

ANDREA LA MATTINA-LORENZO SCHIANO DI PEPE

IL TRASPORTO SU STRADA: PROFILI GENERALI



giuffrè editore - 2014

Estratto al volume:

TRATTATO DEI CONTRATTI

diretto da
VINCENZO ROPPO
condirettore
ALBERTO M. BENEDETTI

IV OPERE E SERVIZI - 2

Capitolo I

IL TRASPORTO SU STRADA: PROFILI GENERALI

di *Andrea La Mattina e Lorenzo Schiano di Pepe* (*)

1. Dimensione « internazionale » del contratto di trasporto e suoi riflessi sulle fonti della disciplina: prevalente rilievo del diritto materiale uniforme — 2. Rilievo (residuale) delle norme di diritto internazionale privato in materia di contratto di trasporto. L'art. 5 del reg. CE 593/2008 « Roma I » — 3. « Specialità » del codice della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune — 4. Nozione di « contratto di trasporto » e sua natura giuridica — 5. Distinzione del contratto di trasporto da altri istituti — 6. Forma e conclusione del contratto di trasporto. Obbligo di contrarre nei pubblici servizi di linea — 7. Oggetto dell'obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto di persone e di cose — 8. Containerizzazione e multimodalità come espressione del superamento della logica « unimodale »: importanza di una disciplina generale sul contratto di trasporto nella prospettiva del « diritto dei trasporti » — 9. Politica dei trasporti dell'Unione europea e trasporto su strada — 10. Accesso all'attività di trasportatore su strada e disciplina del mercato internazionale dei trasporti — 11. Sicurezza stradale, tutela dell'ambiente e altri aspetti « sociali » dei trasporti su strada.

1. Dimensione « internazionale » del contratto di trasporto e suoi riflessi sulle fonti della disciplina: prevalente rilievo del diritto materiale uniforme.

La dimensione tipicamente « internazionale » del mondo dei trasporti (nel quale frequentemente i rapporti non si esauriscono nell'ambito di un unico ordinamento statale) fa sì che la regolamentazione giuridica di tale settore tenda naturalmente all'universalità e alla uniformità delle soluzioni normative (1). In questo contesto non vi è spazio per un'ottica « statocentrica », in quanto la disciplina applicabile ai trasporti proviene necessariamente da esperienze transnazionali, e non è in nessun modo delimitabile all'interno dei confini nazionali di un solo Stato. Insomma, il « centro

(*) Andrea La Mattina è autore dei parr. 1-8; Lorenzo Schiano di Pepe è autore dei parr. 9-11.

(1) Così CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Il Mulino, 1982, *passim*.

gravitazionale » della disciplina del trasporto non è il diritto interno, ma il diritto internazionale uniforme e, segnatamente, le convenzioni di diritto materiale uniforme (2).

In un ambito giuridico che aspira alla uniformità internazionale parrebbero non esservi problemi legati ai c.d. « conflitti di leggi » e all'impiego di soluzioni basate sull'individuazione della legge statale applicabile attraverso le norme di diritto internazionale privato. In realtà, ancorché oggi sia sostanzialmente acclarata la « prevalenza » delle convenzioni internazionali in tema di trasporto sui sistemi di diritto internazionale privato (siano essi di derivazione internazionale o interna), è opportuna qualche precisazione.

I rapporti tra le norme delle convenzioni di diritto uniforme dei trasporti e le norme interne di diritto internazionale privato sono infatti stati oggetto di approfondite riflessioni da parte della giurisprudenza (3) e della dottrina (4) e, nell'ambito di tale vasto dibattito, è possibile individuare due principali indirizzi interpretativi.

(2) La dottrina in materia è sterminata. In questa sede sia consentito limitarsi a rinviare, da ultimo, a ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, I, Cedam, 2009, 2 ss. e, con specifico riguardo al trasporto marittimo, CARBONE e SCHIANO DI PEPE, *Conflitti di sovranità e di leggi nei traffici marittimi tra diritto internazionale e diritto dell'Unione europea*, Giappichelli, 2010, *passim*, cui adde XERRI, *Trasporto marittimo tra decodificazione e disciplina comunitaria*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri, Dir. mar.*, 2010, 1205 ss. e 1211 ss.

(3) Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, C. 16.7.1954, n. 2539, in *Dejure Giuffrè*; C. 22.6.1954, n. 2153, in *Dejure Giuffrè*; A. Genova 30.6.1953, in *Dir. mar.*, 1953, 432; A. Venezia 9.12.1953, in *Dir. mar.*, 1954, 619; C. 22.6.1961, n. 1505, in *Dejure Giuffrè*; C. 9.5.1983, n. 3146, in *Dejure Giuffrè*; P. Roma 25.9.1997, in *Riv. circ. traspt.*, 1998, 538; T. Pavia 29.12.1999, in *Corr. giur.*, 2000, 932, con nota di FERRARI, *Diritto applicabile alla vendita internazionale, tasso degli interessi sulle somme non pagate e questioni affini*; T. Vigevano 12.7.2000, in *Giur. it.*, 2001, 280, con nota di FERRARI, *Problematiche tipiche della Convenzione di Vienna sui contratti di vendita internazionale di beni mobili risolte in una prospettiva uniforme*.

(4) Cfr., senza alcuna pretesa di completezza, ALVAREZ RUBIO, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Servicio Publicaciones Gobierno Vasco, 2000, *passim*; ANNIBALE, *Il diritto uniforme: problematiche e limitazioni (dalla giurisprudenza all'art. 2 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato)*, in *Arch. civ.*, 1996, 157 ss.; BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Cedam, 1986, 20 ss.; BAUER, *Les traités et les règles de droit international privé matériel*, in *Revue critique de droit international privé*, 1966, 538; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in collaborazione con LA MATTINA, in *Tratt. Cicu-Messineo*, 2^a ed., Giuffrè, 2010, 7 ss.; GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, 701 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Giuffrè, 1990, *passim*; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in materia di trasporto*, Giuffrè, 1955, *passim*; ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 c.n. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1958, 456 ss.; ID., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme e loro rapporti con le norme di diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1961, 601 ss.; ID., *Les rapports entre droit*

Secondo un primo indirizzo, le norme delle convenzioni internazionali di diritto uniforme dei trasporti sono applicabili solamente a quei rapporti che — oltre a rientrare nel proprio ambito di applicazione ai sensi delle relative norme strumentali — sono sottoposti, in virtù del rinvio operato dalle norme di diritto internazionale privato, ad un ordinamento che ha recepito la normativa di diritto uniforme (5). In altri termini, l'applicazione delle convenzioni di diritto uniforme sarebbe subordinata al « filtro » delle norme di diritto internazionale privato. Tale ricostruzione condurrebbe, in diversi casi, ad un restringimento dell'area di applicazione del diritto uniforme in vigore nel paese del giudice adito in favore di norme interne di ordinamenti richiamati dalle norme di diritto internazionale privato dell'ordinamento di tale giudice (6).

In base a un diverso indirizzo — « di gran lunga dominante » (7) — le convenzioni di diritto uniforme dei trasporti prevarrebbero (attraverso le proprie disposizioni strumentali) sulle norme di diritto internazionale privato (8): « ogni sistema di diritto uniforme, in quanto tale, rende inapplicabili le norme di diritto internazionale privato » (9). In particolare, le

uniforme et droit international privé, in *Recueil des Cours*, 1965, III, 25 ss.; MINGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1987, 478 ss.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, 252; SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, in (a cura di) FEDOZZI e ROMANO, *Trattato di diritto internazionale*, Cedam, 1936, 17-18; SWEIGERT, DROBNIG, *Einheitliches Kaufgesetz und internationales Privatrecht*, in *Rabel Zeitschrift*, 1965, 146 ss.; VITTA, *International Conventions and National Conflict Systems*, in *Recueil des Cours*, 1969, I, 198 ss.

(5) Cfr., in dottrina, SCERNI, *Il diritto internazionale marittimo ed aeronautico*, cit.; RUSSO, *Ancora sulla perdurante efficacia nell'ordinamento italiano della convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, cit.; in giurisprudenza, C. 16.7.1954, n. 2539, cit.; C. 22.6.1954, n. 2153, cit.; A. Genova 30.6.1953, cit.; A. Venezia 9.12.1953, cit. (che hanno affermato la prevalenza dell'art. 10 c.n. sull'art. 10 della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico).

(6) Così CARBONE, *Legge della bandiera e ordinamento italiano*, Giuffrè, 1970, 83.

(7) Lo ammette, pur criticandolo, MINGOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, cit., 479.

(8) Cfr. CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., 84 ss.; Id., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., 46-50; Id., *Contratto di trasporto* cit., 4-12; Id., *Il diritto uniforme in tema di trasporti ed il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in *Dir. mar.*, 1978, 367 ss.; IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, cit., 1-45; MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, cit., 63 ss.; Id., *Sul rapporto fra l'art. 10 c. nav. e l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles*, cit., 456 ss.; Id., *Natura delle norme di applicazione di diritto uniforme*, cit., 601 ss.; Id., *Les rapports entre droit uniforme et droit international privé*, cit., 25 ss..

(9) Così C. 22.6.1961, n. 1505, cit. Per ulteriori recenti affermazioni dei sopra richiamati principi cfr. — oltre ai casi citati da CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, cit.; CARBONE (a cura di), *La giurisprudenza italiana in tema di trasporti*, Giuffrè, 1988, 328 ss. — T. Vigevano 12.7.2000, cit. (ove si afferma che « il ricorso alle norme di diritto materiale uniforme deve sempre prevalere su quello avente ad oggetto le norme di diritto interna-

convenzioni di diritto uniforme dei trasporti troverebbero applicazione, in ragione del loro carattere di specialità, indipendentemente dal rinvio all'ordinamento in cui sono state immesse da parte delle norme interne di diritto internazionale privato. Tale specialità trae origine, secondo una parte della dottrina, non soltanto dalla *ratio* propria del diritto uniforme, tendente a realizzare la prevedibilità del diritto, attraverso una regolamentazione omogenea e (almeno tendenzialmente) completa dei rapporti aventi carattere di internazionalità (10), ovvero dalla necessità di adempiere agli obblighi internazionalmente assunti dallo Stato che ha introdotto nel proprio ordinamento la norma di diritto uniforme (11), ma soprattutto dalla presenza all'interno di tali convenzioni di norme strumentali che delimitano autonomamente il proprio campo di applicazione (12).

Queste ultime conclusioni trovano oggi conferma — quanto meno relativamente ai rapporti tra diritto materiale uniforme in tema di trasporto e diritto internazionale privato italiano — nell'art. 117, comma 1, della Costituzione, come modificato dall'art. 3 della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 e applicato in due importanti sentenze della Corte Costituzionale (13). Come noto, infatti, la norma richiamata prevede il vincolo

zionale privato (indipendentemente dalla loro fonte), essendo le prime 'per definitionem' speciali rispetto alle seconde, giacché risolvono il problema sostanziale 'direttamente' ossia evitando il doppio passaggio, consistente nell'individuazione del diritto applicabile prima e quindi nell'applicazione dello stesso, che sempre si rende necessario quando si fa ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato »); T. Pavia 29.12.1999, cit. (ove si afferma che « Al ricorso alla giustizia di diritto internazionale privato deve preferirsi quello alle norme di diritto materiale uniforme (create da convenzioni internazionali) che in ragione della loro specialità prevalgono sulle norme di conflitto »); P. Roma 25.9.1997, cit. (ove viene affermato che « In materia di trasporto aereo internazionale, l'applicabilità al contratto delle norme previste dalle convenzioni di diritto uniforme prescinde dall'esistenza o dalla operatività di una norma di diritto internazionale privato la quale rinvii ad esse »); C. 9.5.1983, n. 3146, cit. Contrariamente a quanto risulta dalla massima (nonché dalla laconicità sul punto della motivazione), non si pone in senso contrario C. 4.5.1995, n. 4852, in *Dejure Giuffrè*.

(10) Cfr. IVALDI, *Diritto uniforme*, cit., 14, nota 22 e dottrina ivi richiamata.

(11) In questo senso CARBONE, *Legge della bandiera*, cit., 86.

(12) La dottrina ha chiarito che la normativa di diritto uniforme dei trasporti « è 'speciale' non tanto in virtù della sua *ratio* ma soprattutto in considerazione del fatto che la sua sfera di operatività è determinata in modo autonomo e cogente ed esclude, correlativamente e contemporaneamente, l'applicazione delle norme materiali interne ed il funzionamento delle norme di diritto internazionale privato » (così IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti*, cit., 18, che riprende un'efficace espressione di MALINTOPPI, *Diritto uniforme*, cit., 75). Nello stesso senso BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e la loro attuazione nel diritto interno*, in *Dir. mar.*, 1999, 60-61.

(13) Si tratta di C. Cost. 24.10.2007, n. 348, in *Dejure Giuffrè*; C. Cost. 24.10.2007, n. 349, in *Dejure Giuffrè*. Per un primo commento di tali sentenze v., *ex multis*, CAPPUCCIO, *La Corte costituzionale interviene sui rapporti tra convenzione europea dei diritti dell'uomo e Costituzione*,

del rispetto degli obblighi internazionali (e dell'ordinamento dell'Unione Europea) con riguardo all'esercizio della potestà legislativa, non soltanto « regionale », ma anche « statale » (14); 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 (15) — assumono il rango di « norme interposte » (16), di norme cioè di cui la Costituzione prescrive il rispetto (*rectius*,

in *Foro it.*, 2008, I, 47 ss.; CANNIZZARO, *Sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo e ordinamento italiano in due recenti decisioni della Corte costituzionale*, in *Riv. dir. int.*, 2008, 138 ss.; GAJA, *Il limite costituzionale del rispetto degli « obblighi internazionali »: un parametro definito solo parzialmente*, *ibidem*, 136 ss.; GHERA, *Una svolta storica nei rapporti del diritto interno con il diritto internazionale pattizio (ma non in quelli con il diritto comunitario)*, in *Foro it.*, 2008, I, 50 ss.; IVALDI, *La posizione della CEDU e della giurisprudenza di Strasburgo nel sistema interno di tutela dei diritti*, in CARBONE e QUEIROLO (a cura di), *Diritto di famiglia e Unione Europea*, Giappichelli, 2008, 92 ss.; LUZZATTO, *Il diritto europeo e la Costituzione dopo la riforma dell'art. 117*, in *Dir. Unione Eur.*, 2008, 1 ss.; PADELLETTI, *Indennità di esproprio e obblighi internazionali dopo le sentenze della Corte costituzionale*, in *Riv. dir. int.*, 2008, 143 ss.; PERSANO, *Il contrasto fra Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali e la legge interna ad essa precedente alla luce della sentenza della Corte costituzionale n. 39/2008*, in *Riv. dir. fall.*, 2009, 145 ss.; SACCUCCI, *Illegittimità costituzionale di leggi incompatibili con la Convenzione europea e possibili ripercussioni sull'esigenza del previo esaurimento dei ricorsi interni*, in *Riv. dir. int.*, 150 ss.

(14) Sul punto cfr. per tutti CANNIZZARO, *La riforma « federalista » della Costituzione e gli obblighi internazionali*, in *Riv. dir. int.*, 2001, 931 ss.; CARETTI (a cura di), *Osservatorio delle fonti 2002*, Giappichelli, 2003, 2.

