

Il presente volume è stato pubblicato in occasione della Conferenza internazionale 'Lo spazio mediterraneo della mobilità. La politica mediterranea delle infrastrutture e dei trasporti' (Trieste, 4-5 febbraio 2010) promossa dall'Osservatorio del Mediterraneo in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri.



Ministero degli Affari Esteri



OSSERVATORIO DEL MEDITERRANEO

Con il sostegno di

 UniCredit Group



Progetto di copertina
cdm associati

In copertina
Particolare tratto da Emanuele Luzzati, *Dell'amore, dell'avventura.*
L'Orlando furioso, Interlinea, Novara 2005.
Per gentile concessione dell'editore e del Museo Luzzati,
Porta Siberia, Genova.



Università degli studi di Udine

© FORUM 2010
Editrice Universitaria Udinese srl
Via Palladio, 8 - 33100 Udine
Tel. 0432 26001 / Fax 0432 296756
www.forumeditrice.it

ISBN 978-88-8420-605-3

A CURA DI MAURIZIO MARESCA

LO SPAZIO MEDITERRANEO DELLA MOBILITÀ

ASSETTI ORGANIZZATIVI, CONCORRENZA E REGOLAZIONE
DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE

FORUM

Gli autori

Giulia Tullia Bigoni, Università degli studi di Udine (parte III, cap. V); *Davide Canepa*, Università degli studi di Genova; *Alessandra Compassi*, Università degli studi di Udine (parte III, cap. VI); *Francesco Deana*, Università degli studi di Udine (parte III, cap. IV); *Fabrizio Delle Vedove*, Università degli studi di Udine (parte III, cap. II); *Caterina Dereatti*, Università degli studi di Udine (parte III, cap. III); *Andrea La Mattina*, Università degli studi di Genova (parte II, cap. IV); *Davide Maresca*, Università degli studi di Genova (parte II, capp. II, III, V); *Maurizio Maresca*, Università degli studi di Udine (parte I, capp. I, II, III; parte II, cap. I; parte III, cap. I); *Roberta Sara Paviotti*, Università degli studi di Udine; *Simona Pelleriti*, praticante avvocato presso il foro di Genova.

SOMMARIO

Questo volume costituisce il lavoro introduttivo realizzato nell'ambito del PRIN 2008 su 'L'Unione per il Mediterraneo: uno spazio economico integrato', fra l'Università degli studi di Udine (coordinatore) e le Università degli studi di Trieste, Parma, Roma Tor Vergata e IUAV di Venezia. Esso riunisce i contributi di alcuni giovani studiosi di diversa provenienza accomunati dall'interesse per il diritto europeo delle infrastrutture e dei trasporti. Le soluzioni proposte sono, evidentemente, di carattere essenzialmente scientifico e non impegnano, quindi, gli enti che hanno concorso, con il loro sostegno anche organizzativo e progettuale, a delinearle.

Oltre a tali enti, merita ricordare il contributo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e della Commissione europea. Inoltre, un particolare ringraziamento va rivolto ad Antonio Bettanini, Giacomo Borruso, Paolo Costa, Nicola Formichella, Ercole Incalza, Claudia Marcolin, Fabrizio Palenzona, Massimo Schintu, Giampiero Zurlo ed in generale a tutti i componenti del gruppo scientifico di Udine. Lunghe discussioni e costruzioni, talora fra persone di provenienza e formazione diverse, che però tutte credono nella necessità di riforme serie e coraggiose impostate sul diritto europeo per lo sviluppo dei traffici e per il rilancio del Mediterraneo, hanno caratterizzato la crescita delle tesi e delle analisi contenute in questo lavoro.

Lo spazio mediterraneo della mobilità : assetti organizzativi, concorrenza e regolazione delle infrastrutture strategiche / a cura di Maurizio Maresca. - Udine : Forum, 2010. (Europa e diritti / collana diretta da Carlo Malinconico e Maurizio Maresca. Riflessioni e proposte ; 2)
ISBN 978-88-8420-605-3

1. Trasporti-Infrastrutture-Italia 2. Politica dei trasporti-Paesi mediterranei
I. Maresca, Maurizio

343.45093 (ed. 22) - TRASPORTI. ITALIA

Scheda catalografica a cura della Biblioteca di economia e giurisprudenza dell'Università degli studi di Udine

<i>Presentazione</i> di Franco Frattini	pag. 7
<i>Prefazione</i> di Fabrizio Palenzona	» 11

Parte I. Principi europei e scelte di politica dei trasporti per la realizzazione, gestione e regolazione delle infrastrutture portuali, aeroportuali e stradali che interconnettono il Mediterraneo e l'Europa

I. Regolazione e politica europea dei porti e della logistica a sostegno del Mediterraneo	» 21
II. L'integrazione fra il sistema aeroportuale milanese ed il sistema aeroportuale romano. Una scelta per il servizio di interesse generale	» 57
III. Tutela del legittimo affidamento ed assetti proprietari nella promozione e regolazione delle infrastrutture stradali	» 81

Parte II. La regolazione delle infrastrutture ed il servizio di interesse generale

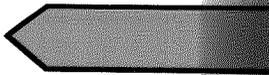
I. La regolazione nel comparto dei trasporti	» 109
II. La regolazione dei terminali in quanto risorse essenziali	» 131
III. L'Autorità di regolazione di un sistema logistico	» 165

IV. Il porto come snodo logistico nella prospettiva della multimodalità	»	197
V. La ripartizione del traffico in un sistema aeroportuale	»	217
Parte III. Modalità di finanziamento delle infrastrutture strategiche		
I. Strumenti di diritto della concorrenza e scelte di politica economica	»	239
II. Aiuti di Stato e gestione delle infrastrutture	»	281
III. La promozione dei servizi di trasporto nel Mediterraneo	»	311
IV. La direttiva 'Eurovignette' e il finanziamento delle infrastrutture strategiche	»	365
V. La proroga delle concessioni e le regole sul mercato interno	»	387
VI. Il finanziamento pubblico delle infrastrutture fra potere impositivo nazionale e regionale	»	409
Indice	»	431
Gli autori	»	439

