

IL TRASPORTO MULTIMODALE COME “CHIAVE DI VOLTA” DEL SISTEMA DEI TRASPORTI INTERNAZIONALI: NECESSITÀ DI UNA DISCIPLINA UNIFORME

ANDREA LA MATTINA*

Il tema del trasporto multimodale è stato già autorevolmente affrontato nelle relazioni del Professor Volli e della Professoressa Brignardello. In questa sede mi limiterò pertanto a svolgere solo alcune brevi considerazioni di carattere generale.

Il trasporto multimodale è una modalità di trasporto "a sé stante".

La dottrina economica ha correttamente evidenziato che la multimodalità “non si deve intendere come una semplice sequenza di trasporti monomodali, ma come integrazione funzionale e connessione dei vari modi di trasporto nella realizzazione di un unico processo operativo”; tale processo operativo ha rivoluzionato il modo di concepire il “problema trasporto”, con il passaggio “da una organizzazione dell’offerta dove prevale la specializzazione-separazione tra modi di trasporto e soggetti che li governano (...) ad una nuova configurazione in cui la produzione del servizio è funzionale alle esigenze di integrazione delle attività logistiche delle imprese utenti”¹.

Appare pertanto evidente che il trasporto multimodale rappresenta una modalità di trasporto "a sé stante" in quanto la prestazione del vettore multimodale si differenzia notevolmente da quella del vettore unimodale dal momento che quest’ultimo si obbliga nei confronti del caricatore ad effettuare un trasporto *per mare* o *per via aerea* o *su strada* e l'utilizzo della particolare modalità trasportistica impiegata viene ad essere uno dei requisiti fondamentali della sua prestazione; al contrario, il vettore multimodale *non* è obbligato ad eseguire il trasporto delle merci tramite un mezzo di trasporto determinato, ma assume “genericamente” l’obbligo di trasportare la merce, *indipendentemente* dalla singola modalità impiegata e quindi non conclude un “contratto di trasporto marittimo” né un “contratto di trasporto ferroviario” piuttosto che “un contratto di trasporto su strada”: egli, in definitiva, conclude un contratto di trasporto multimodale². E’ pertanto pacifico che “*il collegamento tra*

* Avvocato in Genova e dottore di ricerca in Scienze dei servizi per i trasporti e la logistica nell’Università di Genova.

¹ Così GHIO, *Il trasporto multimodale: una risposta alla complessità dei flussi logistici delle imprese industriali*, in *Economia e dir. terziario*, 1995, p. 711, il quale ha altresì sottolineato (p. 717) che “*il trasporto multimodale ha giocato un ruolo chiave nella ristrutturazione dei sistemi logistici aziendali su scala internazionale, fornendo i servizi di trasferimento e movimentazione delle merci essenziali al perseguimento di una gestione integrata della logistica, ispirata ad obiettivi di efficienza ed efficacia*”. Nello stesso senso cfr. MARCHESE, *Elementi per una teoria del trasporto integrato*, in *Seminario sui trasporti combinati* (Genova, 23 – 26 maggio 1972), *Relazioni e verbali delle riunioni*, Perugia, 1974, p. 92 ss.; MIDORO, *Dallo shipping alla multimodalità*, Genova, 1992, *passim*; NILSON, *Technical and economical aspects of the C.T. operation*, in *Seminario sui trasporti combinati*, cit., p. 124 ss..

² In questo senso cfr. ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, Genova 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001, p. 539 ss.; BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, in *Unif. L. Rev.*, 2003, p. 269-273; JACKSON, *Conflict of Conventions*, in *Multimodal Transport the UN Convention, Papers of a One Day Seminar, Southampton University*, 12 september 1980, G3ss. (ringrazio Filippo Lorenzon per avermi cortesemente messo a disposizione lo scritto, altrimenti irreperibile). Nel senso che il trasporto multimodale costituisca una modalità a sé stante cfr. altresì ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, p. 75; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, p. 505; DE WIT, *Multimodal Transport*, London–New York–Hamburg–Hong Kong, 1995, p. 18 e 171; GROENFORS, *Die*

le varie fasi [di un trasporto multimodale] produce un opus rispetto al quale ciascuna di esse rappresenta un momento strumentale, come tale inidoneo ad esaurire la fattispecie"³.

