

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXV - N. 3



DIRITTO DEI TRASPORTI 2022



ISSN 1123-5802

ANDREA LA MATTINA

IL LIMITE RISARCITORIO DEL VETTORE DOPO LE MODIFICHE AL CODICE CIVILE (*)

Article 1696 of the Italian Civil Code has been amended by the law decree nr 152 of the 6th November 2021 regarding the implementation of the National Recovery and Resilience Plan (NRRP). The amendments are in part irrelevant and they do not resolve long-standing problems arising from such rule which might then request a ruling by the Italian Constitutional Court. Without prejudice for that, it is positive that other amendments introduce for the first time an Italian discipline applicable to multimodal transport and make mandatory in favor of the cargo interested party the regime for calculating the value of the cargo provided for by Article 1696 of the Italian Civil Code. Furthermore, it is also very positive that in implementing the National Recovery and Resilience Plan the legislator has regulated the matter of the liability of the carrier, thus placing at the center of the debate one of the most important issues of transport law. We hope that this approach will be continued in the near future, as it is no longer possible to ignore that transport and logistics are really the keystone for a “sustainable development”.

SOMMARIO — 1. Attuazione del PNRR e parziale conoscenza del diritto dei trasporti: la dichiarata *ratio* delle modifiche all’art. 1696 c.c. e i veri meriti del d.l. 6 novembre 2021 n. 152 — 2. L’attualità del limite risarcitorio del vettore e il comma 2 dell’art. 1696 c.c.: irrilevanti modifiche e perduranti perplessità — 3. La prima disciplina italiana sulla responsabilità del vettore multimodale di cui al nuovo comma 3 dell’art. 1696 c.c.: soluzioni parziali e ulteriori problemi — 4.

(*) Dedico affettuosamente questo scritto a mio Padre, in occasione del suo ottantesimo compleanno, con infinita gratitudine per l’esempio che mi ha dato, come uomo e come giurista, e per i preziosi consigli che non mi ha mai fatto mancare lungo tutto il nostro cammino insieme. Relazione svolta al Convegno “*Le recenti modificazioni del codice civile in materia di trasporto e di spedizione*”, organizzato il 6 luglio 2022 dall’Università degli Studi di Verona – Dipartimento di Scienze giuridiche e dall’Ordine degli Avvocati di Verona

Il nuovo ambito dell'inderogabilità fissata dal comma 4 dell'art. 1696 c.c.: due perduranti perplessità e un'innovazione in qualche modo tutelante per l'interessato al carico — 5. Brevi conclusioni.

1. *Attuazione del PNRR e parziale conoscenza del diritto dei trasporti: la dichiarata ratio delle modifiche all'art. 1696 c.c. e i veri meriti del d.l. 6 novembre 2021 n. 152* — L'art. 1696 c.c. è stato recentemente modificato dall'art. 30-bis, lett. "a", del d.l. 6 novembre 2021 n. 152, recante «*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*», poi convertito con modifiche dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233.

Il testo novellato che esamineremo nel prosieguo è sostanzialmente basato sulla proposta di legge n. 2425 di iniziativa del CNEL, presentata alla Camera dei Deputati il 5 marzo 2020 e recante «*Modifiche alla disciplina del codice civile in materia di contratto di spedizione*». La ratio della riforma dell'art. 1696 c.c. è spiegata nella relazione illustrativa alla predetta proposta, ove si afferma l'intento «*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 [di cui all'art. 1696 c.c.]. Con la modifica proposta, tale disciplina verrebbe estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario*».

Questa «dichiarazione di intenti» merita di essere considerata in premessa alle successive riflessioni.

Per farlo, è necessario ricordare *in primo luogo* il contesto nel quale si inquadra l'art. 1696 c.c., ossia il capo VIII del titolo III del libro IV del codice civile, avente a oggetto la disciplina del contratto di trasporto. Tale disciplina – come esplicitamente chiarito dall'art. 1680 c.c. ⁽¹⁾ – ha valenza «generale», e ciò nel senso che le norme sul contratto di trasporto contenute nel codice civile sono un *corpus* di principi applicabili – laddove non derogati dalla disciplina speciale/autonoma in materia di trasporti e navigazione (inclusa la disciplina di origine internazionale/UE) – a *tutti i trasporti*, che sono così regolati nella prospettiva unitaria del «tipo contrattuale» *del trasporto*, e ciò indipendentemente dalle tradizionali distinzioni tra le modalità di trasporto stesse (marittimo, aereo, per acque interne, ferroviario, su gomma, etc.) ⁽²⁾. In questo senso, le norme sul contratto di tra-

⁽¹⁾ Su tale norma e sulla sua funzione sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Del trasporto*, Milano, 2018, 22 ss., e ivi ulteriori riferimenti.

⁽²⁾ Cfr. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 153 ss. e, spec., 159.

sporto del codice civile rappresentano quindi il diritto *comune*, il quale assume *sia* funzione integratrice del diritto *speciale/autonomo* dei trasporti e della navigazione ⁽³⁾, *sia* conseguentemente (e, forse, soprattutto) funzione di «*armamentario*» giuridico insostituibile per far funzionare gli istituti regolati (in modo naturalmente frammentario ⁽⁴⁾) dallo stesso diritto speciale/autonomo ⁽⁵⁾.

In secondo luogo, occorre altresì ricordare che il precedente testo dell'art. 1696 c.c. si deve alle modifiche al testo originario del codice civile del 1942 (che non prevedeva limitazioni risarcitorie in favore del vettore) apportate dal d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, recante «*Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore*» ⁽⁶⁾. Con tale intervento normativo, tra l'altro e in estrema sintesi, *da un lato*, è stato abbandonato il sistema delle c.d. tariffe a forcilla per la determinazione dei corrispettivi obbligatori per il trasporto di merci su strada in favore di un sistema basato sulla libera contrattazione tra le parti ⁽⁷⁾ e, *dall'altro lato* – per quanto soprattutto qui rileva e con-

⁽³⁾ V. GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 2 e 8-9, secondo cui la normativa di diritto comune (e, segnatamente, quella in tema di contratto di trasporto) assolve anche, “*in virtù dell'art. 1680 c.c.*”, alla funzione di colmare le “*numerose lacune*” del diritto speciale (lacune che – con riguardo alle norme sul contratto di trasporto marittimo ed aereo di cui al codice della navigazione – sono dettagliatamente elencate dall'A.). In altra sede, lo stesso GAETA (*Le fonti del diritto della navigazione*, Milano, 1965, 15) ha inoltre correttamente sottolineato il carattere di per sé “*frammentario*” del codice della navigazione è, in generale, del diritto speciale dei trasporti. Su questi aspetti v. altresì la intensa rimediazione di ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, 453 ss.