PRESENTAZIONE

L'Italia vede l'Unione per il Mediterraneo come un approdo indispensabile per il rilancio dell'economia di un'area che cerca una nuova identità e, specialmente, un nuovo ruolo nell'Unione europea. Si tratta di un percorso di integrazione lontano dagli stereotipi e dall'agiografia tradizionali: vediamo il Mediterraneo come il segno di una nuova integrazione economica su base regionale nella vecchia prospettiva dell'art. XXIV del GATT che, a regime, e dopo un inevitabile periodo transitorio, possa offrire la prospettiva di una zona economica di libero scambio, dentro alla quale si realizzi un mercato caratterizzato dalle libertà economiche proprie dell'esperienza comunitaria. La consapevolezza del nostro Governo – e lo ha dimostrato l'incisiva azione del Presidente del Consiglio a sostegno di Milano come inevitabile e logica sede del Comitato economico e sociale – è che la crescita dell'economia, accompagnata, se del caso, da un intelligente uso della condizionalità, è il presupposto di un nuovo clima anche nel settore dei diritti umani, della democrazia politica e, in ultima analisi, della promozione della pace e della stabilità. Non è quindi velleitario immaginare che, a regime, si possa creare un unico grande mercato nell'area mediterranea dove le merci, i servizi e le persone possano circolare in un clima di libertà e di non discriminazione per ragioni inerenti i traffici e l'economia.

Sotto il profilo del commercio internazionale nel Mediterraneo questo significa guardare con fiducia, senza rinunciare ai tradizionali rapporti da tempo consolidati con i Paesi che vi si affacciano, ad un mercato possibilmente governato da regole comuni ed ispirato al principio del mutuo riconoscimento; rispetto al quale, tuttavia, occorre siano chiari alcuni presupposti di *governance* condivisa in ordine all'accesso ed alle regole che lo governano. Ed è evidente che questo sforzo, che pure non tocca ancora, se non in via mediata, il tema dei diritti dell'uomo, pre-



IV.

IL PORTO COME SNODO LOGISTICO NELLA PROSPETTIVA DELLA MULTIMODALITÀ

1. La multimodalità come 'chiave di volta' nello sviluppo del sistema dei trasporti internazionali: necessità di un 'ripensamento' della funzione del porto

Nell'attuale contesto economico globale, 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.

A livello comunitario, inoltre, è pacifico che la multimodalità rappresenti una vera e propria 'chiave di volta' nello sviluppo dei trasporti (marittimi e non).

Sin dal libro bianco del 2001 è emerso chiaramente come l'esigenza di «legare il destino dei vari tipi di trasporto», favorendo lo sviluppo delle operazioni di trasporto multimodale, rappresentasse un obiettivo prioritario nell'ambito dell'azione della Comunità, la quale già con il c.d. programma *PACT (Pilot Action for Combined Transport)* del 1992 aveva dimostrato di voler favorire la multimodalità.

In particolare, nell'ottica comunitaria, il trasporto multimodale rappresenta lo strumento principale per operare un riequilibrio tra le varie modalità di trasporto, 'decongestionando' le strade in favore dei trasporti marittimi, ferroviari e fluviali e contribuendo così a creare un sistema di trasporti più *efficiente e sostenibile*. È in questo senso che le Istituzioni comunitarie hanno dato il via dapprima al c.d. 'Programma Marco Polo' (che è stato implementato nel triennio 2003/2006) e successivamente al c.d. 'secondo Programma Marco Polo' (che ha avuto inizio nel 2007 e che continuerà fino al 2013). In base a quest'ultimo programma la Comunità fornirà le risorse finanziarie per supportare, tra l'altro:

- (i) azioni 'catalizzatrici', volte a migliorare le sinergie nei settori del trasporto ferroviario, della navigazione fluviale (e, in generale, interna) e del trasporto marittimo a corto raggio;
- (ii) azioni 'di trasferimento tra modi', volte a trasferire le merci dal trasporto su strada a quello ferroviario, fluviale e marittimo a corto raggio;
- (iii) lo sviluppo delle c.d. 'autostrade del mare', ossia una particolare forma di riequilibrio modale in base alla quale il trasporto stradale (a) viene sostituito da un trasporto marittimo a corto raggio o (b) viene notevolmente 'accorciato' tramite la combinazione dello stesso con un trasporto marittimo a corto raggio.

Alla luce di quanto sopra, è evidente che la funzione del porto non può che venire a mutare rispetto al passato, quando – come è stato correttamente affermato – la portualità era «con la testa» nella modalità marittima; è invece necessario che il porto si presenti come snodo logistico destinato non soltanto a rappresentare il naturale 'terminale' dei trasporti marittimi, ma anche a favorire il più possibile l'integrazione di questi ultimi con le altre modalità di trasporto.

Nel senso da ultimo indicato, risulta altresì evidente l'insufficienza (e l'inefficienza) di un modello di organizzazione del porto che si rivolga esclusivamente all'attività svolta nell'ambito portuale e ai soli spazi ivi compresi.

Il nuovo ruolo del porto e, più in particolare, dei soggetti che ne hanno la gestione deve invece essere quello di coordinare e favorire lo sviluppo della multimodalità. Tale obiettivo non può essere conseguito senza che, *da un lato*, non si riconsideri lo 'spazio-porto' ricomprendendovi anche le aree retroportuali e, *dall'altro lato*, si favorisca l'integrazione tra le modalità di trasporto, sia mediante adeguata infrastrutturazione delle aree portuali e retroportuali, sia tramite la concessione di agevolazioni ai vettori multimodali.

Precisata la rilevanza del fenomeno 'trasporto multimodale', sia nell'ottica generale sia nella prospettiva dello sviluppo della portualità, appare a questo punto rilevante svolgere alcune considerazioni circa (i) la natura di tale tipologia trasporto (vedi *infra*, par. 2) e (ii) le problematiche inerenti la sua regolamentazione giuridica (vedi *infra*, par. 3, 4 e 5), problematiche le quali – a prescindere dalle considerazioni sopra svolte – possono costituire un serio ostacolo allo sviluppo della multimodalità e che, quindi, potrebbero compromettere in termini pratici la possibilità di sviluppare i porti nel senso poc'anzi indicato.

