ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2025 - Anno XXXVIII n. 1

MATERIALI

LA DISCIPLINA APPLICABILE ALLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE MULTIMODALE NEL CASO DI DANNO «LOCALIZZATO» (*)

SOMMARIO. 1. Quesito. – 2. Elementi rilevanti della fattispecie: il contratto di trasporto multimodale e la sua esecuzione. – 3. (Segue). Il contenzioso in essere tra le parti – 4. Principi giuridici applicabili. – 4.1. La legge applicabile al rapporto tra le parti: questioni di diritto internazionale privato e disciplina sostanziale applicabile. – 4.2. Il regime di responsabilità del vettore multimodale: l'interpretazione dell'art. 1696, comma 3, c.c. a valle della riforma operata con D.L. n. 152/2021. – 4.3. La legge applicabile alla responsabilità del vettore multimodale nel caso di danno «localizzato». – 5. Risposta al quesito.

1. *Quesito* – Sono stato richiesto di rendere il mio parere circa la determinazione della disciplina applicabile alla responsabilità del vettore in relazione ad un sinistro (perdita totale) occorso durante una singola tratta di trasporto stradale svoltasi interamente in un paese estero (Canada) nell'ambito di un contratto di trasporto multimodale concluso tra due operatori italiani.

2. *Elementi rilevanti della fattispecie: il contratto di trasporto multimodale e la sua esecuzione* – La fattispecie sottesa al quesito sopra indicato è la seguente: una società di diritto italiano operante quale vettore multimodale (il «Vettore Multimodale») ha organizzato per anni numerosi trasporti internazionali per altra società di diritto italiano (il «Mittente»).

In particolare, nell'ambito di un contratto di trasporto multimodale, il Vettore Multimodale ha curato per il Mittente la spedizione di sette valvole in Canada. Il predetto trasporto era così articolato:

(*) Parere pro-veritate reso da A. La Mattina e pubblicato previa autorizzazione del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

- trasporto su strada da Milano, sede del Mittente, al porto di Genova;
- trasporto marittimo dal porto di Genova al porto di Halifax (Canada);
- trasporto su strada dal porto di Halifax a Edmonton (Canada), sede del destinatario.

Durante l'ultima tratta del suddetto trasporto multimodale (tratta interna canadese), il mezzo che trasportava una delle sette valvole è rimasto coinvolto in un grave incidente stradale, che ha comportato la perdita totale della medesima valvola.

3. *(Segue). Il contenzioso in essere tra le parti* – Con riferimento alla fattispecie delineata nel § 2 che precede e per quanto di rilievo ai fini del presente parere, le parti si trovano nell'ambito di un giudizio pendente di fronte a un Tribunale italiano a controvertere (anche) in merito alla legge applicabile al loro rapporto, con particolare riferimento alla disciplina della limitazione del debito risarcitorio del Vettore Multimodale e alla conseguente quantificazione di tale debito.

In sintesi, nell'ambito del predetto giudizio, le parti hanno sviluppato le seguenti argomentazioni:

- il Vettore Multimodale ha sostenuto l'applicabilità al rapporto tra le parti della legge canadese (in particolare, della Ontario Regulation 643/05), con conseguente applicazione dei limiti di responsabilità/del debito risarcitorio del vettore ivi previsti (pari a USD 4,41 per kg di merce), sul presupposto del carattere «multimodale» della spedizione/trasporto curato per il Mittente e della «localizzabilità» del danno occorso alla merce in Canada;

  mentre
- il Mittente ha sostenuto l'applicabilità al rapporto tra le parti della legge italiana, e in particolare dell'art. 1696, comma 2, c.c., recante la disciplina della limitazione del debito risarcitorio del vettore nei trasporti internazionali (con richiamo ai valori stabiliti dalla Convenzione CMR, pari a 8,33 DSP per kg di merce), sul presupposto dell'insussistenza di criteri di collegamento validi a rendere applicabile la legge canadese.