Il trasporto multimodale necessita di una regolamentazione uniforme.

Come noto, 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 24.5.1980 ed essendo del tutto inidonee a tale scopo le norme delle convenzioni unimodali che si occupano del fenomeno⁴.

Tale assenza di regolamentazione contribuisce a creare notevole disagio tra gli operatori, i quali si trovano spesso di fronte ad una giurisprudenza assai incerta in merito alla disciplina applicabile al trasporto multimodale: basti considerare che – limitandosi all'esperienza italiana – i giudici (trascorrendo del tutto ogni riferimento alla articolata disciplina predisposta dai formulari maggiormente invalsi nella prassi degli stessi operatori di trasporto⁵) appaiono divisi su tre diverse posizioni: (i) in base ad un *primo orientamento*, il trasporto multimodale deve essere disciplinato ai sensi dell'art. 1680 c.c. dalle norme del codice civile⁶; (ii) in base ad un *secondo orientamento*, ciascuna tratta di un trasporto multimodale deve essere regolata dalla specifica disciplina ad essa propria (*network liability*

Harmonisierung des Transportrechts un die Hamburger Regeln, in *Rabels Z*, 1978, p. 704; LANA, *I contratti di trasporto multimodale: alcuni profili*, in SILINGARDI-ANTONINI-MORANDI (cur.), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione dei trasporti e del turismo*, Atti del Convegno di Modena, 31 marzo-1 aprile, 1995, Milano, 1996, p. 339 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, rist., Padova, 1966, p. 78; TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, *Stimart c. Pellegrineschi*, in *Porto, mare, territorio*, 1979, p. 91 ss.; SILINGARDI, *Il contratto multimodale combinato o misto e le figure affini*, in *Il contratto di trasporto*, a cura di SILINGARDI, Milano, 1997, p. 255; ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, p. 338. *Contra* VERMIGLIO, *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, p. 13; ANTONINI, *Intervento*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo* - Incontro di studio del Dottorato di Ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti, Ispica-Ragusa, 30 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, p. 156.

³ Così TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, *Stimart c. Pellegrineschi*, in *Porto, mare e territorio*, 1979, n. 5, 90.

⁴ Per più approfondite considerazioni sul punto, mi permetto rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, pp. 29-49.

⁵ Per una ricognizione dei principali formulari relativi alle operazioni di trasporto multimodale, mi permetto nuovamente rinviare a LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, cit., pp. 55-58.

⁶ Nella giurisprudenza di legittimità cfr. Cass., 6 marzo 1956, n. 656, *Ghigliotti c. Foggianini e altri*, in *Dir. mar.*, 1956, 197; Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, cit.; Cass., 14 febbraio 1986, n. 887, *Kuhne & Nagel c. Ompel* in *Dir. mar.*, 1987, 290; Cass., 8 settembre 1993, n. 7504, *Ag. Mar. Fremura c. Beroy*, in *Juris Data*; Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario s.p.a. c. Vismara Associate s.p.a. e altri*, in *Dir. mar.*, 2000, 1349. Nella giurisprudenza di merito cfr. Trib. Palermo, 31 dicembre 1984, *Marcenò Agrumi c. Vaccaro*, *ibidem*, 1985, 849; App. Genova, 31 marzo 1990, *O.T.T. Oceanic Transport Trailers s.p.a. c. Niver Lines*, *ibidem*, 1991, 119; Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *Odino Valperga Italeuropa s.p.a. c. Intertraffic s.r.l. e Transatlantica s.p.a.*, *ibidem*, 1994, 817; App. Genova, 8 marzo 2002, in *Dir. mar.*, 2004; Trib. Gorizia, 28 maggio 2003, *ibidem*. In dottrina, cfr. RINALDI BACCELLI, *La responsabilité de l'entrepreneur du transport combiné selon les règles uniformes élaborées par la Chambre de Commerce Internationale. Limites légales de l'autonomie des parties*, Comunicazione al II Congresso Internazionale di Diritto Privato - UNIDROIT, Roma, 6-9 settembre 1976; TURCO BULGHERINI, *Trasporto combinato delle merci*, nota a Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, cit. A favore dell'applicazione del codice civile (ed, in particolare, dell'art. 2951 c.c. in tema di prescrizione) per tutti gli aspetti del contratto di trasporto diversi dalla responsabilità del vettore, cfr. per tutti FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, nota a App. Milano, 7 novembre 1950, *Ditta F.lli Boselli c. Società Bistolfi e Ditta Macor*, in *Foro it.*, 1951, I, 76; ID., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, nota a Cass., 6 marzo 1956, n. 656, *Ghigliotti c. Foggianini e altri*, in *Dir. mar.*, 1956.

