

INTERVENTI

CONTRATTI QUADRO DI TRASPORTO E DI LOGISTICA

ANDREA LA MATTINA

The evolution of production and distribution processes has rendered activities relating to the handling and storage of goods increasingly complex. This phenomenon has, on the one hand, intensified reliance on instruments for outsourcing the logistics cycle and, on the other, led to forms of vertical integration among transport undertakings. There has therefore arisen a need to identify legal instruments capable of meeting users' needs and, from this perspective, parties' autonomy has generated contractual models that have become the principal legal framework for market players. Case law and legal scholars have, moreover, long debated the characterization and regulation of these contractual models, and recent innovations in the Italian Civil Code (Articles 1696, paragraph 3, and 1677-bis) have only partially succeeded in resolving certain important questions of application. That said, these innovations nonetheless have the merit of according a central position within the legal system to the law of transport, which remains the principal legal keystone of the phenomena under examination.



SOMMARIO: 1. Crescente complessità dei processi produttivi/distributivi, apertura del sistema del diritto della navigazione e dei trasporti e autonomia privata. – 2. I contratti di trasporto multimodale tra lacune normative, incertezze della giurisprudenza e prassi degli operatori. – 3. (Segue). Le Règles uniformes pour un document de transport combiné dell'ICC e le UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. – 4. (Segue). Alcuni formulari sul trasporto multimodale invalsi nella prassi. – 5. I contratti di logistica: una rilettura in chiave «trasporto-centrica». – 6. Il contract of affreightment (COA): un'atipicità che non snatura la natura «trasportistica» del contratto. – 7. Conclusioni.

1. *Crescente complessità dei processi produttivi/distributivi, apertura del sistema del diritto della navigazione e dei trasporti e autonomia privata* – L'evoluzione dei processi produttivi e distributivi ha reso sempre più complesse le attività inerenti alla movimentazione e allo stoccaggio delle merci. Tale fenomeno ha comportato un crescente ricorso all'esternalizzazione/*outsourcing*, con la conseguenza che le imprese produttrici/distributrici hanno sempre più affidato a terzi – operatori specializzati nel trasporto/deposito – la movimentazione e lo

stoccaggio delle merci, attività in precedenza svolte internamente dalle predette imprese. L'esternalizzazione ha altresì comportato il raggiungimento di livelli di maggiore efficienza dei cicli logistici, e ciò anche in ragione di fenomeni di integrazione verticale da parte degli operatori: il che è accaduto *sia* nel mondo dei trasporti (ad esempio, attraverso l'acquisizione da parte di compagnie di navigazione di terminali portuali e di retroporti, nonché di imprese di trasporto stradale, ferroviario e aereo), *sia* nel mondo della distribuzione (paradigmatico, in questo senso, è il successo del rivoluzionario approccio di Amazon).

In questo contesto – e in ottica applicativa – non ha senso considerare *atomisticamente* le singole prestazioni di movimentazione/trasporto (piuttosto che quelle di stoccaggio/deposito) delle merci, perché l'esigenza dell'utente di tali prestazioni è quella di avere un servizio sostanzialmente “chiavi in mano” che consenta all'utente stesso di completare il proprio processo produttivo/distributivo attraverso l'efficiente svolgimento del ciclo logistico nel suo complesso, senza che rilevino i singoli segmenti dei quali tale ciclo logistico si compone (1).

È sorta pertanto la necessità di trovare strumenti giuridici adeguati a soddisfare le esigenze sopra rappresentate e, in questa prospettiva, l'autonomia privata ha elaborato modelli contrattuali che sono divenuti il riferimento giuridico principale per gli operatori. Ciò è stato, da un lato, *necessario*, in quanto l'ordinamento non contemplava istituti che potessero rappresentare un *back-ground* giuridico completo, e, dall'altro lato, *possibile*, in quanto il sistema del diritto della navigazione e dei trasporti è un sistema aperto, il quale – sin dalle origini (e successive razionalizzazioni concettuali) – ha tratto la propria disciplina «dalla diretta osservazione dei fatti economici» e dalle esigenze degli operatori stessi (2).

Non solo. Il predetto sistema comprende tra i propri formanti il c.d. “diritto vivente”. Il che significa non solo che il sistema del diritto della navigazione e dei trasporti è ampiamente basato sui precedenti giurisprudenziali (anche stranieri) e sulla prassi degli operatori commerciali (3), ma anche che tale sistema – come è stato correttamente osservato più di recente – è soprattutto un percorso che consente «di trovare, ogni volta, possibilità che assicurino di mantenere in rapporto tra loro diritto e fatto, norma e vita» (4).

(1) In senso analogo cfr. per tutti A. ANTONINI, *La natura delle cose marittime e aeronautiche, il diritto vivente e l'art. 1 del codice della navigazione*, in questa *Dir. trasp.* 2024, 327.

(2) Così A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 22.

(3) Cfr. US Supreme Court, *The Lottawanna*, 88 US 558 (1875) at 573.

(4) Così T. GAZZOLO, *Antonio Scialoja e il “diritto vivente”*, in *Riv. dir. nav.*, 2022, 61 ss., spec. 81-82. Per ulteriori considerazioni sul rilievo del diritto vivente nel contesto del diritto della navigazione cfr. altresì M.M. COMENALE PINTO, *Il diritto vivente e l'autonomia del diritto della navigazione. Interrogativi agli albori del terzo millennio*, *ibidem*, 2021, 18 ss., cui *adde* A. ZAMPONE, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità*

C'è, insomma, nel diritto della navigazione e dei trasporti una costante spinta all'evoluzione e questa spinta si concreta significativamente nell'elaborazione di strumenti contrattuali, i quali – andando al di là della sistematica codicistica e dei tipi ivi previsti – rispondono più appropriatamente al cambiamento dei tempi e agli sviluppi dei traffici commerciali. Il che ha condotto una parte della dottrina a rileggere in chiave *funzionale*, piuttosto che *dogmatica*, i contratti inerenti al settore dei trasporti e della logistica: è – in sostanza – la funzione e l'interesse concretamente coinvolto (e tutelato) a rappresentare il parametro di riferimento per ricostruire la disciplina applicabile ai contratti in esame ⁽⁵⁾.

Tale approccio è in larga parte corretto in quanto valorizza il rilievo dell'autonomia privata nel contesto in esame e consente di superare rigidi schematismi che male si attagliano alla evidenziata complessità dei cicli logistici e agli intenti degli operatori. Peraltro, come meglio vedremo nel prosieguo, la rilettura in chiave “funzionale” dei modelli contrattuali elaborati dalla prassi non conduce a una svalutazione della disciplina trasportistica, ma – anzi – ne evidenzia la centralità, quale insostituibile *back-ground* normativo.

A questo riguardo pare opportuno concentrarsi sui due più importanti modelli di contratto che hanno rivoluzionato il settore in esame, ossia il contratto di trasporto multimodale (v. §§ 2-4) e il contratto di logistica (v. § 5). Non solo. Un'importante conferma della centralità delle esigenze degli operatori e del loro continuo evolversi è data – in ambito marittimo – dall'affermarsi del c.d. «COA» (*contract of affreightment*), il quale è sostanzialmente un adattamento in chiave «atipica» dei formulari di *charter party*, modelli contrattuali elaborati dalla prassi e sostanzialmente «tipizzati» dalla loro costante applicazione sul mercato del commercio internazionale (v. § 6).