Il giudice adito ha formulato alle parti una proposta conciliativa, sulla base delle seguenti considerazioni:

- il Vettore Multimodale risponde nei confronti del Mittente relativamente alla perdita totale della valvola oggetto del trasporto *de quo*;
- il *Bill of lading* relativo al trasporto multimodale descritto al § 2

che precede contiene una clausola che, «ove anche applicabile […], richiede di individuare le disposizioni di diritto internazionale o nazionale che si sarebbero applicate se il mandante [i.e. il Mittente] avesse stipulato un contratto separato e diretto con [il Vettore Multimodale] in relazione alla particolare fase del trasporto in cui la perdita o il danno si è verificato» (1);

- sulla scorta delle previsioni della L. 218/1995 e del richiamo ivi operato alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 593/2008 (c.d. «Roma I») quanto alla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali, la legge applicabile al rapporto tra le Parti (anche alla luce della previsione del *Bill of lading* richiamata al punto b che precede) è da individuarsi nella legge italiana, in base all'art. 5 del medesimo Regolamento;
- conseguentemente, «non paiono quindi applicabili i limiti di responsabilità invocati da[l Vettore Multimodale] in base alla legge canadese», e per converso «paiono trovare invece applicazione i limiti previsti dalla legge italiana per i trasporti internazionali richiamati da[l Mittente]».

In sostanza, il giudice è parso orientato all'accoglimento delle tesi del Mittente in punto di legge (e specifica disciplina) applicabile alla fattispecie.

4. *Principi giuridici applicabili* – Assumendo che il Vettore Multimodale abbia effettivamente assunto un'obbligazione di trasporto «multimodale» nei confronti del Mittente, si esaminano nel seguito i profili rilevanti della fattispecie al fine di stabilire la legge applicabile al rapporto tra le parti.

Si vedrà che gli esiti della presente analisi condurranno a conclusioni diverse da quelle che, allo stato, sembrano aver mosso la proposta conciliativa formulata dal giudice e sintetizzata al precedente § 3.

---

(1) Si tratta, in particolare, della clausola 6.B del *bill of lading*, che dispone: «Notwithstanding anything provided for in other clauses of these Conditions, if it can be proved where the loss or damage occured, the Freight Forwarder and the Merchant shall, as to the liability of the Freight Forwarder, be entitled to require such liability to be determined by the provisions contained in any international convention or national law. [W]hich provisions (i) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and (ii) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Freight Forwarder in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued if such international convention or national law shall apply».

4.1. *La legge applicabile al rapporto tra le Parti: questioni di diritto internazionale privato e disciplina sostanziale applicabile* – Nel caso di specie – a quanto consta – le parti non hanno scelto la legge applicabile ai loro rapporti contrattuali.

Per determinare le disposizioni di quale ordinamento debbano considerarsi regolare la fattispecie, va dunque fatto ricorso ai criteri di collegamento stabiliti dal Regolamento Roma I (che è direttamente applicabile alla fattispecie da parte dei giudici italiani, a prescindere dal richiamo contenuto nell'art. 57 della L. 218/1995) (2).

Per il caso della legge applicabile al trasporto, l'art. 5, comma 1, del Regolamento Roma I prevede che «nella misura in cui la legge applicabile al contratto di trasporto di merci non sia stata scelta a norma dell'articolo 3, la legge applicabile è quella del paese di residenza abituale del vettore, a condizione che il luogo di ricezione o di consegna o la residenza abituale del mittente siano anch'essi situati in tale paese. […]».

Nel caso di specie, le condizioni stabilite dall'art. 5, comma 1, del Regolamento Roma I sembrano potersi dire soddisfatte, avendo entrambe le Parti sede legale in Italia.

Non mi pare, per converso, potersi invocare la clausola di chiusura di cui all'art. 5, comma 3, del Regolamento Roma I (3) in termini di sussistenza di collegamenti manifestamenti più stretti con un diverso ordinamento al fine dell'applicazione delle disposizioni del medesimo, per sostenere l'applicabilità alla fattispecie dedotta in Giudizio della legge canadese, atteso in particolare che la parte tenuta ad «offrire la prestazione caratteristica» (4) – ossia il Vettore Multimodale – è di nazionalità italiana.

Conseguentemente, ai sensi della richiamata norma, la legge applicabile al rapporto tra il Vettore Multimodale e il Mittente è la legge

---

(2) E ciò indipendentemente dall'effettiva applicabilità al rapporto tra le parti della richiamata clausola 6.B del *Bill of lading* relativo al trasporto multimodale concordato tra le parti medesime (v. nota 1 e testo corrispondente).

(3) L'art. 5, comma 3, del Regolamento Roma I ha il seguente tenore: «Se dal complesso delle circostanze del caso risulta chiaramente che il contratto, in mancanza di scelta della legge, presenta collegamenti manifestamente più stretti con un paese diverso da quello indicato ai paragrafi 1 o 2, si applica la legge di tale diverso paese».