system)⁷; (iii) infine, in base ad un *terzo orientamento*, il trasporto multimodale deve essere disciplinato secondo il regime giuridico proprio della tratta prevalente da cui è composto (c.d. *teoria dell'assorbimento*)⁸.

Alla luce del suo spiccato carattere internazionale ed in considerazione del fatto che – come accennavamo sopra sub 1 – il trasporto multimodale è una modalità “*sui generis*”, si deve criticare sia l'opinione secondo cui il trasporto multimodale deve essere regolato dalle norme generali del codice civile, sia le opinioni di chi ritiene che il trasporto multimodale debba avere una regolamentazione subordinata alla disciplina delle singole modalità di trasporto unimodale di cui tale tipo di trasporto è composto (*network liability system* e teoria dell'“assorbimento”). In particolare, con riferimento al *network liability system*, occorre rilevare che esso presenta l'indubbio (ed evidente) svantaggio di non fornire una soluzione ai casi – e nella prassi sono la maggioranza – in cui non sia possibile determinare la tratta in cui si sia verificato un danno alla merce (c.d. *non-localized damages*); tale regolamentazione, quindi, si giustificerebbe soltanto laddove vi fosse un concreto rischio di “*overlapping*” tra singole convenzioni “unimodali” e regolamentazione del trasporto multimodale, rischio, questo, che è stato escluso da autorevole dottrina⁹.

Pare quindi auspicabile che il trasporto multimodale venga regolato secondo il criterio della *uniform liability*, ossia con una disciplina tendenzialmente completa e autonoma rispetto alle singole tratte unimodali di cui è composto: tale soluzione non soltanto è suggerita dalla prevalente dottrina¹⁰, ma appare condivisa dagli operatori del commercio internazionale¹¹.

⁷ In giurisprudenza, cfr. App. Roma, 5 gennaio 1948, *Grassi c. Conti*, in *Foro it.*, 1948, I, 697; Trib. Genova, 15 aprile 1950, *Ditta Vanetti c. Ente Gestione Imbarchi e Sbarchi*, in *Dir. mar.*, 1950, 576; App. Milano, 7 novembre 1950, cit.. In dottrina, cfr. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, pag. 181 ss.; ROMANELLI, *Il trasporto aereo*, cit., pag. 77 ss., nonché, con le precisazioni di cui alla precedente nota 6, FERRARINI, *Sulla prescrizione applicabile ad un contratto di trasporto terrestre e marittimo*, cit.; ID., *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*, cit..

⁸ In giurisprudenza cfr. Trib. Genova, 12 marzo 1992, *Costa Container Line s.r.l. c. Metrans s.r.l.*, in *Dir. mar.*, 1993, 430. In dottrina cfr. PEYREFITTE, *Le transports mixtes rail-route*, Paris, 1960, pag. 94. Per una critica esplicita a tale orientamento cfr. per tutti IANNUZZI, *Del trasporto*, in BRANCA-SCIALOJA (cur.), *Comm. cod. civ.*, 2^a ed., Bologna-Roma, 1970, pag. 75.