(15) Sulla circostanza che l'art. 117, c. 1, Cost. non rappresenti una norma di adattamento al diritto pattizio e, pertanto, non deroghi ai normali strumenti di adattamento presenti nel nostro ordinamento, cfr. per tutti IVALDI, *L'adattamento al diritto internazionale*, in CARBONE, LUZZATTO e SANTA MARIA (a cura di), *Istituzioni di diritto internazionale*, 3^a ed., Giappichelli, 2006, 137 e 156, cui *adde*, da ultimo, quanto affermato dalla stessa A. in altra sede (*La posizione della CEDU*, cit., 104), secondo cui « tale disposizione si presta ad essere considerata alla stregua di una norma sulla produzione giuridica « interna », volta a fissare un limite alla potestà legislativa spettante a Stato e Regioni ». Nel senso che i trattati internazionali costituiscono un vincolo per il legislatore italiano, ai sensi dell'art. 117, c. 1, Cost., soltanto qualora essi siano stati assunti nel puntuale rispetto delle procedure costituzionali previste nel nostro ordinamento cfr. A. CASSESE, *Diritto internazionale. I lineamenti*, Il Mulino, 2003, 278; STROZZI, *Intervento*, in ZICCARDI CAPALDO (a cura di), *Attuazione dei trattati internazionali e costituzione italiana. Una riforma prioritaria nell'era della Comunità globale*, ESI, 2003, 107; (implicitamente) TREVES, *Diritto internazionale. Problemi fondamentali*, Giuffrè, 2005, 693 ss.

(16) In questo senso, anteriormente alle predette pronunce della Corte Costituzionale, si era espresso FERRARI, *Il primo comma dell'art. 117 della Costituzione e la tutela internazionale dei diritti*, in *Diritto pubblico comparato ed europeo*, 2002, 1852, che aveva attribuito in virtù dell'art. 117, c. 1, Cost., « rango superlegislativo », ma comunque « infracostituzionale » alle norme pattizie. In generale sulle c.d. « norme interposte » cfr. per tutti, da ultimo, PIGNATELLI, *Le norme interposte*, in ROMBOLI (a cura di), *L'accesso alla giustizia costituzionale: caratteri, limiti, prospettive di un modello*, ESI, 2006, 297 ss.

l'inderogabilità) da parte del legislatore nazionale (17), ma che sono a loro volta sottoposte ad una verifica di compatibilità con la stessa Costituzione (18).

La prevalenza del diritto materiale uniforme dei trasporti non è messa in discussione neppure dal sistema europeo di diritto internazionale privato di cui al « Regolamento Roma I » (19) (come di seguito definito). Infatti, quantomeno per le convenzioni internazionali di cui uno o più degli Stati membri erano contraenti al momento dell'adozione del predetto Regolamento, è possibile fare riferimento alla « clausola di salvaguardia » disciplinata dall'art. 25 del « Regolamento Roma I », in base al quale il Regolamento stesso non osta all'applicazione di quelle convenzioni « che disciplinano i conflitti di leggi inerenti a obbligazioni contrattuali » (20). In considerazione del fatto che le convenzioni in materia di trasporto contengono norme strumentali volte a delimitare autonomamente il proprio campo di applicazione, non mi pare vi siano dubbi circa il fatto che esse « disciplinano i conflitti di leggi » e che, pertanto, tali convenzioni non possano essere pregiudicate dalle corrispondenti norme del Regolamento Roma I (21).

La prevalenza del diritto uniforme sul diritto internazionale privato, infine, non esclude la necessità di un « coordinamento » tra le rispettive discipline (*rectius*, tra il diritto uniforme e le norme sostanziali dell'ordinamento richiamato tramite le tecniche di diritto internazionale priva-

(17) In questo senso cfr. per tutti IVALDI, *La posizione della CEDU*, cit., 102; Id., *La garanzia costituzionale delle convenzioni di diritto marittimo*, cit., 555 ss.

(18) Così C. Cost. 24.10.2007, n. 349, cit.

(19) Alle medesime conclusioni giungono, sia pure seguendo differenti percorsi argomentativi, BIAGIONI, *Art. 5*, in SALERNO e FRANZINA (a cura di), *Commentario al Regolamento CE n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (« Roma I »)*, in *Nuove leggi civ. comm.*, 2009, 720; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, in BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti (Roma I)*, Giappichelli, 2009, 364 ss.; FRANZINA, *Artt. 25 e 26*, in SALERNO e FRANZINA (a cura di), *Commentario*, cit., 936 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2009, 318 ss.

(20) Su tale norma v. BONFANTI, *Le relazioni intercorrenti tra il Regolamento Roma I e le convenzioni internazionali (in vigore e non)*, in BOSCHIERO (a cura di), *La nuova disciplina comunitaria*, cit., 383 ss. e *ivi* ulteriori richiami in argomento.

(21) In senso analogo v. per tutti BIAGIONI, *Art. 5*, cit., 720-721 ove, correttamente, sottolinea che le norme strumentali delle convenzioni di diritto materiale uniforme sono considerate disposizioni sui conflitti di legge da parte di autorevole dottrina, tra cui, in particolare, BENTIVOGLIO, *Conflict Problems in Air Law*, in *Recueil des Cours*, 1966, vol. 116, 131 ss.; COLLINS, *Admiralty — International Uniformity and the Carriage of Goods by Sea*, in *Tulane Law Review*, 1985, 169 ss., spec. 171; VAN HECKE, *Principes et méthodes de solution de conflits de lois*, in *Recueil des Cours*, 1969, vol. 126, 468 ss.

to) (22), e ciò in quanto — come è stato correttamente osservato — « il diritto materiale uniforme non riesc[e] a rendersi del tutto indipendente dai diritti nazionali e dal diritto internazionale privato, che viene spesso utilizzato nelle convenzioni di diritto materiale uniforme per integrarne eventuali lacune o per disciplinarne degli aspetti sui quali non è stato possibile raggiungere l'accordo degli Stati interessati » (23). In altri termini, laddove il diritto materiale uniforme disciplini *ex proprio vigore* (e senza lacune di sorta) un dato fenomeno, pare evidente che le norme di diritto internazionale privato non vengano ad operare; laddove, invece, un fenomeno inerente il diritto internazionale dei trasporti non sia *ex se* disciplinato da una norma di diritto materiale uniforme (ovvero sia disciplinato dal diritto uniforme, ma siano presenti lacune all'interno di tale tessuto normativo), i meccanismi di diritto internazionale privato potranno venire in rilievo al fine di individuare la legge statale applicabile in funzione « integratrice » della regolamentazione giuridica della fattispecie (24).

2. Rilievo (residuale) delle norme di diritto internazionale privato in materia di contratto di trasporto. L'art. 5 del reg. CE 593/2008 « Roma I ».

Alla luce di quanto sopra, le norme di conflitto in tema di trasporto — pur avendo un rilievo in qualche modo « residuale » — devono essere comunque tenute presente nell'analisi del fenomeno.

Limitando la prospettiva di osservazione all'ambito europeo, occorre in primo luogo fare riferimento alla Convenzione CEE 934/1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, aperta per la firma a Roma il 19 giugno 1980 (di seguito la « Convenzione di Roma »), successivamente sostituita — e significativamente modificata — dal reg. CE 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla legge appli-

(22) In argomento cfr. per tutti CARBONE, *Riforma del sistema di diritto internazionale privato: legge 31 maggio 1995, n. 218 — Commentario, sub articolo 2 (Convenzioni internazionali)*, in AA.VV., *Commentario al nuovo diritto internazionale privato*, Cedam, 1996, 11. Negli stessi termini, da ultimo, CARBONE e IVALDI, *Legge 31 maggio 1995, n. 218 — Art. 2 — Convenzioni internazionali*, in (a cura di) PREITE, *Trattato Notarile, Atti notarili. Diritto Comunitario e Internazionale*, I, Utet, 2011, 462-463.

(23) Così BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali*, cit., 34.

(24) Per tali conclusioni cfr. LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo tra autonomia privata, diritto internazionale privato e diritto uniforme dei trasporti*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2004, 597 ss., spec. 604.

cabile alle obbligazioni contrattuali (di seguito, il « Regolamento Roma I » o il « Regolamento », applicabile a tutti gli Stati membri dell'Unione europea con l'eccezione della Danimarca) (25).

La normativa europea sui conflitti di legge in materia contrattuale di cui alla Convenzione di Roma del 1980, mentre disciplinava il contratto di trasporto di merci con una disposizione, l'art. 4, par. 4, volta a chiarire — in deroga alla regola generale di cui all'art. 4, par. 2 — con quale Stato tale contratto presentasse il « collegamento più stretto » al fine di determinare la legge applicabile in mancanza di scelta, non prevedeva una specifica disciplina relativa al trasporto di passeggeri, con la conseguenza che il relativo contratto era assoggettato alle regole generali di cui agli artt. 3 e 4 della stessa Convenzione di Roma (26).

Più complesso è, invece, il quadro normativo che emerge dalla disciplina sul contratto di trasporto di cui al Regolamento Roma I, il quale

(25) Sulla « comunitarizzazione » della Convenzione di Roma mediante il Regolamento c.d. Roma I e sul c.d. Libro verde « sulla trasformazione in strumento comunitario della convenzione di Roma del 1980 applicabile alle obbligazioni contrattuali e sul rinnovamento della medesima », di cui al documento COM (2002) 654 (reperibile sul sito Internet <http://eur-lex.europa.eu>; cfr., *ex multis*, BOSCHIERO, *Verso il rinnovamento e la trasformazione della convenzione di Roma: problemi generali*, in PICONE (a cura di), *Diritto internazionale privato e diritto comunitario*, Cedam, 2004, 319 ss.; BONOMI, *Conversion of the Rome Convention on Contracts into an EC Instrument: Some Remarks on the Green Paper of the EC Commission*, in *Yearbook Private Int. Law*, 2004, 55 ss.; MAX PLANCK INSTITUTE FOR FOREIGN PRIVATE AND PRIVATE INTERNATIONAL LAW, *Comments on the European Commission's Green Paper on the Conversion of the Rome Convention of 1980 on the Law applicable to contractual Obligations into a Community Instrument and its Modernization*, in *RebelsZ*, 2004, 1 ss.; NEEUSEN, PERTEGAS e STRAETNANS (a cura di), *Enforcement of International Contracts in the European Union. Convergence and Divergence between Brussels I and Rome I*, Intersentia, 2004, *passim*; FRANZINA (a cura di), *La legge applicabile ai contratti nella proposta di regolamento « Roma I »*, Cedam, 2006, *passim*. In generale, sul fenomeno della c.d. « comunitarizzazione » del diritto internazionale privato cfr. per tutti POCAR, *La comunitarizzazione del diritto internazionale privato: una « European Conflict of Laws Revolution »?*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2000, 873 ss.

(26) Sulla disciplina del trasporto nella Convenzione di Roma del 1980 cfr., *ex multis*, ROMANELLI, *I trasporti aerei ed i trasporti terrestri in relazione alla Convenzione del 1980 sulla legge applicabile*, in AA.VV., *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Cedam, 1983, 235 ss.; BERLINGIERI, *La Convenzione di Roma sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e il trasporto marittimo*, *ibidem*, 249 ss.; CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., 221 ss.; SADIKOV, *Conflicts of laws in International Transport Law*, in *Recueil des Cours*, 1985, I, 233 ss.; GIARDINA, *Le norme di diritto internazionale privato di un nuovo codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 1987, 44 ss.; TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994, 825; ESPINOSA CALABUIG, *La regulación de los contratos internacionales de transporte marítimo de mercancías en el Convenio de Roma de 1980*, in *Dir. mar.*, 2000, 64 ss.; MOSCONI e CAMPIGLIO, *Diritto internazionale privato*, I, 3^a ed., Utet, 2007, 394.

all'art. 5 detta norme di conflitto sia relativamente al trasporto di cose, sia relativamente al trasporto di passeggeri (27).

Con riguardo al *trasporto di cose*, l'art. 5, par. 1 del Regolamento Roma I prevede un concorso successivo di criteri di collegamento, confermando in linea generale la legge scelta dalle parti quale criterio fondamentale anche nell'ambito in esame. Qualora manchi la scelta di legge, la disposizione in esame prevede l'applicazione della legge dello Stato di residenza abituale (*rectius* sede) del vettore, ma ciò soltanto nel caso in cui tale luogo coincida (a) con il luogo della ricezione o della consegna della merce ovvero (b) con la residenza abituale del mittente (28). Quando, però, quest'ultima coincidenza non si verifichi, l'art. 5, par. 1 impone quale legge applicabile quella dello Stato ove le parti hanno previsto che le merci debbano essere consegnate (29). Si è ritenuto, infatti, che tale criterio di collegamento, anche se non coincide con la sede del vettore o del caricatore, risulta essere il *locus executionis* più rilevante rispetto al luogo in cui la merce viene presa in carico dal vettore per essere imbarcata. In particolare, a favore dell'impiego del luogo di destinazione della merce sono state invocate soprattutto alcune considerazioni pratiche. Ad esempio, il danno o la perdita del carico sono accertati e determinabili solamente in tale Stato. D'altro canto, sempre in questo ordinamento, i soggetti interessati alla consegna delle merci normalmente adottano le misure e iniziano i procedimenti rivolti all'accertamento del danno ed all'ottenimento di garanzie

(27) Sul punto v., *ex multis*, BIAGIONI, *Art. 5*, cit., 717 ss.; CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., 364 ss.; TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto nel Regolamento Roma I*, cit., 318 ss., cui *adde*, da ultimo, QUEIROLO e CELLERINO, *The discipline of maritime transport contracts under the Rome I and Brussels I Regulations: conflict of laws and jurisdictional issue*, in VASSILAKAKIS, NATOV e BALZAN (a cura di), *Regulations Rome I and Rome II and Maritime Law*, Giappichelli, 2013, 81 ss.

(28) Per un'applicazione da parte della giurisprudenza italiana di tale principio — analogamente affermato dall'art. 4 della Convenzione di Roma del 1980 — cfr. A. Genova 2.6.1997, in *Dir. mar.*, 1999, 1171. In argomento si veda altresì, in dottrina, CARBONE, *La disciplina applicabile al trasporto marittimo di cose tra Roma I e le Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 281 ss.

(29) L'art. 5, par. 1 del Regolamento c.d. Roma I, infatti, nell'evidenziare la particolare rilevanza del luogo di destinazione del trasporto di merci nella determinazione della legge applicabile, si preoccupa giustamente di precisare che come tale si deve intendere non già quello in cui, anche per ragioni accidentali, la merce è *effettivamente* sbarcata e/o la spedizione è considerata conclusa, bensì quello *convenuto tra le parti*. Si vuole in tal modo garantire sin dall'inizio del trasporto la prevedibilità e la certezza della disciplina applicabile alla stessa stregua di quanto si verifica per stabilire se un trasporto deve essere considerato oggettivamente internazionale ai fini dell'applicazione ad esso della rilevante normativa di diritto uniforme.

adeguate da parte del vettore o più in generale attraverso procedimenti conservativi ed in particolare di sequestro (30).

Con riguardo al *trasporto di persone*, l'art. 5, par. 2 del Regolamento Roma I ha innovato la previgente disciplina di cui alla Convenzione di Roma del 1980, dettando per la prima volta specifici criteri di collegamento relativamente a tale tipologia di contratto di trasporto (31), e ciò al fine di superare le critiche a suo tempo rivolte da parte della dottrina alla Convenzione di Roma (32), con il dichiarato intento di « garantire un adeguato livello di tutela dei passeggeri » (33). Al di là delle dichiarazioni di principio, la tutela del passeggero di cui all'art. 5, par. 2 del Regolamento Roma I è, però, certamente meno incisiva ed efficace di quella predisposta da altre disposizioni di tale Regolamento con riferimento alla protezione di diverse categorie di « parti deboli », quali i consumatori, i lavoratori e i contraenti di polizze assicurative diverse da quelle c.d. « grandi rischi » (34).

