

Corso di laurea in Diritto dell'ambiente e dell'energia  
II anno - I semestre



# DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2024/2025

*Prof. Francesco Mancini*  
fmancini@unite.it



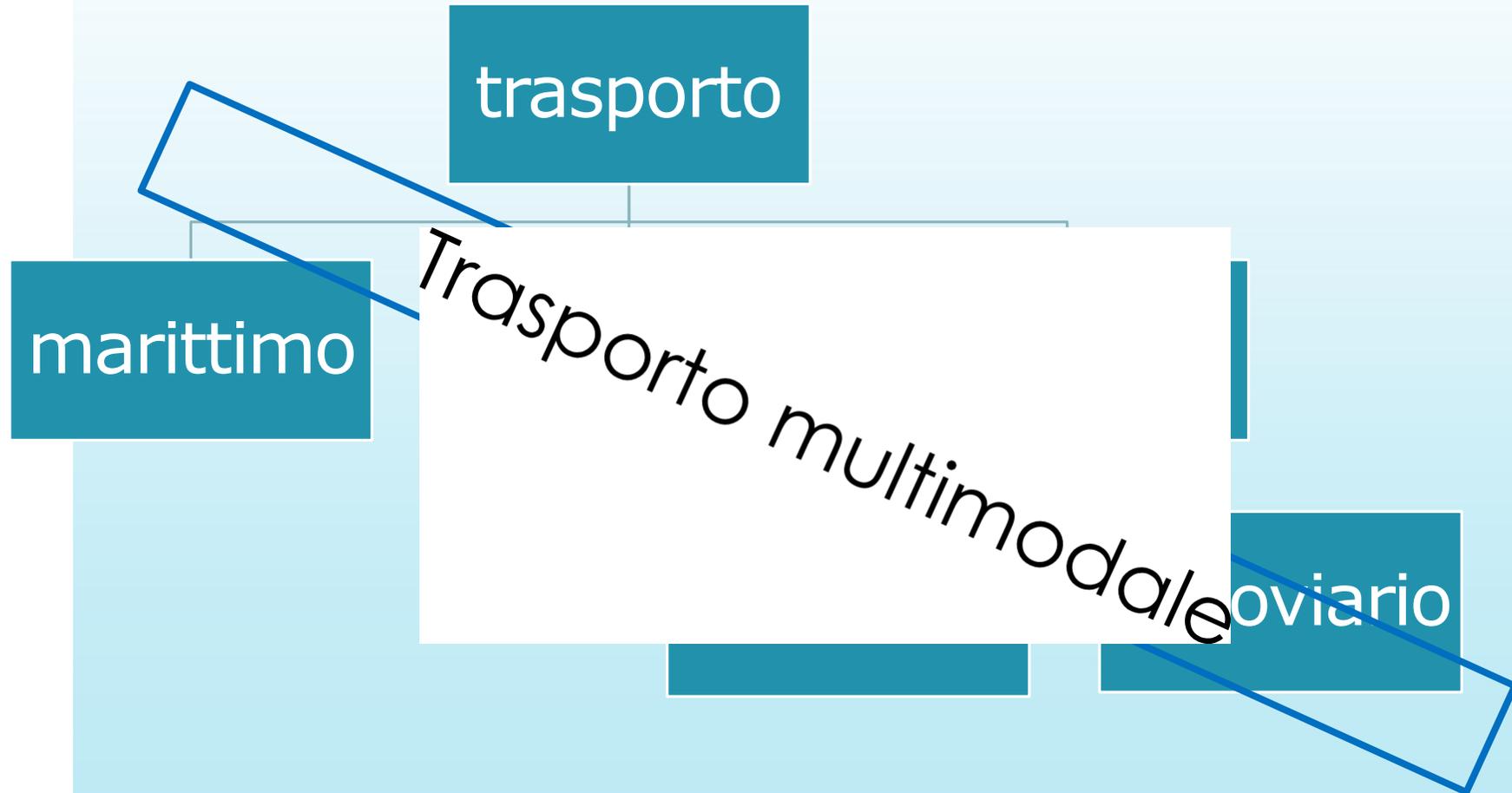
UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

# il trasporto multimodale

# Sottotipi del contratto di trasporto: distinzione in base all'ambiente in cui si svolge il trasferimento



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



# Il trasporto multimodale

Le moderne tecniche di movimentazione delle merci di derivazione militare implicano il sempre più frequente ricorso ad operazioni di trasporto con combinazione di diverse modalità di trasporto.

