nelle premesse della propria proposta, potrebbe spingere l'interessato al carico danneggiato ad intraprendere azioni risarcitorie volte ad accertare la colpa grave in capo al vettore multimodale ⁽⁴⁵⁾.

Non appare, infatti, improbabile che la giurisprudenza, al fine del riconoscimento a favore del danneggiato dell'effettivo ristoro dei danni patiti, sviluppi a fronte di danni non localizzati ed in presenza di siffatti irragionevoli limiti del debito, un ampliamento dell'area della colpa grave riconducibile a condotte vettoriali che denotino rispetto al carico disinteresse, trascuratezza e disordine tale da «*rendere addirittura impossibile il ricostruire come e perché se ne sia verificata la dispersione*»⁽⁴⁶⁾.

5. *La prescrizione* – Nella regolazione del trasporto multimodale la scelta fra il sistema *uniform* di responsabilità e il sistema *network* incide in modo particolare sull'individua-

⁽⁴⁵⁾ Sul punto cfr. A. ANTONINI, *L'ultimo dell'anno e l'attivismo del legislatore*, cit., 73; M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 730, 731.

⁽⁴⁶⁾ Cass. 13 ottobre 2009 n. 21679.

zione del termine di prescrizione entro il quale le parti sono tenute a far valere i diritti nascenti dal rapporto contrattuale. Invero, se da un lato l'adozione di un sistema uniforme comporta l'applicazione di un unico termine di prescrizione, dall'altro il sistema a rete, una volta che sia stata provata la tratta nella quale si è prodotto il danno, assoggetta il diritto al risarcimento al termine previsto dalla disciplina nazionale o internazionale per il trasporto marittimo, stradale, aereo o ferroviario.

Il tema della prescrizione nel trasporto multimodale è stato affrontato in passato dalla Convenzione di Ginevra del 1980 e dalle successive Regole Unctad del 1992, con le relative discipline che in questa sede si richiamano brevemente.

Rispetto alla prescrizione la Convenzione del 1980 adottava un sistema *uniform*, prevedendo che ogni pretesa derivante dal trasporto multimodale dovesse essere fatta valere in sede giudiziale o arbitrale entro due anni dalla consegna, senza che avessero alcun rilievo gli eventuali termini per le singole tratte fissati da altre fonti ⁽⁴⁷⁾. Anche nelle Regole Unctad si è scelto un unico termine di prescrizione di nove mesi, decorrente dal giorno dell'effettiva consegna delle merci, dalla data in cui questa si sarebbe dovuta verificare oppure dal momento in cui i beni possono essere considerati perduti. Entro tale termine l'interessato al carico sarebbe stato tenuto ad avviare il procedimento giudiziario o arbitrale nei confronti dell'operatore.

In realtà la scelta di un sistema *uniform* appare assolutamente inadeguata a tutelare in modo efficace la posizione dell'operatore multimodale. Nella prassi, infatti, è frequente che l'operatore non esegua direttamente il trasporto ma si affidi, tramite la stipula di appositi contratti di trasporto, a più sub-vettori, ai quali si applicherà la disciplina relativa

⁽⁴⁷⁾ Per completezza si ricorda che la parte interessata ad instaurare il procedimento giudiziario o arbitrale avrebbe dovuto notificare entro 6 mesi dalla riconsegna o dalla data in cui questa era stata prevista un reclamo recante l'indicazione delle ragioni fondanti il reclamo stesso.

al trasporto marittimo, aereo, ferroviario o stradale.

Potrebbe dunque accadere, ove si adottasse un sistema *uniform*, che la responsabilità dell'operatore multimodale e del sub-vettore sia sottoposta a termini di prescrizione differenti e, in particolare, che al sub-vettore trovi applicazione un termine più breve rispetto a quello dell'operatore. In questo contesto l'operatore multimodale rischierebbe, una volta subita la condanna a risarcire l'interessato al carico, di vedersi temporalmente preclusa l'azione di regresso nei confronti del sub-vettore, alla cui condotta omissiva o commissiva sia imputabile il danno risarcito.

Le due fonti internazionali sopra citate, consapevoli della problematica, proponevano due distinte soluzioni.

La Convenzione del 1980 riconosceva all'operatore la possibilità di agire in regresso anche dopo la scadenza del biennio, accordandogli un termine ulteriore per promuovere l'azione non inferiore a 90 giorni, decorrente dalla definizione del contenzioso principale o dalla notifica del relativo atto introduttivo. Rimaneva comunque salva l'eventuale diversa previsione in tema di limiti temporali dell'azione contenuta nelle convenzioni applicabili al caso di specie ⁽⁴⁸⁾.