In primo luogo, è pur vero che la norma in esame circoscrive la facoltà di scelta della legge applicabile ad opera delle parti, ma i limiti entro cui tale facoltà può essere esercitata non appaiono favorire il passeggero. Infatti, tale disposizione indica soltanto alcuni ordinamenti (quello della residenza abituale del passeggero, quello della residenza abituale/amministrazione centrale del vettore e quello dei luoghi di partenza/destinazione del trasporto) suscettibili di essere richiamati in via alternativa, senza invece imporre meccanismi di tutela volti a favorire l'ordinamento maggiormente protettivo degli interessi del passeggero (35). È così che il vettore — che generalmente predispone unilateralmente il contratto di trasporto, che poi viene concluso con il passeggero « per adesione » — ha un notevole potere negoziale, potere che viene addirittura esercitato « a monte » del contratto, ossia nel momento in cui egli si trova a scegliere lo Stato ove localizzare la propria sede/amministrazione centrale, e ciò proprio nella prospettiva di ottenere in tal modo un regime di responsa-

(30) Sul punto v. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 47-48, cui si rinvia anche per ulteriori riferimenti.

(31) Si noti comunque che — nel caso in cui il contratto di trasporto sia concluso nel più ampio contesto di un « pacchetto turistico » — non troverà applicazione la disciplina di cui all'art. 5 del Regolamento Roma I, bensì la tutela prevista dallo stesso Regolamento all'art. 6 con riferimento ai consumatori.

(32) V., ad esempio, BALLARINO, *Diritto internazionale privato*, 2^a ed., Cedam, 1996, 664; TONOLO, *Il contratto di trasporto nella convenzione di Roma*, cit., 870 ss.

(33) Così il *Considerando* n. 32 del Regolamento Roma I.

(34) Per queste considerazioni cfr. UBERTAZZI, *Il regolamento Roma I sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, Giuffrè, 2008, 82.

(35) Così CONTALDI, *Il contratto internazionale di trasporto di persone*, cit., 382.

bilità il più possibile favorevole rispetto ai propri interessi grazie al meccanismo di cui all'art. 5, par. 2.

In secondo luogo, non appare favorevole al passeggero neppure la previsione relativa alla determinazione della legge applicabile in assenza di scelta. Tale previsione rinvia alla legge di residenza abituale del passeggero, ma (a) condiziona tale criterio di collegamento alla circostanza che vi sia coincidenza tra tale legge e quella del luogo di partenza o di destinazione del trasporto e (b) dispone che — in mancanza di tale coincidenza — trovi applicazione la legge del paese in cui il vettore ha la residenza abituale. A prescindere dalla circostanza che in molti casi il criterio di collegamento della residenza del passeggero, primariamente indicato dal Regolamento, non troverà applicazione (36), la norma non pare adeguata a tutelare gli interessi di tale « parte debole » del contratto in quanto neppure in questo caso vengono fatte salve disposizioni protettive a difesa del passeggero (37).

I criteri di collegamento sopra indicati in mancanza di scelta della legge applicabile non ostano peraltro all'impiego da parte del giudice della « clause échappatoire » di cui all'art. 5, par. 3 del Regolamento Roma I, sia relativamente ai contratti di trasporto di merci, sia relativamente ai contratti di trasporto di passeggeri (38). In particolare, quest'ultima disposizione prevede l'applicazione in via residuale della legge del Paese con cui il contratto presenta collegamenti manifestamente più stretti nella misura in cui — in difetto di *electio iuris* — la legge individuata attraverso i criteri di collegamento previsti dagli artt. 5, parr. 1 e 5, par. 2 del Regolamento Roma I non evidenzia un nesso significativo con la fattispecie.

3. « Specialità » del codice della navigazione e applicabilità al contratto di trasporto delle norme di diritto comune.

Nella prospettiva dell'ordinamento italiano, il quadro delle fonti in materia di trasporto non può prescindere da una riflessione circa i rapporti tra codice della navigazione e norme di diritto comune.

Come noto, infatti, il codice della navigazione ha raccolto in un unico

(36) Lo sottolinea giustamente TONOLO, *La legge applicabile ai contratti di trasporto*, cit., 321-322.

(37) Per analoghe considerazioni cfr. LA MATTINA, *Il passeggero quale parte debole del contratto di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2012, 798 ss., ove ulteriori riferimenti.

(38) La « clause échappatoire » trova un significativo corrispondente nel c.d. « closest and most real connection test » elaborato dalla giurisprudenza internazionalprivatistica di *common law*. In proposito cfr. per tutti TETLEY, *International Maritime and Admiralty Law*, Yvon Blais, 2002, 113 e i casi, da quest'ultimo richiamati, *Bonython v. Commonwealth of Australia*, [1951] A.C. 201 (P.C.); *The Iran Vojdan*, [1984] 2 Lloyd's Reports, 380.

testo normativo gli istituti del diritto marittimo e quelli del diritto aeronautico ed ha posto in apertura — quasi fosse un'epigrafe — una norma concernente la gerarchia delle fonti, dove viene tra l'altro affermato che il ricorso al diritto comune può avvenire soltanto (a) nel caso in cui manchino disposizioni di diritto della navigazione, tratte dallo stesso codice della navigazione, dalle leggi, dai regolamenti e dagli usi, e (b) ove non sia possibile disciplinare un determinato istituto ricorrendo all'analogia (art. 1 c.n.) (39). In questa prospettiva, il diritto della navigazione (marittima, interna ed aerea) — la cui elaborazione si deve al pensiero di Antonio Scialoja [il quale fu altresì il « demiurgo » dello stesso codice della navigazione (40)] — parrebbe essere un « sistema a sé stante », dotato di una propria gerarchia normativa e collocato in una posizione « autonoma » rispetto al resto dell'ordinamento giuridico (41).

(39) Sull'art. 1 c.n. cfr., senza pretesa di completezza, ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, banco di prova e fucina dell'ordinamento giuridico*, in *Dir. traspr.*, 2007, 731 ss.; BOI, *Profili documentali del trasporto marittimo e brevi riflessioni sulla specialità ed autonomia della materia*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 45 ss.; CAMARDA, *Fonti e strutture organizzative del diritto della navigazione*, Giappichelli, 1988, 91 ss.; CARBONE, *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975, 40-46; ID., *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 2005, 889 ss. e in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di Antonini, I, Giuffrè, 2007, 15 ss.; CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo. Attraverso i casi e le clausole contrattuali*, 4^a ed., Giappichelli, 2011, I ss.; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, *Infrastrutture e accesso al mercato*, 2^a ed., Giuffrè, 2011, 3 ss.; DOMINÈDÒ, *Le fonti del diritto della navigazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 273 ss.; GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, Giuffrè, 1965, *passim*; GAVOTTI PELLERANO, *Specialità ed autonomia del diritto della navigazione in due recenti sentenze*, in *Dejure Giuffrè*; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, 9^a ed., Giuffrè, 2000, 57-66; LUCIFREDI ENRICO, *Studio sulle fonti del lavoro marittimo*, in *Dir. mar.*, 1986, 61; PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, V, 434 e in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Giuffrè, 1997, 971 ss.; ID., *Principi speciali (in materia di navigazione) e principi generali*, in *Dir. traspr.*, 2000, I ss.; QUERCI, *Analisi del diritto marittimo: definizione e concetti giuridici fondamentali*, EUT, 1999; ID., *Evoluzione del diritto marittimo: sistematica e dogmatica giuridica marittima*, EUT, 1999; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, I, Giuffrè, 1987, 103-221; XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, 287 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 41-42.

(40) Sui lavori preparatori del codice della navigazione cfr. LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 18-20. Sul significato scientifico dell'opera di Antonio Scialoja si vedano in particolare gli omaggi resi da CARBONE, *Il diritto marittimo in Italia al momento della sua codificazione ed agli inizi degli anni '80*, in *Dir. mar.*, 1983, 53-54 e da PESCATORE, *Antonio Scialoja: il sistema e la codificazione del diritto della navigazione*, in *Foro it.*, 1985, V, 405-409. Sulla rilevanza dell'autonomia scientifica e didattica del diritto della navigazione cfr. TURCO BULGHERINI, *Il « ricupero » del diritto della navigazione (IUS/06)*, in *Dir. traspr.*, 2007, 461 ss.

(41) Per queste considerazioni si veda, da ultimo, ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 731 ss.

È questa — in estrema sintesi — la teoria dell'autonomia del diritto della navigazione (42), nascente dall'idea che gli istituti di diritto marittimo (oltre che aeronautico) avessero bisogno di *proprie* norme in virtù delle peculiarità legate al « fatto tecnico della navigazione », ossia a quel « trasporto autarchico », il quale — stante i rischi peculiari che investono il complesso delle persone e delle cose nell'ambito della spedizione marittima o aeronautica una volta che la nave o l'aereo si sono staccati dalla terraferma — nel pensiero di Antonio Scialoja è sostanzialmente inidoneo ad essere regolato secondo i principi del diritto comune (43).

Peraltro, una simile ricostruzione non pare corretta tra l'altro perché, come è stato evidenziato, il diritto della navigazione non è una disciplina autosufficiente e completa ed, in ogni caso, è inidoneo a regolare in maniera compiuta ogni aspetto dei rapporti giuridici riguardanti i trasporti marittimi, aerei e per vie d'acqua (44). In quest'ultimo senso si è sostanzialmente pronunciata la giurisprudenza italiana e straniera, la quale — pur con qualche anche recente incertezza — ha di fatto negato l'autonomia del diritto della navigazione, non esitando ad estendere a

(42) Le basi della teoria si rinvengono già in SCIALOJA, *La sistemazione scientifica del diritto marittimo*, in *Riv. dir. comm.*, 1928, I, 1 ss. e trovano ulteriori sviluppi in ID., *Sistema del diritto della navigazione*, 2^a ed., Zanichelli-Soc. ed. il Foro It., 1929 e, successivamente alla codificazione, ID., *Corso di diritto della navigazione*, Zanichelli-Soc. ed. il Foro It., 1943. Dopo Scialoja hanno sostenuto l'autonomia del diritto della navigazione, tra gli altri, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Giuffrè, 2008, 1 ss.; ID., *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 725 ss.; DOMINEDÒ, *Principi del diritto della navigazione*, I, Cedam, 1957, 48 ss.; GAETA, *Le fonti del diritto della navigazione*, cit., 16 ss.; ID., *Diritto della navigazione*, in *Enc. Dir.*, XII, Giuffrè, 1964, 1077 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 5 ss.; PESCATORE, *Diritto della navigazione e principi generali*, in *Foro it.*, 1994, V, 434 ss.; PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Riv. dir. nav.*, I, 1943-1948, 11 ss.; SPASIANO, *Il diritto della navigazione come sistema unitario ed autonomo*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, I, 293 ss.; TULLIO, *Dal diritto marittimo e aeronautico al diritto della navigazione e al diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2004, 1 ss., spec. 3; VERMIGLIO, *La specialità del diritto della navigazione nelle sentenze della corte costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1999, 781 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 28.

(43) Così SCIALOJA, *Sistema*, cit., 11, cui *adde*, da ultimo, ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., 729 ss.

(44) Per queste considerazioni si veda per tutti CARBONE, *Specialità della disciplina del lavoro nautico, principi di diritto comune e contrattazione collettiva*, in *Dir. mar.*, 1984, 494-496, dove l'A., prendendo spunto da uno dei punti più delicati della questione dei rapporti fra il diritto della navigazione ed il resto dell'ordinamento (ossia il problema della disciplina giuridica del lavoro nautico), pone le basi per una analisi generale del problema *de quo*. In argomento cfr., da ultimo, CUSMAI, *Verso un'ulteriore attenuazione dell'autonomia normativa e della specialità del diritto della navigazione in materia di lavoro nautico*, in *Dejure Giuffrè*. Nella dottrina straniera v., da ultimo, DELEBECQUE, *L'arbitrage maritime contemporain*, cit., 435-436.

fattispecie riconducibili al diritto della navigazione i principi del diritto comune (45).

In realtà, al di là di alcune petizioni di principio, lo stesso Scialoja ha esplicitamente riconosciuto che — in diversi casi — il diritto della navigazione, benché asseritamente « autonomo », è in realtà ampiamente permeabile rispetto ai principi generali del diritto comune (46).

A distanza di quasi un secolo dalla sua prima elaborazione è pertanto corretto « rileggere » la teoria dell'*autonomia* del diritto della navigazione, intendendola propriamente come una formula riassuntiva della *specialità* della materia, formula in ogni caso rivolta non già a negare i collegamenti del diritto della navigazione con il diritto comune (o con altre discipline speciali), ma ad evidenziarne sinteticamente alcune caratteristiche peculiari (47). In questa prospettiva, appare peraltro evidente che il diritto

(45) Sul punto cfr. l'attenta analisi della giurisprudenza italiana compiuta da CARBONE, *L'internazionalità e la specialità*, cit., 894-896.

(46) Cfr. SCIALOJA, *Sistema*, cit., 24-25. La funzione integratrice del diritto comune rispetto al diritto della navigazione è stata da ultimo confermata da ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 28.

(47) Così CARBONE, *Il diritto marittimo in Italia*, cit., 49 e, sostanzialmente negli stessi termini, nella dottrina francese, cfr. MONTAS, *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie*, in *Droit maritime français*, 2008, 310. Sempre nel senso della specialità — anziché dell'autonomia — del diritto della navigazione cfr. CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, cit., 7-8 e (sembra) GRIGOLI, *Note sulla « specialità » del diritto della navigazione*, in *Giur. it.*, 1977, IV, 75 ss. In proposito pare inoltre significativo sottolineare che, anche laddove la giurisprudenza italiana è sembrata ritornare su posizioni vicine all'*autonomia* del diritto della navigazione, in realtà, ha inteso sottolinearne semplicemente il carattere *speciale* e derogatorio rispetto al diritto comune e non, invece, affermarne l'autosufficienza rispetto al resto dell'ordinamento giuridico: v. in questo senso C. 15.9.1997, n. 9164, in *Dejure Giuffrè*, 1999, 355, che in un *obiter dictum* ha affermato che « l'art. 1 del codice della navigazione configur[a] un sistema di fonti tali da conferire alla disciplina della navigazione marittima, interna ed aerea, le caratteristiche di *corpus* in larga misura autonomo (principio di specialità) rispetto al diritto civile »; T. Cagliari 14.2.2006, con nota di CORONA, *L'autonomia del diritto della navigazione e il procedimento esecutivo*, in *Riv. giur. sarda*, 2007, 709 ss., ove è stato affermato che — a dispetto del carattere asseritamente *autonomo* del diritto della navigazione — in assenza di disposizioni *speciali* riguardanti la disciplina dell'espropriazione forzata da attuarsi su una nave, si deve prioritariamente ricorrere alle disposizioni processuali di diritto comune e solo in subordine al procedimento analogico basato su norme del codice della navigazione. Si noti che, anche con riferimento al diverso problema relativo alla pretesa « autonomia » del diritto commerciale rispetto al diritto civile, la dottrina sostanzialmente considera l'*autonomia* come un sinonimo della *specialità* della materia: sul punto cfr. da ultimo BUTTARO, *L'autonomia del diritto commerciale*, in *Riv. dir. comm.*, 2002, I, 421 ss. Sulla specialità del diritto commerciale e sul suo significato v., *ex multīs*, tra i contributi più recenti, MAZZONI, *Le fonti del diritto commerciale tra memorie storiche e scenari futuri*, in *Riv. soc.*, 2001, 855 ss. e, da ultimo, MONTALENTI, *Il diritto commerciale dalla separazione dei codici alla globalizzazione*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 2012, 379 ss.

della navigazione — pur non potendo essere ricostruito in chiave di stretta autonomia (se per questa si intende « impermeabilità » rispetto al diritto comune) (48) — non è per questo « annacquato » nel *mare magnum* dello stesso diritto comune: infatti, *in primo luogo*, il diritto della navigazione deve essere appunto inteso come una disciplina « speciale » e quindi (in parte) derogatoria rispetto ai principi di diritto comune (ciò in ragione sia delle proprie specifiche particolarità, sia della matrice internazionale che caratterizza la gran parte dei suoi istituti), e, *in secondo luogo*, è pacifico che l'applicazione dei principi di diritto comune nel settore marittimo deve essere realizzata tenendo nel debito conto le esigenze ad esso tipiche (49).