Negli anni 60 viene introdotto il *container*, elemento di dimensioni standardizzate a livello mondiale nel quale vengono collocate le merci nel luogo di partenza, senza successive manipolazioni del carico.

Con il trasporto multimodale il vettore (spesso quello marittimo) diviene in pratica **vettore multimodale** (*multimodal transport operator*), assume cioè l'incarico di far pervenire la merce sino alla destinazione finale, facendosi carico della tratta terrestre (ferroviaria, più spesso stradale) nell'ambito della complessiva operazione di trasporto cosiddetta “**door to door**”



# Il trasporto multimodale

trasporto multimodale = operazione di trasporto complessa realizzata in virtù di un unico contratto stipulato con un soggetto che professionalmente cura l'organizzazione e la gestione di almeno due segmenti di trasporto eseguiti con modalità diverse

Art.1 Convenzione di Ginevra: per trasporto multimodale si intende “il trasporto di merci effettuato mediante due modi di trasporto diversi, in virtù di un contratto di trasporto multimodale, tra luoghi situati in stati differenti”

## **Possibili combinazioni di tipologie disomogenee di mezzi di trasporto:**

- trasporto marittimo- trasporto stradale
- trasporto aereo-trasporto stradale
- trasporto stradale-trasporto ferroviario

# Il trasporto multimodale

Negli anni 60 viene introdotto il *container*, elemento di dimensioni standardizzate a livello mondiale nel quale vengono collocate le merci nel luogo di partenza, senza successive manipolazioni del carico.

Non vi è la cosiddetta **rottura del carico** ossia il *container* esegue una parte del trasporto su un mezzo per poi essere trasbordato su altro mezzo.

Con il trasporto multimodale il vettore (spesso quello marittimo) diviene in pratica **vettore multimodale** (*multimodal transport operator*), assume cioè l'incarico di far pervenire la merce sino alla destinazione finale, facendosi carico della tratta terrestre (ferroviaria, più spesso stradale) nell'ambito della complessiva operazione di trasporto cosiddetta “**door to door**”, che è l'operazione che interessa all'utente.

# Il trasporto multimodale

E' il contratto con il quale un soggetto, **operatore multimodale o vettore multimodale**, si obbliga nei confronti di altro soggetto, mittente o committente a trasferire **merci** da un luogo ad un altro, utilizzando in sequenza più di un mezzo di trasporto.

In sintesi:

- **Almeno due tratte realizzate con modalità di trasporto diverse (nessuna subordinata all'altra)**
- trova fondamento in un **contratto unico** concluso tra l'interessato al carico ed
- **un unico soggetto** (operatore multimodale o vettore multimodale);
- Non vi è **rottura del carico** (il container esegue una parte del percorso su un mezzo di trasporto ed un'altra parte su un altro mezzo, previo trasbordo)

# Tipologie di trasporto con elementi di analogia rispetto al multimodale sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

- **trasporto cumulativo**
- **trasporto con pre- e ri-spedizione**
- **trasporto accessorio**
- **trasporto sovrapposto (il più simile al multimodale)**

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## trasporto cumulativo - art. 1700 c.c.

Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## **Trasporto cumulativo di cose o di persone (art.1700 c.c.):**

ricorre quando due o più vettori si obbligano insieme verso il mittente con un unico contratto ad eseguire la prestazione di trasporto sino al luogo finale di destinazione, curando ciascuno di essi il trasporto per un tratto dell'intero percorso.

Caratterizzato dall'unicità del vincolo contrattuale riconosciuto ed accettato da una pluralità di vettori nei confronti del mittente, il mittente deve sapere in modo chiaro **che ci saranno altri vettori oltre al primo (il che lo differenzia dal trasporto multimodale).**

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

## trasporto cumulativo

- **pluralità di tratte** (come il trasp. multimodale)
- **unicità del contratto** (come il trasp. multimodale)
- **pluralità di vettori** (diversamente dal trasp. multimodale) ciascuno dei quali effettua una o più tratte del percorso.