(4) È questo il criterio cui si fa usualmente riferimento per valutare la sussistenza e l'intensità dell'eventuale collega collegamento con il diverso ordinamento necessario al fine di giustificare l'applicazione della norma di chiusura di cui all'art. 5, comma 3, del Regolamento Roma I. Cfr. in tal senso, per tutti, Mosconi-Campiglio, in *Diritto Internazionale privato e processuale*, I, X ed., Torino, 2022, 444 e ss.

italiana (5).

Una volta stabilita l'applicabilità alla fattispecie della legge italiana, la norma sostanziale di riferimento in tema di limitazione del debito risarcitorio del vettore è da individuarsi nell'art. 1696 c.c., che disciplina i «*Limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate*» e che è stata modificata dall'art. 30-*bis*, lett. a, del D.L. 6 novembre 2021 n. 152, recante «*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*», poi convertito con modifiche dalla L. 29 dicembre 2021 n. 233 (6).

È importante chiarire sin d'ora che, a valle delle modifiche operate con il D.L. n. 152/2021 (applicabili *ratione temporis* alla fattispecie), l'art. 1696 c.c.:

- disciplina i limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate in due distinte forme di trasporto, ossia il trasporto «unimodale» (comma 2), e il trasporto «multimodale» (comma 3); e
- rimanda implicitamente, per il trasporto multimodale e ai fini della determinazione «definitiva» della legge regolatrice della fattispecie per il caso in cui i danni alla merce siano «localizzati» (ossia laddo-

(5) Alla medesima conclusione si perviene, naturalmente, negando il carattere internazionale del rapporto tra le parti, essendo le stesse parti entrambe italiane.

(6) L'art. 1696 c.c. dispone: «Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, nei trasporti internazionali terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore. Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali. Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili. Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni».

ve sia noto in quale fase del trasporto multimodale e in quale luogo si sia verificata la perdita o l'avaria delle merci trasportate), alla legge dell'ordinamento in cui si è verificato/localizzato il danno (7).

Apparendo dunque evidente che alla fattispecie in esame non è applicabile l'art. 1696, comma 2, c.c., che come appena visto regola il limite del debito risarcitorio del vettore per il caso del trasporto «unimodale», ci si concentrerà sull'interpretazione dell'art. 1696, comma 3, c.c., che la riforma del 2021 ha espressamente introdotto al precipuo scopo di disciplinare il limite del debito risarcitorio del vettore per il caso del trasporto «multimodale».

4.2. *Il regime di responsabilità del vettore multimodale: l'interpretazione dell'art. 1696, comma 3, c.c. a valle della riforma operata con D.L. n. 152/2021* – Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità di trasporto, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto (8).

Come noto, il trasporto multimodale non è peraltro regolato in modo organico da alcuna convenzione di diritto materiale uniforme, non essendo mai entrata in vigore la Convenzione ONU sul trasporto internazionale multimodale di merci sottoscritta a Ginevra il 24 maggio 1980 ed essendo del tutto inidonee a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno (9).

---

(7) La formulazione della norma è invero ambigua, ma la dottrina è unanime nel sostenere l'argomentazione appena esposta: v. *infra* le più ampie considerazioni espresse al successivo § 4.2 e i richiami in nota 14.

(8) Cfr. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, IV ed., Milano, 2025, 153, nonché Ramberg, *Is multimodal transport a contract sui generis also within the field of EU competition?*, in Riccomagno (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, 31, il quale afferma: «What constitutes multimodal transport? It is not the mere fact that the transport segment of different modes are combined, but the fact that the contract of carriage includes carriage by a lot of different modes of transport». Negli stessi termini Arroyo, *Ambito de applicacion de la normativa uniforme: su extensiòn al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda «*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*», Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.* 2001, 539.

(9) Per più approfondite considerazioni sul punto cfr. Antonini, *Il regime normativo e la responsabilità del vettore multimodale*, in Antonini (cur.), *La responsabilità degli operatori del trasporto* – Case history and case law, Milano, 2008, 123 ss.; Badagliacca, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, *passim*; Brignardello, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo «*Il trasporto marittimo di persone e di cose – Novità per la unificazione della loro disciplina*», Genova,

Con particolare riferimento al tema della responsabilità del vettore multimodale, in assenza di espressa regolamentazione, sono state offerte diverse soluzioni ai problemi che si sono via via presentati all'attenzione degli operatori e degli interpreti.