Quest'ultima prospettiva trova tra l'altro una significativa conferma a livello normativo nell'art. 1680, il quale prevede che le disposizioni del codice civile in materia di contratto di trasporto « si applicano anche ai trasporti per via d'acqua e per via d'aria [...] in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali ». Come è stato correttamente sottolineato, questa disposizione esprime chiaramente la vocazione delle norme di diritto comune a disciplinare gli aspetti relativi ai trasporti (marittimi, aerei e per vie d'acqua) regolati dal codice della navigazione, condizionando peraltro l'operatività delle norme di diritto comune all'esistenza di disposizioni « speciali » previste dal codice della navigazione o da altre fonti di livello legislativo, ma senza subordinarne l'applicazione all'esistenza di norme regolamentari, consuetudinarie o ricavabili analogicamente come risulterebbe invece dall'art. 1 c.n. (50).

Pertanto, il diritto comune e, segnatamente, per quanto ci riguarda, le norme sul trasporto di cui al codice civile appaiono come strumento indispensabile all'interprete nella prospettiva di ricostruire la disciplina applicabile ai trasporti marittimi, aerei e per vie d'acqua, all'uopo integrando le lacune lasciate aperte non solo dal regolamento contrattuale, ma anche dalle fonti normative « speciali » (anche di origine internazionale).

È in quest'ultimo senso che nel prosieguo della trattazione verranno analizzate le disposizioni generali relative al contratto di trasporto previste dal codice civile.

(48) Ma ciò non sembra: v. i riferimenti a SCIALOJA, ZUNARELLI e COMENALE PINTO di cui *retro*, nota 46.

(49) Cfr. CARBONE, *Specialità della disciplina del lavoro nautico*, cit., 496.

(50) Così, per tutti, CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose*, cit., 54-56.

4. Nozione di « contratto di trasporto » e sua natura giuridica.

L'art. 1678 fornisce la nozione di contratto di trasporto (51), definendolo come il contratto in base al quale, verso corrispettivo (52), il vettore si obbliga a trasferire persone o cose da un luogo a un altro. Tale nozione è

(51) Sul contratto di trasporto cfr. nella dottrina italiana, senza pretesa di completezza, S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Zanichelli-Soc. ed. il Foro it., 1947; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Cedam, 1959; STOLFI, *Appalto-trasporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da Grosso e Santoro Passarelli, 2^a ed., Giuffrè, 1966; IANNUZZI, *Del trasporto, Artt. 1678-1702*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Zanichelli-Soc. ed. il Foro it., 1970; ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Utet, 1970; ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Noviss. Dig. It.*, XIX, Utet, 1973, 565; FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, ESI, 1977; IACUANIello BRUGGI e PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giur. Sist. Bigiavi*, III, Utet, 1979; SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Giuffrè, 1980; GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Tratt. Rescigno*, 11, *Obbligazioni e contratti*, III, Utet, 1984; DE MARCO, *La responsabilità civile nel trasporto di persone e di cose*, Giuffrè, 1985; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Giuffrè, 1987; ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, Giuffrè, 1990; COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commercial e diritto pubblico dell'economia*, diretto da Galgano, XVI, Cedam, 1991; GONNELLI e MIRABELLI, *Trasporto (contratto di)*, *Diritto privato*, in *Enc. Dir.*, XLIV, Giuffrè, 1992, 1154 ss.; SILINGARDI (a cura di), *Il contratto di trasporto*, Giuffrè, 1997; SILINGARDI, ANTONINI e MORANDI (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione e del turismo*, 1995, Giuffrè, 1996; RIGHETTI, *Trasporto marittimo in Dig. disc. priv., sez. comm.*, XVI, Utet, 1999, 557 ss.; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, ESI, 2000; PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, 2^a ed., Utet, 1999; VIGNALI, *Il trasporto terrestre (verso una responsabilità oggettiva del vettore)*, Giuffrè, 2000; RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, in *Tratt. Bessone*, XIV, Giappichelli, 2006; BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, Giuffrè, 2007; TULLIO, *Diritto della navigazione marittima e aerea*, in *Enc. Giur. Treccani*, XVI, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2007, ad vocem, 446; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, 2^a ed., Giuffrè, 2012; RIGUZZI e ANTONINI, *Trasporti e turismo*, Giappichelli, 2008; ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit.; FIALE e GRIMALDI, *Diritto della navigazione marittima e aerea*, Simone, 2008; TRANQUILLI LEALI e ROSAFIO (a cura di), *Sicurezza, navigazione e trasporto*, Giuffrè, 2008; ZUNARELLI (a cura di), *Il diritto del mercato del trasporto*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia*, diretto da Galgano, cit.; CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, 2^a ed., Cedam, 2009, 395 ss.; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit.; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit.; da ultimo, ZUNARELLI e ALVISI, *Trasporto, Artt. 1678-1702*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Zanichelli-Soc. ed. il Foro it., 2014.

(52) La circostanza che l'art. 1678 faccia riferimento al corrispettivo non esclude che la definizione di contratto di trasporto fornita da tale norma comprenda anche il trasporto gratuito, il quale — ancorché effettuato senza corrispettivo — si caratterizza per la sussistenza di un rapporto negoziale tra le parti e si distingue dal trasporto di cortesia, che è invece una ipotesi extracontrattuale in relazione alla quale la responsabilità del vettore è disciplinata dall'art. 2043 (o, in caso di trasporto stradale, dall'articolo 2054 ovvero, ancora, in caso di trasporto marittimo, dall'art. 414 c.n.): così, per tutti, ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 204 e *ivi* ulteriori richiami in dottrina e giurisprudenza, cui *adde* gli interessanti spunti contenuti in BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Giappichelli, 2003, 30-31, nota 30.

applicabile ad ogni modalità di trasporto (marittimo e per acque interne, aereo, stradale, ferroviario e postale) (53), a prescindere dal mezzo impiegato per effettuare la prestazione (54), e consente di individuare una fattispecie unitaria del contratto di trasporto, indipendentemente dalla distinzione tra trasporto di persone e trasporto di cose.

La dottrina ha correttamente inquadrato il contratto in esame nella categoria della *locatio operis*, sottolineando in particolare che solo in quanto il trasporto è dedotto in contratto come *opus*, a rischio dell'assuntore, si ha contratto di trasporto; altrimenti si ha un contratto di lavoro dipendente, anche se il lavoro è diretto al trasporto (55). Tale dottrina ha altresì precisato che la nozione di cui all'art. 1678 è così ampia da comprendere sia i contratti in cui il vettore esegue il trasporto con lavoro prevalentemente proprio (in relazione ai quali contratti potranno applicarsi le norme sul contratto d'opera in funzione integrativa alla disciplina del trasporto), sia i contratti in cui il vettore si avvale per l'esecuzione del trasporto di un'organizzazione imprenditoriale (in relazione ai quali contratti potranno applicarsi quali fonti suppletive le norme sul contratto di appalto) (56).

Al riguardo, occorre peraltro evidenziare che, nella realtà economica odierna, i trasporti effettuati al di fuori di un'attività imprenditoriale sono del tutto marginali e che, pertanto, il contratto di trasporto può essere classificato come un contratto « naturalmente » d'impresa; il che — come vedremo — assume una significativa rilevanza nella interpretazione dei principi in tema di responsabilità del vettore (57).

(53) Non rientrano invece nella nozione di cui all'art. 1678 « la trasmissione di notizie per apparecchio telegrafico; la comunicazione diretta di notizie per telefono; la conduzione di acqua o di energia elettrica »: così CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 411, nota 40.

(54) Così, da ultimo, ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 200, cui *adde* — *ex multis* — ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 10; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 297; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 69; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, cit., 154; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 29. *Contra* GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 7, secondo il quale la nozione di cui all'art. 1678 « si identificherebbe con il trasporto terrestre ».

(55) Così, per tutti, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., 566.

(56) Così, ancora, ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., 566. Si noti peraltro che determinati tipi di trasporto possono essere esercitati esclusivamente da vettori in possesso di specifici requisiti inerenti la propria organizzazione imprenditoriale ovvero che abbiano conseguito autorizzazioni che presuppongono comunque una adeguata organizzazione imprenditoriale: sul punto v. da ultimo ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 202.

(57) Cfr. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 55 ss.

5. Distinzione del contratto di trasporto da altri istituti.

Si è visto sopra che l'oggetto della prestazione del vettore è quello di trasferire persone o cose da un luogo a un altro. Tenendo presente tale fondamentale aspetto, è possibile distinguere il contratto di trasporto da altri istituti.

In primo luogo, con riferimento al *contratto di spedizione*, pare sufficiente osservare che lo spedizioniere (*freight forwarder* (58)) si configura come un ausiliario dei soggetti interessati alla consegna della merce trasportata, il quale, ai sensi dell'art. 1737, si obbliga, in virtù di un contratto di mandato, a concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e a compiere le operazioni accessorie (59). Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore, in quanto (a) lo spedizioniere non assume l'obbligo di trasportare la merce, ma soltanto di concludere un contratto di trasporto (60) e (b) lo spedizioniere è assoggettato ad un regime di responsabilità diverso da quello vettoriale (responsabilità *ex mandato*) (61). Non osta a tale ricostruzione il fatto che in un importante documento di trasporto invalso nella prassi degli operatori internazionali (FIATA Bill of Lading) è stabilito che « Freight Forwarder means the Multimodal Transport Operator who issues [*the FIATA bill of lading*] and is named on the face of it and assumes liability for the perfor-

(58) Il *freight forwarder* è definito dalla dottrina inglese come « an auxiliary person, a professional intermediary between the cargo interests and the carrier, who arranges and organizes the carriage of goods from departure to destination, but who does not undertake to carry himself and who does not accept liability as a carrier » (così DE WIT, *Multimodal transport*, Lloyd's of London Press, 1995, 19). Su tale figura cfr. *ex multis* BUDGEN, *On Freight Forwarding and Goods in Transit*, Lloyd's of London Press, 1999, *passim*; GLASS, *Freight Forwarding*, in *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, Lloyd's of London Press, 1993, part 7; HILL, *Freight Forwarders*, Lloyd's of London Press, 1972; TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Yvon Blais, 2008.

(59) Così, per tutti, CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 355.

(60) È infatti pacifico che « ha natura di contratto di trasporto, e non di spedizione, il contratto in base al quale il soggetto assume il rischio del trasporto, a nulla rilevando che egli si avvalga di un terzo per la sua esecuzione » (così, *ex multis*, C. 14.12.1986, n. 887, in *Dir. mar.*, 1987, 290).

(61) Secondo ZUNARELLI (*La nozione di vettore*, cit., 348) la distinzione tra la figura dello spedizioniere e quella del vettore (multimodale) consisterebbe, invece, nel grado di autonomia nell'organizzazione del trasporto rispetto al caricatore: « qualora lo spedizioniere fruisca di una autonomia tale da sottrarre la sua attività ad ogni controllo del preteso mandante, ometta di fornire a questi il rendiconto circa i contratti di trasporto conclusi in relazione all'incarico conferitogli, ed indichi in una somma globale unitaria il proprio corrispettivo [...], dovrà ritenersi che egli assuma [...] il ruolo di vero e proprio *multimodal transport operator* ».

mance of the multimodal transport contract as a carrier »: come è stato chiarito da parte della dottrina, l'evoluzione del mondo dei trasporti ha condotto lo spedizioniere ad assumere via via un ruolo sempre più centrale, specialmente nell'offrire i c.d. servizi *door-to-door*; risulta peraltro evidente che quando lo spedizioniere cessi « to arrange for the carriage of goods » ed assuma egli stesso l'impegno « to carry the goods », diviene egli stesso vettore ed è assoggettato al (più gravoso) regime di responsabilità vettoriale (62).

Anche con riguardo alla figura dello *spedizioniere-vettore* (63) è possibile evidenziare alcune differenze strutturali rispetto al trasporto. Come è stato correttamente evidenziato da parte della dottrina, l'assunzione da parte dello spedizioniere-vettore dell'ulteriore obbligo di trasportare la merce (con conseguente assunzione del regime di responsabilità vettoriale) « non può certamente ritenersi sufficiente a permettere una ricomprensione automatica dello spedizioniere-vettore nell'ambito del contratto di trasporto » (64), non solo (i) in quanto l'obbligo di trasporto si pone in una posizione aggiuntiva e complementare rispetto a quello di spedizione, funzione che rimane « tipica » di tale soggetto, ma anche (ii) in quanto tale obbligo di trasporto viene in essere *successivamente* alla conclusione del contratto di spedizione (65). Risulta pertanto evidente la differenza tra questo soggetto ed il vettore, in quanto quest'ultimo assume *immediatamente* l'obbligo di *trasportare* la merce, ponendo l'intera sua prestazione nei confronti del caricatore e dell'interessato al carico all'interno della tipologia del contratto di trasporto, mentre nella prestazione dello spedizioniere-vettore si assiste, per così dire, ad un'ideale « scomposizione » di due differenti momenti: (i) la spedizione (con il relativo regime di responsabi-

(62) In questo senso DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., 20-21. Nello stesso senso, nella giurisprudenza americana cfr. *M&Z Trading Corp. v. Hecny Group*, 41 Fed. Appx. 141, C.A.9 (Cal.), 2002; *Transway Corp. v. Hawaiian Exp. Serv.*, InC. 679 F.2d 1328, 1329 n. 1 (9th Cir. 1982).

(63) Figura definita dall'art. 1741, che dispone: « Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore ». Sullo spedizioniere-vettore cfr., da ultimo, CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 363, cui *adde* BOGLIONE, *Spedizione e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza*, in *Dir. mar.*, 1998, 408 ss.

(64) Così BALDASSARRI, *Della spedizione, Artt. 1731-1741*, in *Comm. Scialoja-Branca, Zanichelli-Soc. ed. il Foro it.*, 1996, 169.

(65) In questo senso, per tutti, BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. giur.*, 1957, 662 ss.; TRABUCCHI, *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, 320 ss.

lità *ex mandato*) e (ii) il trasporto (con il relativo regime di responsabilità vettoriale) (66).