2. *I contratti di trasporto multimodale tra lacune normative, incertezze della giurisprudenza e prassi degli operatori* – Il trasporto multimodale può essere definito come il trasporto per mezzo del quale il vettore, in base ad un unico

e *progressione del pensiero di Gustavo Romanelli*, in *Riv. it. sc. giur.* 2023, 14, 27 e, da ultimo, A. ANTONINI, *La natura delle cose marittime e aeronautiche, il diritto vivente e l'art. 1 del codice della navigazione*, cit., 317 ss., nonché, anche in più ampia prospettiva, G. ALPA, *Il «diritto vivente» nella motivazione delle sentenze civili*, in *Contratto e impr.*, 2025, 3 ss. e ivi 3, ove viene ricordato che, nella dottrina italiana, la locuzione «diritto vivente» è stata introdotta proprio da Antonio Scialoja.

(5) Per una rilettura in chiave «funzionale» dei contratti di trasporto e logistica cfr. E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica – Profili metodologici*, Napoli, 2020, spec. 7, 15 e 55 ss., ove – tra l'altro – ulteriori richiami ai lavori di P. PERLINGIERI, *Obbligazioni e contratti*, in *Annuario del contratto 2016*, diretto da A. D'ANGELO - V. ROPPO, Torino, 2017, 211 ss. e di A. D'ANGELO, *Discorso giuridico, termini tecnici e concetti*, in *Riv. dir. civ.* 2016, 340 ss.

contratto, si impegna a trasferire merci utilizzando due o più modalità, assumendo nei confronti dell'interessato alle merci la responsabilità dell'intero ciclo di trasporto ⁽⁶⁾.

Tale tipologia di trasporto, evidentemente, non esiste in natura, ma è una creazione puramente contrattuale, perché si sostanzia nell'assunzione da parte di un unico soggetto della responsabilità di un ciclo di trasporto effettuato con due o più modalità (es. gomma-nave o ferrovia-aereo, etc...).

Nell'attuale contesto economico, il trasporto multimodale ha assunto un rilievo preponderante: la maggior parte dei trasporti marittimi internazionali rappresentano infatti semplici fasi di una più complessa operazione di trasporto multimodale. Nonostante ciò, il trasporto multimodale non è 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.

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

- 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 Con-

⁽⁶⁾ Per più approfondite considerazioni sul punto cfr. ANTONINI, *Il regime normativo e la responsabilità del vettore multimodale*, in ANTONINI (a cura di), *La responsabilità degli operatori del trasporto – Case history and case law*, Milano, 2008, 123 ss.; BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, *passim*; BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, relazione al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo «*Il trasporto marittimo di persone e di cose – Novità per la unificazione della loro disciplina*», Genova, 19 maggio 2006, in *Dir. mar.*, 2006, 1071 ss., BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 389 ss.; CASANOVA - BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, II, *La disciplina contrattuale*, II ed., Milano, 2012, 318 ss., ove ulteriori 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 e, da ultimo, Id., *La disciplina applicabile alla responsabilità del vettore multimodale in caso di danno «localizzato»*, in questa *Rivista*, 2025, 245 ss.

venzione 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 (7);

- sulla *dipendenza* della regolamentazione del trasporto multimodale dalla disciplina (uniforme/nazionale) di una delle modalità di cui lo stesso trasporto multimodale è composto: questa soluzione implica che il trasporto multimodale sia disciplinato dal regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*) ovvero da parte della normativa trasportistica applicabile *de residuo*, per mancanza di disposizioni di diritto speciali precipuamente dedicate a regolare il fenomeno in esame (così ha affermato per lungo tempo, ad esempio, la giurisprudenza italiana prevalente, applicando al trasporto multimodale la disciplina di cui agli artt. 1678 ss. c.c.);
- regime «frammentato» (c.d. *network liability system*): il regime di responsabilità è sempre *dipendente* dalla regolamentazione (uniforme/nazionale) delle singole modalità di cui il trasporto multimodale è composto. Il vettore è quindi assoggettato ad un differente regime di responsabilità a seconda della tratta in cui si è verificato l'evento che ha fatto insorgere tale responsabilità (8).

È intuitivamente preferibile che la responsabilità del vettore multimodale venga regolata secondo uno *uniform liability system*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e possibilmente autonoma rispetto a quella delle singole tratte unimodali di cui è composto un determinato trasporto multimodale. Ciò soprattutto al fine di evitare i problemi che il *network liability system* crea con riguardo (a) ai danni e alle perdite *non localizzabili* specificamente in una determinata tratta di percorso, (b) alle eventuali lacune normative lasciate aperte dalle disposizioni relative ai trasporti unimodali, che dovessero applicarsi in relazione ad un danno *localizzabile* in una specifica tratta (9) e (c) all'incertezza *ex ante* circa il regime di responsabilità applicabile (e non determinabile finché non si è verificato il danno), con conseguente «aumento della litigiosità tra i

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

(8) 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.

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

contraenti»⁽¹⁰⁾ e dei costi assicurativi connessi al trasporto⁽¹¹⁾.

Il ricorso a un regime di responsabilità *uniform* – pur condiviso dalla prevalente dottrina⁽¹²⁾ e auspicato anche dagli operatori del commercio internazionale⁽¹³⁾ – non ha peraltro trovato il favore dei legislatori, i quali si sono ben guardati dal ratificare la Convenzione di Ginevra del 1980 proprio in ragione del fatto che quest'ultima è basata sul criterio della *uniform liability*: il timore di un *overlapping* tra le convenzioni attualmente vigenti in materia di trasporti *unimodali* e la convenzione sul trasporto multimodale ha quindi determinato l'insuccesso di quest'ultima, impedendo così di colmare a livello internazionale quello che è stato correttamente definito un «preoccupante vuoto normativo»⁽¹⁴⁾. Vuoto, questo, che non è stato colmato dalla *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* del 2008 (c.d. Regole di Rotterdam), la quale – oltre ad essere ben lungi dall'entrare in vigore – contiene una disciplina soltanto parziale del trasporto multimodale (limitata a quei trasporti comprendenti anche di una tratta marittima), che è

⁽¹⁰⁾ Così G. SILINGARDI - A.G. LANA, *Il trasporto multimodale*, Roma, 1994, 29.

⁽¹¹⁾ Sul problema dell'assicurazione nel trasporto multimodale cfr. nella dottrina italiana C. PILLININI, *Le coperture assicurative «da magazzino a magazzino» nel trasporto multimodale*, in *Dir. trasp.*, 1996, 450; Id., *Profili assicurativi del trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo* - Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, 219 ss.; PUPPIS, *Aspetti assicurativi del trasporto multimodale*, in *Boll. Assicurazioni Generali*, 1995, n° 7, 70 ss.; M. ZANARDI, *Gli sviluppi assicurativi nei trasporti multimodali: nuove polizze danni e responsabilità*, in questa *Rivista*, 1992, 821 ss.

⁽¹²⁾ Cfr. senza alcuna pretesa di completezza F. BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, 269-273; R. DE WIT, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; S. FERRARINI - G. RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale, I, I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 settembre 1980, punto G3 e ss.; S. MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 410; J. RAMBERG, *Is Multimodal Transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, in M. RICCOMAGNO (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, 32; D. RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, 505; G. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, 246.

⁽¹³⁾ Cfr. le soluzioni al questionario dell'UNCTAD, *Multimodal transport: the feasibility of an international legal instrument*, documento UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1 del 13.1.2003, paragrafi 34 e 35, ove la maggior parte degli intervistati ha espresso preferenza per l'utilizzo dello *uniform liability system*.

⁽¹⁴⁾ Così L. RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, in *Dir. mar.*, 2000, 1352.

comunque tendenzialmente improntata al *network liability system* ⁽¹⁵⁾.