⁽⁴⁾ V. la dottrina richiamata alla nota precedente.

⁽⁵⁾ Così, per tutti, la sempre attuale sintesi di BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in AA.VV., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti - Profili sistematici e problematiche attuali* (a cura di Silingardi-Antonini), Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, 26.

⁽⁶⁾ In argomento cfr., *ex multis*, LOPEZ DE GONZALO, *La liberalizzazione dell'autotrasporto in Italia: dal sistema delle tariffe a forcilla alla liberalizzazione regolata*, in *Dir. mar.*, 2006, 595 ss.; RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d. lg. 21 novembre 2005 n. 286*, in *Dir. trasp.*, 2006, 405; nonché, *Ulteriori riflessioni in tema di autotrasporto di cose per conto di terzi*, *ibidem*, 2009, 409 ss.

⁽⁷⁾ Sul sistema delle c.d. tariffe a forcilla di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, v. per tutti BRIGNARDELLO, *La disciplina delle tariffe e dei prezzi nel settore dei trasporti*, Torino, 2000, *passim*.

trariamente a quanto affermato dalla relazione illustrativa alla proposta di legge n. 2425 sopra richiamata – l'istituto della limitazione del debito del vettore è stato esteso con valenza "generale", ossia per *tutti* i tipi di trasporto non regolati da norme speciali (e non soltanto con riguardo al trasporto *stradale*) (8).

Insomma, *non solo* è pacifico che, in generale, le disposizioni del codice civile sul contratto di trasporto sono il "diritto comune" applicabile – per usare le espressioni della predetta relazione «*a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario*», *ma inoltre* è pure pacifico che l'art. 1696 c.c. già conteneva una disciplina sul limite del debito risarcitorio del vettore anch'essa applicabile «*a tutte le forme di trasporto*», e ciò fatto salvi i diversi limiti specificamente posti dalla normativa speciale/autonoma in materia di trasporti/navigazione (anche di natura internazionale/di derivazione UE).

La dichiarata *ratio* delle modifiche apportate all'art. 1696 c.c. non trova pertanto fondamento alcuno: se, infatti, attraverso tali modifiche il legislatore ha effettivamente voluto solo estendere a tutti i tipi di trasporto il limite del debito del vettore già previsto dalla norma in esame, possiamo senza tema di smentita affermare che il legislatore ha perso del tempo e meglio avrebbe fatto a occupare tale tempo studiando il diritto dei trasporti, evidentemente a lui sconosciuto sotto questo aspetto.

In verità, come meglio vedremo nel prosieguo, la riforma – che pure, in mezzo a modifiche irrilevanti, non ha eliminato alcune perplessità legate alla disciplina del limite risarcitorio (v. *infra*, § 2) – ha alcuni meriti non esplicitamente dichiarati; segnatamente, l'aver per la prima volta disciplinato all'interno dell'ordinamento italiano il fenomeno del trasporto multimodale (v. *infra*, § 3), nonché l'aver esplicitamente esteso l'ambito dell'inderogabilità prevista dall'art. 1696 c.c. a favore del soggetto interessato al carico anche alla previsione inerente la determinazione oggettiva del valore delle merci trasportate (v. *infra*, § 4).

(8) Prima dell'entrata in vigore della modifica all'art. 1696 c.c. apportata dal d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286 (entrato in vigore il 24 gennaio 2006), la limitazione del debito del vettore era prevista soltanto dalla disciplina speciale (interna e internazionale) relativa alle singole modalità di trasporto: per una completa ricognizione di tale disciplina v. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 43 ss.; AA.VV., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, (a cura di Silingardi-Antonini), cit.; PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, Messina, 1994, *passim*.

2. *L'attualità del limite risarcitorio del vettore e il comma 2 dell'art. 1696 c.c.: irrilevanti modifiche e perduranti perplessità* — Il comma 2 dell'art. 1696 c.c. prevede una limitazione del debito risarcitorio dovuto dal vettore ⁽⁹⁾ che è basata sul peso lordo della merce trasportata e che è differente (a) per i “trasporti nazionali”, ossia per i trasporti svolti all'interno del territorio dello Stato italiano (ove l'ammontare del debito è limitato a un Euro per chilogrammo di merce), e (b) per i “trasporti internazionali”, ossia per i trasporti svolti, in tutto o in parte, al di fuori del territorio dello Stato italiano (ove l'ammontare del debito è limitato a 8,33 Diritti Speciali di Prelievo per chilogrammo di merce, e ciò in forza del rinvio compiuto dall'art. 1696 c.c. all'art. 23, comma 3, della Convenzione CMR ⁽¹⁰⁾).

Tale istituto rappresenta un “principio generale” del diritto dei trasporti ⁽¹¹⁾ e ha origini antiche e legate alla navigazione marittima ⁽¹²⁾:

⁽⁹⁾ Si tratta di una limitazione *del debito risarcitorio* e non di una limitazione di *responsabilità*, in quanto l'art. 1696, comma 2, c.c. prevede soltanto la riduzione del debito del vettore entro i limiti di una determinata somma, della quale il vettore risponderà comunque *con tutto il proprio patrimonio* ai sensi dell'art. 2740 c.c.; nella diversa ipotesi della limitazione di *responsabilità*, invece, il debitore risponde *con una parte soltanto del proprio patrimonio*, che rappresenta il limite entro il quale i creditori possono soddisfarsi nei confronti del debitore: così, per tutti, ANTONINI, *La responsabilità del vettore aereo per il trasporto di persone e cose nella più recente evoluzione normativa: Protocolli di Montreal, Varsavia-Montreal, regolamento comunitario*, in *Dir. trasp.*, 2000, 636. Su tali aspetti, più in generale, cfr. per tutti PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 75 ss. e ivi ampi riferimenti dottrinali.

⁽¹⁰⁾ Al riguardo la CMR precisa all'art. 23, comma 7, che i Diritti Speciali di Prelievo (DSP), così come definiti dal Fondo monetario internazionale, vengono convertiti nella moneta nazionale dello Stato del giudice competente a decidere la controversia relativa alla responsabilità del vettore sulla base del valore di detta moneta alla data della sentenza o alla data concordata dalle parti del contratto di trasporto. Il valore, in diritti speciali di prelievo, della moneta nazionale dello Stato membro del Fondo monetario internazionale viene calcolato alla data in questione secondo il metodo di valutazione applicato dal Fondo monetario internazionale per le sue operazioni e transazioni. Il valore, in diritto speciale di prelievo, della moneta nazionale di uno Stato che non sia membro del Fondo monetario internazionale, viene calcolato secondo quanto stabilito da tale Stato. Alla data del 1 luglio 2022, 8,33 DSP corrispondevano a Euro 10,63.