Quanto alle Regole Unctad, la scelta del termine breve di nove mesi si giustificava con la volontà di assicurare all'operatore che, una volta definito il contenzioso con l'interessato al carico, sarebbe residuo il tempo necessario a promuovere l'azione di regresso ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁸⁾ R. DE WIT, *op. cit.*, 411, evidenziava il limite della disposizione in esame, che non avrebbe tutelato in modo pieno l'interesse dell'operatore multimodale ad agire in regresso nei confronti del sub-vettore, poiché tale interesse sarebbe rimasto sacrificato qualora alle singole tratte del trasporto si fosse applicato il termine più breve di prescrizione previsto da una convenzione internazionale di carattere imperativo.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. *Rule 10* delle Regole Unctad. In dottrina si è discusso sulla natura decadenziale o prescizionale di tale termine di nove mesi (si veda G. ROMANELLI, *Le regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasp.* n. 5 1975, 60): si tratta di una questione di particolare rilievo, in quanto l'eventuale riconoscimento del termine come prescrizione, essendo questo più breve rispetto al termine annuale dell'art. 2951 c.c., avrebbe comportato la violazione dell'art. 2936 c.c.,

Prendendo invece in esame la giurisprudenza, si osserva come la suprema Corte e i giudici di merito concordino nel sostenere per il trasporto multimodale l'adozione di un sistema *uniform* di responsabilità. Secondo l'orientamento consolidato, infatti, la responsabilità dell'operatore sarebbe disciplinata dalle norme generali sul contratto di trasporto del codice civile e, di conseguenza, ai diritti derivanti dal trasporto multimodale si applicherebbe il termine di prescrizione previsto dall'art. 2951 c.c. ⁽⁵⁰⁾.

Una simile ricostruzione però trascura totalmente la posizione dell'operatore, che potrebbe così vedersi impossibilitato ad agire in regresso e, in sostanza, condannato a sopportare le conseguenze negative della condotta omissiva o commissiva del sub-vettore. Questa considerazione spin-

norma imperativa che vieta ogni pattuizione diretta a modificare il termine di prescrizione. Peraltro, alcuni Autori hanno espresso delle perplessità rispetto all'eventuale qualificazione del termine come un'ipotesi di decadenza, poiché in questo modo nell'ordinamento si sarebbe consentito «di aggirare disposizioni imperative e di applicazione necessaria contenute in convenzioni internazionali», ritenuto «francamente inaccettabile» G. SILINGARDI-A.G. LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., 60. Sul punto si veda anche D. PIPPIA, *Il trasporto multimodale*, cit., 729.

⁽⁵⁰⁾ Si tratta di un termine annuale di prescrizione, salvo il diverso termine di diciotto mesi per il trasporto con inizio o termine fuori dall'Europa. Sul punto Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898 «il trasporto multimodale di cose per via marittima e terrestre, sebbene caratterizzato dall'assoluta prevalenza del tratto marittimo, non rientra nell'ambito della normativa speciale prevista dalla convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, riguardante il solo contratto che si svolge esclusivamente per via marittima, ma rimane regolato dalla disciplina del codice civile. Infatti il regime della responsabilità previsto nella citata convenzione di Bruxelles trova applicazione dal momento della caricazione delle merci a bordo della nave fino a quello del loro sbarco (art. 1 lett. E.). Così appunto che non è questione di decadenza a norma della Convenzione suddetta, ma semmai di prescrizione, ai sensi dell'art. 2951 2° comma c.c.». In senso conforme si veda anche Cass. 6 giugno 2006 n. 13253; Cass. 2 settembre 1998 n. 8713; Cass. 8 luglio 1993 n. 7504 e Cass. 14 febbraio 1986 n. 887, in *Dir. trasp.* 1/1988 120, con nota di N. ADRAGNA, *Qualificazione del trasporto e individuazione del termine di prescrizione applicabile*. Per la giurisprudenza di merito si ricordano le più recenti pronunce del Tribunale di Salerno del 13 luglio 2017 n. 1259 e del Tribunale di Bari del 1 febbraio 2017 n. 563.

ge a ritenere preferibile l'adozione di un sistema *network* di responsabilità, che consenta all'operatore di rispondere dei danni prodottisi nel corso del trasporto secondo la disciplina propria della tratta in cui si sono verificati, beneficiando così anche dello stesso termine di prescrizione o di decadenza applicato al sub-vettore. Qualora sia provata la tratta nella quale si è verificato il danno si applicheranno i seguenti termini:

- a) per il trasporto marittimo il termine di prescrizione semestrale o annuale di cui all'art. 438 cod. nav. o, qualora ricorrano i presupposti, il termine di decadenza annuale previsto dalle Regole dell'Aja-Visby;
- b) nel trasporto stradale il termine annuale dell'art. 2951 c.c. o, nel caso di un trasporto internazionale, il diverso termine annuale o triennale dell'art. 32 della CMR;
- c) per la tratta ferroviaria il termine di prescrizione dell'art. 2951 c.c., o, per le tratte internazionali, il termine prescrizione di un anno previsto dall'art. 48 delle Regole CIM del 1999;
- d) per la perdita, il ritardo o l'avaria che si siano verificati nel corso della tratta aerea il termine biennale di decadenza previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999.