Del resto, come ho evidenziato in altra sede, una disciplina *uniform* del trasporto multimodale presupporrebbe il superamento della distinzione tra le varie modalità trasportistiche e, in definitiva, l'abrogazione di tutte le convenzioni *unimodali* attualmente esistenti e la loro sostituzione con un'unica convenzione internazionale «a-modale» ⁽¹⁶⁾, applicabile indistintamente *sia* ai trasporti *unimodali*, *sia* ai trasporti *multimodali*. Come noto, peraltro, i tempi non sono ancora maturi per una tale «rivoluzione copernicana» della disciplina dei trasporti internazionali, la quale pure è certamente auspicabile ⁽¹⁷⁾.

Di ciò pare essersi reso conto anche il legislatore italiano, il quale, con il d.l. n. 152/2021, ha recentemente 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».

La norma – seppure con qualche ambiguità relativa al proprio ambito di applicazione ⁽¹⁸⁾ – reca la prima disciplina italiana del trasporto multimodale, accogliendo (implicitamente) un approccio di tipo *network* per quanto riguarda la responsabilità del vettore multimodale. Infatti, 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 verificato/localizzato il danno alla

⁽¹⁵⁾ Sul punto sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, Genova, 2010, 643 ss.

⁽¹⁶⁾ Sul concetto di regolamentazione del trasporto «a-modale» v. per tutti SCAPEL, *Le concept juridique d'amodalite*, in *Mer, terre, air... vers l'amodalite*, *Annales IMTM*, Marseilles, 2012, 42 ss.

⁽¹⁷⁾ Sul punto sia consentito rinviare alle considerazioni svolte in LA MATTINA, *Del trasporto*, Milano, 2018, 66 ss. e spec. 67, ove – tra l'altro – auspicavo che la regolamentazione del trasporto multimodale: (a) fosse tale da garantire l'applicazione di una disciplina il più possibile “uniforme” e “prevedibile” sin dalla conclusione del contratto di trasporto (o quantomeno dall'emissione del documento di trasporto), favorendo altresì l'impiego di soluzioni scelte dalle parti, ma, (b) in caso di danno *localizzato*, non violasse l'applicazione inderogabile della normativa (interna o internazionale) sul trasporto unimodale relativa alla fase dove è avvenuto il danno.

⁽¹⁸⁾ Sul punto sia nuovamente consentito rinviare a LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche al codice civile*, in *Dir. trasp.* 2022, 591 ss.

merce, in tal modo adottando – appunto - un approccio di tipo *network* ⁽¹⁹⁾.

Preme al riguardo comunque rilevare che il limite per i trasporti (multimodali) internazionali (3 Euro al chilogrammo) – diversamente da quanto previsto nella prassi contrattuale di settore – (a) non distingue tra trasporti multimodali “marittimi” e trasporti multimodali “non marittimi” e (b) non trova alcuna corrispondenza nei documenti di trasporto multimodale normalmente impiegati dagli operatori ⁽²⁰⁾. E ciò fermo restando che, vista la esiguità dei limiti previsti dalla norma in esame (sia per trasporti “interni”, sia per i trasporti “internazionali”), è intuitivo ritenere che il vettore non sia incentivato ad adoperarsi per agevolare la localizzazione del danno, benché a mio avviso non si possa necessariamente trarre da ciò – in mancanza di altri elementi – un indice di “colpa grave”, tale da determinare la decadenza del vettore dal limite risarcitorio ⁽²¹⁾.

In questo contesto, gli operatori hanno elaborato strumenti di carattere negoziale volti a disciplinare il contratto di trasporto multimodale in modo da limitare grandemente il rilievo delle lacune normative e dei significativi profili di incertezza che sono stati sopra delineati. In particolare, vale la pena richiamare: (i) le *Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell’ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* (v. *infra* § 3) e (ii) alcuni formulari invalsi nella prassi degli operatori del trasporto multimodale (v. *infra* § 4).

3. (Segue). *Le Règles uniformes pour un document de transport combiné* dell’ICC e le *UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents* – Nel 1973 la International Chamber of Commerce (ICC) ha presentato un *corpus* di regole a *valore negoziale*, destinate – qualora richiamate dalle parti – a fornire il *background* normativo di un’operazione del trasporto multimodale: si tratta

⁽¹⁹⁾ Sul punto, la più autorevole dottrina è unanime: cfr. per tutti A. 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; M.M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l’inferno*, in *Riv. dir. nav.*, 2021, 728; R. LOBIANCO - F. STRADELLA, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell’art. 1696 del codice civile*, in questa *Rivista*, 2023, 463-465; S. 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 A. ZAMPONE, *Diritto della navigazione, diritto dei trasporti, diritto vivente. Attualità e progressione nel pensiero di Gustavo Romanelli*, cit., 37-38; ID., *Le novità dell’art. 1696 c.c. e la disciplina sostanziale del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto!*, in *Dir. trasp.* 2023, 144 ss.

⁽²⁰⁾ Sul punto v. *infra*, §§ 3 e 4, cui *adde* le considerazioni svolte in LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 47 ss.

⁽²¹⁾ *Contra* cfr. M.M. COMENALE PINTO, *Un trasporto multimodale per l’inferno*, cit., 729-730.

delle *Règles uniformes pour un document de transport combiné* ⁽²²⁾. Tali *Règles*, basate sul *network liability system*, in sintesi prevedono:

- che la propria applicazione è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto come definito dalle *Règles* stesse (regola 1.a);
- la propria derogabilità soltanto a favore del caricatore: in altri termini – una volta richiamate dalle parti – le *Règles* non possono essere derogate che in senso sfavorevole al vettore (regola 1.c) ⁽²³⁾;
- (implicitamente) che anche il soggetto che assume soltanto l'obbligazione di *fare effettuare* il trasporto da altri vettori (e non di eseguirlo esso stesso con la propria struttura imprenditoriale) sia configurato come “vettore” (regola 1.a);
- la propria applicabilità anche nel caso in cui si agisca a titolo extracontrattuale (regola 16) ⁽²⁴⁾;
- che il vettore multimodale sia responsabile nel periodo temporale in cui le merci siano da lui prese in consegna (regola 5, lett. e);
- che il regime di responsabilità vari a seconda che il danno alle merci sia o meno localizzato:
- in caso di *danno localizzato*, si applicherà: (a) la convenzione unimodale o la legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. “*hypothetical contract*” di cui all'art. 2 della CMR) ovvero (b) la convenzione unimodale o la legge nazionale che è stata richiamata dalle parti per mezzo di una *Paramount Clause* ovvero (c) la disciplina contrattuale prevista nel(l'eventuale) contratto di trasporto marittimo stipulato tra il vettore multimodale ed un subvettore, allorché sia richiamato dalle parti del contratto di trasporto multimodale (regola 13);
- in caso di *danno non localizzato*, viene previsto un dettagliato regime di calcolo dell'indennità dovuta dal vettore multimodale e di limitazione della stes-

⁽²²⁾ Le *Règles* del 1973 nella dottrina italiana sono state commentate in modo sistematico da ROMANELLI (*Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, in *Trasporti*, 1975, n. 5, 57 ss.), gli insegnamenti del quale sono stati successivamente richiamati da LANA, *Le Regole UNCTAD/ICC applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, in *Studi in onore di G. Romanelli*, Milano, 1997, 677 ss., nonché da LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale*, cit., 47 ss.

⁽²³⁾ In senso dubitativo dell'efficacia di tale previsione, stante la natura negoziale delle *Règles* cfr: G. ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 60; M. CASANOVA - M. BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., 926.

⁽²⁴⁾ In senso dubitativo dell'efficacia di tale previsione, sempre stante la natura negoziale delle *Règles* cfr: ancora G. ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 60.