⁽¹¹⁾ In questo senso v. soprattutto ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 207-208 e 212-215, cui *adde* CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, Milano, 2012, 120 e 274; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, 43-44; RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 44.

⁽¹²⁾ Le tappe della evoluzione storica dell'istituto della limitazione del debito nell'ambito del trasporto marittimo sono incisivamente sintetizzate da PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 75 ss.

i primi accenni alla limitazione della responsabilità dei comproprietari di nave nei confronti dei soggetti interessati al carico, infatti, sono presenti nel “*Consolato del mare*” (ossia nel principale testo consuetudinario medievale, che costituì la legge regolatrice dei rapporti marittimi che si svolgevano nel Mediterraneo) ⁽¹³⁾; successivamente, l’“*Ordonnance de Louis XIV, donnée au mois d’aout 1681, touchant la marine*” ha accolto il principio, limitando la responsabilità del proprietario della nave per fatti del comandante al valore della nave stessa ⁽¹⁴⁾; in tempi più recenti, la limitazione del debito del vettore marittimo ha trovato una compiuta sistemazione nell’ambito della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico (e nei successivi Protocolli modificativi di tale Convenzione), che in qualche modo ha rappresentato il paradigma in materia, poi seguito dalle normative internazionali uniformi relative alle altre modalità di trasporto ⁽¹⁵⁾. Inoltre, la concessione del beneficio della personalità giuridica e della conseguente limitazione di responsabilità patrimoniale da parte dei sovrani europei in favore delle c.d. “Compagnie delle Indie” nel 1600 rappresenta un fenomeno in senso lato contiguo a quello dell’istituto in esame e certamente caratterizzato dalla medesima giustificazione storica ⁽¹⁶⁾.

⁽¹³⁾ Si vedano, ad esempio, il Capitolo CLXXXV (responsabilità per danni per trasporto sopra coperta) e il Capitolo CCXXVI (responsabilità per danni al carico dovuti a difetto di ormeggio della nave), ove viene limitata al valore dei carichi posseduti la responsabilità dei caratisti diversi dall’armatore/vettore, il quale ultimo risponde invece con l’intero suo patrimonio. In generale, sul Consolato del Mare cfr. per tutti GOLDSCHMIDT, *Storia del diritto marittimo mediterraneo*, Torino, 1915, e, più di recente, PIERGIOVANNI, *Rilettura della “spiegazione” del Libro del Consolato del Mare di L. M. Casaregis*, in *Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale*, Napoli, 2005, 213 ss.

⁽¹⁴⁾ Cfr. l’art. 2, Libro II, Titolo VII della predetta *Ordonnance*, su cui v. per tutti CHADELAT, *L’élaboration de l’Ordonnance de la marine d’aout 1681*, in *Rév. Hist. Dr. Franç. Etranger*, 1954, 228 ss.

⁽¹⁵⁾ Cfr. per tutti BONELLI, *Il limite del debito del vettore per danni alle merci*, in *Dir. mar.*, 1986, 541 ss., cui *adde* CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed. in collaborazione con LA MATTINA, Milano, 2010, 408 ss.

⁽¹⁶⁾ Sul punto cfr., *ex multis*, COTTINO, *Introduzione al Trattato – Il diritto commerciale tra antichità, medioevo e tempo presente: una riflessione critica*, in *Trattato di diritto commerciale* diretto da COTTINO, I, Padova, 2001, 266 ss.; GALGANO, *Lex mercatoria*, Bologna, 2001, 78 ss., cui *adde*, anche per interessanti considerazioni critiche circa l’attuale configurazione del modello societario, ROSSI, *Dalla Compagnia delle Indie al Sarbanes-Oxley Act*, in *Riv. soc.*, 2006, 890 ss.

In quest'ultimo senso, è stato correttamente evidenziato che la *ratio* della limitazione del debito del vettore è originariamente consistita in una forma di incentivo per attività che rivestono un'indubbia utilità sociale, ma dai rischi elevati⁽¹⁷⁾: in altri termini, in momenti storici nei quali il trasporto rappresentava un'attività rischiosa non solo perché alto era il rischio di perdere l'intera spedizione, ma anche perché alto era il rischio di danneggiare le merci trasportate, l'ordinamento ha inteso favorire i soggetti che intraprendevano tale attività, derogando ai principi generali dell'ordinamento e così limitando l'"esposizione" di tali soggetti, attraverso forme pionieristiche di segregazione patrimoniale (responsabilità limitata) ovvero contenendo il danno risarcibile agli interessati al carico entro importi predeterminati (limite del debito)⁽¹⁸⁾.

Attualmente, invero, pare più corretto ricondurre la *ratio* dell'istituto in esame (e la sua perdurante attualità) alla considerazione secondo cui la fissazione di un "tetto" all'ammontare del danno risarcibile da parte del vettore per perdite o avarie della merce trasportata consente allo stesso vettore di ottenere una copertura assicurativa della propria responsabilità in base ad un premio economicamente accettabile, e ciò con benefici effetti per gli interessati al carico⁽¹⁹⁾; questi ultimi, infatti – *da un lato e in primo luogo* – avranno una ragionevole aspettativa circa il fatto che il loro danno sia assicurato e, quindi, più facilmente risarcito⁽²⁰⁾ e – *dall'altro lato* – non si vedranno "ribalati" nei corrispettivi dovuti al vettore per il trasporto il pro-quota di premi assicurativi di ammontare considerevolmente più alto⁽²¹⁾.

(17) Così PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 93-94. Nello stesso senso v., nella dottrina straniera, soprattutto MUSTILL, *Ships are different – or are they?*, in *Lloyd's Mar. Comm. Law Quart.*, 1993, 490 ss. e STEEL, *Ships are different: the case of limitation of liability*, *ibidem*, 1995, 77 ss.

(18) Per una interessante ricostruzione storica dell'evoluzione dell'industria dei trasporti cfr. COTTINO, *Introduzione al Trattato*, cit., 351 ss. e spec. 353-359. Tale A. sottolinea come, quantomeno fino alla seconda metà del 1800, i sistemi di trasporto fossero sostanzialmente inadeguati rispetto alle esigenze degli operatori anche sotto il profilo della sicurezza.