2. Il trasporto multimodale come modalità di trasporto 'a sé stante'

La dottrina economica ha correttamente evidenziato che la multimodalità «non si deve intendere come una semplice sequenza di trasporti monomodali, ma come integrazione funzionale e connessione dei vari modi di trasporto nella realizzazione di un unico processo operativo»; tale processo operativo ha rivoluzionato il modo di concepire il «problema trasporto», con il passaggio «da una organizzazione dell'offerta dove prevale la specializzazione-separazione tra modi di trasporto e soggetti che li governano [...] ad una nuova configurazione in cui la produzione del servizio è funzionale alle esigenze di integrazione delle attività logistiche delle imprese utenti».

Appare pertanto evidente che il trasporto multimodale rappresenta una modalità di trasporto 'a sé stante', in quanto la prestazione del vettore multimodale si differenzia notevolmente da quella del vettore unimodale dal momento che quest'ultimo si obbliga nei confronti del caricatore ad effettuare un trasporto *per mare o per via aerea o su strada*, e l'utilizzo della particolare modalità trasportistica impiegata viene ad essere uno dei requisiti fondamentali della sua prestazione; al contrario, il vettore multimodale *non* è obbligato ad eseguire il trasporto delle merci tramite un mezzo di trasporto determinato, ma assume 'genericamente' l'obbligo di trasportare la merce, *indipendentemente* dalla singola modalità impiegata e quindi non conclude un 'contratto di trasporto marittimo', né un 'contratto di trasporto ferroviario' piuttosto che 'un contratto di trasporto su strada': egli, in definitiva, conclude un contratto di trasporto multimodale. È pertanto pacifico che «il collegamento tra le varie fasi [di un trasporto multimodale] produce un *opus* rispetto al quale ciascuna di esse rappresenta un momento strumentale, come tale inidoneo ad esaurire la fattispecie».

3. Le ragioni dell'assenza di un'autonoma (e completa) disciplina uniforme del trasporto multimodale

Malgrado – come si è visto – il trasporto multimodale costituisca in una prospettiva tecnico-economica una modalità 'a sé stante', da un punto di vista giuridico esso non è però regolato in modo organico da alcuna con-

venzione di diritto 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 frammentaria ed incompleta la corrispondente disciplina di cui alle convenzioni internazionali regolanti le singole modalità di trasporto 'tradizionali' (per via aerea, stradale, marittima, ferroviaria e fluviale).

La difficoltà di regolamentazione del fenomeno in esame nasce dal fatto che, da un punto di vista astratto, il regime di responsabilità del vettore multimodale può assumere due differenti configurazioni:

- 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 sopra richiamata Convenzione di Ginevra del 1980, degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi, i quali prevedono una disciplina autonoma (e sostanzialmente completa) del trasporto multimodale;
 - b) sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una *sola* tra le modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: anche in questo caso il trasporto multimodale è disciplinato da un unico regime giuridico, che peraltro non è autonomo, ma è quello proprio della tratta *prevalente* da cui è composto (c.d. 'teoria dell'assorbimento');
- regime 'frammentato' (c.d. *network liability system*): in questo caso, il regime di responsabilità del vettore è *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) di *tutte e ciascuna* le modalità di cui il trasporto multimodale è composto. In altri termini, il vettore è assoggettato ad un regime di responsabilità che varia a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento che ha fatto insorgere tale responsabilità.

Con riferimento al c.d. *uniform liability system*, si osserva, *da un lato*, che il suo fondamentale aspetto positivo risiede nella 'certezza' del regime di responsabilità applicabile, che rimane unico per tutto il trasporto multimodale, ma, *dall'altro lato*, che tale sistema crea alcuni problemi applicativi riguardanti la sua (possibile) incompatibilità con i diversi regi-

mi inderogabili di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali unimodali: potrebbe infatti verificarsi che un determinato tipo di trasporto venga sottratto all'applicazione del proprio regime giuridico inderogabile allorché sia parte di un trasporto multimodale.

Con riferimento al c.d. *network liability system*, *da un lato*, si osserva che il suo fondamentale aspetto positivo consiste nella sicura compatibilità di tale sistema con i diversi ed inderogabili regimi di responsabilità previsti dalle convenzioni internazionali 'unimodali', ma, *dall'altro lato*, che tale sistema crea notevoli problemi riguardanti (a) i danni e le perdite 'non localizzabili' (l'applicazione delle disposizioni relative ai trasporti unimodali è infatti subordinata all'individuazione del corrispondente 'segmento' di trasporto ove è avvenuto il danno), (b) le eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno 'localizzabile' e (c) l'incertezza *ex ante* del regime di responsabilità applicabile (che è non determinabile finché non si è verificato il danno). Tale incertezza non soltanto comporta un «aumento della litigiosità tra i contraenti», ma anche un notevole incremento dei costi assicurativi connessi al trasporto. Onde superare i problemi di cui *sub (a)* e *(b)*, sono stati elaborati sistemi *network* 'contaminati' da elementi di uniformità, i quali prevedono un regime 'supplementare' di responsabilità, volto a coprire i casi ove non sia possibile localizzare con certezza i danni e le perdite e le ipotesi ove si verifichi una lacuna normativa del regime unimodale applicabile. Anche all'interno di tali elaborazioni, peraltro, permangono i notevoli profili di incertezza sul regime applicabile evidenziati *sub (c)*.

Alla luce di quanto sopra, parrebbe preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venisse regolata secondo il criterio della *uniform liability*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Tale soluzione - pur condivisa dalla prevalente dottrina e auspicata anche dagli operatori del commercio internazionale - non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali, anzi, si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest'ultima era 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 que-

st'ultima, impedendo così di colmare quello che è stato correttamente definito un «preoccupante vuoto normativo».

4. L'applicazione al trasporto multimodale della disciplina uniforme del trasporto marittimo: le soluzioni adottate dalla giurisprudenza italiana e straniera

L'assenza di una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale (e, segnatamente, del trasporto multimodale-marittimo) crea notevole disagio tra gli operatori, i quali si trovano spesso di fronte ad una giurisprudenza assai incerta in merito alla disciplina applicabile al fenomeno in esame.

