

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



DIRITTO DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Anno accademico 2025/2026

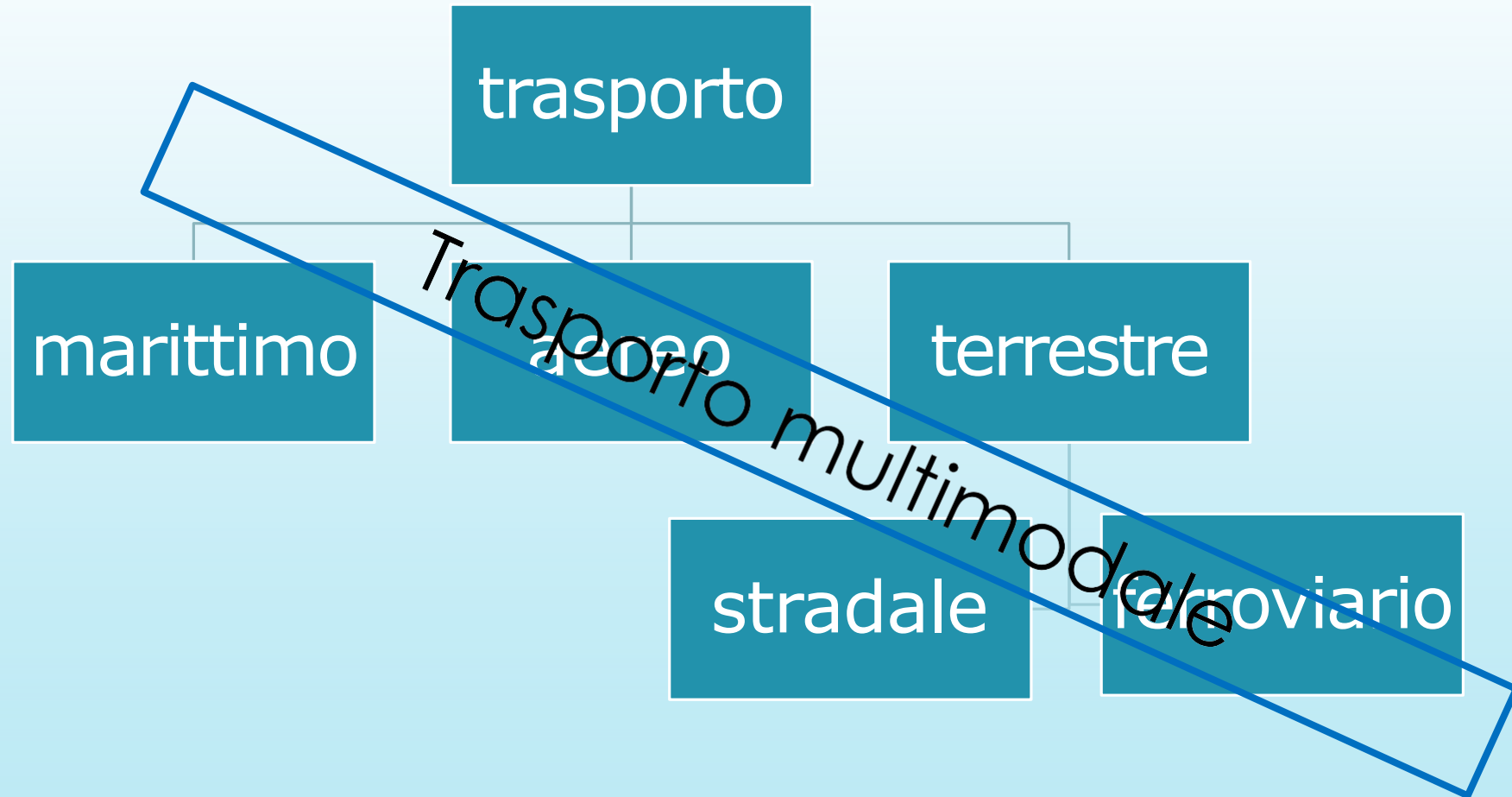
Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

il trasporto multimodale

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



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.