- sa (regola 11) ⁽²⁵⁾ e, sulla falsariga di quanto previsto nella Convenzione di Bruxelles del 1924, un “catalogo” di pericoli eccettuati, in presenza dei quali il vettore multimodale è esonerato dalla propria responsabilità (regola 12);
- che le azioni nei confronti del vettore multimodale si prescrivano nel termine di nove mesi dalla consegna delle merci (o, in caso di perdita totale delle stesse, dal momento in cui siano trascorsi 90 giorni dalla data prevista per la consegna delle merci o, in difetto di tale indicazione, dalla data in cui era ragionevole prevedere tale consegna) ⁽²⁶⁾.

Successivamente tali disposizioni sono state dapprima modificate (nel 1975) ed in seguito sostituite con un nuovo *corpus* di regole elaborate congiuntamente dalla I.C.C. e dall'UNCTAD: si tratta delle *Rules for Multimodal Transport Documents* apparse nel 1992 ⁽²⁷⁾. Le *Rules* in parte modificano e in parte

⁽²⁵⁾ La successiva regola 17 prevede – analogamente all'art. 21 della Convenzione di Ginevra del 1980 – che il beneficio del limite previsto dalla regola 11 (e della regola 14, in materia di ritardo) venga meno allorché l'interessato al carico che convenga in giudizio il vettore multimodale provi che la perdita o il danno alla merce ovvero il ritardo nella sua consegna dipendano da un atto o da un'omissione compiuti dal vettore multimodale (a) con l'intenzione di provocare tale perdita, danno o ritardo ovvero (b) temerariamente e con la *consapevolezza* che tale perdita, danno o ritardo si sarebbero potuti verificare. In considerazione della natura negoziale delle *Règles*, una parte della dottrina (ROMANELLI, *Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 69) ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Rules*) fosse quella italiana, tale previsione violerebbe l'art. 1229 c.c., che è norma inderogabile anche con riguardo alla *colpa grave*, che è fattispecie diversa (e più ampia) della *colpa con previsione* sostanzialmente richiamata dalla previsione in esame.

⁽²⁶⁾ La *ratio* della brevità di tale termine è stata correttamente individuata nell'esigenza di consentire al vettore multimodale di agire in rivalsa nei confronti degli eventuali subvettori senza incorrere nelle prescrizioni e decadenze delle singole convenzioni unimodali (così M. CASANOVA - M. BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., 927). G. ROMANELLI (*Regole uniformi per il trasporto combinato elaborate dalla C.C.I.*, cit., 69), peraltro, ha correttamente evidenziato che, allorché la legge applicabile al contratto di trasporto multimodale (richiamante le *Règles*) fosse quella italiana, la previsione in esame violerebbe l'art. 2936 c.c., nel caso in cui si considerasse effettivamente tale termine come rientrante in un'ipotesi di *prescrizione*, mentre sarebbe valida ai sensi dell'art. 2965 c.c., nel caso in cui si considerasse tale termine come rientrante in un'ipotesi di *decadenza*.

⁽²⁷⁾ Sulle *Rules* del 1992 – oltre all'attenta valutazione compiuta dalla Commissione Europea in *Intermodal transportation and carrier liability*, a cura di ASARIOTIS - BULL - CLARKE - HERBER - KIANTOU PAMPOUKI - MORÀN BOVIO - RAMBERG - DE WIT - ZUNARELLI, Luxembourg, 1999, 22-24 – cfr. E.A. CAPRIOLI, *Considération sur le nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal*, in *Droit mar. franç.*, 1993, 204 ss.; CASANOVA - BRIGNARDELLO, voce *Trasporto multimodale*, cit., 925 ss.; R. DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., 210-214; E. FADDA, *I documenti del trasporto multimodale*, in *Studi in onore di Gustavo Romanelli*, cit., 488; GLASS, *Multimodal Transport*, in YATES (ed.), *Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, London, 1993, *passim*; A.G. LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 677 ss.; M. ORIONE, *Appunti per uno studio del trasporto multimodale*, in *Dir. mar.*, 1996, 661 ss.; RAMBERG, *The 1991 UNCTAD/CCI Rules for Multimodal Transport*

meglio chiariscono alcuni aspetti disciplinati dalle *Règles* del 1972 in quanto:

- la propria applicazione non è subordinata all'emissione da parte del vettore multimodale di un documento di trasporto, ed, al contrario, il richiamo alle *Rules* può avvenire «*in writing, orally or otherwise*» (regola 1.1);
- la responsabilità del vettore multimodale è più chiaramente configurata come responsabilità per colpa presunta e soggetta a un regime probatorio particolarmente severo. La regola 5.1, infatti, prevede che il vettore multimodale è responsabile per perdita o avaria delle merci o per ritardo nella loro consegna a meno che non provi che nessuna colpa o negligenza da parte sua o dei propri preposti abbia causato o contribuito a causare la perdita, l'avarìa o il ritardo. Per liberarsi da tale presunzione di responsabilità il vettore multimodale non potrà pertanto limitarsi a dimostrare di essersi attenuto ad un parametro di diligenza nell'esecuzione della prestazione⁽²⁸⁾, ma dovrà dimostrare che il danno non è causalmente riconducibile alla colpa propria o dei propri ausiliari (restando quindi a proprio carico il c.d. danno da causa ignota)⁽²⁹⁾;
- con riferimento al trasporto marittimo o per vie navigabili, la regola 5.4 prevede che il vettore possa altresì esonerarsi dalla propria responsabilità – oltre che per quanto sopra previsto: (a) per colpa nautica, (c) per incendio non dipendente da sua colpa e (b) per innavigabilità sopravvenuta della nave. Attraverso tale previsione, alcune ipotesi di pericoli eccettuati previsti dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 vengono pertanto in rilievo nel trasporto multimodale;
- con riferimento alla disciplina del ritardo nella riconsegna delle merci, la regola 5.1 prevede che il vettore multimodale non sia responsabile per i danni conseguenti a ritardo salvo la presenza di uno specifico accordo previamente stipulato con il caricatore; la specifica disciplina della materia *de qua* è oggetto dalle regole 5.2 e 5.3 le quali sono modellate sull'art. 16, comma 2, della Convenzione di Ginevra del 1980;
- con riferimento alla responsabilità per fatto degli ausiliari, la regola 12 prevede una disciplina del tutto speculare a quella di cui all'art. 15 della Convenzione di Ginevra del 1980;

Documents, in *CMI Newsletter*, n. 2/1992, 11 ss.; M. RICCOMAGNO, *The liability regime of the MTO under the UNCTAD/ICC Rules as influenced by International Conventions on the sea carriage*, in questa *Rivista*, 1998, 69 ss.; G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circolaz. e trasp.*, 1997, 760 ss.

⁽²⁸⁾ Differentemente da quanto previsto all'art. 16 della Convenzione di Ginevra del 1980.

⁽²⁹⁾ In questo senso cfr. A.G. LANA, *Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 688.