In primo luogo, la giurisprudenza italiana e straniera ha tentato di ricostruire la disciplina del trasporto multimodale, tra l'altro, estendendo a tutte (o solo ad alcune) delle fasi di tale trasporto le disposizioni di cui alle convenzioni internazionali in tema di trasporto marittimo attualmente in vigore. In particolare:

- secondo un primo orientamento, basato sulla sopra menzionata 'teoria dell'assorbimento', le Regole dell'Aja-Visby possono essere applicate ad un intero trasporto multimodale (e, quindi, anche alle tratte 'non marittime' dello stesso) nel caso in cui la tratta marittima sia *prevalente* rispetto alle altre;
- secondo un differente orientamento, basato sul c.d. *network liability system*, la disciplina del trasporto multimodale è, per così dire, 'segmentata' e varia a seconda della tratta in cui si è verificato il danno alla merce: pertanto, le disposizioni in tema di trasporto marittimo sono applicabili soltanto alla corrispondente fase di tale trasporto multimodale (e, pertanto, nel caso di un trasporto da Genova a Washington via nave da Genova a New York e via camion da New York a Washington, le Regole dell'Aja-Visby si applicherebbero soltanto alla prima parte del viaggio).

Entrambi i predetti orientamenti presentano vantaggi e criticità.

La giurisprudenza riconducibile alla c.d. 'teoria dell'assorbimento' ha il pregio di eliminare le incertezze concernenti la disciplina dei 'danni non localizzati' (ossia quei danni la cui tratta di verificaione è ignota), ma non pare del tutto convincente, in quanto (i) rappresenta una 'forza-

tura' dell'ambito di applicazione della disciplina uniforme sul trasporto marittimo, la quale non disciplina tratte diverse da quella marittima e (ii) lascia spazio a notevoli profili di incertezza con riferimento alla nozione di tratta *prevalente*.

Per contro, il ricorso al c.d. *network liability system*, se da un lato non pone problemi di compatibilità con l'ambito di applicazione delle convenzioni internazionali 'unimodali' e, in particolare, con quello delle Regole dell'Aja-Visby, dall'altro – come si è ricordato sopra – comporta una notevole incertezza sul regime di responsabilità applicabile, che non è determinabile prima che si sia verificato un determinato danno e, in caso di danno 'non localizzato', potrebbe addirittura non essere del tutto determinabile.

A fronte di tali incertezze, la Corte Suprema degli Stati Uniti, nella sentenza relativa al caso 'Kirby', ha inaugurato quello che è stato definito *conceptual approach*, affermando che un contratto di trasporto multimodale che comprende una tratta marittima ed una (più breve, ma non necessariamente 'incidentale') tratta terrestre ha natura 'marittima' (sempre che non risulti una diversa intenzione delle parti) e pertanto – indipendentemente dal luogo di verificaione di un eventuale danno al carico – deve essere regolato dal Carriage of Goods by Sea Act (c.d. 'COGSA', ossia la disciplina federale sul trasporto marittimo, nella quale è stata recepita la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).

Con la sentenza in esame, la Suprema Corte (i) supera del tutto ogni riferimento al c.d. *network liability system* (foriero di generare, secondo la Corte, *confusion and inefficiency*), non risultando più determinante stabilire *dove* è avvenuto il danno alle merci (circostanza, questa, come si è già evidenziato, il più delle volte incerta) e (ii) interpreta con maggiore flessibilità la c.d. 'teoria dell'assorbimento', rendendo non più necessario, ai fini della determinazione della disciplina applicabile ad un trasporto multimodale marittimo-terrestre, misurare 'con il metro' quale sia la tratta 'prevalente', bensì verificare se la tratta marittima sia o meno *substantial* rispetto all'intero tragitto.

Al di là dell'impatto che la giurisprudenza 'Kirby' potrà in futuro avere sulle decisioni dei giudici italiani e stranieri (impatto che non è ancora possibile verificare con esattezza), allo stato non si può non rilevare la notevole situazione di incertezza che caratterizza la disciplina del trasporto multimodale (e, in particolare, quella del trasporto multimoda-

le-marittimo), la quale – a fronte dell'assenza di un indirizzo giurisprudenziale univoco – pare risolvibile soltanto attraverso un intervento normativo che è stato da più parti auspicato e che ha condotto l'UNCITRAL ad interessarsi della questione nell'ambito dell'elaborazione delle Regole di Rotterdam, come vedremo nel successivo paragrafo.

5. La disciplina del trasporto multimodale-marittimo di cui alle Regole di Rotterdam e i suoi limiti

Gli estensori delle Regole di Rotterdam (e, precedentemente, quelli del *Draft Instrument of Transport Law* del CMI (Comité Maritime International), su cui la nuova convenzione elaborata in sede UNCITRAL è basata) hanno inteso estendere l'ambito di applicazione di tale normativa ai trasporti multimodali (c.d. *door-to-door*) comprendenti una tratta marittima.

In estrema sintesi, la nuova convenzione non prevede di disciplinare il trasporto multimodale *tout court*, ma – a determinate condizioni – estende il proprio ambito di applicabilità in relazione alle (eventuali) tratte precedenti e successive ad un trasporto marittimo, con la evidente conseguenza che i trasporti multimodali non comprendenti una tratta marittima rimangono al di fuori dell'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam.

Tale nuova convenzione, quindi, è *un po' di meno* di una vera e propria convenzione sul trasporto multimodale (quale, ad esempio, la Convenzione di Ginevra del 1980), ma *un po' di più* di una convenzione sul trasporto marittimo: correttamente si è infatti parlato di *maritime plus approach*.

In questo senso, le Regole di Rotterdam, in primo luogo, estendono la definizione di *contract of carriage* rilevante ai propri fini, affermando all'art. 1.1 che tale contratto «shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage»; parallelamente, il combinato disposto degli artt. 5 (rubricato '*General scope of application*') e 12 (rubricato '*Period of responsibility of the carrier*') prevede che il periodo di responsabilità del vettore è compreso tra il momento della presa in consegna delle merci fino al momento della riconsegna delle stesse al destinatario e che, quindi, la responsa-

bilità del vettore non è limitata alla fase in cui le merci sono caricate sulla nave. Inoltre, dall'art. 5 delle Regole di Rotterdam si desume chiaramente che i luoghi di presa in consegna (*place of receipt*)/riconsegna (*place of delivery*) delle merci possono eventualmente non coincidere con i porti rispettivamente di caricazione/scaricazione.