(19) Così, per tutti, PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, cit., 94.

(20) Sul punto, correttamente, STEEL, *Ships are different: the case of limitation of liability*, cit., 87, sottolinea che "it is better for the victim to have a limited claim which he can be certain that can be paid than to have an unlimited claim against an insolvent party".

(21) In argomento v. da ultimo le conclusioni di VLACIC, *Monetary Limitations of Liability – For how long*, in *Dir. mar.*, 2006, 450.

La responsabilità del vettore viene così ad assumere la fisionomia di una “*responsabilità civile assicurata*”, per usare le efficaci parole di Busnelli, in quanto, con l'introduzione del secondo comma dell'art. 1696 c.c., il legislatore italiano ha portato a compimento la scelta di un “*modello di responsabilità assoluta, ma limitata, con conseguente assicurazione*”, e ciò non nel senso che l'assicurazione del vettore sia “obbligatoria” (il che, in linea generale, non è), ma nel senso che in questo contesto tale assicurazione è normalmente presente in quanto più facilmente reperibile sul mercato stante la limitazione dell'esposizione debitoria del vettore (22). Il che certamente conferma che il mantenimento del limite del debito è una soluzione “efficiente” anche in un contesto dove l'evoluzione tecnica (e gli sviluppi della meteorologia) hanno reso assai meno “rischiosa” l'attività svolta dalle imprese di trasporto.

La perdurante attualità (ed efficienza) dell'istituto del limite del debito – che trova conferma anche nella presente riforma – non fa peraltro venire meno alcune perplessità relative alla norma in esame.

In primo luogo, la circostanza che il limite del debito previsto per i “*trasporti nazionali*” sia non solo irrisorio, ma inoltre di ammontare circa dieci volte inferiore al limite previsto per i “*trasporti internazionali*” pare del tutto irragionevole e non motivata, nonché suscettibile di sollevare dubbi di legittimità costituzionale (23).

In secondo luogo, l'adozione del peso della merce quale parametro esclusivo per il calcolo della somma limite dovuta dal vettore penalizza gli interessati al carico titolari di diritti su merci di valore alto (24); tenendo presente l'esperienza applicativa della disciplina

(22) Così BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in AA.Vv., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 14. Al riguardo v. anche TRIMARCHI, *Il contratto. Inadempimento e rimedi*, Milano, 2010, 38, il quale, con specifico riferimento al caso del trasporto di cose, afferma che “*la responsabilità 'assicurativa' dell'imprenditore implica minori costi di negoziazione dell'assicurazione e facilita l'adeguamento di questa alle specifiche probabilità di sinistro*”.

(23) Sul punto v. specialmente BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 1028 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 308-309; PERRELLA, *Prime riflessioni sul nuovo limite al risarcimento dovuto dal vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e sulla novella dell'art. 1696 c.c.*, in *Dir. mar.*, 2006, 33 ss., i quali paventano dubbi di legittimità costituzionale anche sotto il profilo dell'eccesso di delega.

(24) Lo sottolineano, in particolare, CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 294.

del limite del debito del vettore marittimo di cui ai Protocolli modificativi della Convenzione di Bruxelles del 1924, ben avrebbe potuto il nostro legislatore consentire l'applicazione di ulteriori, alternativi parametri basati sul concetto di unità di carico ⁽²⁵⁾.

In terzo luogo, l'art. 1696 c.c. non prevede alcun criterio volto ad adeguare il limite del debito del vettore, il che contrasta con quanto specificamente indicato dalla stessa Corte Costituzionale con riguardo alla previgente normativa in tema di autotrasporto ⁽²⁶⁾.

In quarto luogo, la norma in esame appare lacunosa e potenzialmente foriera di ingenerare incertezze interpretative laddove – a differenza di quanto previsto dalla corrispondente disciplina di cui alla CMR – non chiarisce che nel limite del debito non sono compresi i rimborsi comunque dovuti dal vettore all'interessato al carico per il prezzo del trasporto, i diritti doganali e le altre spese accessorie (quali, ad esempio, oneri fiscali) relative alle merci trasportate effettuate dallo stesso destinatario relativamente alle merci perse o soggette ad avaria ⁽²⁷⁾.

Tutte queste perplessità permangono anche dopo la riforma di cui al d.l. n. 152/2021 in quanto nessuno dei profili critici sopra esposti è stato affrontato da parte del legislatore, che ha pertanto

⁽²⁵⁾ In argomento v. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 408 ss.

⁽²⁶⁾ Cfr. C. cost., 22 novembre 1991, n. 420, in *Dir. mar.*, 1992, 66, la quale ha affermato l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 1, della legge 22 agosto 1985, n. 450 nella parte in cui tale norma non prevedeva un meccanismo di aggiornamento della somma limite. Al riguardo la Consulta ha escluso che l'assenza di un meccanismo di aggiornamento contrasti con i precetti costituzionali solo qualora il mittente possa unilateralmente escludere l'applicazione del limite del debito del vettore; il che non accade nel contesto dell'art. 1696 c.c., ove la "dichiarazione di valore" non produce tale effetto, essendo necessario uno specifico accordo contrattuale tra le parti: il punto è sottolineato da CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, II ed., Torino, 2009, 509-510, nota 163, ove ulteriori richiami. Per un'attenta analisi della giurisprudenza costituzionale in tema di limite del debito del vettore nei trasporti di cose v. soprattutto BUSNELLI, *Limitazioni risarcitorie, diritto dei trasporti, codice civile*, in AA.Vv., *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti*, cit., 10 ss. e ROMANELLI, *La limitazione nella giurisprudenza costituzionale*, *ibidem*, 27 ss.