⁹ Su tali considerazioni si veda *amplius* al precedente paragrafo 2, cui *adde* l'accurata analisi di BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, cit., p. 269 ss.. Nello stesso senso ARROYO, *Ambito de aplicacion de la normativa uniforme: su extension al transporte da puerta a puerta*, cit., p. 540 e 543; FITZGERALD (*The implications of the United Nations Convention on International Multimodal transport of goods (Geneva, 1980) for international civil aviation*, in *Annals of Air and Space Law*, 1982, p. 74), con riferimento alla Convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale, ha affermato che il contratto di trasporto multimodale “*was of such a sui generis nature that there would be no conflict between the MT convention and unimodal conventions*”.

¹⁰ Cfr. senza alcuna pretesa di completezza BERLINGIERI, *A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door?*, loc. ult. cit.; DE WIT, *Multimodal Transport*, loc. ult. cit.; FERRARINI-RIGHETTI, *Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo) - Parte speciale*, I, *I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1991, pag. 99-100; JACKSON, *Conflict of Conventions*, cit., G.3; MANKABADY, *Some thoughts on transport law*, in *Études offertes à René Rodière*, Paris, 1981, pag. 410 (il quale evidenzia che lo sviluppo tecnico dell'interazione fra le modalità di trasporto deve necessariamente condurre ad un'unica regolamentazione del trasporto multimodale); RAMBERG, *Is Multimodal Transport Contract sui generis also within the field of EU Competition?*, in RICCOMAGNO (cur.), *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 32; ID., *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, cit., pag. 649; RICHTER-HANNES, *Possibility and necessity of the unification of international transports law*, in *Études offertes à René Rodière*, pag. 505; ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, in *Dir. mar.*, 1973, pag. 246.

Notevoli speranze per una regolamentazione uniforme del trasporto multimodale sono pertanto riposte nei lavori del CMI-UNCITRAL su una convezione internazionale in materia di trasporto; peraltro, allo stato attuale, il dibattito in corso non pare avere preso in sufficiente considerazione la necessità di una ricostruzione in chiave di *uniform liability* del fenomeno in esame¹².

Inoltre, notevoli aperture nel senso di una regolamentazione "uniform" provengono dai lavori del *panel* di esperti indipendenti che ha studiato il fenomeno del trasporto multimodale nell'ambito del progetto "ISIC" (*Integrated Services in the Intermodal Chain*) promosso dalla Commissione Europea¹³.

La regolamentazione uniforme del trasporto multimodale presuppone la costruzione di un "sistema dei trasporti internazionali" basato sul superamento della tradizionale distinzione modale.

La regolamentazione "uniform" del trasporto multimodale di cui alla Convenzione di Ginevra del 1980 non ha avuto successo e non è mai entrata in vigore in quanto non è stata accompagnata da un "ripensamento" dell'intero diritto dei trasporti.

I primi passi verso tale auspicabile ripensamento sono stati compiuti quasi trent'anni fa da attenta dottrina, la quale ha evidenziato come la disciplina propria di ciascun tipo di trasporto potesse essere ricondotta nell'alveo di un vero e proprio "sistema dei trasporti internazionali"¹⁴, ove, al di là della diversità che contraddistinguono le singole modalità, esiste un *corpus* di principi comuni ai vari tipi di trasporto¹⁵.

¹¹ 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*.

¹² Per un costante aggiornamento sui lavori del *Working Group on transport law* dell'UNCITRAL v. il sito Internet www.uncitral.org.

¹³ Il *panel* – il cui *final report "Intermodal liability and documentarion"* è reperibile sul sito Internet http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/consultations/doc/2006_03_31_logistics_consultation_task_b_en.pdf – era composto dai Professori Clarke (St. John's College - Cambridge), Herber (Università di Amburgo), Lorenzon (Università di Southampton) e Ramberg (Università di Stoccolma).