- con riferimento al limite del debito (che, come per la Convenzione di Ginevra, si estende a tutti i soggetti che partecipano al trasporto multimodale, così differenziandosi dal regime previsto dalla Convenzione di Bruxelles), le *Rules* prevedono che:
- nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta marittima o fluviale, il limite è di 666,67 DSP per collo o unità di carico ovvero 2 DSP/Kg di peso lordo delle merci perdute o danneggiate (regola 6.1);
- nel caso in cui il trasporto multimodale non comprenda una tratta marittima o fluviale il limite è di 8,33 DSP per Kg di peso lordo della merce perduta o danneggiata (corrispondente alla previsione della CMR) (regola 6.3);
- nel caso di danni *localizzabili*, la regola 6.4 prevede – in modo simile all’art. 19 della Convenzione di Ginevra del 1980 – l’applicabilità del limite del debito stabilito dalla convenzione di diritto materiale uniforme unimodale o dalla legge statale imperativa che disciplina (inderogabilmente) il tipo di trasporto oggetto di tale tratta. Occorre evidenziare che: (a) differentemente dall’art. 19 della Convenzione di Ginevra, il limite previsto dalla convenzione unimodale o dalla legge statale imperativa si applica anche qualora sia più basso di quello previsto dagli altri commi della regola 6⁽³⁰⁾; (b) la disposizione in esame non specifica attraverso quale criterio individuare la disciplina inderogabilmente applicabile alla tratta dove è avvenuto il danno⁽³¹⁾;
- nel caso di ritardo nella consegna della merce o nel caso di danni non con-

⁽³⁰⁾ Correttamente A.G. LANA (*Le Regole UNCTAD/CCI applicabili ai documenti di trasporto multimodale*, cit., 692) evidenzia che «se il legislatore uniforme [della Convenzione di Ginevra del 1980] *ben può contemplare in prima battuta l’applicabilità del limite previsto dalla Convenzione, in considerazione della natura imperativa delle relative norme, i redattori delle Regole, per contro, non possono che prevedere l’applicazione tout court della disciplina unimodale imperativa, attesa la natura negoziale e non derogabile delle stesse*».

⁽³¹⁾ Nel silenzio della disposizione in esame, non è chiaro se la disciplina applicabile alla tratta “localizzata” debba essere individuata sulla base (i) della legge regolatrice del contratto di trasporto ovvero (ii) della *lex fori* ovvero, ancora, (iii) della legge del luogo ove l’evento dannoso è avvenuto. Pare peraltro ragionevole ritenere che si debba distinguere a seconda che la questione in esame sia decisa (a) da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che sia parte di una convenzione unimodale disciplinante inderogabilmente tale tratta di trasporto, la quale sia applicabile nel caso di specie ovvero (b) da un giudice (o da un arbitro) di uno Stato che non sia parte di tale convenzione: nel primo caso – (a) – parrebbe che il limite relativo alla tratta in questione sia quello previsto dalla convenzione unimodale *de qua* (nel caso in cui tale limite sia più alto di quello previsto dall’art. 18 della Convenzione di Ginevra), indipendentemente da qualunque richiamo compiuto dal diritto internazionale privato della *lex fori*; nel secondo caso – (b) – occorrerà procedere all’individuazione – attraverso i meccanismi di diritto internazionale privato della *lex fori* (che, eventualmente, potrebbero anche dare spazio alla legge scelta dalle parti del contratto di trasporto) – della legge regolatrice del contratto di trasporto ed all’applicazione del limite di responsabilità previsto da tale normativa (che, in ipotesi, potrà essere una convenzione unimodale ovvero una normativa interna imperativa).

- seguenti alla perdita o al danneggiamento della merce, il limite è pari all'importo del nolo (regola 6.5);
- in ogni caso, il limite complessivamente stabilito non può eccedere i limiti per perdita totale delle merci trasportate (regola 6.6).

4. (Segue). *Alcuni formulari sul trasporto multimodale invalsi nella prassi*
- In assenza di un preciso *background* normativo ed in considerazione del valore puramente negoziale delle UNCTAD/ICC Rules di cui *retro sub* § 3, pare opportuno esaminare i regimi di responsabilità previsti dai principali formulari invalsi nella prassi degli operatori del commercio internazionale.

La FIATA Multimodal Transport Bill of Lading ricalca in modo pedissequo le previsioni delle *UNCTAD/ICC Rules* (1995), da cui si discosta unicamente in quanto: (i) nelle definizioni utilizza l'espressione *freight forwarder* in luogo di *Multimodal Transport Operator*, peraltro precisando subito che «freight forwarder means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL [Fiata Bill of Lading]» e stabilendo una disciplina di responsabilità di tale soggetto che è quella tipica del vettore multimodale; (ii) prevede un elenco di pericoli eccezionali che il vettore multimodale può far valere come cause di esonero dalla propria responsabilità anche per la tratta di trasporto non marittima o fluviale.

Il formulario Combiconbill della BIMCO, emesso per la prima volta nel 1971 e revisionato, da ultimo, nel 2016, con riferimento al regime di responsabilità del vettore multimodale, distingue tra danni *non localizzabili* e danni *localizzabili*: (i) Per i danni *non localizzabili* il vettore è responsabile della perdita delle merci e del danno subito dalle stesse (ma non del ritardo nella loro consegna) a meno che non provi che la perdita ed il danno siano causalmente riconducibili ad uno dei "pericoli eccezionali" di cui alla clausola 9(3) (i quali essenzialmente coincidono con quelli di cui alla Convenzione di Bruxelles). La responsabilità del vettore multimodale trova peraltro i limiti di cui alla clausola 10. (ii) Per i danni *localizzabili* la clausola 11 – accogliendo il *network liability system* – prevede (a) l'applicazione della convenzione unimodale o della legge nazionale che sarebbe stata applicata a quella tratta allorché fosse stato concluso un separato contratto di trasporto (c.d. *hypothetical contract* di cui all'art. 2 della CMR) ovvero (b), se nessuna convenzione unimodale o legge nazionale fosse applicabile e se il danno si fosse verificato in una tratta marittima, l'applicazione della Convenzione di Bruxelles del 1924 (e successivi protocolli modificativi).

Il formulario Combidoc della BIMCO (sostituito dal formulario Multidoc 95 e da ultimo dal Multidoc 2016, su cui v. *infra*) ricalcava pedissequamente il sistema di responsabilità delle *Règles ICC* del 1975.

Il formulario Multidoc 2016 della BIMCO si differenzia dalla Combiconbill in quanto adotta il regime di responsabilità previsto dalle *UNCTAD/ICC Rules*,

che richiama esplicitamente, pur rendendo nel complesso maggiormente gravoso il regime di responsabilità del vettore multimodale.

Insomma, la prassi degli operatori (corroborata dalle regole elaborate da UNCTAD e ICC) supplisce con una disciplina articolata e rispondente alle esigenze del commercio internazionale all'inesistenza di una regolamentazione uniforme e alla lacunosità della normativa interna in tema di trasporto multimodale, confermando così la rilevanza dell'autonomia privata quale formante del diritto dei trasporti.

5. *I contratti di logistica integrata: una rilettura in chiave «trasporto-centrica»* – Con l'espressione “contratto di logistica” ci si riferisce al contratto in base al quale un operatore assume obblighi disparati, ma funzionalmente indirizzati alla gestione per conto terzi di un ciclo logistico. Tali obblighi 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 deposito/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⁽³²⁾.

La giurisprudenza e la dottrina che hanno affrontato il tema della disciplina giuridica applicabile ai contratti di logistica distinguono:

(32) In questo senso cfr., ad esempio, ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, 142 ss.; BRIGNARDELLO, *Tipicità e atipicità nei contratti di prestazione di servizi logistici*, in *Dir. mar.*, 1997, 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». Sui c.d. contratti di logistica cfr. *ex multis*, L. CALINI - M. GOSSO, *I contratti della logistica*, Milano, 2000; M. LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, in *Dir. comm. int.*, 2015, 409 ss.; F. MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, 305 ss.; A. MASUTTI (a cura di), *I servizi di logistica: aspetti operativi e giuridici*, Torino, 1999; M. ORIONE, *L'attività logistica del vettore multimodale*, in M. RICCOMAGNO (a cura di), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., 163 ss.; E. ORRÙ, *La spedizione*, Torino, 2024, 169 ss.; PIROLA, *I contratti di “outsourcing” per i servizi logistici. I profili giuridici*, in *Foro pad.*, 1999, II, 47; G.G. RUSSO FRATTASI, *La logistica nei trasporti*, in M. BOARIO - M. DE MARTINI - E. DI MEIO - G.M.P. GROS, *Manuale di logistica*, vol. III, Torino, 1992, 189 ss.; P.L. VASILE, *Il contratto di logistica: aspetti generali e particolari nella evoluzione della dottrina e nelle applicazioni operative*, in *Dir. Economia*, 2000, 385; G. VIGNATI (a cura di), *Manuale di logistica*, Milano, 2002, *passim*; VITO, *Le implicazioni strategiche dell'integrazione logistica*, in *Econ. dir. terziario*, 1995, 541 ss. Da ultimo sia consentito rinviare a LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 33, nonché ID., *Natura giuridica del contratto di logistica integrata, privilegio speciale ex art. 2761, secondo comma, c.c. e diritto di ritenzione ex art. 2756, terzo comma, c.c.*, in questa *Rivista*, 2021, 437 ss.