Distinzioni si possono poi sottolineare con riguardo al *contratto di logistica* (67), formula con la quale si intendere riassumere l'assunzione da parte del c.d. operatore di logistica di obblighi disparati, che possono consistere, a mero titolo esemplificativo, (i) nella raccolta degli ordini e presa in consegna delle merci, (ii) nella movimentazione delle merci all'interno di un *terminal*, (iii) nel trasporto vero e proprio, (iv) nel magazzinaggio, (v) nella distribuzione capillare delle merci, (vi) nella gestione delle pratiche doganali, (vii) nella riparazione dei mezzi di trasporto e (viii) nell'assicurazione delle merci trasportate (68). Parte della dottrina ha sottolineato che le differenze « teoriche » tra il vettore (e, in particolare il vettore multimodale) e l'operatore di servizi logistici tendono a sfumarsi, in ragione del fatto che la prestazione del vettore viene spesso sempre più ad arricchirsi di prestazioni accessorie al trasporto assimilabili a quelle dell'operatore di servizi logistici (69). Tale opinione non pare del tutto condivisibile, in quanto, *se di fatto*, il vettore esegue con sempre maggior frequenza

(66) Cfr. C. 9.4.1999, n. 3468, in *Dejure Giuffrè*, 2000, 859, ha affermato che « *L'art. 1741 c.c. non sottrae lo spedizioniere vettore alla disciplina del contratto di spedizione, ma gli riconosce anche i diritti e gli obblighi del vettore, in relazione a quelle fasi della sua attività riconducibili al trasporto in senso stretto* ».

(67) Su tale figura cfr. CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 365; MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in SILINGARDI, ANTONINI e MORANDI (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali*, cit., 323 ss.; MASUTTI (a cura di), *I servizi di logistica: aspetti operativi e giuridici*, Giappichelli, 1999. In generale sulla logistica nel settore dei trasporti cfr. BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Dir. mar.*, 1997, 325 ss.; CALINI e GOSSO, *I contratti della logistica*, *Il Sole 24 Ore*, 2000; MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 305 ss.; ORIONE, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in RICCOMAGNO (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Giappichelli, 1997, 163 ss.; PIROLA, *I contratti di « outsourcing » per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999, II, 47; RUSSO e FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, in BOARIO, DE MARTINI, DI MEO, GROS PIETRO, *Manuale di logistica*, III, Giappichelli, 1992, 189 ss.; VASILE, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Econ.*, 2000, 385; VIGNATI (a cura di), *Manuale di logistica*, Hoepli, 2002; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 541 ss.

(68) In questo senso cfr., ad esempio, BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., 329, la quale sottolinea che « i servizi logistici non hanno un carattere standard, ma viceversa si caratterizzano per un contenuto estremamente variabile e fortemente personalizzato in funzione delle esigenze del singolo cliente »; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, cit., 551, nota 16.

(69) In questo senso BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, cit., 329; RUSSO e FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, cit., 220. ALCANTARA, *Uniform or network system: some practical problems*, in RICCOMAGNO (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 23, afferma che « the modern MTO is a logistic operator ».

prestazioni diverse da quella di trasporto, occorre rilevare che tali prestazioni, nell'economia del contratto di trasporto, devono essere considerate come « accessorie » (70) e, pertanto, la qualificazione e la relativa disciplina regolatrice sarà quella del trasporto (71).

La distinzione tra trasporto ed *appalto* non dà luogo a particolari difficoltà concettuali, essendo pacifico che — pur trattandosi, in entrambi i casi, di contratti aventi ad oggetto di risultato — l'appalto ha ad oggetto il compimento di *qualsiasi* tipo di opera o di servizio, mentre il trasporto ha un oggetto *specifico*, consistente nel trasferimento di cose o persone da un luogo ad un altro (72). In sostanza, come è stato autorevolmente sottolineato, il contratto di trasporto è una forma « speciale » di contratto di appalto, il cui oggetto è stato « tipizzato » dal legislatore (73).

Più complesso è invece il dibattito relativo alla possibile configurabilità del c.d. *appalto di servizi di trasporto* (74), ossia alla configurabilità di un contratto avente a oggetto l'organizzazione e l'effettuazione da parte di un soggetto di una serie di trasporti da eseguirsi all'interno di un determinato periodo temporale per conto del proprio contraente (75). Al riguardo, pare corretta la posizione assunta — in contrasto con la giurisprudenza

(70) Nel senso che, ad esempio, il magazzinaggio della merce da parte del vettore costituisca prestazione « accessoria » ad un contratto di trasporto, cfr. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in *Dir. mar.*, 1991, 72.

(71) In questo senso, la giurisprudenza afferma pacificamente che « l'esecuzione del contratto di trasporto di cose non si esaurisce nel trasferimento della merce da un luogo ad un altro, ma comprende l'adempimento di tutte le obbligazioni accessorie necessarie per il raggiungimento del fine pratico che le parti si sono prefisso » (così C. 18.6.2001, n. 8208, in *Dejure Giuffrè*. Nello stesso senso, C. 10.6.1999, n. 5700, in *Dejure Giuffrè*; C. 15.1.1985, n. 73, in *Dejure Giuffrè*; C. 7.3.1981, n. 1288, in *Dejure Giuffrè*; T. Genova 28.2.1992, in *Dir. mar.*, 1994, 510 ss.).

(72) Così, per tutti, RUBINO e IUDICA, *Dell'appalto, Artt. 1655-1677*, in *Comm. Scialoja-Branca*, Zanichelli-Soc. ed. il Foro it., 2007, 63-64.

(73) Così TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 92, cui *adde* RUBINO, *L'appalto*, in *Tratt. Vassalli*, Utet, 1980, 20.

(74) Cfr., *ex multis*, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43 ss.; POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in *Trasporti*, 33/1983, 53 ss.; RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, 931 ss.; TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 89 ss.; ID., *Il contract of affreightment*, Cedam, 1991, 105 ss.

(75) La definizione è di BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 35. Sulla configurabilità di tale figura la giurisprudenza è sostanzialmente pacifica, v., *ex multis*, C. Cost. 5.11.1996, n. 386, in *Dejure Giuffrè*, (che lo afferma in modo implicito e in via incidentale); C. 6.12.1996, n. 10894, in *Dejure Giuffrè*; C. 28.5.1986, n. 3581, in *Dejure Giuffrè*; A. Milano 22.4.1996, in *Giust. civ.*, 1996, 1062; A. Torino 3.7.1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89; T. Milano 3.7.1997, in *Arch. giur. circ. e trasp.*, 1998, 524. *Contra v.* peraltro T. Milano 13.11.1995, in *Contr.*, 1997, 52, cui *adde* la dottrina navigazionistica citata alla nota precedente.

dominante — da attenta dottrina, la quale ha sottolineato che, laddove le prestazioni oggetto del contratto siano unicamente riconducibili al trasporto (sia pure da effettuarsi in via continuativa nell'arco di un periodo di tempo più o meno lungo attraverso modalità che impongono una « speciale organizzazione »), non si ha altro che un *contratto di trasporto*; laddove, invece, le prestazioni di trasporto non esauriscano l'oggetto del contratto, ma siano accompagnate da obbligazioni aggiuntive e diverse che assumano rilievo paritetico rispetto a quelle di trasporto, allora si configurerà un *contratto di appalto di servizi*, che è improprio qualificare come « di trasporto » in quanto le prestazioni relative al trasporto non assorbono le altre, ma solo si combinano con queste (76).

Da un punto di vista dogmatico non è poi difficile tracciare le linee di demarcazione che intercorrono tra trasporto e *noleggio*, istituto, quest'ultimo, che trova una compiuta definizione nel codice della navigazione con riferimento al noleggio di nave (art. 384 c.n.) e di aeromobile (art. 940 c.n.). In particolare, mentre il vettore si obbliga a *trasferire* cose e persone da un luogo ad un altro, il noleggiante si obbliga a *mettere a disposizione* del noleggiatore il mezzo di trasporto del noleggiatore, compiendo uno o più viaggi prestabiliti (noleggio a viaggio) ovvero quei viaggi che potranno essere ordinati dal noleggiatore entro un determinato periodo di tempo (noleggio a tempo) (77). In realtà, come è stato esattamente osservato, ben difficilmente nella pratica è possibile riscontrare che l'obbligo del noleggiante si esaurisca nell'*effettuazione di viaggi*, senza che vi sia inscindibilmen-

(76) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 43-47.

(77) Sul contratto di noleggio cfr., *ex multis*, ANTONINI, *Il noleggio nell'ambito dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 2006, 18 ss.; BERLINGIERI, *Profilo dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Dir. mar.*, 1961, 417 ss.; CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 213 ss.; MAUR. CASANOVA, *Locazione, noleggio ed obbligazione di riconsegna della nave*, in *Opuscoli di vario diritto*; II, Giuffrè, 1968, 56 ss.; MAUR. CASANOVA, *Noleggio di nave e trasporto. Alcune considerazioni alla luce dell'autonomia contrattuale delle parti*, in *Dir. mar.*, 2005; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 331 ss.; DANI, *Noleggio nel diritto della navigazione*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, X, 1994, 256 ss.; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, 120 ss.; ID., *Profilo del noleggio*, in *Dir. mar.*, 1958, 3 ss.; ID., *Note sulla classificazione dei contratti di utilizzazione della nave*, in *Riv. dir. nav.*, 1962, I, 189 ss.; GAETA, *Il noleggio di nave*, in TURCO BULGHERINI (a cura di), *Studi in onore di Antonio Lefebvre D'Ovidio: in occasione dei cinquant'anni del diritto della navigazione*, Giuffrè, 1995, 238 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO, *Noleggio*, in *Riv. dir. nav.*, 1964, I, 129 ss.; LEFEBVRE D'OVIDIO, PESCATORE e TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 479 ss.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Giuffrè, 1990, 401 ss.; ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Giuffrè, 1979; ROSAFIO, *Studi sul contratto di noleggio*, Aracne, 2008; SPASIANO, *I contratti di utilizzazione della nave: note per la revisione della disciplina attuale*, in *Giur. it.*, 1977, IV, 49 ss.; ID., *Contratto di noleggio*, Giuffrè, 1986; TORRENTE, *L'impresa di navigazione. I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Giuffrè, 1964; TULLIO, *Il contratto di noleggio*, Giuffrè, 2006; XERRI, *Noleggio di navi*, in *Noviss. Dig. It.*, V, Utet, 1984, 226 ss.

te connessa una prestazione di *trasporto*. Il viaggio non rappresenta in altri termini lo scopo ultimo del contratto di noleggio, che è pur sempre volto ad attuare un trasporto, sia esso da intendersi come l'esclusiva attività richiesta al vettore, sia esso lo « strumento » necessario per perseguire finalità ulteriori (si pensi all'attività ittica o di posa di cavi o di ricerca scientifica) (78). In questo senso, appare corretto ricondurre più propriamente il noleggio all'interno del tipo « contratto di trasporto » e ciò anche alla luce della prassi degli operatori commerciali internazionali, i quali non conoscono il noleggio quale autonoma figura giuridica come configurato dal codice della navigazione, ma — limitandosi al campo dello *shipping* — impiegano abitualmente i contratti di *charter-parties*, che trovano la loro disciplina in formulari basati sul diritto inglese e che hanno pacificamente natura di contratti di trasporto (79).

Il contratto di trasporto, infine, si differenzia dal contratto di *rimorchio*, laddove quest'ultimo assuma la configurazione del c.d. « rimorchio-manovra », quando cioè la prestazione fornita dal rimorchiatore si limita all'attività necessaria ad agevolare la manovra dell'elemento rimorchiato, il quale non solo è a sua volta dotato di autonoma spinta propulsiva, ma inoltre è guidato dal proprio personale, che ha il comando dell'intera operazione e che ha il compito di dirigere l'attività del rimorchiatore. In tale ipotesi, nella quale non si verifica la consegna dell'elemento rimorchiato, non è infatti applicabile la disciplina del trasporto, bensì quella specificamente prevista dal codice della navigazione (artt. 103 e 104 c.n.), eventualmente integrata dalle norme del codice civile in materia di appalto (80). Diversamente e in estrema sintesi, nell'ipotesi in cui l'elemento rimorchiato venga consegnato al rimorchiatore con assunzione da parte di quest'ultimo della direzione delle operazioni, trova applicazione la disciplina del trasporto, come esplicitamente previsto dall'art. 105 c.n. in materia di rimorchio marittimo (81) (con la precisazione che tale norma e la correlativa disciplina trova applicazione solo al rimorchio-trasporto marittimo, laddove con riferimento al rimorchio-trasporto terrestre troveranno applicazione le norme sul trasporto di cui al codice civile) (82).

(78) Così ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, cit., spec. 42 e 69 ss., il quale efficacemente sottolineava che, salvo rare ipotesi, « non si naviga solo per navigare » Nello stesso senso v., *ex multis*, già S. FERRARINI, *Note sulla classificazione*, cit., loc. cit.; RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., spec. 521 ss., cui *adde* CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 214 e, da ultimo, CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, cit., 338 ss.

(79) Così, per tutti, CARBONE, CELLE e LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., loc. cit.

(80) Così già ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., 568, cui *adde* per completi riferimenti l'esauriente analisi di RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, I, 1, Giuffrè, 1987, 887 ss.

(81) In argomento v. per tutti RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., 1101 ss.

(82) Così BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 43.

6. Forma e conclusione del contratto di trasporto. Obbligo di contrarre nei pubblici servizi di linea.

Le disposizioni del codice civile relative al contratto di trasporto non prevedono che tale contratto debba soddisfare particolari *requisiti di forma*, né *ad substantiam*, né *ad probationem*.

La normativa speciale assoggetta invece a vincoli di forma varie tipologie di contratti di trasporto.

È così, ad esempio, che in base al codice della navigazione i trasporti marittimi devono essere provati per iscritto, tranne che si tratti di trasporti su navi minori di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, o alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso (83). Si noti peraltro che — in deroga all'art. 2702 — l'art. 396, c. 2, c.n. prevede che il biglietto di passaggio rilasciato dal vettore al passeggero fa prova della conclusione del contratto per il viaggio indicato, ancorché tale biglietto non sia stato sottoscritto dalle parti; insomma, anche un documento unilaterale proveniente dal vettore rappresenta « prova » del contratto di trasporto marittimo di passeggeri. Analogamente, con riguardo al trasporto di cose determinate, la « prova » del contratto risulta dal documento che obbligatoriamente viene emesso in occasione di tale tipologia di trasporto, vale a dire la polizza di carico, che — normalmente — viene sottoscritta soltanto dal vettore e non anche dal caricatore (84).

Il contratto di trasporto aereo di cose deve anch'esso essere provato per iscritto, secondo quanto disposto dall'art. 950 c.n. Con riferimento al trasporto aereo di persone, il codice della navigazione rinvia alla regolamentazione contenuta nelle « norme comunitarie ed internazionali in vigore nella Repubblica » (v. art. 941 c.n.) e, quindi, in particolare, alle norme della Convenzione di Montreal del 1999, la quale — pur non

(83) Cfr. art. 396 c.n., con riferimento al trasporto marittimo di persone, e art. 420 c.n., con riferimento al trasporto marittimo di cose.

(84) A prescindere dalla sottoscrizione del caricatore o, comunque, del soggetto interessato al carico, la polizza di carico costituisce « prova del contratto di trasporto »: in questo senso cfr. per tutti SCRUTTON, *On Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell, 1996, 67, il quale sottolinea che « The bill of lading is not the contract, for that has been made before the bill of lading was signed and delivered, but it is excellent evidence of the contract, and in the hands of an indorsee is the only evidence ». *Contra* — ma in posizione isolata — v. T. Trieste 9.12.1992, in *Contr.*, 1993, 542, con nota di TASSONI, *Prova formale e paternità del documento probatorio*, ove è stato affermato che « non può costituire prova dell'avvenuta conclusione di un contratto di trasporto marittimo di cose la polizza di carico non sottoscritta dal caricatore o da un suo rappresentante ». In argomento si rinvia a LA MATTINA, *L'arbitrato marittimo e i principi del commercio internazionale*, Giuffrè, 2012, 301 ss., cui *adde*, da ultimo, ANTONINI, *Natura giuridica della polizza di carico e regime delle riserve*, in *Dir. traspt.*, 2013, 391 ss., spec. 394-397.

imponendo requisiti di forma del contratto — prevede che in occasione del trasporto di passeggeri debba essere rilasciato un « titolo di trasporto individuale o collettivo » (v. art. 3.3 della Convenzione) (85).