⁽²⁷⁾ Sulla debenza da parte del vettore di questi rimborsi, in aggiunta al limite del debito, vedi per tutti, in dottrina MC GREGOR, *On Damages*, XVII ed., London, 2003, p. 768-769 (parr. 1178-1179), cui *adde*, con specifico riguardo al rimborso dell'I.V.A., Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, in *Dir. trasp.*, 2000, 551, secondo cui "Il vettore obbligato "ex recepto" a risarcire il danno al destinatario della merce perché sottratta nei suoi magazzini, ove l'aveva messa a sua disposizione per il ritiro, deve corrispondergli anche l'I.V.A. versata al venditore, non potendo più egli riversarla sull'acquirente finale".

perso una preziosa occasione per intervenire appropriatamente sul testo del secondo comma dell'art. 1696 c.c. Tale previsione è stata comunque modificata attraverso integrazioni, invero tutte irrilevanti⁽²⁸⁾:

– l'aggiunta della parola “*terrestri*”, ad (asserita) miglior precisazione del riferimento al limite del debito fissato per i trasporti nazionali e per i trasporti internazionali, nulla aggiunge alla precedente formulazione della norma in esame, certamente non estendendo (né restringendo) il suo campo di applicazione, che è invece ben definito – in linea generale – dall'art. 1680 c.c. e dall'interazione della disciplina del codice civile sul trasporto con la normativa speciale/autonoma in materia di trasporti/navigazione (anche di natura internazionale/di derivazione UE)⁽²⁹⁾;

– l'inciso finale recante il rinvio “*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*” anch'esso nulla aggiunge alla precedente formulazione. Infatti: *da un lato*, le convenzioni internazionali (evidentemente fondamentali in materia di trasporto⁽³⁰⁾) si applicano come “norme interposte” a prescindere dal rinvio alle stesse compiuto dall'art. 1696 c.c., e ciò anche alla luce di quanto previsto dall'art. 117, comma 1, della Costituzione, come modificato dall'art. 3 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 ed applicato in due importanti sentenze della Corte costituzionale⁽³¹⁾; *dall'altro lato*, le leggi nazionali cui fa riferimento la

⁽²⁸⁾ Nello stesso senso v. 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, 727-728.

⁽²⁹⁾ V. *retro*, nota 1 e testo corrispondente.

⁽³⁰⁾ Cfr. per tutti LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Milano, 2019, 34 ss.

⁽³¹⁾ Si tratta di C. cost. 24 ottobre 2007 n. 348, in *Giur. cost.* 2007, 5, e C. cost. 24 ottobre 2007 n. 349, *ibidem*. Come noto, infatti, l'attuale testo dell'art. 117, comma 1, Cost. prevede il vincolo del rispetto degli obblighi internazionali (e dell'ordinamento dell'Unione europea) con riguardo all'esercizio della potestà legislativa, non soltanto «regionale», ma anche «statale»; per effetto di tale disposizione, la Corte costituzionale ha affermato che le convenzioni internazionali – una volta rese esecutive nell'ordinamento italiano in base ai normali procedimenti di adattamento – assumono il rango di «norme interposte», di norme cioè di cui la Costituzione prescrive il rispetto (*rectius*, l'inderogabilità) da parte del legislatore nazionale, ma che sono a loro volta sottoposte ad una verifica di compatibilità con la stessa Costituzione: sul punto mi

norma in esame sarebbero anch'esse applicabili a prescindere dal rinvio ivi compiuto, e ciò in forza dei principi di diritto internazionale privato pacificamente applicabili anche al settore del trasporto, non essendo tra l'altro mai stato neppure prospettato né che il limite del debito di cui al secondo comma dell'art. 1696 c.c. abbia rilevanza di "ordine pubblico", né che tale norma sia di "applicazione necessaria" ⁽³²⁾.

Insomma, con la riforma in esame si è persa una occasione preziosa per rimediare a significative perplessità e consentire così al limite del debito risarcitorio di cui all'art. 1696 c.c. di mantenere la propria centralità nel sistema della responsabilità del vettore e di fugare i dubbi di legittimità costituzionale sopra prospettati.

3. *La prima disciplina italiana sulla responsabilità del vettore multimodale di cui al nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c.: soluzioni parziali e ulteriori problemi* — Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, indipendentemente dal trasbordo, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto ⁽³³⁾. Nell'attuale contesto economico, il trasporto multimodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi internazionali rappresentano infatti semplici fasi di una più complessa operazione di trasporto multimodale ⁽³⁴⁾.

permetto rinviare alla dottrina richiamata in LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 15-16, e ivi le note da 12 a 16.

⁽³²⁾ Cfr. per tutti CARBONE, *Conflits de lois en droit maritime*, Leiden-Boston, 2010, *passim*, ma specialmente capitolo III.

⁽³³⁾ Cfr. RAMBERG, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, in *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna* (a cura di Riccomagno), Torino, 1997, 31, il quale afferma: «*What constitutes multimodal transport? It is not the mere fact that the transport segment of different modes are combined, but the fact that the contract of carriage includes carriage by a lot of different modes of transport*». Negli stessi termini ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda «*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*», Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001, 539.

⁽³⁴⁾ Sul punto si vedano le osservazioni contenute nei lavori preparatori delle c.d. Regole di Rotterdam (su cui v. *infra*, il testo corrispondente alla nota 44) e, in particolare, i documenti A/CN.9/WG.III/WP.29 (spec. paragrafi 12-26) e A/CN.9/510 (spec.

Come noto, il trasporto multimodale non è peraltro regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto materiale uniforme, non essendo mai entrata in vigore la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 ed essendo del tutto inidonee a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno ⁽³⁵⁾.

In assenza di regolamentazione, sono state offerte diverse soluzioni ai problemi che si sono via via presentati all'attenzione degli operatori e degli interpreti, fornendo peraltro risposte non sempre univoche. In particolare, permane incertezza con riferimento ai profili di responsabilità del vettore multimodale. Astrattamente, tale regime di responsabilità può assumere due differenti configurazioni:

(i) regime «unitario» (c.d. *uniform liability system*): il vettore è assoggettato ad un unico regime di responsabilità dall'inizio alla fine del trasporto. Tale regime può essere basato:

(a) sull'*indipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: è il caso della citata Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale multimodale di merci (mai entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi ⁽³⁶⁾;

paragrafo 30, entrambi reperibili sul sito Internet dell'UNCITRAL (www.un.org/citral.org), cui *adde*, nella dottrina italiana, TURCO BULGHERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea*, in XERRI, *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004, 99 ss.

⁽³⁵⁾ Per più approfondite considerazioni sul punto cfr. ANTONINI, *Il regime normativo e la responsabilità del vettore multimodale*, in ANTONINI (cur.), *La responsabilità degli operatori del trasporto – Case history and case law*, Milano, 2008, 123 ss.; BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, *passim*; BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose – Novità per la unificazione della loro disciplina", Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006, 1071 ss.; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 389 ss.; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 292 ss., ove ampi riferimenti in dottrina. In argomento sia inoltre consentito rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, in *Dir. mar.*, 2005, 29-49; *Id.*, *Il trasporto multimodale come "chiave di volta" del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, intervento al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo "Il trasporto marittimo di persone e di cose", cit., *ibidem*, 2006, 1105-1111.