¹⁴ Cfr. CARBONE, *Il trasporto marittimo nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, pag. 119; ID., *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982, pag. 61 ss.. Nel senso della necessità di un'analisi (e di una disciplina) del diritto dei trasporti che prescindano dalle singole ripartizioni modali cfr. in particolare gli importanti lavori di ROMANELLI (ID., *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., pag. 243 ss.; ID., *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, pag. 1343 ss.; ID., *Il trasporto*, in *Dir. mar.*, 1983, pag. 120 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. traspr.*, 1993, pag. 295 ss.; ID., *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, in *Dir. mar.*, 1999, pag. 197 ss.), cui adde, senza pretesa di completezza, BENTIVOGLIO, *Profili organizzativi dei diversi tipi di trasporto*, in *Trasporti*, 1976, n. 9, pag. 39 ss.; CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, in *Atti del Convegno Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti - Profili sistematici e problematiche attuali*, Modena, 2-3 aprile 1993, Milano, 1994, pag. 59 ss.; ID., *Relazione di sintesi*, in RICCOMAGNO, *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, cit., pag. 170; GIANNINI, *Uniformità e difformità nel regime giuridico dei trasporti*, in *Studi sulle convenzioni di Berna sui trasporti ferroviari*, Roma, 1935, pag. 177 ss.; MENGOZZI, *I contratti di trasporto in generale*, in *Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti*, Padova, 1983, pag. 225 ss.; RAMBERG, *The law of carriage of goods – attempts to harmonization*, in *Eur. Transp. Law*, 1974, pag. 2 ss.; ID., *The future of international unification of transport law*, in *Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro"*, cit., pag. 643 ss.; RIGHETTI, *Trattato*, cit., pag. 533 ss.; SPASIANO, *Usò del mare, navigazione e trasporti: diritto marittimo, della navigazione e dei trasporti*, in *Riv. dir. civ.*, 1982, I, pag. 471 ss.. Nello stesso senso, già ASCARELLI (*Recensione*, in *Riv. dir. nav.*, 1950, I, pag. 157) rilevava l'estensione ai trasporti terrestri di principi elaborati nell'ambito dei trasporti marittimi.

Nel senso da ultimo indicato la dottrina ha quindi evidenziato il superamento della tradizionale distinzione modale¹⁶, anche in considerazione del fatto che “*con i moderni sistemi di trasporto i rischi tendono ad equivalersi*”¹⁷ e non è, dunque, necessaria una differenziazione delle regole di responsabilità¹⁸. Tale circostanza pare trovare pacifica conferma nei principi di diritto comunitario in materia di trasporto¹⁹.

Del successo di tale concezione è oggi testimone l'autonomia didattica di cui beneficia il diritto dei trasporti e la sempre crescente diffusione dei relativi manuali (nel panorama italiano si vedano in particolare i recenti contributi di ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004; CASANOVA-BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2004; D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003; RIGUZZI, *Lezioni di diritto dei trasporti*, Torino, 2002).

¹⁵ IVALDI (*Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, pag. 43-44) ha correttamente esemplificato i principi comuni ai vari tipi di trasporto unimodale, consistenti nella circostanza che la responsabilità è: (i) imputata al vettore per colpa presunta (o, in rare ipotesi, a titolo oggettivo); (ii) imputata al vettore a meno che questi non dimostri la riconducibilità causale del danno ad un pericolo eccettuato (ovvero la non riconducibilità causale del danno al fatto proprio o dei propri ausiliari, in costanza di un comportamento diligente proprio o dei propri ausiliari); (iii) inderogabile (generalmente in senso favorevole all'interessato al carico); (iv) imputata al vettore qualora il danno si sia verificato entro limiti temporali ben determinati; (v) opponibile al vettore in ragione della difformità quantitativa/qualitativa tra la merce consegnata e quella descritta nel documento di trasporto; (vi) limitata sotto il profilo quantitativo (limite del debito) e temporale (termini brevi di prescrizione/decadenza delle azioni dell'avente diritto al carico). Più di recente, ROMANELLI (*Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., pag. 207-208 e 212-215) ha evidenziato come “principi comuni” il fatto che nei testi di diritto uniforme (i) siano assoggettate allo stesso regime la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, (ii) il regime di responsabilità del vettore sia esteso ai propri ausiliari o preposti o ad eventuali subvettori e (iii) i documenti di trasporto relativi ai vari modi presentano notevoli affinità e denotano caratteri evolutivi comuni.