Con riferimento al trasporto ferroviario, mentre nella normativa uniforme di cui alla Convenzione CIM del 1999 non è previsto alcun obbligo di forma (e ciò a differenza del precedente regime di cui all'art. 11, c. 1, della Convenzione CIM del 1980), nella disciplina interna si prevede invece la forma scritta *ad substantiam* (v. artt. 7 e 10, c. 1, delle Condizioni Generali di Contratto per il Trasporto delle Merci per Ferrovia di Trenitalia) (86).

Quanto infine all'autotrasporto, l'art. 6, c. 1, d.lgs. 286/2005, pur non stabilendo requisiti di carattere formale del contratto, si limita a sottolineare una « preferenza del legislatore per la forma scritta » (87), laddove afferma che « il contratto di trasporto [su gomma] è stipulato di regola in forma scritta e, comunque, con data certa per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti ». Tale disposizione ha suscitato peraltro perplessità da parte della dottrina, la quale ha stigmatizzato l'impiego di quella che è stata definita « forma consigliata » (quale *tertium genus* accanto alla forma *ad substantiam* ed alla forma *ad probationem*) (88) non esitando condivisibilmente ad esprimersi in termini di « analfabetismo del legislatore » (89).

Il contratto di trasporto è un *contratto consensuale*, il quale viene quindi concluso indipendentemente dalla *traditio* al vettore dei beni da trasportare o dalla circostanza che il passeggero sia effettivamente salito sul mezzo di trasporto. Tale principio vale oggi anche con riferimento al trasporto ferroviario di merci (90), che in passato era invece configurato come un contratto reale (91).

Lo spazio lasciato dall'ordinamento giuridico all'autonomia privata relativamente alla libertà del vettore di concludere o meno un contratto di

(85) Sulla disciplina internazionale del trasporto aereo v. per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto aereo*, in *Tratt. Cicu-Messineo*, Giuffrè, 2001, 309 ss.

(86) Cfr. per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 622, nota 2.

(87) Così CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 213, nota 3.

(88) Così RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. traspt.*, 2006, 419.

(89) Così CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 408, nota 23.

(90) Cfr. art. 7 delle Condizioni Generali di Contratto per il Trasporto delle Merci per Ferrovia di Trenitalia, reperibili sul sito Internet www.cargo.trenitalia.it.

(91) V., nella disciplina interna, gli artt. 25.2 e 35.3 del D.P.R. 197/1961, in G.U. 10.4.1961, n. 89 recante « Revisione delle Condizioni per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato » ed oggi abrogato. Nella normativa uniforme il riferimento andava invece all'art. 8.1 della Convenzione di Berna del 1961 sul trasporto internazionale di merce per ferrovia, su cui v. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 13-14.

trasporto trova un significativo limite nell'art. 1679 con riguardo ai *pubblici servizi di linea*. Tale norma prevede infatti l'obbligo del vettore che esercita attività di trasporto nell'ambito di servizi di linea « per concessione amministrativa » di « accettare le richieste di trasporto che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa, secondo le condizioni generali stabilite o autorizzate nell'atto di concessione e rese note al pubblico » (comma 1), precisando altresì che i « trasporti devono eseguirsi secondo l'ordine delle richieste » e, « in caso di più richieste simultanee, deve essere preferita quella di percorso maggiore » (comma 2). L'enunciato normativo appena richiamato, al di là della apparente chiarezza, necessita alcune sintetiche precisazioni.

In primo luogo, pare utile definire la nozione di « trasporto pubblico di linea », che può essere mutuata dall'art. 1, l. 151/1981 (92), secondo cui tale tipologia di trasporto comprende « i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata ». Il riferimento ai servizi « di linea » è pacifico non soltanto in quanto esso risulta chiaramente dal testo del primo comma dell'art. 1679, ma anche perché — altrimenti — diventerebbe ben difficile la scelta da parte del vettore tra domande contemporanee di trasporto di cui al secondo comma dell'art. 1679: nella logica di tale disposizione, infatti, il confronto tra le varie domande degli utenti è possibile soltanto laddove il percorso di percorrenza sia il medesimo (93).

In secondo luogo, l'attuale contesto organizzativo dei servizi di trasporto suggerisce di interpretare evolutivamente ed estensivamente l'art. 1679, e ciò nel senso che l'ambito applicativo della norma non può essere limitato ai soli trasporti svolti in regime di concessione amministrativa, ma deve essere esteso a tutti i trasporti esercitati sulla base di un accordo con la Pubblica Amministrazione che preveda obblighi di servizio pubblico in capo al vettore (94). Si badi che, anche al di fuori dell'ambito applicativo dell'art. 1679, il vettore di linea che esercita la propria attività nella forma della c.d. « offerta al pubblico » di cui all'art. 1336 è anch'esso gravato da

(92) La l. 151/1981, « Legge quadro per l'ordinamento, ristrutturazione e potenziamento dei trasporti pubblici locali », in G.U. 24.4.1981, n. 113 (oggi abrogata) escludeva espressamente dal proprio ambito di applicazione i trasporti di competenza statale, ma tale esclusione non vale a privare di rilevanza generale la definizione di « trasporti pubblici di linea »: sul punto cfr. CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 409, nota 25; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 210.

(93) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 499.

(94) Cfr. ancora BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 498-499.

un obbligo a contrarre derivante dall'aver reso pubblica la propria offerta (95).

In terzo luogo, infine, occorre precisare che l'obbligo del vettore di accettare le richieste di trasporto è sì limitato a quelle richieste « che siano compatibili con i mezzi ordinari dell'impresa », ma occorre tenere presente che con quest'ultima locuzione non si devono intendere i mezzi normalmente usati dal vettore per svolgere la propria attività, bensì quelli che egli si è obbligato ad impiegare per svolgere i servizi di trasporto sulla base del rapporto giuridico intercorrente con la Pubblica Amministrazione (96).

7. Oggetto dell'obbligo (di risultato) del vettore e principi generali in tema di responsabilità nel trasporto di persone e di cose.

L'obbligo del vettore consiste nel trasportare indenni (e, laddove previsto, in orario) il passeggero e i suoi bagagli ovvero le merci. Il contratto di trasporto si configura cioè in modo tale per cui l'obbligazione del vettore è adempiuta quando quest'ultimo ha conseguito il preciso *risultato di trasportare le persone o cose integre (e in orario)* e non anche quando questi ha (soltanto) approntato i mezzi per conseguire tale risultato, senza però raggiungerlo (vuoi perché il trasporto non è avvenuto ovvero in quanto le persone o cose sono giunte a destinazione non integre o non in orario). In altri termini, insomma, nel contratto di trasporto (al pari che nel contratto di appalto) l'oggetto della prestazione tipica è un preciso *opus* e non una mera serie di attività da compiersi secondo un criterio di condotta diligente predeterminato (come è, ad esempio, nel contratto di opera intellettuale) (97).

In questo contesto, come è stato correttamente posto in rilievo, il criterio della diligenza (art. 1176) nell'esecuzione del contratto, così come i criteri di correttezza (art. 1175) e di buona fede (art. 1375), non servono a determinare il contenuto degli obblighi del vettore, bensì a circoscrivere l'area dell'imputabilità al vettore dell'inadempimento (totale o parziale, incluso il ritardo) nel contratto di trasporto di persone e del ritardo nel trasporto di cose (98). Sotto questo profilo, la responsabilità del vettore è modellata sui medesimi principi fissati in generale dall'ordinamento con riguardo all'inadempimento delle obbligazioni (art. 1218): il vettore è quindi responsabile del danno a meno che non fornisca la prova della impossibilità della

(95) Cfr. CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 29.

(96) Cfr. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Giuffrè, 2003, 168.

(97) Sul punto v. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., I ss.

(98) Così BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 721.

prestazione derivante da causa a lui « non imputabile », ossia non riconducibile alla « colpa contrattuale » del vettore, da determinarsi secondo i predetti parametri di diligenza, correttezza e buona fede; in altri termini, in relazione a tali aspetti, il vettore risponde soltanto dei comportamenti da lui « esigibili », secondo criteri di buona fede oggettiva *ex artt.* 1175 e 1375, nella misura in cui egli non abbia osservato le regole di diligenza appropriate relativamente all'attività di trasporto (99).

Regole specifiche sono peraltro fissate dal codice civile in relazione ad alcuni fondamentali aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto di persone e di cose.

L'art. 1681 in tema di responsabilità per danni alla persona del passeggero e dei bagagli di questi adotta il medesimo schema previsto dall'art. 2050 in tema di responsabilità per danno da attività pericolosa (100), stabilendo — in particolare — che il vettore è responsabile « se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno ». Tale formulazione è identica a quella adottata da alcuni testi di diritto materiale uniforme dei trasporti e, in particolare, dalle Regole di Amburgo del 1978 in materia di trasporto marittimo di cose (101) e dalla Convenzione di Ginevra del 1980 in materia di trasporto multimodale (102). Come ho avuto modo di precisare in altra sede, lo schema derivante da una simile impostazione fonda la responsabilità vettoriale sul criterio della *colpa presunta*: il vettore si presume responsabile salvo che non provi che la sua condotta nell'esecuzione del trasporto si sia conformata a parametri di diligenza e correttezza secondo un *test* di ragionevolezza, che tenga nel debito conto *tutti* gli *standard* professionali di competenza e prudenza da

(99) *Contra* v. però VISINTINI, *Trattato breve della responsabilità civile*, Cedam, 2^a ed., 1999, 14 ss., secondo la quale in campo contrattuale parlare di colpa in senso soggettivo o di inadempimento imputabile non è corretto, in quanto il sistema delineato dall'art. 1218 deporrebbe nel senso di una concezione « oggettiva » della responsabilità contrattuale, da ravvisare nel mero « inadempimento » e non in un « inadempimento imputabile o colposo ». In questi termini, con specifico riferimento al trasporto di cose v. sempre VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, Jovene, 1979, 245 ss. Nel senso di cui al testo v. peraltro — sia pure in generale — ALPA e BESSONE, *La responsabilità civile*, I, 2^a ed., Giuffrè, 1980, 307 ss., ove ulteriori riferimenti conformi.

(100) Su tale norma v. per tutti il sempre attuale lavoro di TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Giuffrè, 1961, 275 ss.

(101) In argomento cfr. per tutti CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., *passim* e, con specifico riferimento alle problematiche di diritto internazionale privato connesse all'entrata in vigore di tale convenzione, v. LA MATTINA, *Le prime applicazioni delle Regole di Amburgo*, cit., 597.

(102) Per un commento a tale Convenzione e al regime di responsabilità ivi previsto v. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, 3 ss.

adottarsi nell'esecuzione degli obblighi richiesti al vettore (103). Non basta, invece, la dimostrazione da parte del vettore di aver adottato tutte le cautele compatibili « con i mezzi o risorse consentiti dalle dimensioni della propria impresa » (104), essendo necessaria una dimostrazione di « compliance » con i predetti *standard* professionali, i quali configurano in senso *oggettivo* le regole di condotta del vettore. In questa prospettiva, tenuto conto della difficoltà di raggiungere la prova liberatoria richiesta dall'art. 1681, da più parti è stato sostenuto che *in concreto* questo tipo di responsabilità si avvicina ad una forma di responsabilità oggettiva per rischio di impresa (105).

Ancor più evidente è la ricostruzione in senso oggettivo del regime previsto dall'art. 1693 relativamente alla responsabilità del vettore nel trasporto di cose per perdita o avaria delle merci (106). Qui il vettore, per andare esente da responsabilità, deve fornire la prova che la perdita o avaria è derivata: (a) da eventi riconducibili alla sfera di rischio che è normalmente attribuita al soggetto interessato al carico (ossia è derivata « dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario ») ovvero (b) « da caso fortuito ». Insomma, la prova liberatoria a carico del vettore riguarda la dimostrazione che l'evento che ha generato la perdita o avaria è rappresentato da un fatto che sta al di fuori della propria area di « rischio contrattuale », o perché riconducibile a una circostanza che rientra nell'area di rischio del soggetto interessato al carico ovvero perché derivante da un evento straordinario ed imprevedibile al di fuori

(103) Al riguardo v. le considerazioni svolte in LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 32. Sempre nel senso che la responsabilità del vettore *ex art.* 1681 rientrerebbe nello schema della responsabilità per colpa v. per tutti CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 134, ove ulteriori riferimenti conformi. In generale, sulla responsabilità per colpa presunta v. FRANZONI, *Colpa presunta e responsabilità del debitore*, Cedam, 1988, *passim*.

(104) Così CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 455.

(105) V. ancora CAGNASSO e COTTINO, *Contratti commerciali*, cit., 452 ss., i quali riprendono le considerazioni già svolte da COTTINO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore*, Giuffrè, 1955, 332 ss., cui *adde* ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339; VISINTINI, *La responsabilità contrattuale*, cit., 289 ss.

(106) In dottrina, qualificano come « oggettiva » la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle merci ai sensi dell'art. 1693, *ex multis*, ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa nella responsabilità del vettore*, cit., 157 ss.; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, in *Vita not.*, 1984, I, 675 ss.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 340 ss., cui *adde* — anche per ulteriori riferimenti — l'interessante lavoro di DELLACASA, *La responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose tra vecchie questioni e possibili scenari evolutivi*, in *Contr. impr.*, 2001, 242 ss. *Contra*, nel senso che tale regime sia iscrivibile nell'ambito della responsabilità « per colpa », v. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 263 ss.

dell'ambito di controllo del vettore (107). E ciò indipendentemente da ogni indagine circa la eventuale « inesigibilità » della prestazione alla stregua dei principi di diligenza, correttezza e buona fede, i quali — come si è sopra sottolineato — rilevano in altri ambiti al fine di valutare la « colpa contrattuale » del vettore (108).

Al di là delle differenze di formulazione delle norme sopra menzionate, mi sembra in ogni caso corretto ricondurre la responsabilità del vettore nell'alveo del più ampio *genus* della responsabilità per rischio di impresa. Infatti, *sia* i criteri di « esigibilità » della prestazione del vettore volti a valutare la sussistenza o meno della eventuale « colpa contrattuale » del vettore, *sia* le attribuzioni di responsabilità a titolo « oggettivo » sono volti ad assegnare al vettore un « rischio » tipico collegato all'attività di trasporto, poiché soltanto tale imprenditore è in grado non solo di controllare (escludendo ogni interferenza esterna) l'esecuzione delle operazioni nella quali tale rischio si scompone, ma anche di distribuire in modo razionale tra i vari *stakeholders* coinvolti nel trasporto (primi fra tutti, i soggetti interessati al carico) gli inevitabili « costi » e le altrettanto inevitabili « perdite » derivanti dall'attività prestata (109).

Tale aspetto della responsabilità vettoriale trova corrispondenza anche nella disciplina della responsabilità del vettore marittimo di cui al codice della navigazione ed è inoltre confermata dal diritto materiale uniforme relativamente a tutte le modalità di trasporto (110).