Astrattamente, tale regime di responsabilità può assumere due differenti configurazioni:

- regime «unitario» (c.d. *uniform liability system*): il vettore è assoggettato ad un unico regime di responsabilità dall'inizio alla fine del trasporto. Tale regime può essere basato:
  - sull'*indipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: è il caso della citata Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale multimodale di merci (mai entrata in vigore), degli accordi tra gli Stati del Mercosur e delle regolamentazioni nazionali previste dalla legislazione di alcuni Paesi ([10]);
  - sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto multimodale sia disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) ovvero da parte della normativa trasportistica applicabile *de residuo*, per mancanza di disposizioni di diritto speciale precipuamente dedicate a regolare il fenomeno in esame;
- regime «segmentato» (c.d. *network liability system*): il regime di responsabilità è sempre *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto. Il vettore è quindi assoggettato ad un differente regime di responsabilità a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento

---

19 maggio 2006, in *Dir. mar.* 2006, 1071 ss., Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 389 ss.; Casanova-Brignardello, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, 292 ss., ove ampi riferimenti in dottrina. In argomento sia inoltre consentito rinviare a La Mattina, *La responsabilità del vettore multimodale*, in *Dir. mar.* 2005, 29-49; Id., *Il trasporto multimodale come «chiave di volta» del sistema dei trasporti internazionali: necessità di una disciplina uniforme*, intervento al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo «*Il trasporto marittimo di persone e di cose*», cit., *ibidem*, 2006, 1105-1111; Id., *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in questa *Rivista*, 2022, 581 ss.

([10]) Per alcune considerazioni sul punto cfr. Brignardello, *Il trasporto multimodale*, cit., 1069-1071.

che ha fatto insorgere tale responsabilità (11).

Alla luce delle considerazioni sopra svolte e al fine di rimediare (seppure parzialmente) a una rilevante lacuna normativa, così dirimendo i contrasti giurisprudenziali in materia (12), il D.L. n. 152/2021 ha introdotto il nuovo comma 3 dell'art. 1696 c.c., il quale dispone: «Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali».

Per quanto in questa sede d'interesse, va notato che la norma:

- delimita il proprio ambito applicativo (e, in particolare, l'ambito dei limiti risarcitori ivi previsti) alle fattispecie di responsabilità vettoriale in cui non sia possibile individuare il momento e il luogo di verificazione del danno (c.d. danno «non localizzato»);
- disciplina il limite risarcitorio del vettore multimodale, prevedendo in particolare che il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore: (i) nei trasporti nazionali, a Euro 1,00 per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata; mentre (ii) nei trasporti internazionali, a Euro 3,00 per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata.

4.3. *La legge applicabile alla responsabilità del vettore multimodale nel caso di danno «localizzato»* – L'art. 1696, comma 3, c.c., come visto, non disciplina esplicitamente l'ipotesi in cui il danno avvenuto durante il trasporto multimodale sia «localizzato», limitandosi a prevedere il regime di responsabilità del vettore multimodale nel caso di danno «non localizzato» (13).

---

(11) Esempi di questo tipo di regolamentazione sono, tra l'altro, offerti dalle legislazioni tedesca e olandese. Al riguardo v. per tutti Carbone, voce *Multimodal carriage contracts*, in Basedow-Rühl-Ferrari-de Miguel Asensio, *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Cheltenham-Northampton, 2017, 1269 ss.

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

(13) E ciò al fine di impedire che situazioni di incertezza sulla determinazione della tratta del trasporto multimodale in cui è occorso il danno possano riflettersi negativamen-

Dall'impostazione di tale norma è però possibile inferire la volontà del legislatore di seguire un approccio di tipo *network*/segmentato per quanto riguarda l'individuazione del regime di responsabilità del vettore multimodale in caso di danno «localizzato»: in altri termini, individuando una specifica disciplina residuale (e uniforme) soltanto per il caso di danno «non localizzato», l'art. 1696, comma 3, c.c. ha sostanzialmente confermato che per il caso del danno «localizzato» trovi applicazione la legge statale (o la convenzione internazionale da quest'ultima richiamata) del luogo dove si è – appunto – verificato/localizzato il danno alla merce (14).