Come è stato correttamente osservato, pertanto, se la Convenzione di Bruxelles del 1924, nella sua originaria formulazione, era una convenzione *tackle-to-tackle*, le Regole dell'Aja-Visby e le Regole di Amburgo convenzioni *port-to-port*, le Regole di Rotterdam si propongono di essere una convenzione *door-to-door*, ancorché riguardante il solo trasporto 'multimodale-marittimo' (c.d. *wet multimodal transport*). In realtà, come già evidenziato sopra, il testo in esame non è una vera e propria convenzione *door-to-door* in quanto il proprio ambito di applicazione è limitato sia sotto il profilo *soggettivo* sia sotto il profilo *oggettivo*.

L'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam è limitato sotto il profilo *soggettivo*, in quanto tale convenzione, una volta entrata in vigore, si applicherà soltanto (a) al vettore 'contrattuale' *marittimo* – e ciò (fermi i limiti 'oggettivi' di cui *infra*) sia con riferimento alle prestazioni da questo effettuate nelle tratte marittime sia con riferimento a quelle relative alle tratte non marittime – e (b) alle c.d. *maritime performing parties*, ossia a quei soggetti incaricati dallo stesso vettore di svolgere – «during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship» (art. 1.7) – «any of the carrier obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods» (art. 1.6, lett. a). In altri termini la Convenzione di Rotterdam – come implicitamente ribadito dall'art. 4, c. 1, lett. a della stessa – non trova applicazione nei confronti dei vettori *non marittimi* (*inland carriers* o, come a volte sono stati indicati durante i lavori del *Working Group* dell'UNCITRAL, «*non-maritime performing parties*»), salvo che essi operino «*exclusively within a port area*» (art. 1.7).

Tale limitazione è stata criticata da parte della dottrina americana, la quale ha evidenziato che le Regole di Rotterdam non hanno saputo accogliere i risultati recentemente raggiunti dalla Suprema Corte nel caso 'Kirby', costringendo pertanto gli operatori a dover ricorrere ancora alle *Himalaya Clauses* al fine di consentire l'estensione della disciplina del trasporto marittimo ai vettori terrestri ed alle altre *non-maritime perfor-*

ming parties, con tutte le incertezze che l'applicazione giurisprudenziale delle stesse comporta. In realtà, il progetto originario della nuova convenzione elaborato dal CMI, prevedeva l'estensione dell'ambito applicativo del diritto uniforme dei trasporti marittimi a tutte le *performing parties* che avessero partecipato «*phisically*» al trasporto: in altri termini, la nuova convenzione avrebbe dovuto applicarsi anche ai vettori terrestri (*inland*) che avessero eseguito le proprie prestazioni nel corso di un trasporto multimodale comprendente una tratta marittima. Tale estensione ha peraltro suscitato la preoccupazione degli operatori terrestri e, in particolare, della FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés), e ha da ultimo condotto a limitare l'ambito soggettivo delle Regole di Rotterdam ai soli soggetti sopra menzionati, escludendo quindi le *performing parties* diverse da quelle *maritime*.

Le Regole di Rotterdam sono inoltre limitate sotto il profilo *oggettivo*, in quanto esse non forniscono una disciplina materiale uniforme a tutte le fasi di un trasporto multimodale-marittimo, ma – adottando uno schema c.d. *network* – nei casi di perdite o danni alla merce verificatisi *esclusivamente* in una tratta di trasporto non marittima (o di ritardo nella consegna derivante *esclusivamente* da circostanze riferibili ad una tratta non marittima), prevedono all'art. 26 l'applicazione dell'*international instrument* (non anche della legislazione statale) – che sarebbe stato applicabile alla tratta non marittima nel caso in cui l'interessato al carico avesse stipulato un separato contratto di trasporto relativo a tale tratta – il quale disciplini inderogabilmente («*either at all or to the detriment of the shipper*») i profili inerenti la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione.

Da un punto di vista oggettivo, pertanto, la nuova Convenzione di Rotterdam potrà trovare applicazione anche con riferimento alle tratte non marittime di un trasporto multimodale-marittimo, soltanto (a) allorché il danno alle merci non sia avvenuto 'esclusivamente' in una tratta non marittima ovvero tale danno sia 'non localizzato' (ossia non si conosce la tratta del trasporto ove si è verificato) oppure il ritardo nella consegna delle merci non derivi 'esclusivamente' da circostanze riferibili ad una tratta non marittima e/o (b) allorché non vi sia una disciplina inderogabile uniforme della tratta non marittima del suddetto trasporto, regolante la responsabilità del vettore, il limite del debito e la prescrizione o, pur essendovi una tale disciplina, essa non sia confliggente con le

corrispondenti previsioni della stessa Convenzione di Rotterdam e/o (c) con riferimento ai profili diversi dalla responsabilità del vettore, dal limite del debito e dalla prescrizione.

La *ratio* delle disposizioni in esame risiede nella volontà di evitare conflitti tra le Regole di Rotterdam (nella parte in cui esse estendono il proprio ambito di applicazione a tratte non marittime) e le convenzioni 'unimodali' disciplinanti i trasporti terrestri, aerei e fluviali.

In proposito, peraltro, una parte della dottrina ha correttamente affermato la superfluità di tali disposizioni, in considerazione del fatto che non sussistono conflitti tra le previsioni 'multimodali' della Convenzione di Rotterdam e l'ambito di applicazione delle convenzioni 'unimodali', in quanto queste ultime – salvo quanto si dirà più avanti – non hanno ad oggetto la disciplina dei trasporti multimodali (né delle singole fasi di cui tali trasporti sono composti).