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, pare opportuno sottolineare l'esistenza di un *corpus* di principi comuni relativi alla responsabilità del vettore nei vari tipi di trasporto. Tali principi sono stati opportunamente sintetizzati dalla più autorevole dottrina, la quale ha osservato che, a prescindere dalla singola modalità di trasporto considerata e dalla relativa fonte di disciplina, la responsabilità vettoriale è: (i) inderogabile (generalmente in senso sfavorevole al passeggero e all'interessato al carico); (ii) imputata al vettore qualora il danno si sia verificato entro limiti temporali ben determinati; (iii) opponibile al vettore in ragione del danno subito dal

(107) Nel senso di cui al testo v. per tutti ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa*, cit., *passim*, ma spec. 30 ss., nonché TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., *loc. cit.*

(108) V. il testo corrispondente alla nota 99.

(109) Così CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., 111-112. In merito alla configurabilità della responsabilità vettoriale nell'ambito del rischio di impresa v., *ex multis*, ANELLI, *Caso fortuito e rischio di impresa*, cit., *passim*; BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 49; G. FERRARINI, *La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, ECIG, 1979; RAGUSA MAGGIORE, *La responsabilità del vettore come responsabilità d'impresa*, cit.; TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, cit., 339 ss.

(110) Sul punto v. ancora, per tutti, CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, cit.

passaggero ovvero in ragione della difformità quantitativa/qualitativa tra la merce consegnata e quella descritta nel documento di trasporto; (iv) nel trasporto di cose, limitata sotto il profilo quantitativo (limite del debito) e temporale (termini brevi di prescrizione/decadenza delle azioni dell'avente diritto al carico); (v) sottoposta al medesimo regime, indipendentemente dal fatto che l'azione contro il vettore sia effettuata a titolo contrattuale ed extracontrattuale; (vi) generalmente estesa — con i relativi limiti — anche agli ausiliari o preposti del vettore ed ai subvettori (111).

8. Containerizzazione e multimodalità come espressione del superamento della logica « unimodale »: importanza di una disciplina generale sul contratto di trasporto nella prospettiva del « diritto dei trasporti ».

Il fenomeno da ultimo considerato ha permesso alla dottrina di esprimersi nel senso della individuazione di un vero e proprio « sistema dei trasporti internazionali » (112), ove, al di là della diversità con cui sono

(111) Cfr. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, cit., 43-44; ROMANELLI, *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 207-208 e 212-215, cui *adde* — da ultimo — CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, cit., 120 e 274.

(112) Cfr. CARBONE, *Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali*, cit., 119; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, cit., 61 ss. I risultati cui giungono tali lavori, tra l'altro, sono stati condivisi ed accolti anche da una dottrina tradizionalmente contraria ad una ricostruzione del fenomeno trasportistico in termini divergenti rispetto alle soluzioni elaborate in seno alla teoria dell'autonomia del diritto della navigazione di derivazione sciojiana: in tale senso cfr. per tutti GAETA, *Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, 1993, 1 ss. Nel senso della necessità di un'analisi (e di una disciplina) del diritto dei trasporti che prescindano dalle singole ripartizioni modali cfr. in particolare gli importanti lavori di ROMANELLI (ID., *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, 243 ss.; ID., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, 1343 ss.; ID., *Il trasporto*, in *Dir. mar.*, 1983, 120 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, 295 ss.; ID., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, 197 ss.), cui *adde*, senza pretesa di completezza, BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi dei diversi tipi di trasporto*, in *Trasp.*, 9/1976, 39 ss.; CASANOVA, *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 Modena, 2-3 aprile 1993, Giuffrè, 1994, 59 ss.; ID., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 170; MENGIOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in (a cura di) TREVES, *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Cedam, 1983, 225 ss.; RAMBERG, *The law of carriage of goods — attempts to harmonization*, in *European Transport Law*, 1974, 2 ss.; ID., *The future of international unification of transport law*, in *Atti della tavola rotonda « La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro »*, Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001, 643 ss.;

caratterizzate le singole regole inerenti ciascuna modalità di trasporto, esiste un *corpus* di principi comuni ai vari tipi di trasporto (113). Tale logica è stata accolta con successo dal legislatore tedesco con la *Transportrechtsreformgesetz* del 25 giugno 1998 (114).

In tale prospettiva è stato altresì evidenziato il superamento della tradizionale distinzione « modale » (115): poiché « con i moderni sistemi di trasporto i rischi tendono ad equivalersi » (116), non pare necessaria una differenziazione delle regole di responsabilità del vettore (117). Tale cir-

RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., 533 ss.; SPASIANO, *Uso del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, I, 471 ss.; XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo della navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema*, in XERRI (a cura di), *Trasporti e globalizzazione*, Edizioni AV, 2004, 17 ss. Nello stesso senso, già ASCARELLI (*Recensione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, 157) rilevava l'estensione ai trasporti terrestri di principi elaborati nell'ambito dei trasporti marittimi. Particolarmente significativo è infine il punto di vista di G. FERRARINI (*La responsabilità del vettore nel diritto uniforme*, I, cit., *passim*) ove il trasporto inteso in modo unitario è la base di partenza di un'analisi economia del fenomeno. Del successo di tale concezione è oggi testimone l'autonomia didattica di cui beneficia il diritto dei trasporti e la sempre crescente diffusione dei relativi manuali (nel panorama italiano si vedano in particolare i recenti contributi di ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit.; CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I e II, cit.; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit.; RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Giappichelli, 2002; ZUNARELLI e COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit.).

(113) V. *retro*, nota 111.

(114) Su tale normativa cfr. per tutti HERBER, *The New German Transport Legislation*, in *European Transport Law*, 1998, 591 ss.; ID., *New Maritime and Transport Legislation in Germany*, in *Dir. mar.*, 2000, 1049 ss.

(115) In questo senso ROMANELLI, da un lato (in *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto*, cit., 303), ha evidenziato la « tendenza dei testi di diritto uniforme relativi ad un singolo tipo di trasporto ad accogliere istituti sorti nell'ambito della disciplina di altro tipo di trasporto », dall'altro (in *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, cit., 1342), ha affermato che il « trasporto tende a presentarsi, indipendentemente dal veicolo utilizzato, un fenomeno economico unitario », precisando, infine che si deve osservare un « insieme di eguali ed analoghe regole che consentono, a mio parere, di affermare che vi è ormai un diritto uniforme che, pur tuttora contenuto in testi relativi ai singoli trasporti unimodali, ha caratteri comuni ed omogenei e si pone come diritto uniforme in materia di trasporto e, in specie, di responsabilità del vettore e dei documenti del vettore » (in *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., 217). Nello stesso senso GAETA (*Del trasporto in generale*, cit., 7), ancorché le singole modalità di trasporto siano riconducibili a tipi contrattuali distinti, non pare « sia compromesso il carattere unitario del contratto di trasporto ». Per la dottrina straniera, da ultimo, cfr. per tutti RAMBERG, *The future of international unification of transport law*, in *Atti della tavola rotonda « La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro »*, cit., 649.

(116) Così CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, cit., 59.

(117) In questo senso RICHTER-HANNES (*Possibility and necessity of the unification of international transports law*, cit., 504-505) ha affermato che « an objective reason for justifying differences in regulation may only consist in a specific peculiarity ensuing from the medium

costanza sembra inoltre trovare pacifica conferma nei principi di diritto comunitario in materia di trasporto (118).

Sempre nel senso del superamento di una regolamentazione giuridica dei trasporti dipendente dal (e correlata al) singolo mezzo di trasporto impiegato si pone lo sviluppo della « containerizzazione » e della conseguente massiccia diffusione del c.d. « trasporto multimodale », a partire dagli anni '60 del secolo appena trascorso.

Il trasporto multimodale — nell'ambito del quale il vettore impiega due o più modalità di trasporto per effettuare la propria prestazione e dove le caratteristiche tecniche del mezzo impiegato perdono quasi totalmente di rilievo nella logica contrattuale — evidenzia la necessità di un ripensamento generale della disciplina dei trasporti (119).

Se infatti è certamente vero che — nell'assenza di una specifica regolamentazione relativa al trasporto multimodale — i giudici nazionali frequentemente decidono le controversie relative alla responsabilità del vettore multimodale sulla base del c.d. « network liability system » (120), è altresì vero che tale soluzione desta notevoli perplessità, sia in quanto non consente di prevedere in base a quali regole di responsabilità il vettore deve rispondere finché non si sono verificati i danni al carico, sia, soprattutto, in quanto nella maggior parte dei casi non è possibile identificare con esattezza la tratta ove si sono effettivamente verificati tali danni (121).

Il fenomeno in esame pare, pertanto, porsi come l'emblema della necessità di superare una visione « unimodale » nella ricostruzione della

of transport or from the technological or commercial conditions of transport, and only on cases where these specific features cannot be compensated by the high degree of abstraction immanent in every civil law provision » ed ha altresì evidenziato lo iato tra le condizioni tecniche volte all'unità ed alla « combinazione » dei differenti modi di trasporto e la « realtà » della disciplina giuridica del fenomeno, costituita da una totale frammentazione normativa volta ad impedire l'uniformità.

(118) In questo senso è stato correttamente affermato che « si è superata in sede comunitaria quella distinzione tra trasporti terrestri (stradali, ferroviari e su vie navigabili) da un lato e trasporti marittimi ed aerei dall'altro che sembrava derivare dall'art. 84 del Trattato istitutivo della C.E.E. »: così ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto*, cit., 303-304. Nello stesso senso cfr. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Cedam, 1993, 160 ss.; ID., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Giuffrè, 1996, 121 ss.

(119) Su questi aspetti cfr. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 3 ss.; ID., *Il trasporto multimodale come 'chiave di volta' del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, in *Dir. mar.*, 2006, 1105 ss.; ID., *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, cit., 643 ss.

(120) In base al « network liability system » il vettore risponde secondo le regole di responsabilità applicabili alla tratta di trasporto dove si è verificato il danno alla merce.

(121) Cfr. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading cases italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007, 1010 ss.

disciplina del trasporto, e ciò a favore di regole uniformi « trasversali » e valide per *tutte* le varie modalità di trasporto (122).

È così che ipotizzare una regolamentazione del trasporto multimodale basata sul c.d. « uniform liability system » (vale a dire su un modello di responsabilità del vettore uniforme per tutte le fasi del trasporto multimodale ed indipendente dal luogo di verifica del danno alla merce), non appare un mero auspicio, ma è una precisa esigenza del sistema dei trasporti internazionali e rappresenta la « chiave di volta » di una evoluzione che segna la generale tendenza ad abbandonare una disciplina giuridica dei trasporti « frazionata » per singole modalità (diritto della navigazione marittima ed aerea, diritto del trasporto ferroviario, diritto del trasporto su gomma, *etc.*) in favore di una ricostruzione unitaria del fenomeno in esame (123).

Ed è precisamente in quest'ultimo senso che ci pare debba essere oggi riletta la « parte generale » sul trasporto contenuta nel codice civile: propriamente un *corpus* di principi « trasversali », applicabili — laddove non derogati dalla disciplina speciale del codice della navigazione — a *tutti* i tipi di trasporto. Il che conferma — anche dall'angolo di visuale dell'ordinamento italiano — la possibilità di pensare ad un « diritto dei trasporti » che aspira all'uniformità della disciplina giuridica (124).

(122) Secondo ROMANELLI (*Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., 1343) il trasporto multimodale « è fenomeno che mette in risalto la sostanziale unitarietà del fatto pratico ed economico del trasporto ». Nello stesso senso S. FERRARINI e RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione. Parte speciale*, I, *I contratti di utilizzazione della nave*, Giappichelli, 1991, 99-100), riferendosi alla Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale di merci (peraltro mai entrata in vigore), hanno affermato che essa « costituisce un passo avanti verso la completa unificazione del diritto dei trasporti in genere e tende a superare l'attuale differenziazione tra i vari regimi di responsabilità previsti per i singoli 'modi', e per il 'modo' marittimo tra le varie Regole (L'Aja e Visby; Amburgo) finora in concorrenza ».

(123) Cfr. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., 246, secondo cui: « la tendenza verso l'elaborazione di una disciplina comune non solo significa ritenere quanto meno solo provvisoria l'accettazione in materia di trasporto combinato del c.d. principio del sistema 'network'; ma significa altresì, più in profondità, accettarsi da parte degli operatori nei singoli settori di trasporto il principio dell'applicazione di una disciplina sostanzialmente unitaria. E significa soprattutto che gli Stati, i quali spesso nelle Convenzioni in materia di trasporto sono stati più sensibili alle esigenze singole, anche se importanti e meritorie, categorie di operatori (vettori, assicuratori...) che non a quelle della massa degli utenti che non sono organizzati in categorie altrettanto potenti, debbano tendere a imporre un regime unitario ed uniforme in materia di responsabilità del vettore in vista dell'interesse collettivo allo sviluppo dei trasporti ».

(124) Nel medesimo senso v. per tutti, da ultimo, CASANOVA e BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, I, cit., 17.

9. Politica dei trasporti dell'Unione europea e trasporto su strada.

Il corretto inquadramento dei rapporti giuridici, ivi inclusi quelli di natura contrattuale, variamente collegati al fenomeno del trasporto su strada non può prescindere da alcune considerazioni in ordine al processo di liberalizzazione e armonizzazione del settore che si è gradualmente compiuto, in un ambito geografico anch'esso in progressivo ampliamento, in parallelo rispetto all'attuazione del mercato comune tra gli Stati membri della Comunità (già economica) europea e, in seguito, dell'Unione europea (125).

Non è questa, ovviamente, la sede per diffondersi su tali profili e basterà pertanto ricordare che il contesto di riferimento è costituito dalla politica comune dei trasporti, oggi disciplinata dagli artt. 90-100 TFUE, il cui ambito di applicazione si estende, per espressa previsione dell'art. 100 TFUE, « ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili » (126) oltre che, nei termini stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio, alla « navigazione marittima e aerea » (127). Oggetto della competenza dell'Unione europea sono, peraltro, non solo i mezzi di trasporto e le relative attività in sé e per sé considerate, ma anche le infrastrutture utilizzate dagli operatori economici interessati, le quali risultano pertanto parimenti investite dall'azione normativa del legislatore dell'Unione (128).

Dal punto di vista della sua evoluzione storica, detta azione normativa viene in genere ricondotta a tre successive fasi, tutte di diretto interesse, come si vedrà, anche per lo specifico comparto del trasporto su strada. In un primo momento, infatti, la politica dei trasporti della Comunità si è posta l'obiettivo di conseguire un elevato livello di (i) *liberalizzazione*, imponendo agli Stati membri l'eliminazione, nella massima misura possibile, di svariati ostacoli di natura fisica e amministrativa incompatibili con la libera prestazione di servizi di trasporto in ambito europeo. Successivamente,

(125) In dottrina, senza pretesa di esaustività e per ogni opportuno ulteriore riferimento, si vedano: BANISTER, STEAD, STEEN, AKERMAN, DREBORG, NIJKAMP, SCHLEICHER e TAPPESTER, *European Transport Policy and Sustainable Mobility*, Routeledge, 2000; BALDUCCI ROMANO, CARTA e FERRANDO, *Artt. 90-100*, in *Codice dell'Unione europea operativo*, diretto da Curti Gialdino, Simone, 2012, 956 ss.; MUNARI e CARPANETO, *Artt. 90-100*, in POCAR e BARUFFI (a cura di), *Commentario breve ai trattati dell'Unione europea*, Cedam, 2014, 702 ss.; GRARD (a cura di), *L'Europe des transports*, La documentation française, 2005; MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, Giuffrè, 1996; L. SCHIANO DI PEPE, *Commento agli artt. 90-100 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea*, in TIZZANO (a cura di), *Trattati dell'Unione europea*, 2^a ed., Giuffrè, 2014, 953 ss. Sui trasporti terrestri, in particolare, GALETTA e GAVAZZI, *Trasporti terrestri*, in CHITI e GRECO (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo europeo. Parte speciale*, IV, Giuffrè, 2007, 2173 ss.