⁽³⁶⁾ Per alcune considerazioni sul punto cfr. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, cit., 1069-1071.

(b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto multimodale sia disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) ovvero da parte della normativa trasportistica applicabile *de residuo*, per mancanza di disposizioni di diritto speciali precipuamente dedicate a regolare il fenomeno in esame (così ha operato sino a oggi, ad esempio, la giurisprudenza italiana prevalente, applicando al trasporto multimodale la disciplina di cui agli artt. 1678 e ss. c.c.);

(ii) regime «frammentato» (c.d. *network liability system*): il regime di responsabilità è sempre *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto. Il vettore è quindi assoggettato ad un differente regime di responsabilità a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento che ha fatto insorgere tale responsabilità ⁽³⁷⁾.

È intuitivamente preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venga regolata secondo uno *uniform liability system*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e possibilmente autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Ciò soprattutto al fine di evitare i problemi che il *network liability system* crea con riguardo *a*) ai danni e alle perdite «non localizzabili», *b*) alle eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno «non localizzabile» ⁽³⁸⁾ e *c*) all'incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità applicabile (e non determinabile finché non si è verificato il danno), con conseguente «*aumento della litigiosità tra i contraenti*» ⁽³⁹⁾ e dei costi assicurativi connessi al trasporto ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁷⁾ Esempi di questo tipo di regolamentazione sono, tra l'altro, offerti dalle legislazioni tedesca e olandese. Al riguardo v. per tutti CARBONE, voce *Multimodal carriage contracts*, in BASEDOW-RÜHL-FERRARI-DE MIGUEL ASENSIO, *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Cheltenham-Northampton, 2017, 1269 ss.

⁽³⁸⁾ Cfr. DE WIT, *Multimodal Transport*, London – New York – Hamburg – Hong Kong, 1995, 139 e 384.

⁽³⁹⁾ Così SILINGARDI-LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, 29.

⁽⁴⁰⁾ Sul problema dell'assicurazione nel trasporto multimodale cfr. nella dottrina italiana PILLININI, *Le coperture assicurative "da magazzino a magazzino" nel trasporto*

Il ricorso a un regime di responsabilità «*uniform*» – pur condiviso dalla prevalente dottrina ⁽⁴¹⁾ e auspicato anche dagli operatori del commercio internazionale ⁽⁴²⁾ – non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest'ultima è basata sul criterio della *uniform liability*: il timore di un *overlapping* tra le convenzioni attualmente vigenti in materia di trasporti «unimodali» e la convenzione sul trasporto multimodale ha quindi determinato l'insuccesso di quest'ultima, impedendo così di colmare a livello internazionale quello che è stato correttamente definito un «*preoccupante vuoto normativo*» ⁽⁴³⁾. “Vuoto” che non è stato colmato dalla recente *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* del 2008 (c.d. Regole di Rotterdam), la quale – oltre ad essere ben lungi dall'entrare in vigore – contiene una disciplina soltanto “parziale” del trasporto multimodale (limitata a quei trasporti comprendenti anche di

multimodale, in *Dir. trasp.*, 1996, 450; Id., *Profili assicurativi del trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo* - Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n° 7, 70 ss.; ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 1992, 821 ss.

⁽⁴¹⁾ Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, 269-273; DE WIT, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 settembre 1980, punto G3 e ss.; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 410 (il quale evidenzia che lo sviluppo tecnico dell'interazione fra le modalità di trasporto deve necessariamente condurre ad un'unica regolamentazione del trasporto multimodale); RAMBERG, *Is Multimodal Transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, cit., 32; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, 246.

⁽⁴²⁾ Cfr. le soluzioni al questionario dell'UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l'utilizzo dello *uniform liability system*.

⁽⁴³⁾ Così RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, in *Dir. mar.*, 2000, 1352.

una tratta marittima), che è comunque tendenzialmente improntata al *network liability system* ⁽⁴⁴⁾.

Del resto, come ho evidenziato in altra sede, una disciplina «*uniform*» del trasporto multimodale presupporrebbe il superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche e, in definitiva, l'abrogazione di tutte le convenzioni «unimodali» attualmente esistenti e la loro sostituzione con un'unica convenzione internazionale «a-modale» ⁽⁴⁵⁾, applicabile indistintamente sia ai trasporti «unimodali» sia ai trasporti multimodali. Come noto, peraltro, i tempi non sono ancora maturi per una tale «rivoluzione copernicana» della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è certamente auspicabile ⁽⁴⁶⁾.

Alla luce delle considerazioni sopra svolte e al fine di rimediare (seppure parzialmente) a una rilevante lacuna normativa, così dirimendo i contrasti giurisprudenziali in materia ⁽⁴⁷⁾, il d.l. n. 152/2021 ha introdotto il nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c., il quale dispone: «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 a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali».

Esaminiamo nel dettaglio le tre parti di cui si compone questa norma, recante la prima disciplina italiana del trasporto multimodale e, in particolare, della responsabilità del vettore multimodale.

⁽⁴⁴⁾ Sul punto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 643 ss.

⁽⁴⁵⁾ Sul concetto di regolamentazione del trasporto «a-modale» v. per tutti SCAPPEL, *Le concept juridique d'amodalite*, in *Mer, terre, air... vers l'amodalite*, *Annales IMTM*, Marseilles, 2012, 42 ss.

⁽⁴⁶⁾ Sul punto sia consentito rinviare alle considerazioni svolte in LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 66 ss. e spec. 67, ove – tra l'altro – auspicavo che la regolamentazione del trasporto multimodale: **(a)** fosse tale da garantire l'applicazione di una disciplina il più possibile «uniforme» e «prevedibile» sin dalla conclusione del contratto di trasporto (o quantomeno dall'emissione del documento di trasporto), favorendo altresì l'impiego di soluzioni scelte dalle parti, ma, **(b)** in caso di danno «localizzato», non violasse l'applicazione inderogabile della normativa (interna o internazionale) sul trasporto «unimodale» relativa alla fase dove è avvenuto il danno.

⁽⁴⁷⁾ Per più approfondite considerazioni sulle diverse soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera sia nuovamente consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007, 1010.