E' 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).**



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

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

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)



Lo spedizionario



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 spedizionario deve solo concludere il contratto di trasporto, rimanendo estraneo a qualsiasi responsabilità per i rischi inerenti all'esecuzione di questo

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



Il contratto di spedizione è diverso dal trasporto



- 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



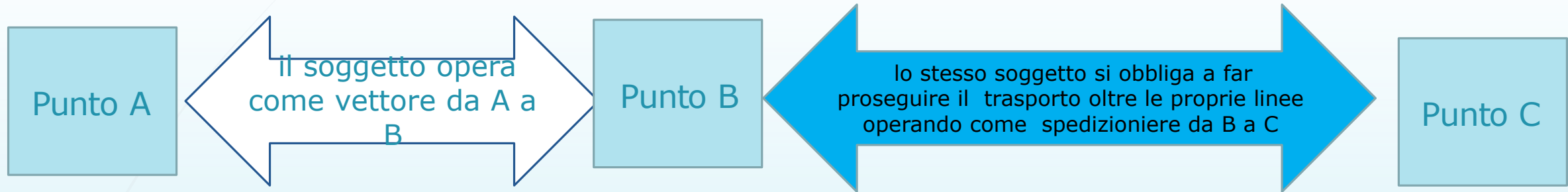
UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



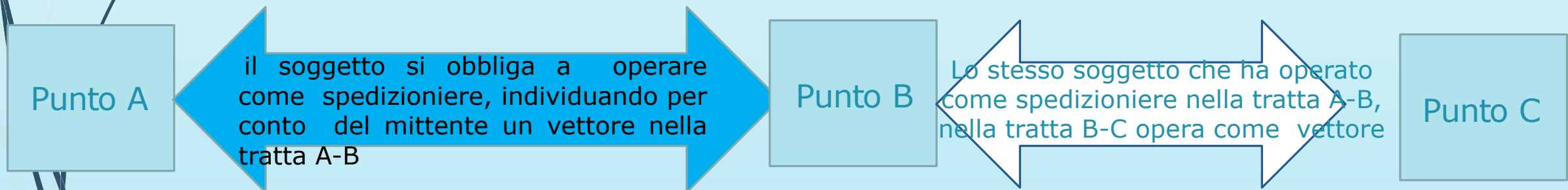
trasporto con pre- o ri- spedizione

Il primo 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; il secondo sarà nell'ipotesi contraria.

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 trasporto 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);
- 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)



Trasporto multimodale	Convenzioni internazionali	ambito UE	Normativa nazionale
<ul style="list-style-type: none">▪ -almeno due modi di trasporto▪ -trasporto tra due differenti stati▪ Unicità del contratto▪ Responsabilità gravante sul vettore multimodale indipendentemente dal fatto che si avvalga di subvettori per le singole tratte	<p>CONVENZIONE DI GINEVRA 4 MAGGIO 1980 (<u>non in vigore</u>)</p> <ul style="list-style-type: none">•Elevato numero ratifiche richiesto•Importanza del trasporto multimodale cresciuta in epoca recente•Timore di contrasto con le norme delle convenzioni regolanti le singole modalità di trasporto		<p>Non vi è una vera e propria disciplina. L'1696 c.c. come riformato nel 2021 fa riferimento al trasporto 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</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 (art. 1680 c.c.) 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. In generale va detto che nel settore vigono le regole adottate nei formulari contrattuali.

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

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 (art. 1680 c.c.) 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. In generale va detto che nel settore vigono le regole adottate nei formulari contrattuali.



La crescente importanza della multimodalità nelle politiche UE sulla mobilità sostenibile

Secondo i dati resi noti dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA) il settore dei trasporti in Europa è responsabile della presenza dei livelli nocivi di sostanze atmosferiche inquinanti e di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra presenti nell'Unione europea



perché nella politica UE è importante la multimodalità nella prospettiva della mobilità sostenibile?