Come ho sostenuto in un mio recente scritto in materia – e contrariamente a quanto argomentato dal Mittente nell'ambito del giudizio di cui al § 3 che precede (peraltro richiamando il medesimo scritto in senso difforme da quello da me inteso) – ciò significa che nei casi di danni «localizzati» relativi a un trasporto multimodale si applicherà il limite del debito di cui alla disciplina sulla responsabilità del vettore relativa alla specifica tratta del trasporto in cui si è effettivamente verificato il danno, per come prevista dall'ordinamento interno (o dalle eventuali convenzioni internazionali da quest'ultimo richiamate (15)) dello Stato in cui si è

---

te sulla posizione dell'interessato al carico. In altre parole, per le ipotesi in cui non si è in grado di stabilire la tratta in cui si è verificato il danno «la regola della responsabilità è concepita secondo una logica unitaria e deve essere necessariamente determinata per rimuovere situazione di insuperabile incertezza»*:* così Zampone, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità e progressione nel pensiero di Gustavo Romanelli*, in *Rivista Italiana per le Scienze Giuridiche*, 2023, 14, 37-38.

(14) Sul punto, la più autorevole dottrina è unanime: cfr. per tutti Zampone, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità e progressione nel pensiero di Gustavo Romanelli*, cit.; Id., *Le novità dell'art. 1696 c.c. e la disciplina sostanziale del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto!*, in questa *Rivista*, 2023, 144 ss. (ove l'Autore rileva la «adozione, seppure implicita, del sistema c.d. network con riferimento alla limitazione dell'obbligazione risarcitoria» e che «La recente riforma dell'art. 1696 c.c. presuppone quindi il criterio del sistema «network», meccanismo che recede solo nel caso in cui il danno sia delocalizzato»); Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale per l'inferno*, in *Riv. Dir. Nav*. 2021, 728 (secondo l'Autore: «La previsione [l'art. 1696, comma 3, c.c.], riferita ai trasporti multimodali, sembrerebbe avere come presupposto l'accoglimento del sistema c.d. «a rete» (network)»). Nello stesso senso Lobianco-Stradella, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell'art. 1696 del codice civile*, in questa *Rivista*, 2023, 463-465; Vernizzi, *La sfida intermodale e la disciplina interna del trasporto multimodale all'esito della riforma del dicembre 2021*, in *Resp. civ. e prev.* 2023, 434, nonché Antonini, *L'ultimo dell'Anno e l'attivismo del legislatore su rilevanti tematiche afferenti al trasferimento di merci nell'appalto, nella logistica e nel trasporto multimodale*, in questa *Rivista*, 2022, 71.

(15) A questo riguardo, si noti che il Canada non è Stato contraente la CMR, con la

verificato il danno medesimo (nel caso di specie, il Canada) ([16]).

In sostanza, dunque, non è in discussione che al rapporto sostanziale tra le parti sia applicabile il diritto italiano (applicabile al caso di specie per effetto delle previsioni del Regolamento «Roma I»), ma la norma di diritto italiano rilevante nella fattispecie (ossia l'art. 1696, comma 3, c.c.) è una norma di apertura dell'ordinamento italiano all'ordinamento straniero dove è occorso/localizzato il danno. Si tratta in altre parole di una norma che sostanzialmente opera un rinvio alla disciplina straniera (nel caso in esame, quella canadese), analogamente a quanto previsto dai meccanismi di diritto internazionale privato italiano (v. in particolare l'art. 13, L. n. 218/1995).

5. *Risposta al quesito* – In conclusione, con riferimento alla fattispecie in esame, è mio parere che:

- al rapporto tra le parti è applicabile la legge italiana in forza dell'art. 5 del Regolamento Roma I;
- la legge italiana si riferisce al trasporto multimodale all'art. 1696, comma 3, c.c., implicitamente prevedendo che – in caso di danno localizzato – trovi applicazione la legge dello Stato del luogo dove si è verificato il danno alla merce. Insomma, la legge italiana si deve interpretare nel senso che il trasporto multimodale nel caso di danno localizzato è assoggettato alle regole relative alla tratta specifica, il che – in termini internazional-privatisti – significa applicare al caso di specie la *lex loci*;
- pertanto, stante la natura multimodale del trasporto organizzato dal Vettore Multimodale in favore del Mittente e la localizzazione del danno nello Stato del Canada, alla fattispecie in esame è applicabile la legge interna canadese, e la limitazione del debito risarcitorio ivi prevista in favore del vettore, senza che rilevino né l'art. 1696, comma 2, c.c., né la Convenzione CMR.

Andrea la Mattina

---

conseguenza che tale convenzione non è applicabile alla fattispecie in esame.

([16]) Cfr. La Mattina, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in questa *Rivista*, 2022, 581 ss.