PRIMA PARTE. *L'incipit*, dove – nelle intenzioni del legislatore – si vorrebbe fare riferimento al concetto della multimodalità (senza peraltro mai menzionare esplicitamente tale concetto), circoscrivendo l'ambito applicativo della previsione in esame al «trasporto ... effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa». In realtà, come si è sopra evidenziato, l'aspetto caratteristico della multimodalità non risiede tanto nell'impiego di mezzi vettoriali di natura diversa (che ben potrebbero dar luogo anche a un trasporto cumulativo o con rispedizione o a un trasporto cumulato o, addirittura, anche a un subtrasporto ⁽⁴⁸⁾), quanto nell'assunzione da parte di un unico vettore della responsabilità per l'intera operazione di trasporto che si articolerà con l'impiego di due o più modalità ⁽⁴⁹⁾. Il *wording* non è pertanto preciso ed è potenzialmente ambiguo nel definire l'ambito applicativo della norma in esame.

SECONDA PARTE. La norma delimita ulteriormente il proprio ambito applicativo (e, in particolare, l'ambito dei limiti risarcitori ivi previsti) alle fattispecie di responsabilità vettoriale dove non sia possibile localizzare il momento e il luogo di verifica del danno (c.d. danno "non localizzato"). Il *wording* non pone particolari problemi, fermo restando che – in negativo – si coglie la volontà del legislatore di seguire un approccio di tipo "network" per quanto riguarda la responsabilità del vettore multimodale, posto che – nei casi di danni "localizzati" (non esplicitamente regolati dalla norma in esame) – troverà applicazione il limite del debito previsto dalla disciplina interna o internazionale relativa alla responsabilità del vettore nella specifica tratta del trasporto dove si è effettivamente verificato il danno ⁽⁵⁰⁾.

TERZA PARTE. La norma, infine, disciplina il limite risarcitorio del vettore multimodale, prevedendo in particolare che «il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali». Ferme le perplessità già espresse con riguardo alla disciplina del limite

⁽⁴⁸⁾ Su tutte queste figure negoziali sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 307 ss., ove ulteriori riferimenti in dottrina e giurisprudenza.

⁽⁴⁹⁾ V. *retro*, nota 33.

⁽⁵⁰⁾ Nello stesso senso cfr. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 728.

risarcitorio di cui al comma 2 dell'art. 1696 c.c. ⁽⁵¹⁾, preme inoltre rilevare che il limite per i trasporti (multimodali) internazionali (3 Euro al chilogrammo) – diversamente da quanto previsto nella prassi contrattuale di settore ⁽⁵²⁾ – (a) non distingue tra trasporti multimodali “marittimi” e trasporti multimodali “non marittimi” e (b) non trova alcuna corrispondenza nei documenti di trasporto multimodale normalmente impiegati dagli operatori. E ciò fermo restando che, vista la esiguità dei predetti limiti (per trasporti “interni” e “internazionali”), è intuitivo ritenere che il vettore non sia incentivato ad adoperarsi per agevolare la localizzazione del danno, benché a mio avviso non si possa necessariamente trarre da ciò – in mancanza di altri elementi – un indice di “colpa grave”, tale da determinare la decadenza del vettore dal limite risarcitorio ⁽⁵³⁾.

Fermo quanto sopra, tenuto conto che l'intervento in tema di trasporto multimodale riguarda soltanto il limite del debito vettoriale, viene da chiedersi quale sia la disciplina applicabile agli altri aspetti della responsabilità vettoriale non oggetto di previsioni specifiche da parte del legislatore italiano. Credo che alla luce della modifica dell'art. 1696 c.c. appena illustrata, il legislatore abbia implicitamente aderito a un approccio «*network*» per tutti gli aspetti della responsabilità del vettore multimodale (che dovranno pertanto essere integralmente disciplinati dalla corrispondente normativa internazionale o statale applicabile inderogabilmente alla singola tratta ove si è verificato il danno), prevedendo invece l'applicazione *de residuo* delle proprie norme soltanto per i casi (invero non infrequenti) di verifica di danni “non localizzati”. E tale approccio – tra l'altro – è del tutto conforme alla funzione delle norme del codice civile in tema di trasporto ⁽⁵⁴⁾.

Insomma, volendo, *da una parte*, vedere il «bicchiere mezzo pieno», si può evidenziare che il legislatore italiano con la previsione in esame ha voluto per la prima volta disciplinare il trasporto multimodale in qualche modo dirimendo i contrasti giurisprudenziali in

⁽⁵¹⁾ V. *retro*, § 2, spec. il testo corrispondente alle note da 23 a 27.

⁽⁵²⁾ Sul punto sia consentito rinviare all'analisi delle *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* e ai principali formulari in valse nella prassi degli operatori svolta in LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 47 ss.

⁽⁵³⁾ *Contra* cfr. però COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, cit., 729-730.

⁽⁵⁴⁾ V. le considerazioni svolte *retro* al § 1.

materia e salvaguardando – attraverso un approccio «*network*» – la coerenza tra la disciplina interna del fenomeno in esame e l'ambito di applicazione inderogabile delle convenzioni internazionali in tema di trasporto «unimodale» e della normativa speciale nazionale. Peraltro, volendo, *dall'altra parte*, considerare i limiti di questo primo approccio alla multimodalità, non si può evitare di sottolineare come tale approccio sconti un certo «provincialismo», legato non solo ai problemi di tecnica legislativa sopra evidenziati, ma anche alla mancata considerazione delle soluzioni elaborate dalla prassi internazionale di settore.

4. *Il nuovo ambito dell'inderogabilità fissata dal comma 4 dell'art. 1696 c.c.: due perduranti perplessità e un'innovazione in qualche modo tutelante per l'interessato al carico* — Il comma 4 dell'art. 1696 c.c. prevede che “*Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*”.

La norma in esame si pone in continuità con la corrispondente previsione ante riforma, laddove prevede la inderogabilità dei limiti del debito previsti ora dagli attuali commi 2 e 3 a sfavore del soggetto interessato al carico; in tal modo l'autonomia privata – i cui spazi sono estremamente ampi nell'ambito della disciplina sul trasporto di cose prevista dal codice civile – si trova così ad essere “compresa”, nel senso che per le parti del contratto di trasporto è soltanto possibile aumentare tali limiti, ma non ridurli, «*se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*».

La *ratio* della norma consiste nel voler delineare un perimetro incompressibile di tutela del soggetto interessato al carico, il quale – salva la ricorrenza degli eventi esonerativi della responsabilità del vettore – avrà diritto ad essere risarcito dallo stesso vettore per un ammontare predeterminato e in ogni caso non riducibile.

A fronte di tale condivisibile intento normativo, peraltro, la formulazione dell'attuale quarto comma dell'art. 1696 c.c. continua a destare almeno due perplessità ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵⁵⁾ Cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 1030-1031; CAGNASSO-COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 510, nota 164; LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 292.