Inoltre, la circostanza che l'art. 26 delle Regole di Rotterdam consenta l'applicazione alla tratta non marittima della disciplina prevista da altro *international instrument*, soltanto con riferimento ai profili della responsabilità del vettore, del limite del debito e della prescrizione, fa sì che a tale tratta siano contemporaneamente applicabili due diversi regimi di responsabilità: (i) quello che le sarebbe stato proprio se fosse stato concluso un separato contratto di trasporto 'unimodale' (es. CMR o COTIF o CMNI o Convenzione di Montreal), limitatamente ai suddetti profili della responsabilità del vettore, del limite del debito e della prescrizione, e (ii) quello della stessa Convenzione di Rotterdam, con riferimento a tutti gli altri aspetti del contratto di trasporto (tra cui, ad esempio, le obbligazioni del caricatore, i documenti di trasporto, il regime del nolo, la riconsegna, il c.d. *right of control*, il trasferimento dei diritti nascenti dal contratto, la legittimazione ad agire...). Da ciò deriverebbe un «*obscure patchwork of different regimes which were not designed to complement each other*», il quale, comunque, non risolverebbe (qualora ve ne fosse la necessità) tutti i potenziali conflitti tra la nuova convenzione e le precedenti in materia di trasporti non marittimi, lasciando anzi aperto il problema dell'*overlapping* in relazione agli aspetti ora indicati sub 'ii'.

Infine, sempre nell'intento di prevenire possibili conflitti con altre convenzioni 'unimodali' regolanti trasporti diversi da quello marittimo, nelle Regole di Rotterdam è stato introdotto l'art. 82, il quale – sulla fal-

sariga dell'art. 25 n. 5 delle Regole di Amburgo, ma con un *wording* più preciso – reca una clausola di salvaguardia rispetto all'ambito di applicazione delle disposizioni in tema di trasporto multimodale presenti nelle anzidette convenzioni 'unimodali'. In altri termini, la norma in esame prevede che l'entrata in vigore della Convenzione di Rotterdam non pregiudicherà l'efficacia delle convenzioni in materia di trasporto aereo, stradale, ferroviario e fluviale nella misura in cui le stesse trovino applicazione con riferimento ad una tratta di trasporto marittimo, in forza delle proprie norme strumentali riguardanti i trasporti multimodali.

6. Conclusioni

Alla luce di quanto sopra, stante la rilevanza (vedi *retro*, par. 1) e l'autonomia (vedi *retro*, par. 2) del trasporto multimodale, si deve ribadire quanto già evidenziato in altra sede, ossia che il fenomeno in esame dovrebbe essere compiutamente regolato da una convenzione internazionale, applicabile a tutti i tipi di trasporto multimodale e basata sullo *uniform liability system* quale criterio di responsabilità del vettore. Ciò consentirebbe evidentemente una totale *predictability* della disciplina applicabile al trasporto multimodale e, conseguentemente, permetterebbe di eliminare ogni ostacolo giuridico allo sviluppo dello stesso.

Si deve peraltro riconoscere che tale soluzione – pur preferibile per gli operatori – presupporrebbe la 'costruzione' di un «sistema dei trasporti internazionali» che preveda 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 applicabile indistintamente sia ai trasporti 'unimodali', sia ai trasporti multimodali.

Come noto, i tempi non sono ancora maturi per una tale 'rivoluzione copernicana' della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è stata più volte auspicata da parte della dottrina.

In questa situazione, pertanto, ancorché la disciplina del trasporto multimodale di cui alle Regole di Rotterdam sia 'parziale' (cioè copra soltanto il trasporto multimodale-marittimo), segua l'approccio *network* e presenti diversi e rilevanti limiti di applicazione oggettivi e soggettivi, non si può comunque non augurare successo a tale nuova convenzione

internazionale, nella speranza che la sua adozione, da un lato, conduca al superamento delle incertezze che caratterizzano la giurisprudenza in materia di trasporto multimodale-marittimo, dall'altro lato, costituisca una soluzione normativa 'provvisoria', un 'primo passo' verso una completa disciplina *uniform* del trasporto multimodale.

La disciplina del trasporto multimodale di cui alle Regole di Rotterdam, inoltre, nel confermare che tale tipologia di trasporto è veramente la 'chiave di volta' nello sviluppo dei trasporti internazionali, rende evidente la necessità di riconsiderare la disciplina della responsabilità degli operatori portuali (quelli che ivi vengono definite le c.d. *maritime performing parties*) alla luce del più ampio contesto della multimodalità.

In quest'ultimo senso, la nuova disciplina uniforme in tema di responsabilità del vettore marittimo rappresenta uno spunto di indubbia valenza 'simbolica' nel senso che la funzione del porto e il ruolo di coloro che ne hanno la gestione non possono più limitarsi ad avere la «testa nella modalità marittima», ma devono andare al di là, in una più ampia prospettiva che veda come obiettivo principale quello dello sviluppo di una logistica integrata, una logistica propriamente caratterizzata dalle operazioni di trasporto multimodale.

Bibliografia

Sul trasporto multimodale

- ALCÁNTARA J.M., *The new regime and the multimodal transport*, [2002] *LL. Maritime and Commercial Law Quaterly*, pp. 399 ss.
- ANTONINI A., *Intervento*, 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, pp. 156 ss.
- ARROYO I., *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extensión 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, pp. 539 ss.
- ASQUINI A., *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, pp. 75 ss.
- BADAGLIACCA M., *Il trasporto multimodale*, in ANTONINI A., (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, pp. 441 ss.

- BEARE S., *Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going*, in *Ll. Maritime and Commercial Law Quaterly*, 2002, pp. 306 ss.
- BERLINGIERI F., *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, pp. 269 ss.
- BERLINGIERI F., *Multimodal aspects of the Rotterdam Rules*, paper presentato in occasione della cerimonia di firma delle Regole di Rotterdam, Rotterdam, 21 settembre 2009, reperibile sul sito Internet <http://www.rotterdamrules2009.com>.
- BERLINGIERI F., *Le autostrade del mare e la disciplina della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. Mar.*, 2004, pp. 1586 ss.
- BERLINGIERI F., ZUNARELLI S., *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI, ibidem*, pp. 3 ss. e 817 ss.
- BOI G.M., *Autostrade del mare e problematiche giuridiche, ibidem*, pp. 1591 ss.
- BRIGNARDELLO M., *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, pp. 1071 ss. (altresì reperibile sul sito Internet www.aidim.org);
- BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, in CICU - MESSINEO, *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2007, pp. 389 ss.
- BUSTI S., *Trasporto misto "sovrapposto" di merci marittimo ed in superficie*, in ANTONINI A. (a cura di), *Trattato breve di diritto marittimo*, II, Milano, 2008, pp. 253 ss.
- CARBONE S.M. - LA MATTINA A., *L'ambito di applicazione del diritto uniforme dei trasporti marittimi internazionali: dalla Convenzione di Bruxelles alla Convenzione UNCITRAL*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2008, pp. 977 ss.
- CASANOVA M. - BRIGNARDELLO M., *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2007.
- CLARKE M., *A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep*, 9 *JIML* 29, 32 (2003).
- DELEBECQUE P., *Le project CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer*, in *Droit mar. fr.*, 2003, pp. 937 ss.
- DELEBECQUE P., *Le project de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer*, in *Droit mar. fr.*, 2006, pp. 693 ss.
- DELEBECQUE P., *Le project CNUDCI, suite et fin: La "Convention des Nations Unies sur le contract de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer"*, in *Droit mar. fr.*, 2008, pp. 215 ss.
- DE WIT R., *Multimodal Transport*, London-New York-Hamburg-Hong Kong, 1995, pp. 18 ss.
- DE WIT R., *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', *ibidem*, 2006, pp. 1105 ss. (altresì reperibile sul sito Internet www.aidim.org).