- il caso in cui, tra le prestazioni che l'operatore logistico sia contrattualmente obbligato a svolgere, è possibile individuare una prestazione *prevalente* o *caratterizzante*, riconducibile ad un contratto tipico (ad esempio, deposito o trasporto). In tale ipotesi troverà applicazione la specifica disciplina inerente il tipo contrattuale *prevalente* o *caratterizzante* (c.d. «principio dell'assorbimento») ⁽³³⁾;
- il caso in cui la complessità dell'insieme dei servizi logistici pattuiti è tale da rendere impossibile l'individuazione di una prestazione prevalente o caratterizzante. In tale ipotesi l'orientamento maggioritario riconduce i contratti di logistica allo schema dell'«appalto di servizi», cui sono comunque applicabili – oltre alla disciplina dell'appalto – «anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni» oggetto del contratto di logistica, e ciò ai sensi del combinato disposto degli artt. 1677 e 1570 c.c. ⁽³⁴⁾.

⁽³³⁾ In questo senso cfr., in giurisprudenza, Trib. Genova 28 febbraio 1992, in *Dir. mar.*, 1994, 510 ss. e, più di recente, sia pure *obiter dictum*, Trib. Parma 3 luglio 2013, in *DeJure*, nonché Trib. Genova 5 aprile 2013, *inedita*, ma richiamata da M. LOPEZ DE GONZALO, *Il contratto di logistica nella giurisprudenza e nella prassi contrattuale*, cit., 409 ss. Più in generale, sul fatto che nei c.d. contratti “misti” (ove, cioè, sono incluse prestazioni di diverso contenuto) è la prestazione “prevalente” o “caratterizzante” che determina la disciplina applicabile cfr. Cass. 12 dicembre 2012, n. 22828, in *DeJure*. In dottrina cfr., specificamente, M. BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, in *Digesto – UTET online*, Torino, 2003, secondo cui «I contratti tipici, nei quali è più frequente riscontrare la pattuizione di operazioni logistiche dal contenuto accessorio e marginale alla prestazione principale, sono quelli di deposito e di trasporto. Il deposito, come è noto, rappresenta, ai sensi dell'art. 1766 c.c., il «contratto col quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura», [...] la cui prestazione principale riguarda appunto la custodia, la quale può assumere un diverso contenuto a seconda della natura delle cose depositate [...]. Invero, la custodia presenta un contenuto non determinabile a priori, ma che richiede un'attenta valutazione nelle singole fattispecie. Ciò non toglie che, nei limiti in cui le attività poste in essere dal depositario siano strettamente funzionali alla perfetta conservazione dell'oggetto depositato, si rimanga in presenza di un contratto tipico di deposito, per la cui regolamentazione occorre far riferimento all'art. 1766 c.c. ss. Tale conclusione, a cui è giunta la dottrina con riferimento alle diverse attività funzionali al deposito poste in essere nei magazzini generali, sembra possa essere estesa anche nel caso di un contratto di deposito a cui le parti contrattuali hanno voluto attribuire la denominazione di contratto di logistica; invero, se i due contraenti hanno pattuito determinate prestazioni (si pensi, ad esempio, alla predisposizione di idonee celle frigorifere per prodotti congelati, alla pesatura della merce, al controllo quantitativo e qualitativo della stessa, alla collocazione dei prodotti nei vari scaffali) e le hanno qualificate come servizi di logistica, ciò non toglie che, nei limiti in cui le stesse presentino un contenuto meramente accessorio alla custodia, il contratto stipulato rientri comunque nella fattispecie tipica del deposito». Su questi aspetti v. inoltre l'ampia analisi di S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *Del trasporto*, Bologna-Roma, 2014, 32-44, ove completi riferimenti dottrinali in argomento.

⁽³⁴⁾ Così Trib. Parma 3 luglio 2013, cit.; Trib. Bologna 22 agosto 2016, n. 2152, in *DeJure*; Trib. Napoli, 7 maggio 2021, in *Dir. mar.*, 2023, 583. In dottrina cfr. *ex multis* A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 142 ss.; BRIGNARDELLO, *Contratto di logistica*, in

In questo contesto, al fine di evitare per quanto possibile incertezze circa la disciplina applicabile a questo tipo di contratti, gli operatori hanno per lo più cercato di sfruttare nella massima misura possibile gli spazi concessi all'autonomia privata dall'art. 1322 c.c., elaborando modelli di contratto il più possibile completi e «autosufficienti»⁽³⁵⁾. Tale tentativo – pur apprezzabile – si scontra, però, con due importanti criticità: *da un lato*, la *forma mentis* dei giudici italiani, i quali, nel confrontarsi con i contratti «atipici», tendono comunque a ricondurli (in tutto o in parte) nell'ambito dei tipi contrattuali codicistici⁽³⁶⁾, in tal senso adottando uno dei due approcci sopra menzionati sub «a» e «b»; *dall'altro lato*, la presenza delle norme inderogabili a tutela dell'interessato al carico di cui alla disciplina (interna e internazionale) in materia di trasporto.

Quest'ultima criticità ha condotto gli operatori a effettuare opportuni *caveat* nell'ambito dei modelli di contratto di logistica, prevedendo che, qualora si verificassero danni o ammanchi alle merci nel corso dell'esecuzione di una prestazione di trasporto, trovi applicazione la relativa disciplina. Insomma, la tendenziale completezza e autosufficienza dei modelli di contratto di logistica non fa venir meno il rilievo delle norme in materia di trasporto, che trovano applicazione anche nel contesto in esame, laddove sussistano i presupposti per l'operatività della corrispondente disciplina.

Digesto – UTET online, Torino, 2003, nonché RIGUZZI, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in RIGUZZI - A. ANTONINI (a cura di), *Trasporti e turismo*, Torino, 2008, 35 ss, secondo cui «trovando la fattispecie contrattuale in oggetto indubbia collocazione nel più ampio *genus* della *locatio operis* e nella *species* dell'appalto, ove l'appalto ha per oggetto (ed è il caso della logistica) prestazioni continuative e periodiche di servizi, alle norme previste in tema di appalto si aggiungono quelle relative al contratto di somministrazione (art. 1677 c.c.) tra cui l'art. 1570 c.c. che prevede che si applichino le disposizioni che disciplinano i contratti cui corrispondono le singole operazioni. Di modo che allorquando il dibattito concerna profili riguardanti le singole prestazioni che costituiscono l'oggetto del contratto stipulato dalle parti e non l'appalto complessivamente considerato, la ratio del combinato disposto degli artt. 1570 e 1677 c.c. «giustifica il richiamo alla disciplina dei singoli contratti, anziché l'applicazione per intero della disciplina generale attinente all'appalto»»; F. MARONGIU BUONAIUTI, *La disciplina giuridica dei contratti di fornitura dei servizi di logistica integrata*, cit., 305 ss., secondo cui la disciplina più appropriata per il contratto di logistica è «costituita da un coordinamento, o piuttosto integrazione, tra le diverse discipline, nel senso che se la disciplina dell'appalto, sub specie dell'appalto di servizi appare la più idonea a fornire una regolamentazione d'insieme della fattispecie, essa dovrà essere integrata, con riferimento ai singoli servizi che vengono presi in considerazione, dalla disciplina specifica applicabile ai rispettivi contratti, come si può desumere da un coordinamento delle disposizioni degli artt. 1677 e 1570 c.c.».