¹⁶ In questo senso ROMANELLI, da un lato (in *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., pag. 303), ha evidenziato la “*tendenza dei testi di diritto uniforme relativi ad un singolo tipo di trasporto ad accogliere istituti sorti nell'ambito della disciplina di altro tipo di trasporto*”, dall'altro (in *Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, cit., pag. 1342), ha affermato che il “*trasporto tende a presentarsi, indipendentemente dal veicolo utilizzato, un fenomeno economico unitario*”, precisando, infine che si deve osservare un “*insieme di eguali ed analoghe regole che consentono, a mio parere, di affermare che vi è ormai un diritto uniforme che, pur tuttora contenuto in testi relativi ai singoli trasporti unimodali, ha caratteri comuni ed omogenei e si pone come diritto uniforme in materia di trasporto e, in specie, di responsabilità del vettore e dei documenti del vettore*” (in *Principi comuni nelle convenzioni internazionali in tema di trasporto*, cit., pag. 217). Nello stesso senso GAETA (*Del trasporto in generale*, in *Dir. trasp.*, pag. 7), ancorché le singole modalità di trasporto siano riconducibili a tipi contrattuali distinti, non pare “*sia compromesso il carattere unitario del contratto di trasporto*”. Per la dottrina straniera, da ultimo, cfr. per tutti RAMBERG, *The future of international unification of transport law*, in Atti della tavola rotonda “*La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro*”, cit., pag. 649.

¹⁷ Così CASANOVA, *I limiti risarcitori nella prospettiva dell'unitarietà del trasporto*, cit., pag. 59.

¹⁸ In questo senso RICHTER-HANNES (*Possibility and necessity of the unification of international transports law*, cit., pag. 504) ha affermato che “*an objective reason for justifying differences in regulation may only consist in a specific peculiarity ensuing from the medium of transport or from the technological or commercial conditions of transport, and only on cases where these specific features cannot be compensated by the high degree of abstraction immanent in every civil law provision*” ed ha altresì evidenziato (pag. 505) la iato tra le condizioni tecniche volte all'unità ed alla “combinazione” dei differenti modi di trasporto e la “realtà” della disciplina giuridica del fenomeno, costituita da una totale frammentazione normativa volta ad impedire l'uniformità.

¹⁹ In questo senso è stato correttamente affermato che “*si è superata in sede comunitaria quella distinzione tra trasporti terrestri (stradali, ferroviari e su vie navigabili) da un lato e trasporti marittimi ed aerei dall'altro che sembrava derivare dall'art. 84 del Trattato istitutivo della C.E.E.*” (così ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, cit., pag. 303-304. Nello stesso senso cfr. MUNARI, *Il diritto comunitario antitrust nel commercio internazionale: il caso dei trasporti marittimi*, Padova, 1993, pag. 160 ss.; ID., *Il diritto comunitario dei trasporti*, Milano, 1996, pag. 121 ss.. Da ultimo, SCHIANO DI PEPE, *Commento agli artt. 70-80 TCE, Sub art. 80*, cit., pag. 499-500).

Il trasporto multimodale – per potere essere regolato in chiave "uniform" – deve dunque porsi come la sintesi dei risultati del superamento della "prospettiva unimodale"²⁰: in questo senso risulta evidente la necessità di una regolamentazione del trasporto multimodale che possa rappresentare una "codificazione" di quei principi comuni al diritto dei trasporti cui facevamo riferimento sopra, regolamentazione che non soltanto consentirà di fugare l'inaccettabile situazione di incertezza in cui oggi si trovano gli operatori commerciali, ma che, soprattutto, si porrà come solida base per una vera e propria "unificazione" del diritto dei trasporti.