In primo luogo, non pare particolarmente tutelante per il soggetto interessato al carico prevedere che il limite del debito non possa essere derogato in senso favorevole al vettore senza al contempo prevedere – come invece fanno le convenzioni internazionali in materia di trasporto – una generalizzata inderogabilità dell'intero regime di responsabilità del vettore: a parità di limite, infatti, la posizione del vettore potrebbe essere infatti notevolmente “alleggerita” attraverso la modifica *in peius* per l'interessato al carico del regime di responsabilità.

In secondo luogo, risulta sostanzialmente priva di senso la «deroga» all'inderogabilità del limite. Infatti, l'inciso “*se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili*” è contraddittorio in quanto delle due l'una: *a*) o la fattispecie è regolata dall'art. 1696 c.c., ma allora le leggi speciali e le convenzioni internazionali non sono applicabili al rapporto e le relative deroghe al limite non si applicano, oppure *b*) la fattispecie è regolata dalle predette leggi speciali e le convenzioni internazionali, ma allora non rileva l'art. 1696 c.c. e il limite del debito ivi previsto non è semplicemente “derogato” da tali leggi speciali e convenzioni internazionali, ma è del tutto “inapplicato” l'intero sistema di responsabilità previsto dalla norma in esame.

Fermo quanto sopra, il comma 4 dell'art. 1696 c.c. innova la precedente disciplina laddove prevede anche l'inderogabilità del comma 1 dello stesso art. 1696 c.c., ossia della disposizione – non toccata dalla riforma di cui al d. l. n. 152/2021 – che fissa nel “*prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna*” il parametro *oggettivo* per determinare il valore delle merci trasportate e, così, per determinare il danno da perdita o da avaria delle stesse. Questa previsione tra origine dall'art. 405 dell'abrogato codice di commercio del 1882⁽⁵⁶⁾ e trova corrispondenza anche negli ordinamenti di *common law* in cui si considera il principio ora indicato vera e propria «*rule of thumb*» per la determinazione dei danni da trasporto⁽⁵⁷⁾.

L'estensione dell'inderogabilità prevista dal comma 4 dell'art. 1696 c.c. anche al predetto parametro di determinazione del valore delle

(56) In argomento cfr. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in BOLAFFIO-ROCCO-VIVANTE, *Il codice del commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935, 371 ss.

(57) Cfr., per tutti, MC GREGOR, *On Damages*, cit., 760 ss. (par. 1160 ss.), nonché – anche per ulteriori considerazioni sulla *ratio* di tale regola – quanto esposto in LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 278 ss.

merci è certamente più tutelante per il soggetto interessato al carico, fermo restando che:

- anche in precedenza (quando cioè il comma 1 dell'art. 1696 c.c. non era norma inderogabile) la previsione nel contratto di trasporto (o in accordi successivi al verificarsi del danno/perdita della merce) di eventuali criteri diversi per la determinazione del danno risarcibile non poteva comunque avere l'effetto di determinare la non responsabilità del vettore in violazione di quanto previsto dall'art. 1229 c.c., né poteva concretamente limitare tale responsabilità in violazione di quanto previsto dalle altre previsioni dell'art. 1696 c.c. ⁽⁵⁸⁾;
- in ogni caso, le parti ben possono tuttora prevedere che il valore delle merci corrisponda a quello dichiarato dal mittente al vettore all'atto della consegna delle merci e come risultante dal documento di trasporto (c.d. «dichiarazione di valore»), e ciò a prescindere dalla previsione di cui al comma 1 dell'art. 1696 c.c. ⁽⁵⁹⁾.

5. *Brevi conclusioni* — Come si è evidenziato sopra, le modifiche all'art. 1696 c.c. operate dal d.l. 6 novembre 2021 n. 152 sono in parte irrilevanti e non risolutive di annosi problemi che tuttora permangono e che potrebbero determinare interventi da parte della Corte costituzionale. Il che non stupisce tenuto conto che la *ratio* dichiarata della modifica al comma 2 della norma in esame fa emergere l'ignoranza del legislatore rispetto alla stessa struttura e funzione della disciplina civilistica in tema di contratto di trasporto.

⁽⁵⁸⁾ Nello stesso senso cfr. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 969-970.

⁽⁵⁹⁾ Anche tenuto conto del silenzio della norma in esame sul punto, in difetto di specifiche previsioni contrattuali (che non potranno comunque aver l'effetto di alleggerire il perimetro incompressibile di responsabilità del vettore), la “dichiarazione di valore” della merce trasportata da parte del mittente comporta soltanto una presunzione circa l'ammontare del danno risarcibile e tale presunzione ben può essere smentita dal vettore, ad esempio dimostrando – sulla falsariga del comma 1 dell'art. 1696 c.c. – che è possibile ricomprare sul mercato la merce danneggiata per un prezzo inferiore al valore dichiarato. In proposito cfr. GRIGOLI, *Sulla dichiarazione del mittente in merito al valore della merce da trasportare su strada*, in *Giust. civ.*, 1980, II, 262 ss., nonché, con riferimento al contiguo tema della valutazione dei danni nell'ambito delle operazioni di compravendita internazionale di beni, cfr. per tutti BONELLI, *La responsabilità per danni*, in *La vendita internazionale - La Convenzione di Vienna dell'11 aprile 1980*, Milano, 1981, 273. Si noti peraltro che nella realtà operativa raramente il mittente effettua la “dichiarazione di valore”, e ciò soprattutto perché essa comporta l'aumento del corrispettivo richiesto dal vettore per il trasporto: sul punto v. le osservazioni di CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 299.

Pur con alcune ombre, sono però da considerare positivamente gli interventi volti a dare una prima disciplina al trasporto multimodale, nonché a estendere l'ambito dell'inderogabilità prevista dall'art. 1696 c.c. a favore del soggetto interessato al carico anche alla previsione inerente la determinazione oggettiva del valore delle merci trasportate.

Al di là di ciò, è comunque molto positivo che – nell'attuare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – il legislatore abbia voluto considerare la disciplina della responsabilità vettoriale, inserendo quindi al centro del dibattito in essere uno dei temi più importanti del diritto dei trasporti. È da auspicare che questo tipo di approccio sia proseguito da parte del legislatore, non essendo più possibile ignorare che i trasporti e la logistica sono davvero la chiave di volta per lo “sviluppo sostenibile” del nostro Paese.