⁽³⁵⁾ In questo senso il modello di contratto predisposto da Assologistica e richiamato in S. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, VII ed., Torino, 2024, 294 ss.

⁽³⁶⁾ Cfr. ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità*, in *Dir. trasp.* 2024, 433-436.

L'approccio ora considerato è stato fatto proprio anche dal legislatore italiano, il quale ha recentemente introdotto l'art. 1677-bis c.c. ⁽³⁷⁾. Tale norma, nel riprendere la posizione di giurisprudenza e dottrina maggioritarie, inquadra in linea di principio il contratto di logistica nell'appalto di servizi, facendo peraltro salvo che «alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro [svolte nell'ambito di un contratto di logistica] si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili». In altri termini, l'art. 1677-bis c.c., nell'enucleare le prestazioni di trasporto dalle altre attività logistiche, stabilisce che a tali prestazioni si applica la disciplina trasportistica, in tal modo *non solo* superando la principale criticità applicativa sopra evidenziata in relazione all'inderogabilità delle norme in tema di trasporto, *ma inoltre* chiudendo definitivamente (e in senso negativo) il dibattito sorto circa l'asserita configurabilità del c.d. "appalto di servizi di trasporto": la norma in esame, infatti, chiarisce che – anche nell'ambito di un contratto complesso, quale quello di logistica – la disciplina dell'appalto non assorbe (ma si affianca a) quella del trasporto ⁽³⁸⁾. Al riguardo, è stato correttamente evidenziato che l'art. 1677-bis c.c. coglie il

⁽³⁷⁾ L'art. 1677-bis c.c. è stato introdotto dall'art. 1, comma 819, della l. 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022) e successivamente modificato con l. 29 giugno 2022, n. 79. In argomento v. per tutti la prima (ma attenta) lettura di 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*, cit., 71 ss., cui adde, *ex multis*, U. CARNEVALI, *L'appalto di servizi: il nuovo art. 1677-bis c.c. e il contratto di servizi logistici*, in *I Contratti*, 2022, 255, nonché R. CALVO, *L'art. 1677-bis c.c. e la teoria del contratto "carismatico"*, in *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità – Il contratto di logistica*, Atti del convegno – Verona, 20-21 ottobre 2023, a cura di Santoni e Tincani, Torino, 2024, 125 ss., e F. CRISCUOLO, *La fornitura dei servizi di logistica e il declino del tipo contrattuale*, *ibidem*, 135 ss.

⁽³⁸⁾ Così A. 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*, cit., 71. Sulla configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto la giurisprudenza precedente all'entrata in vigore dell'art. 1677-bis c.c. è sostanzialmente pacifica, v., *ex multis*, Corte Cost., 5 novembre 1996, n. 386, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 65 (che lo afferma in modo implicito e in via incidentale); Cass., 18 settembre 2024, n. 23498, in *Dejure*; Cass., 6 marzo 2020, n. 6449, *ibidem*; Cass., 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Dir. mar.*, 2016, 115; Cass., 14 luglio 2015, n. 14670, *ibidem*, 2016, 107; Cass., 6 dicembre 1996, n. 10894, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1997, 293; Cass., 28 maggio 1986, n. 3581, in *Foro it.*, 1986, I, 2137; App. Milano, 22 aprile 1996, in *Giust. civ.*, 1996, 1062; App. Torino, 3 luglio 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 89; Trib. Milano, 3 luglio 1997, in *Arch. giur. circ. e trasp.*, 1998, 524. *Contra* v. peraltro Trib. Milano, 13 novembre 1995, in *I contratti*, 1997, 52, cui adde pressoché unanime dottrina tra cui cfr., *ex multis*, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 43 ss.; LA MATTINA, *Del trasporto*, cit., 35-36; LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*, in *Dir. mar.*, 2016, 107; POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in *Trasporti*, 1983, n. 33, 53 ss.; RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1998, 931 ss.; L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile: l'appalto di servizi di trasporto*, cit., 89 ss.; Id., *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, 105 ss.

carattere essenziale della disciplina del trasporto, le caratteristiche e peculiarità della quale non consentono alla stessa di assumere un carattere “recessivo” rispetto alla regolamentazione di altre fattispecie, pur strettamente collegate, come accade nel contesto dei contratti della logistica ⁽³⁹⁾.

6. *Il contract of affreightment (COA): un’atipicità che non snatura la natura «trasportistica» del contratto* – Il trasporto marittimo non di linea è sostanzialmente disciplinato dall’autonomia privata, la quale ha ampiamente sfruttato un contesto caratterizzato dall’assenza di norme imperative, elaborando formulari di *charter party* che si sono affermati tra gli operatori e che – nelle due declinazioni del *time* e del *voyage charter* – hanno di fatto “socialmente” tipizzato i corrispondenti modelli contrattuali ⁽⁴⁰⁾.

In questo contesto (già caratterizzato da strumenti contrattuali atipici, rispetto ai modelli di cui al codice della navigazione), si pone in senso ulteriormente atipico il *contract of affreightment* (COA), ossia un contratto avente a oggetto il trasferimento via nave di un rilevante quantitativo di merce all’inter-

⁽³⁹⁾ Cfr. C. TINCANI, *Il trasporto e la logistica*, in *Il lavoro nella giur.*, 2024, 239, la quale fa inoltre correttamente discendere da ciò che la c.d. responsabilità solidale del committente per obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi dovuti ai dipendenti del vettore è disciplinata – quanto al trasporto effettuato nel contesto di un contratto di logistica – dall’art. 83-bis del d.l. 25 giugno 2008, n. 112 (recante «Tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell’autotrasporto di cose per conto di terzi») e non dalla corrispondente disciplina in tema di appalto di cui all’art. 29 del d.lgs. 10 settembre 2003, n. 276 (recante «Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30»). Sul punto cfr. altresì – seppure in termini dubitativi – G. PIZZO FERRATO, *Il lavoro nel settore della logistica e dei trasporti alla luce del nuovo art. 1677-bis c.c.: osservazioni in tema di responsabilità solidale*, in *Organizzazione e lavoro nel settore dei trasporti tra generalità e specialità*, cit., 267-270. In argomento, si veda, da ultimo, l’art. 1-quater del d.l. 21 maggio 2025, n. 73 (recante «Misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l’ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l’attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all’Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti» e convertito con modifiche dalla l. 18 luglio 2025, n. 105), il quale ha istituito il «Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica» (c.d. CIGAL), tra l’altro, «al fine di fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa fiscale, contributiva e di lavoro, compresi i tributi erariali e l’imposta sul valore aggiunto, relativamente ai soggetti appaltatori, per promuovere la crescita del settore logistico allo scopo di creare uno sviluppo compatibile con l’ambiente, sostenibile e finalizzato a prevenire l’insorgere di situazioni che possano arrecare danno alle imprese, ai lavoratori e all’erario (...)».