(126) Art. 100, par. 1, TFUE.

(127) Art. 100, par. 2, TFUE.

(128) MUNARI, *Il diritto comunitario dei trasporti*, cit., 228 ss.

anche nella prospettiva del consolidamento del mercato interno, sono state avviate importanti misure di (ii) *armonizzazione* volte a creare un *level playing field* su scala europea favorevole alla piena esplicazione del libero gioco della concorrenza. Preso atto, infine, dell'avvenuta realizzazione di una sostanziale unitarietà territoriale ed economica sotto il profilo della mobilità, l'opera di armonizzazione — in un'ottica questa volta di (iii) *azione positiva* — si è viepiù rivolta al perseguimento di obiettivi e valori sostanziali diversi e ulteriori rispetto a quelli di carattere meramente mercantile. Si è così sviluppata una normativa europea dei trasporti caratterizzata dalla costante ricerca di un punto di equilibrio tra, da un lato, l'integrazione dei mercati nazionali e, dall'altro lato, il soddisfacimento di standard di non certo minore importanza in termini di qualità della vita, sicurezza dei trasporti e tutela dell'ambiente (129).

10. Accesso all'attività di trasportatore su strada e disciplina del mercato internazionale dei trasporti.

Uno tra i principali e più delicati filoni di intervento del diritto dell'Unione europea in materia di trasporto su strada ha interessato il tema dell'accesso all'attività di trasportatore su strada di merci e passeggeri.

Il pertinente quadro normativo, risalente alla seconda metà degli anni novanta del secolo scorso (130) e oggi principalmente costituito dal reg. CE 1071/2009 (131), consiste di una serie piuttosto articolata di precetti cui gli Stati membri devono attenersi nel valutare l'ammissibilità all'esercizio della professione di trasportatore su strada sulla scorta di alcuni requisiti di effettività della sede, onorabilità, capacità finanziaria e idoneità professionale. Detti requisiti appaiono, com'è di tutta evidenza, particolarmente significativi in una prospettiva « strutturale » poiché la loro insussistenza è in grado di incidere in senso negativo sulla possibilità stessa di prestare i servizi in oggetto e dunque di interagire con altri operatori economici nell'ambito del relativo mercato.

Quanto al primo dei requisiti sopra indicati, l'impresa di trasporto su strada deve anzitutto disporre di una sede situata in uno Stato membro dotata, tra l'altro, di locali atti a conservare i « documenti principali » dell'impresa così come risultano elencati, in via non esaustiva, dall'art. 5, lett. a), del regolamento e fatta salva la possibilità per gli Stati membri di

(129) Cfr., ancora, SCHIANO DI PEPE, *Commento agli artt. 90-100*, cit., 954-962.

(130) Dir. CE 26/1996, in G.U.C.E. L 124, 1.

(131) Reg. CE 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 300, 51.

esigere che « anche altri documenti siano tenuti a disposizione in qualsiasi momento nei locali delle sedi situate sul loro territorio ». L'impresa deve inoltre poter utilizzare (a titolo di proprietà o altrimenti) almeno un veicolo immatricolato o comunque autorizzato a circolare secondo la normativa nazionale applicabile (132) ed è infine tenuta a svolgere efficacemente e continuativamente le proprie attività concernenti i veicoli in oggetto « con l'ausilio delle attrezzature amministrative necessarie e delle attrezzature e strutture tecniche appropriate » (133).

Se, da un lato, è chiaro l'obiettivo del legislatore europeo, attraverso il requisito della sede effettiva, di agevolare il costante monitoraggio sulle imprese di cui si tratta da parte delle competenti autorità statali, dall'altro lato, l'imposizione di condizioni ulteriori pare rispondere all'esigenza di esercitare forme ancora più intense di controllo tenuto conto del compito particolarmente delicato affidato agli operatori del trasporto su strada.

Viene in rilievo a questo proposito l'art. 6 del regolamento il quale, al par.1, demanda agli Stati membri la verifica di un livello minimo di onorabilità, da valutare prendendo in considerazione « il comportamento dell'impresa, dei suoi gestori dei trasporti e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro » e imponendo in particolare, rispetto a questi soggetti, l'insussistenza di validi motivi che inducano a metterne in dubbio l'onorabilità « per eventuali infrazioni gravi della normativa nazionale in vigore » nei settori del diritto commerciale, fallimentare, del lavoro nonché in materia di circolazione stradale, responsabilità professionale e traffico di esseri umani o di sostanze stupefacenti (134). È richiesto, in aggiunta, che il gestore dei trasporti o l'impresa di trasporti in oggetto non siano stati colpiti, in uno o più Stati membri, da una « grave condanna penale » o da una « sanzione per infrazione grave » della normativa comunitaria di settore, ivi incluse, a titolo di esempio, le disposizioni in materia di tempi di guida, pesi massimi e dimensioni massime dei veicoli, formazione continua dei conducenti e sicurezza del trasporto di merci pericolose su strada (135).

Sotto il profilo dell'idoneità finanziaria, poi, all'impresa di trasporti su strada viene richiesto, in linea generale, di essere in grado di ottemperare in qualsiasi momento, nel corso dell'esercizio contabile annuale, agli obblighi finanziari che su di essa incombono, vincolo che si ritiene soddisfatto in presenza di un ammontare minimo, a titolo di capitale e di riserve, calco-

(132) Art. 5, lett. *b*), del regolamento ult. cit.

(133) Art. 5, lett. *c*), del regolamento ult. cit.

(134) Art. 6, par. 1, c. 3, lett. *a*), del regolamento ult. cit.

(135) Art. 6, par. 1, c. 3, lett. *b*), del regolamento ult. cit.

lato sulla base del numero di veicoli utilizzati (136), o, in alternativa, di un'adeguata attestazione a titolo di garanzia bancaria o assicurazione.

Con riferimento, infine, all'idoneità professionale, il regolamento si dà carico (tramite un apposito allegato) di fissare un livello minimo di conoscenze in materie quali il diritto civile, il diritto commerciale, il diritto del lavoro, il diritto tributario, la gestione commerciale e finanziaria dell'impresa e la sicurezza stradale che la persona o le persone interessate, nell'ambito dell'impresa, devono possedere e convalidare tramite il superamento di un esame scritto obbligatorio eventualmente integrato, a scelta dei singoli Stati, da un esame orale. Il medesimo allegato disciplina, peraltro, anche le modalità di organizzazione di detto esame da parte delle competenti autorità nazionali (137).

Più risalente rispetto alla disciplina della professione di trasportatore su strada (138), ma anch'essa oggetto di un'importante revisione nel 2009 ad opera del reg. CE 1072/2009 (139), è la normativa in materia di accesso al mercato internazionale dei trasporti di merci. In questo settore, com'è noto, vige il principio secondo cui una *licenza comunitaria* e, in caso di conducente che sia cittadino di un paese terzo, un *attestato di conducente* sono necessari per effettuare trasporti internazionali (140).

La licenza, da un lato, viene assegnata da uno Stato membro a qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia stabilito e abilitato in detto Stato membro in conformità al diritto dell'Unione e alla pertinente legislazione nazionale. L'attestato di conducente, dall'altro lato, è rilasciato ai trasportatori che siano titolari di una licenza comunitaria e che « assumano legalmente in detto Stato membro un conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornate di lungo periodo [...] o facciano legittimamente ricorso a un conducente che non sia cittadino di uno Stato membro né soggiornante di lungo periodo », a condizione che detto conducente sia a loro disposizione nel rispetto delle disposizioni in materia di lavoro e formazione professionale vigenti nello Stato membro di stabilimento (141).

Va, a questo proposito, ricordato che anche il cabotaggio stradale del trasporto di merci risulta ormai ricompreso nell'ambito di applicazione del regolamento menzionato da ultimo, laddove per « trasporti di cabotaggio » devono intendersi anche i « trasporti nazionali di merci effettuati per conto

(136) Art. 7, par. 1, c. 1, del regolamento ult. cit.

(137) Art. 8, par. 1, e allegato I del regolamento ult. cit.

(138) Reg. CE 881/1992 del Consiglio, in G.U.C.E. L 95, 1.

(139) Reg. CE 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L, 300.

(140) Art. 3 del regolamento ult. cit.

(141) Art. 5, par. 1, del regolamento ult. cit.

terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante » (142). Gli artt. 8-10 del regolamento dettano, infatti, le condizioni in presenza delle quali un trasportatore di merci su strada per conto terzi, che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente (se cittadino di uno Stato terzo) sia munito di un attestato di conducente, è ammesso a effettuare trasporti di cabotaggio. In particolare, in forza di quanto previsto dall'art. 8, par. 2, del regolamento da ultimo citato, dopo aver consegnato le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale su strada in entrata, il trasportatore è autorizzato a « effettuare, con lo stesso veicolo oppure se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante ». Ciò, peraltro, entro un ben preciso limite temporale, dovendo l'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio verificarsi entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale su strada.

Merita, infine, un breve cenno il tema del trasporto (di persone) con autobus: anche in tale ambito, infatti, i vettori sono, a talune condizioni, autorizzati ad effettuare servizi regolari senza discriminazione fondata sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento. La materia è oggi disciplinata dal reg. CE 1073/2009 (143), il quale fissa, per l'appunto, alcune norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus, per conto terzi o per conto proprio, con particolare riferimento ai trasporti internazionali di passeggeri nel territorio dell'Unione europea da parte di vettori stabiliti in uno Stato membro a mezzo di veicoli immatricolati in detto Stato adatti e destinati a trasportare più di nove persone, conducente compreso.

11. Sicurezza stradale, tutela dell'ambiente e altri aspetti « sociali » dei trasporti su strada.

Nel corso degli anni una complessa normativa è stata adottata dall'Unione europea al fine di promuovere la sicurezza del traffico stradale. Tale azione ha interessato, in primo luogo, il profilo dei tempi di guida, rispetto al quale il reg. CEE 2829/77 (144), oggi non più in vigore, aveva dato attuazione a un accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada.

(142) Art. 2, n. 6), del regolamento ult. cit.

(143) Reg. CE 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 300, 88. Per la previgente disciplina cfr. il reg. CE 684/92 del Consiglio, in G.U.C.E. L 74, 1.

(144) Reg. CE 2829/77 del Consiglio, in G.U.C.E. L 334, 11.

La disciplina dei periodi di guida, delle relative interruzioni e dei tempi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e merci su strada — al fine non solo di « armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre », ma anche di « migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale » — è successivamente confluita nel reg. CE 561/2006 (145), modificato da ultimo dal già menzionato reg. CE 1073/2009 (146).

Va invero opportunamente segnalata, a questo proposito, anche l'istituzione della patente di guida comunitaria, introdotta all'inizio degli anni ottanta del secolo scorso (147) e oggi oggetto di una piena armonizzazione, grazie alla dir. CEE 439/1991 (148), soprattutto sotto il profilo dell'individuazione di alcuni requisiti minimi per l'idoneità alla guida (149).

Molto consistente è, infine, la legislazione europea in materia di tutela dell'ambiente, con particolare riferimento agli *standard* di emissione (150). Specifiche disposizioni in tale ambito sono state dettate in materia di qualità della benzina e del combustibile *diesel* (151), promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti (152), omologazione dei veicoli a motore riguardo le emissioni dai veicoli passeggeri

(145) Reg. CE 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, in G.U.U.E. L 102, 1.

(146) Resta oggetto di un apposito strumento la disciplina dell'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, su cui si veda infatti il reg. CE 3821/85 del Consiglio, in G.U.C.E. L 370, 8, modificato da ultimo dal reg. UE 1266/2009 della Commissione, in G.U.U.E. L 339, 3.

(147) Dir. CEE 1263/1980 del Consiglio, in G.U.C.E. L 375, 1.

(148) Dir. CEE 439/1991 del Consiglio, in G.U.C.E. L 237, 1, modificata da ultimo dalla dir. CE 112/2009 della Commissione, in G.U.C.E. L 223, 26.

(149) Si è peraltro ormai formata una copiosa giurisprudenza in merito all'obbligo di riconoscimento della patente di guida rilasciata da un altro Stato membro e alle relative deroghe: C.G.U.E. 29.4.2004, causa C-476/01, in *Dejure Giuffrè*; 26.6.2008, cause riunite C-334-336/06, in *Dejure Giuffrè*; 20.11.2008, causa C-1/07, in *Dejure Giuffrè*; 19.2.2009, causa C-321/07, in *Dejure Giuffrè*; 19.5.2011, causa C-184/10, in *Dejure Giuffrè*; 13.10.2011, causa C-224/10, in *Dejure Giuffrè*; 6.4.2012, causa C-419/10, in corso di pubblicazione in *Racc.*; 1.3.2012, causa C-467/10, in *Dejure Giuffrè*.

(150) Cfr., ad esempio, la dir. CE 12/1993 del Consiglio, relativa al tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi, in G.U.C.E. L 74, 81, successivamente modificata dalla dir. CE 32/1999 del Consiglio, in G.U.C.E. L 121, 13, a sua volta modificata dalla dir. UE 33/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 327, 1.

(151) Dir. CE 70/1998 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.C.E. L 350, 58, modificata da ultimo dalla Dir. UE 63/2011 della Commissione, in G.U.U.E. L 147, 15.

(152) Dir. CE 30/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 123, 42, poi abrogata dalla Dir. CE 28/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, in G.U.U.E. L 140, 16.

e commerciali leggeri (153), omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo le emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo (154), livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove (155) e livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi (156).

In quanto indirettamente collegata (anche) a esigenze di protezione ambientale va, in chiusura, menzionata la direttiva CE 62/1999 (c.d. « eurobollo ») (157), in vigore dal 1° luglio 2000 e modificata nel 2011 (158). Si tratta, come noto, di uno strumento che mira ad armonizzare le tasse sugli autoveicoli nonché i pedaggi e i diritti d'utenza gravanti sui veicoli a motore (e sugli autoarticolati) utilizzati per il trasporto su strada di merci. La direttiva, peraltro, pur collocandosi principalmente in un'ottica di eliminazione delle possibili distorsioni della concorrenza frutto delle diverse politiche fiscali degli Stati membri, non impedisce una differenziazione delle tasse e degli oneri rientranti nel proprio ambito di applicazione al fine di incoraggiare l'impiego di veicoli maggiormente rispettosi dell'ambiente e del sistema viario nel suo complesso (159).

(153) Reg. CE 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.C.E., L 171, 1, modificato da ultimo dal reg. UE 459/2012 della Commissione, in G.U.U.E. L 142, 16.

(154) Reg. CE 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 188, 1, modificato da ultimo dal reg. UE 582/2011 della Commissione, in G.U.U.E. L 167, 1.

(155) Reg. CE 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 140, 1.

(156) Reg. UE 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 145, 1, nel frattempo modificato dal reg. UE 205/2012 della Commissione, in G.U.U.E. L 72, 2.

(157) Dir. CE 62/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, in G.U.C.E. L 187, 42.

(158) Dir. UE 76/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, in G.U.U.E. L 269, 1.

(159) Cfr. il *Considerando* n. 7 della Dir. ult. cit., oltre al suo art. 9, par. 2, che consente agli Stati membri di destinare alla tutela dell'ambiente e allo sviluppo equilibrato delle reti di trasporto, a determinate condizioni, « una percentuale dell'importo di diritto d'utenza o di pedaggio ».