- DE WIT R., *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri, ibidem*, 2007, pp. 1010 ss.
- FAGHFOURI M., *International regulation of liability for multimodal transport - in search of uniformity*, in *WMU Journal of maritime affairs*, vol. 5, n. 1, 2006, pp. 95 ss.
- FERRARINI S. - RIGHETTI G., *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, pp. 99-100.
- FITZGERALD G.F., *The implications of the United Nations Convention on International Multimodal transport of goods (Geneva, 1980) for international civil aviation*, in *Annals of Air and Space Law*, 1982, pp. 74 ss.
- GHIÒ L., *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, in *Economia e dir. terziario*, 1995, pp. 711 ss.
- GLASS D., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, London-Singapore 2004, pp. 304 ss.
- GLASS D., *Meddling in multimodal muddle? A network of conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, [2006] *ibidem*, pp. 306 ss.
- GROENFORS K., *Die Harmonisierung des Transportrechts un die Hamburger Regeln*, in *Rabels Z.*, 1978, pp. 704 ss.
- HAAK K.F. - HOEKS M.A.I.H., *Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions*, in *JIML*, 422, 430-3 (2004).
- HONKA H., *The Legislative Future of Carriage of Goods by Sea. Could It Not Be the UNCITRAL Draft? An Academic's View*, reperibile sul sito Internet <http://folk.uio.no/erikro/www/cog/cog.html>.
- IANNUZZI M., *Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, pp. 267 ss.
- LA MATTINA A., *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., p. 64 ss.
- LA MATTINA A., *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. Mar.*, 2005, pp. 29 ss.
- LANA A.G., *I contratti di trasporto multimodale: alcuni profili*, in SILINGARDI G. - ANTONINI A. - MORANDI F. (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, Atti del Convegno di Modena, 31 marzo-1 aprile, 1995, Milano, 1996, pp. 339 ss.
- MANDELBAUM S.R., *Creating Uniform Worldwide Liability Standard for Sea Carriage of Goods under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, 26 *Transp. L. J.*, 471 (1996).
- MANKABADY S., *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, p. 410.
- MANKABADY S., *Intermodal Transport under Unimodal Arrangements. Conflicting Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts*, 28 *Transportrecht*, 89, 97-102 (2005).
- MARCHESE U., *Elementi per una teoria del trasporto integrato*, in *Seminario sui tra-*

- sporti combinati, Genova, 23-26 maggio 1972, *Relazioni e verbali delle riunioni*, Perugia, 1974, pp. 92 ss.
- MARESCA M., *La governance dei sistemi portuali. Linee di una riforma di dimensione europea*, Bologna, 2006, pp. 17 ss.
- MIDORO R., *Dallo shipping alla multimodalità*, Genova, 1992, *passim*; NILSON, *Technical and economical aspects of the C.T. operation*, in *Seminario sui trasporti combinati*, cit., pp. 124 ss.
- NIKAKI T., *Conflicting Laws in "Wet" Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea]*, [2006] *JMLC* (37), pp. 521 ss.
- PILLININI C., *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, pp. 219 ss.
- PILLININI C., *Le coperture assicurative "da magazzino a magazzino" nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, pp. 450 ss.
- PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, n. 7, 1995, p. 70 ss.
- RAVERA L., *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, nota a Cass., 22 settembre 1998, n. 8713, in *Dir. Mar.*, 2000, pp. 1352 ss.
- RICCOMAGNO M., *The liability regime of the MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, in *Dir. Trasp.*, 1998, pp. 72 ss.
- RICCOMAGNO M. (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, pp. 32 ss.
- RICHTER-HANNES D., *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, pp. 505 ss.
- RIGUZZI M., *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2002.
- ROHREKE H.G., *Combined Transport and the Hague Rules*, in *Eur. Transp. Law*, 1975, pp. 621 ss.
- RØSCEG E., *The applicability of Conventions for the carriage of goods and for multimodal transport*, in *Ll. Maritime and Commercial Law Quarterly*, [2002], pp. 316 ss.
- ROMANELLI G., *Il trasporto aereo di persone*, rist., Padova, 1966, pp. 78 ss.
- ROMANELLI G., *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, pp. 246 ss.
- SILINGARDI G., *Il contratto multimodale combinato o misto e le figure affini*, in SILINGARDI G. (a cura di), *Il contratto di trasporto*, Milano, 1997, p. 255.
- SILINGARDI G. - LANA A.G., *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, pp. 30 ss.
- SPASIANO E., *Usò del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civile*, 1982, I, pp. 471 ss.
- STURLEY M.F., *Scope of the coverage under the UNCITRAL Draft Instrument*, (2004) 10 *Journ. Int'l Mar. Law*, 138, pp. 146 ss.