Ecco, allora, che la disciplina della responsabilità del vettore multimodale, attuata da una convenzione di diritto materiale uniforme²¹ in termini di *uniform liability*, non rappresenta semplicemente un mero auspicio, ma si pone come una precisa esigenza del sistema dei trasporti internazionali²².

²⁰ Secondo ROMANELLI (*Diritto aereo, diritto della navigazione e diritto dei trasporti*, cit., pag. 1343) il trasporto multimodale "è fenomeno che mette in risalto la sostanziale unitarietà del fatto pratico ed economico del trasporto". Nello stesso senso FERRARINI-RIGHETTI (*Appunti di diritto della navigazione (Diritto marittimo)*, cit., pag. 99-100), riferendosi alla Convenzione di Ginevra del 1980, hanno affermato che essa "costituisce un passo avanti verso la completa unificazione del diritto dei trasporti in genere e tende a superare l'attuale differenziazione tra i vari regimi di responsabilità previsti per i singoli "modi", e per il "modo" marittimo tra le varie Regole (*L'Aja e Visby; Amburgo*) finora in concorrenza".

²¹ Ancorché da più parti l'adozione di una nuova convenzione sul trasporto multimodale sia stata guardata con scetticismo (cfr. GRIGGS, *Obstacles to uniformity of Maritime Law – The Nicholas J. Healy Lecture*, [2003] JMLC, pag. 204; HERBER, *Towards the Harmonization of Carrier's Liability Regimes?*, in *Dir. mar.*, 1992, pag. 956 e 959), si condivide l'idea di chi ha evidenziato che "se l'obiettivo è l'uniformità e non l'armonizzazione debbono essere scartati gli strumenti non vincolanti, quali gli standard contracts o le clausole-tipo elaborate da organismi specializzati od organizzazioni degli ambienti professionali e destinati ad essere inseriti in via volontaristica dai contraenti nelle loro transazioni commerciali" (in quanto, pur rappresentando il primo passo verso l'unificazione, "non hanno effetti diretti negli ordinamenti nazionali"), ed ha quindi volto lo sguardo verso "lo strumento pattizio, che presenta rigidità maggiori al momento dell'inserimento nell'ordinamento interno (...) e maggiori garanzie di controllo" (così BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, in Atti della tavola rotonda "La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro", cit., pag. 484. Nello stesso senso DE WIT, *Multimodal Transport*, cit., pag. 194-195; ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del mediterraneo*, cit., pag. 160), precisando, naturalmente, che "motore fondamentale per garantire il successo di qualsiasi disciplina internazionale (...) è che le disposizioni adottate siano bene accette negli ambienti professionali al fine di corrispondere alle loro necessità concrete non solo in senso astratto" (così BARIATTI, *Quale modello normativo per un regime giuridico dei trasporti veramente uniforme?*, loc. ult. cit.).

²² Cfr. ROMANELLI, *Riflessioni in tema di trasporto combinato e di auspicabili sviluppi della disciplina del trasporto*, cit., pag. 246, secondo cui: "la tendenza verso l'elaborazione di una disciplina comune non solo significa ritenere quanto meno solo provvisoria l'accettazione in materia di trasporto combinato del c.d. principio del sistema "network"; ma significa altresì, più in profondità, accettarsi da parte degli operatori nei singoli settori di trasporto il principio dell'applicazione di una disciplina sostanzialmente unitaria. E significa soprattutto che gli Stati, i quali spesso nelle Convenzioni in materia di trasporto sono stati più sensibili alle esigenze singole, anche se importanti e meritorie, categorie di operatori (vettori, assicuratori...) che non a quelle della massa degli utenti che non sono organizzati in categorie altrettanto potenti, debbano tendere a imporre un regime unitario ed uniforme in materia di responsabilità del vettore in vista dell'interesse collettivo allo sviluppo dei trasporti".