⁽⁴⁰⁾ In argomento si rinvia – per tutti – a L. TULLIO, *I contratti di charterparty. Funzione e natura*, Padova, 1981, *passim*, nonché Id., *Contratto di noleggio*, Milano, 2006, *passim*, ma spec. 8 ss.

no di un periodo temporale relativamente lungo e tramite un numero di viaggi indeterminato al momento della conclusione del contratto stesso ⁽⁴¹⁾. Il COA normalmente può essere strutturato (a) come un contratto quadro (recante la disciplina generale del rapporto) e una serie di *voyage charterparty* (recanti la disciplina dei singoli viaggi), il che avviene quando si faccia ricorso ai formulari VOLCOA e GENCOA, ovvero (b) come un unico contratto recante sia la disciplina generale del rapporto sia quella dei singoli viaggi. In quest'ultimo caso, normalmente il COA è modellato sopra un formulario di *voyage charterparty*, con modifiche volte ad adattarne la disciplina alle esigenze del caso specifico, le quali normalmente richiedono un alto grado di cooperazione tra le parti soprattutto al fine di coordinare le tempistiche di esecuzione dei singoli viaggi ⁽⁴²⁾.

Tali esigenze – in linea generale – corrispondono all'opportunità per il soggetto interessato al carico di valutare preventivamente costi di magazzinaggio e trasporto, attraverso una loro programmazione a lunga scadenza la quale soprattutto consenta di prevenire l'eventuale fluttuazione dei noli (al rialzo); simmetricamente, il vettore si assicura così l'impiego della propria flotta, sterilizzando l'eventuale fluttuazione dei noli (al ribasso) ⁽⁴³⁾. Fermo ciò, è evidente che – come anche per il contratto di trasporto multimodale e, ancor di più, per il contratto di logistica – il *focus* del COA è la “merce” e, in particolare, la necessità di movimentare quantitativi rilevanti di merce in maniera continuativa e programmata al fine di rispondere alle esigenze di specifici cicli logistici di stoccaggio-trasporto marittimo.

Anche in questo caso, però, la complessità della struttura contrattuale e le deviazioni rispetto alla tipicità dello schema base del contratto di trasporto non fanno venir meno la natura trasportistica del fenomeno in esame, il quale – come è stato correttamente evidenziato – non è da ricondurre né al noleggio, né all'appalto, trattandosi invece di «contratto unitario di trasporto» ⁽⁴⁴⁾. La cir-

⁽⁴¹⁾ Cfr. ancora L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit. 12-13, il quale opportunamente sottolinea che la denominazione *contract of affreightment* è impropria posto che nella terminologia inglese sta ad indicare qualsiasi contratto di utilizzazione della nave e che sono pertanto preferibili i richiami al *tonnage agreement*, piuttosto che al *long term freighting contract* o al *service contract*. Tale A. ha tra l'altro dedicato un ampio studio monografico al contratto in esame: Id., *Il contract of affreightment*, cit.

⁽⁴²⁾ Cfr. S. CARBONE - P. CELLE - M. LOPEZ DE GONZALO, *Il diritto marittimo*, cit., 213.

⁽⁴³⁾ Cfr. L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 13-14.

⁽⁴⁴⁾ Così L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, cit., 14. Nello stesso senso, A. ANTONINI, *Il diritto della navigazione a ottant'anni dalla codificazione: l'autonomia e il sistema delle fonti nel rapporto con l'ordinamento generale*, in *Riv. dir. civ.*, 2024, 671, secondo il quale «l'aspetto organizzativo non snatura il contratto quadro, pur sempre riconducibile alla *species* del trasporto». Da ultimo, dubbi al riguardo sono invece espressi da V. CORONA, *Il contract of affreightment - Parte I*, in questa *Rivista*, 2025, 54-55, secondo la quale «la natu-

costanza che non sia sin dall'inizio prefissato il numero delle singole prestazioni di trasporto e che si tratti di un contratto di durata ad esecuzione periodica non mutano la predetta natura, come pacificamente riconosciuto anche nel diverso caso del *time charterparty*.

7. *Conclusioni* – La contrattualistica dei trasporti e della logistica si è evoluta nell'ottica di soddisfare esigenze specifiche degli operatori e, in larga misura, è sempre più improntata ad un approccio «custom made», superando così la rigidità dei tipi contrattuali codicistici. In quest'ultimo senso, è stato correttamente sottolineato che – dal punto di vista della qualificazione – vi è stata una progressiva «valorizzazione della causa concreta, riferita alla singola operazione giuridico-economica, anziché a quella astratta assunta alla base dei tipi legali»⁽⁴⁵⁾.

Non solo. Come già anticipato, una parte della dottrina ha riletto in chiave “funzionale”, piuttosto che dogmatica, i contratti inerenti al settore dei trasporti e della logistica: è – in sostanza – la funzione e l'interesse concretamente coinvolto (e tutelato) a rappresentare il parametro di riferimento per ricostruire la disciplina applicabile ai contratti in esame⁽⁴⁶⁾. Tale evoluzione è del resto coerente con un più ampio approccio, in base al quale è stata evidenziata l'opportunità di attribuire «valenza normativa» all'operazione economica sottesa al contratto e di interpretare il relativo regolamento negoziale alla luce dell'assetto giuridico-economico concretamente voluto dalle parti⁽⁴⁷⁾.

Questo tipo di approccio non fa peraltro venir meno il rilievo della normativa in tema di trasporto quale disciplina applicabile ai contratti quadro di trasporto e di logistica: l'analisi svolta nei precedenti paragrafi conferma infatti l'applicazione della normativa trasportistica sia nell'ambito della multimodalità (e non è un caso che il legislatore abbia considerato tale fenomeno all'interno della disciplina generale del trasporto, all'uopo modificando l'art. 1696, comma 3, c.c.⁽⁴⁸⁾), sia nel contesto dei contratti di logistica integrata (dove la disciplina

ra ibrida del COA – che deriva dalla compresenza di elementi di fattispecie che in astratto sono ben distinte – e che si riconnette alle mutate esigenze del mercato, potrebbe non consentire un inquadramento “tradizionale”» e ciò al punto «da chiedersi se sia davvero utile cercare di forzare una fattispecie – che nasce per essere flessibile – all'interno di un contratto antico» (quale il trasporto).

⁽⁴⁵⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Il sistema dei contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile: dalla tradizione storica, al codice della navigazione, all'attualità*, cit., 433.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica – Profili metodologici*, cit., spec. 7, 15 e 55 ss.

⁽⁴⁷⁾ Così A. D'ANGELO, *Contratto e operazione economica*, Torino, 1992, *passim*, ma spec. 58 ss., ove ulteriori riferimenti.

⁽⁴⁸⁾ V. *retro*, § 2.

dell'appalto lascia spazio a quella del trasporto relativamente alla prestazioni inerenti al trasferimento di beni, secondo quanto previsto dall'art. 1677-*bis* c.c. ⁽⁴⁹⁾), sia con riguardo al *contract of affreightment* (che è pacificamente un contratto di trasporto, ancorchè atipico e strutturato in modo diverso da un normale *charterparty* ⁽⁵⁰⁾).

Insomma, la maggiore complessità della prestazione richiesta al vettore e la sua integrazione all'interno di un più ampio ciclo logistico, la perdita di rilievo delle modalità attraverso le quali il trasporto si svolge e la deviazione dai tipi contrattuali (legali o invalsi nella prassi degli operatori) non snaturano i contratti in esame riconducendoli all'appalto (o a negozi atipici *tout court*), ma – al contrario – confermano il rilievo ordinamentale della disciplina del trasporto, la quale rimane il principale «architrave giuridico» dei fenomeni in esame.

⁽⁴⁹⁾ V. *retro*, § 5.

⁽⁵⁰⁾ V. *retro*, § 6.