Il concetto alla base consiste nel fatto che, sfruttando i vantaggi di ciascun modo di trasporto rispetto alla tratta da percorrere e incentivando l'utilizzazione dei mezzi di trasporto meno inquinanti, la logica multimodale è in grado di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti oltre che di migliorare in generale il livello di sicurezza e di determinare nel complesso un vantaggio sul piano economico-sociale.

alcune delle tappe meno recenti del percorso normativo UE

- **direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992.**
nella quale si fa un esplicito riferimento all'esigenza di potenziare il trasporto «combinato» in quanto alternativa al trasporto stradale e ciò in ragione dell'«acuirsi dei problemi connessi alla congestione del traffico stradale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza della circolazione»

Sempre del 1992 è peraltro il Libro Bianco dei Trasporti che pone le basi per lo sviluppo della politica successiva basata su una visione non più settoriale dei vari modi di trasporto bensì rivolta ad una loro concezione integrata che evoca il concetto di mobilità sostenibile e sicura.

Le tappe più recenti del percorso normativo UE 1/2

È però nelle iniziative a noi più prossime che si rinviene un'accelerazione dell'interesse per l'intermodalità come elemento chiave nella ricerca di una mobilità sostenibile.

Tale visione si inserisce nella cornice tracciata dal cosiddetto **Green deal Europeo**, Comunicazione adottata dalla Commissione UE nel 2019, dedicata all'ambizioso progetto di ridurre drasticamente le emissioni dei trasporti entro il 2050 attraverso un articolato pacchetto di misure.

In tale quadro ha trovato rinnovato sostegno il processo volto a valorizzare ed a promuovere il trasporto multimodale e ad incentivare sistemi di gestione intelligente del traffico resi accessibili attraverso il ricorso a sistemi di gestione del traffico digitali attualmente consentiti dallo sviluppo tecnologico raggiunto

Le tappe più recenti del percorso normativo UE

2/2


Tra queste azioni è d'obbligo il riferimento al reg. (UE) 2024/1679 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti in cui, a fronte dei numerosi riferimenti a tale rete come elemento chiave della multimodalità, spicca il considerando n. 4 che la definisce come base infrastrutturale in grado di rendere «tutti i modi di trasporto più sostenibili, accessibili in termini di costi e inclusivi, di rendere ampiamente disponibili alternative sostenibili in un sistema di trasporto multimodale».

Da sottolineare anche l'interesse per la mobilità attiva ed in specie per la ciclo-mobilità integrata in sistemi di trasporto tradizionale, interesse che ha trovato una chiara espressione nel reg. (UE) 2021/782 ed in specie nell'art. 6 che riconosce specifiche forme di tutela per il passeggero che porti con sé a bordo del treno la propria bicicletta.

La strategia più recente: la protezione del passeggero nei viaggi multimodali

In questo contesto di notevole fermento per la tematica vi è da registrare il tentativo di adottare un'ulteriore, peculiare strategia: la promozione e la valorizzazione della multimodalità del trasporto di persone, ed in specie in quello collettivo, agendo sulla leva del livello di protezione dei passeggeri col dichiarato intento di rendere più attrattiva la scelta del viaggio multimodale.

In particolare il 29 novembre 2023 la Commissione europea ha presentato un pacchetto di misure¹⁸ in materia di diritti dei passeggeri, che comprende la proposta di regolamento dell'Unione Europea sui diritti dei passeggeri nei viaggi multimodali contenuta nel **documento COM 2023 752 final**^{1e} che intende integrare la tutela dei passeggeri attraverso l'introduzione di specifiche misure a tutela del passeggero che utilizzano più modalità di «trasporto collettivo» all'interno dello stesso viaggio



A rilevare non è invero la nozione di trasporto multimodale in senso tecnico giuridico ma l'accezione materiale di multimodalità intesa come combinazione di più modalità di trasporto collettivo

ma alla nozione di «viaggio multimodale» definito, all'art. 3 n.1, come «un viaggio di un passeggero tra un punto di partenza e una destinazione finale comprendente almeno due servizi di trasporto e almeno due modi di trasporto»,

Le forme di biglietto multimodale

la prima forma riguarda il **biglietto multimodale combinato** relativo al «contratto di trasporto per un viaggio multimodale contenente servizi di trasporto successivi effettuati da uno o più vettori».

La seconda riguarda il **biglietto multimodale unico** che è anche la forma che presenta maggiori elementi di analogia con la nozione di trasporto multimodale nella nozione che si è consolidata nel trasporto di cose, in quanto implica l'unitarietà del contratto a fronte della pluralità delle modalità di trasporto.