- STURLEY M.F., *The treatment of performing parties*, in *CMI Yearbook 2003*, pp. 241 ss.
- TURCO BULGHERINI E., *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, *Stimart c. Pellegrineschi*, in *Porto, mare, territorio*, 1979, pp. 91 ss.
- VAN DER ZIEL G., *Multimodal aspects of the Rotterdam Rules*, in *CMI Yearbook*, 2009, pp. 301 ss.
- VERMIGLIO G., *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in RICCOMAGNO M. (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, pp. 13 ss.
- ZANARDI M., *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in *Dir. Trasp.*, 1992, pp. 821 ss.
- ZUNARELLI S., *La nozione di vettore*, Milano, 1987, pp. 338 ss.
- ZUNARELLI S., *Il libro bianco sui trasporti: elementi di novità e di continuità della politica dell'Unione europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. Trasp.*, 2002, pp. 463 ss., spec. pp. 470 ss.

Sul trasporto in generale

- ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004.
- BENTIVOGLIO M., *Profili organizzativi dei diversi tipi di trasporto*, in *Trasporti*, n. 9, 1976, pp. 39 ss.
- CARBONE S.M., *(Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali)*, Milano, 1976, pp. 119 ss.
- CARBONE S.M., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, pp. 61 ss.
- CASANOVA M., *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti - Profili sistematici e problematiche attuali*, Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, pp. 59 ss.
- CASANOVA M., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO, *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pp. 170 ss.
- D'ALESSIO W., *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003.
- GIANNINI M., *Uniformità e difformità nel regime giuridico dei trasporti*, in *Studi sulle convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Roma, 1935, pp. 177 ss.
- MENGOZZI P., *I contratti di trasporto in generale*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, pp. 225 ss.
- RAMBERG J., *The law of carriage of goods - attempts to harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974, pp. 2 ss.
- ROMANELLI G., *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., pp. 243 ss.
- ROMANELLI G., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civile*, 1975, pp. 1343 ss.
- ROMANELLI G., *Il trasporto*, in *Dir. mar.*, 1983, pp. 120 ss.

ROMANELLI G., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. Trasp.*, 1993, pp. 295 ss.

ROMANELLI G., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. Mar.*, 1999, pp. 197 ss.

Lavori preparatori delle Regole di Rotterdam reperibili sul sito Internet dell'UNCITRAL (www.uncitral.org)

doc. A/CN.9/WG.III/WP.29.

doc. A/CN.9/510.

doc. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003.

doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP. 78.

doc. A/CN.9/526.

doc. A/CN.9/WG.III/WP.25.

doc. A/CN.9/WG.III/WP.81.

doc. A/CN.9/621 paragrafo 187.

doc. A/CN.9/WG.III/WP.101.

doc. A/CN.9/WG.III/WP.21/Add. 1.

Giurisprudenza italiana di legittimità

Cass., 6 giugno 2006, n. 13253, in *Riv. dir. int. priv. e proc.*, 2007, pag. 407.

Cass., 14 febbraio 2005, n. 2898, in *Dir. Mar.*, 2007, 1115).

Cass., 6 marzo 1956, n. 656, *ibidem*, 1956, 197.

Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90.

Cass., 14 febbraio 1986, n. 887, in *Dir. Mar.*, 1987, 290.

Cass., 8 settembre 1993, n. 7504, in *Juris Data*.

Cass., 26 maggio 1994, n. 5165, in *Dir. Mar.*, 1995, 1012.

Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, *ibidem*, 2000, 1349.

Giurisprudenza italiana di merito

Trib. Genova, 12 marzo 1992, in *Dir. Mar.*, 1993, p. 430.

App. Roma, 5 gennaio 1948, in *Foro it.*, 1948, I, c. 697.

Trib. Genova, 15 aprile 1950, in *Dir. Mar.*, 1950, p. 576.

App. Milano, 7 novembre 1950, in *Foro it.*, 1951, I, c. 76.

Trib. Milano, 26 febbraio 2004, in *Dir. Mar.*, 2006, p. 1220.

Trib. Palermo, 31 dicembre 1984, *ibidem*, 1985, 849.

App. Genova, 31 marzo 1990, *ibidem*, 1991, 119.

Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *ibidem*, 1994, 817.

App. Genova, 8 marzo 2002, *ibidem*, 2004, 182.

Trib. Gorizia, 28 maggio 2003, *ibidem*, 212.

Trib. Ravenna, 7 settembre 2004, *ibidem*, 2006, 347.

Trib. Genova, 11 aprile 2005, *ibidem*, 2006, 249.

Trib. Avellino, 1 giugno 2005, in *Dir. Trasp.*, 2006, 931.

Giurisprudenza straniera

Moore-McCormack Lines, Inc. v. International Terminal Operating Co., 619 F. Supp. 1406 (S.D.N.Y. 1983).

Hoogovens Estel Verkoopantoor v. Ceres Terminals, Inc., 1984 AMC 1417.

Marubeni-Iida, Inc. v. Nippon Yusen Kaisha, 1962 AMC 1082; *Berkshire Fashions Inc. v. MV Hakusan II*, 954 F.2d 874, 881 (3d Cir. 1992).

Hartford Fire Ins. Co. v. Orient Overseas Container Lines, 230 F.3d 549, 555-556 (CA2 2000).

Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty. Ltd., U.S. Supreme Court, 9 novembre 2004, in *Dir. mar.*, 2005, 650 ss.

Transatlantic Marine Claims Agency, Inc. v. M/v Hyundai Emperor, in [1997] AMC 1772 109 F.3d, 105.

Reider v. Thompson, 339 US 113, 1951, AMC 38 (1950).

HSBC Insurance Ltd. v. Scanwell Container Line Ltd., in *Eur. Transp. Law*, 2001, pp. 358 ss.

Mayhew Foods Ltd. v. Overseas Containers Ltd., [1984] 1 *Lloyd's Rep.* 317.

Compagnie Française de Navigation a Vapeur v. Bonnasse, 19 F.2d 777, 779-780, 1927 AMC 1325, 1329 (2d Cir. 1927).

App. Aix-en-Provence, *The Selandia*, 10 luglio 1984, in *Droit mar. fr.*, 1987, 84.

App. Versailles, 25 maggio 2000, *Merz Conteneurs v. Brambi Fruits et al.*, reperibile sul sito Internet www.legifrance.gouv.fr.

App. Rouen, 13 novembre 2001, *Via Assurance c. Gefco*, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports (Scapel)*, 2002, 30.

Oberlandesgericht Hamburg, 19 agosto 2004, in *Trasp.*, 2004, 40.