**N.B.:** nella disciplina del c.c., a prescindere dal luogo in cui si sono verificati i danni, l'aveente diritto al carico può rivolgersi ad uno qualsiasi dei vettori per chiedere il risarcimento (responsabilità in solido dei vettori)



## spedizioniere



mentre il vettore assume l'obbligo di trasportare (art. 1678 c.c.) ed esaurisce i suoi doveri quando ha trasferito da luogo a luogo le cose ricevute in consegna, lo spedizioniere deve solo concludere il contratto di trasporto, rimanendo estraneo a qualsiasi responsabilità per i rischi inerenti all'esecuzione di questo

- Lo spedizioniere svolge una funzione collegata alla organizzazione del trasporto e delle operazioni accessorie al trasporto



## Il contratto di spedizione



- Il contratto di spedizione è un mandato con il quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie (art. 1737 c.c.)
- Il mandato è il contratto col quale una parte si obbliga a compiere uno o più atti giuridici per conto dell'altra (art. 1703 c.c.).

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



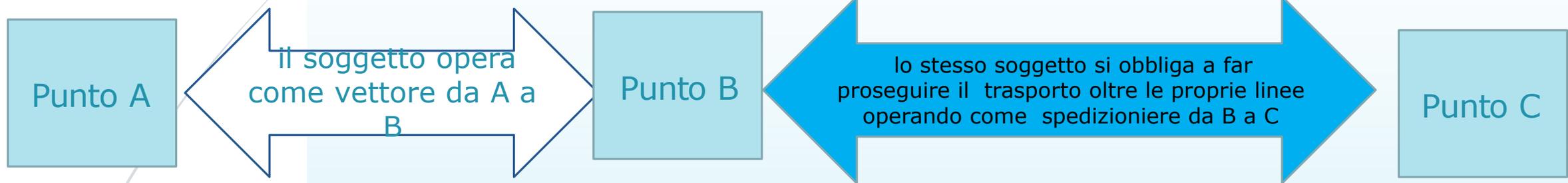
UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## **trasporto con pre- o ri- spedizione**

si ha quando nel caso di trasporto caratterizzato da 2 tratte un unico soggetto opera nella prima tratta come spedizioniere, individuando per conto del mittente un vettore che si assumerà l'obbligo di trasferire indenne il carico nella seconda tratta figura come vettore

## trasporto con ri-spedizione



## trasporto con pre-spedizione



# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



## trasporto con pre-spedizione o con ri-spedizione

- In definitiva
- **Pluralità di tratte** (come nel trasporto multimodale)
- **Pluralità di contratti** (diversamente dal contratto di trasp. multimodale)
- **Pluralità di vettori rappresentati** (diversamente dal trasporto multimodale)

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## trasporto accessorio

- si ha quando vi è una tratta principale preceduta o seguita da una altra tratta generalmente più breve con funzione accessoria rispetto alla prima. Un esempio è il caso del trasferimento dei passeggeri su un veicolo che collega l'aerostazione all'aeromobile e viceversa (non è un trasporto stradale ma configura una prestazione accessoria al trasporto aereo)
- **Pluralità di tratte** sul piano fattuale ma non su quello giuridico (diversamente dal trasporto multimodale):
- **Unicità del contratto** (come nel trasporto multimodale) ma in cui però vi è una tratta prevalente per la quale viene stipulato un contratto di trasporto **unimodale**
- **Presenza di un unico vettore (come nel trasporto multimodale)** il quale si assume la responsabilità per il trasferimento del carico da un luogo ad un altro, non essendo però un vettore multimodale ma un vettore unimodale

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## trasporto sovrapposto

Si ha quando il veicolo nel quale si trova la merce viene caricato su un altro mezzo di trasporto

**Esempi:** veicoli stradali imbarcati su traghetti oppure su carro ferroviario oppure (ma meno frequentemente) su aeromobile

**Principio generale:** la disciplina specifica del contratto di trasporto stradale (convenzione CMR) si applica tutte le volte in cui il veicolo stradale (su cui si trovano le merci) viene sovrapposto su un altro mezzo non stradale

**Se il danno è localizzato nella tratta non stradale**, ove sia provato che il danno non è stato causato da colpa del vettore stradale, la responsabilità del vettore stradale segue le norme imperative relative alla modalità di trasporto nel corso della quale si è verificato il danno

# Tipologie di trasporto analoghe sul piano operativo ma differenti sul piano giuridico



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO



## trasporto sovrapposto è quello più simile al multimodale

- pluralità di tratte
- unicità del contratto
- responsabilità a carico di un unico vettore

### Differenza

Ad essere trasferita da una modalità all'altra di  
trasporto non è la merce o il contenitore  
ma **il veicolo su cui la merce è stata caricata**



# Il trasporto multimodale



E' il contratto con il quale un soggetto, **operatore multimodale o vettore multimodale**, si obbliga nei confronti di altro soggetto, mittente o committente a trasferire **merci** da un luogo ad un altro, utilizzando in sequenza più di un mezzo di trasporto.