Peraltro, la scelta di un sistema *network* di responsabilità incide anche sulla possibilità per le parti di porre in essere atti che impediscano la scadenza del termine per l'esercizio dei diritti nascenti dal contratto. Infatti, l'applicazione del termine decadenziale previsto per il trasporto internazionale in luogo della prescrizione di cui all'art. 2951 c.c. comporterà che gli atti interruttivi della prescrizione previsti dal codice civile, eventualmente posti essere da una delle parti, non azzereranno il decorso del tempo.

Sul punto, inoltre, la scelta di un sistema *uniform* implica la scelta della disciplina applicabile all'intero contratto di trasporto e, di conseguenza, l'individuazione del sistema di prescrizione o decadenza applicabile al contratto.

Il sistema *uniform* potrebbe quindi comportare che l'eventuale atto interruttivo della prescrizione posto in essere

nei confronti dell'operatore di trasporto multimodale non impedisca il decorso del diverso termine decadenziale intercorrente nei rapporti tra l'operatore e i singoli vettori. Ne deriva che, se da un lato essendo interrotta la prescrizione l'operatore continuerà a rispondere nei confronti dell'interessato al carico sulla base del contratto di trasporto multimodale, dall'altro all'operatore risulterà preclusa la possibilità di agire in regresso nei confronti del singolo vettore stante il decorso del termine applicato alla singola tratta.

In questa sede è interessante ricordare una risalente dottrina che, pur adottando un sistema *network* di responsabilità, riteneva che al trasporto multimodale si dovesse applicare un solo termine di prescrizione, ossia quello previsto dall'art. 2951 c.c., in considerazione del fatto che tra l'interessato al carico e l'operatore sarebbe stato concluso un unico contratto di trasporto per l'intero percorso⁽⁵¹⁾. Tale interpretazione non appare condivisibile poiché pregiudizievole per la posizione dell'operatore multimodale, il quale, paradossalmente, se da un lato beneficerebbe dei limiti del debito e delle cause di esclusione della responsabilità previsti dalla disciplina propria della singola tratta, dall'altro si vedrebbe comunque preclusa l'azione di regresso nei confronti del sub-vettore dall'eventuale più breve termine di prescrizione applicato a quest'ultimo.

Anche l'aspetto relativo alla prescrizione, dunque, induce a preferire l'adozione di un sistema *network* di responsabilità, con la conseguenza che al trasporto multimodale si dovrà applicare il termine dettato dalle norme relative alla singola tratta nella quale si è prodotto il danno. Solo in via sussidiaria, qualora i danni non siano localizzati, l'operatore multimodale sarà assoggettato alla disciplina generale del codice civile, tra cui anche alla prescrizione annuale dell'art. 2951 c.c.

⁽⁵¹⁾ S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, nota a Cass. 6 marzo 1956 in *Dir. mar.* 1956, 200.

A ben vedere, tale soluzione non risulta affatto innovativa, poiché si tratta del medesimo schema adottato dal legislatore nazionale nel terzo comma dell'art. 1696 c.c. per disciplinare il limite del debito.

A conclusione del presente intervento, in definitiva ed in estrema sintesi, a sommo avviso degli Autori la modifica attuata dal D.L. 152/2021 va salutata con favore per aver introdotto una disciplina nazionale in tema di responsabilità del vettore multimodale aderendo, seppur indirettamente ed implicitamente, ad un regime *network* modificato per tutti gli aspetti di responsabilità. Da tale scelta discende che per i danni localizzati troverà applicazione la corrispondente normativa internazionale o nazionale applicabile alla singola tratta in cui si è verificato il sinistro, mentre invece, qualora i danni non siano localizzati, la responsabilità dell'operatore multimodale sarà assoggettata alla disciplina generale del contratto di trasporto di cui agli artt. 1678 ss. c.c. con particolare riferimento all'art. 1696 comma 3.

Tuttavia, le scelte adottate con tale riforma riguardo i limiti del debito e la cornice giuridica applicabile in caso di danno non localizzato appaiono discutibili poiché nella pratica potranno determinare delle distorsioni, a cui in futuro verosimilmente seguiranno degli interventi giurisprudenziali «correttivi». Da ultimo, infine, l'adozione di un sistema *uniform* porrà inevitabilmente la questione, come sopra illustrata, del regime di prescrizione e degli effetti degli atti interruttivi posti in essere nel contratto di trasporto multimodale rispetto ai singoli vettori.