In sintesi:

- almeno **due tratte realizzate con modalità di trasporto diverse**;
- trova fondamento in un **contratto unico** concluso tra l'interessato al carico ed un unico soggetto (operatore multimodale o vettore multimodale);
- vi è **rottura del carico** (il container esegue una parte del percorso su un mezzo di trasporto ed un'altra parte su un altro mezzo, previo trasbordo)



<b>Trasporto multimodale</b>	<b>Convenzioni internazionali</b>	<b>ambito UE</b>	<b>Normativa nazionale</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ -almeno due modi di trasporto</li><li>▪ -trasporto tra due differenti stati</li><li>▪ Unicità del contratto</li><li>▪ Responsabilità gravante sul vettore multimodale indipendentemente dal fatto che si avvalga di subvettori per le singole tratte</li></ul>	<p>CONVENZIONE DI GINEVRA 4 MAGGIO 1980 (<b><u>non in vigore</u></b>)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•Elevato numero ratifiche richiesto</li><li>•Importanza del trasporto multimodale cresciuta in epoca recente</li><li>•Timore di contrasto con le norme delle convenzioni regolanti le singole modalità di trasporto</li></ul>		<p><b>1696 c.c. come riformato nel 2021</b></p> <p>«nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore ad 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti azionali e euro 3 per ogni chilogrammo nei trasporti internazionali</p>



## Quale normativa applicare?: tre soluzioni, tutte non interamente appaganti

**Sistema a rete:** applicazione in ogni tratta del trasporto della disciplina unimodale sua propria (e se non si conosce la tratta dove si è verificato il danno? Inconveniente: la localizzazione della tratta dove è avvenuto l'evento dannoso è molto complessa).

**Sistema uniforme:** fonte normativa unitaria, in Italia rappresentata dal codice civile (tale soluzione ha pregio della fonte unitaria ma il difetto di sottoporre un trasporto, spesso internazionale, ad una fonte interna ed indipendentemente dalla modalità di trasporto)

**Sistema a rete modificato:** soluzione di compromesso: trasporto multimodale regolato da un'unica normativa, ma in caso di danni localizzati per singola tratta applicazione delle regole specifiche della singola tratta

## **soluzione della giurisprudenza**

**il contratto di trasporto multimodale, in assenza di normativa specifica, trova disciplina nelle disposizioni del codice civile in materia di trasporto in generale.**

Il ragionamento si fonda sul principio che le norme del c.c. trovano applicazione a meno che non siano derogate dal c. nav. e da leggi speciali, il che non si verifica nel trasporto multimodale.

La Cassazione ha aderito alla soluzione del Sistema uniforme. Lo stesso dicasi per i giudici di merito con alcune isolate eccezioni

## regole UNCTAD/CCI

Si chiamano “Regole” ma non sono come le Regole dell’Aja-Visby per il trasporto marittimo

- le Regole dell’Aja-Visby sono una Convenzione Internazionale
- Le regole UNCTAD/CCI invece sono clausole negoziali standard valide solo se inserite nel contratto (non hanno natura di atto normativo).** Sono inserite nei formulati più in uso in materia di contratti di trasporto multimodale e quindi sopperiscono al vuoto normativo

# regole UNCTAD/CCI



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI TERAMO

Sono ispirate nelle linee generali alla Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale ma per alcuni aspetti si rifanno alle Regole dell'Aia-Visby;

**Tipi di danni risarcibili:** perdita, avaria del carico; ritardo solo se il mittente ha fatto la dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna;

**Arco temporale di responsabilità:** il vettore risponde dei danni al carico dalla presa in consegna delle merci alla riconsegna

**Responsabilità:** responsabilità colposa ma con pericoli eccettuati come previsto dalle regole dell'Aia Visby: i pericoli eccettuati sono in numero inferiore rispetto a quello delle regole Aia Visby: esonero solo se il vettore dimostra che i danni sono stati causati da colpa nautica, da incendio non dipendente da sua colpa e da innavigabilità della nave (se dimostra di aver usato diligenza nel rendere la nave navigabile all'inizio del viaggio)

**Limite del debito:** applicabili a seconda del fatto se il trasporto comprenda o no tratta marittima (se non prevede tratta marittima limiti previsti dalla CMR, in materia di trasporto stradale). Se non localizzati, limiti fissati dalle regole dell'Aia Visby; se localizzati, si applicano i limiti della normativa internazionale o interna a cui è soggetta la tratta