



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO

**Dipartimento di Scienze Economiche e
Statistiche**

Dottorato Di Ricerca In Economia E Politiche Dei
Mercati E Delle Imprese

Curriculum Diritto E Mercato Globale

Ciclo XXXV

**I nuovi contratti del trasporto e della
logistica**

Coordinatore

Chiar.ma Prof.ssa Alessandra Amendola

Relatore

Chiar.mo Prof. Emanuele Indraccolo

Dottorando

Francesco Tramontano

Anno Accademico 2021/2022

*Un ringraziamento non solo doveroso, ma anche
voluto va al professore Emanuele Indraccolo per i
validi consigli e la costanza con la quale mi ha
sostenuto e guidato attraverso la stesura di questo
lavoro*

Sommario

Introduzione

1. Profili introduttivi. Delimitazione del piano di indagine e degli obiettivi della ricerca. I nuovi sviluppi del trasporto e della logistica: profili giuridici e applicativi

p. 5

Capitolo I

I contratti in materia di trasporto e logistica

1. Verso un diritto dei trasporti sempre più uniforme: *Lex mercatoria* e diritto europeo. Il trasporto come fenomeno unitario ed unificante
2. Rapporti tra il diritto comune e il diritto dei trasporti: autonomia o specialità del settore?
3. Il contratto di trasporto: inquadramento sistematico e lineamenti essenziali di ogni fattispecie
4. Le problematiche relative ai c.dd. contratti di servizi di logistica: cenni storici, ricostruzione ed inquadramento della figura
5. Una nuova fattispecie di logistica? I contratti di dropshipping: le novità sul fronte dell'e-commerce
6. Ipotesi ricostruttive e rilievi critici del contratto di drop shipping: applicazioni della normativa civilistica?
7. Il trasporto sostenibile: la sharing economy. Inquadramento e possibilità di applicazioni nell'ordinamento italiano
8. Conclusioni. Un trasporto sempre più digitale: verso i trasporti automatizzati: la Logistica 4.0

p. 10

p. 15

p. 23

p. 31

p. 44

p. 49

p. 55

p. 63

Capitolo II

La multimodalità e le reti di impresa nel settore dei trasporti e della logistica

1. Gli obiettivi futuri del panorama italo-europeo: multimodalità dei trasporti e reti di impresa. Verso un nuovo modello di "economia dei trasporti" p. 71
2. Breve introduzione storica del fenomeno multimodale tra *containers* e convenzioni internazionali. La multimodalità come base della logistica p. 73
3. Disciplina del trasporto multimodale tra lacune dell'ordinamento giuridico e imposizione della *lex mercatoria* p. 81
4. Inquadramento giuridico del trasporto multimodale nella disciplina di diritto comune. Critiche e vantaggi di tale ricostruzione dogmatica p. 91
5. La nozione di operatore multimodale e i profili di responsabilità di tale figura. I principi di diritto comune come soluzione cardine p. 101
6. Brevi cenni al fenomeno dei contratti reticolari e collaborativi. La nascita delle reti di impresa p. 106
7. Disciplina e ricostruzione dogmatica del contratto di rete. Un ibrido tra tipo contrattuale trans-tipico e figura societaria p. 114

Capitolo III

Il diritto spagnolo e il diritto italiano: uno sguardo al settore dei trasporti e della logistica

1. Il diritto dei trasporti come diritto globalizzato: premesse e peculiarità del sistema spagnolo tra diritto civile e diritto commerciale p. 118
2. Il contratto di trasporto nell'ordinamento ispanico, gli *elementos formales y reales* p. 122
3. Il regime normativo e la responsabilità delle parti, differenze e similitudini tra i nostri ordinamenti p. 128
4. Il trasporto multimodale come fenomeno "legale": la nuova *ley* n. 15 del 2009 fra novità e criticità p. 133
5. Il contratto di logistica nell'ordinamento spagnolo. Storia e modelli contrattuali della prassi p. 142

6. Cenni e possibilità applicative della tecnologia <i>blockchain</i> al settore dei trasporti e della logistica	p. 148
--	--------

Bibliografia	p. 154
---------------------	--------

Sitografia	p. 175
-------------------	--------

Riferimenti Giurisprudenziali	p. 175
--------------------------------------	--------

Introduzione

SOMMARIO: 1. Profili introduttivi. Delimitazione del piano di indagine e degli obiettivi della ricerca. I nuovi sviluppi del trasporto e della logistica: profili giuridici e applicativi.

1. Mi si consenta di iniziare la trattazione con il famoso proverbio latino: *Omnes viae Romam ducunt*. Tale espressione, oltre al significato metaforico che qualunque strada prendiamo ci porterà nella stessa direzione, sottolineava in realtà l'efficiente sistema di trasporti dell'antica Roma che collegava la capitale con il resto del territorio. Roma veniva perciò definita *caput mundi*, per indicare non solo la sua egemonia ma perché considerata il centro dei traffici commerciali dell'antichità.

Tralasciando l'enfasi di queste affermazioni, è interessante sottolineare un dato comune a fondamento di questi proverbi: il sistema di trasporto e logistica. Più una civiltà sviluppa il suo sistema di trasporti, più si svilupperanno i suoi traffici commerciali e maggiore sarà la sua prosperità¹. Esiste, quindi, una relazione tra trasporto-mercato-diritto. È questo collegamento che ha orientato il *modus operandi* di questo progetto di ricerca.

In particolare, la lente di ingrandimento sul settore dei trasporti e della logistica si è puntata sul processo di globalizzazione e digitalizzazione che impone, al giorno d'oggi, un approccio innovativo, diverso dalle ricostruzioni tradizionali. È necessario esaminare la contrattualistica in materia di trasporto e logistica

¹ Sull'importanza dei trasporti v. F. TAJANI, *I Trasporti sotto l'aspetto economico*, 3^a ed., Milano, 1943, *passim*; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., 2015, *passim*; M. CARBONE, *Conflits de lois en dori marittime*, Boston, 2010, *passim*.

partendo da una visione sistematica ed unitaria² della disciplina al fine di analizzare le più recenti fattispecie contrattuali in materia.

Lo sviluppo tecnologico ha comportato così l'emersione di nuove problematiche sempre più legate al diritto internazionale³, al diritto europeo⁴ e alla c.d. *lex mercatoria*⁵.

² P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, V, *Tutela e giurisdizione*, Napoli, 2020, p. 101; ID., *L'interpretazione della legge come sistematica ed assiologica. Il broccardo in claris non fit interpretatio, il ruolo dell'art. 12 disp. prel. c.c. e la nuova scuola dell'esegesi*, in *Rass. dir. civ.*, 1985, ora in ID., *Scuole tendenze e metodi. Problemi del diritto civile*, Napoli, 1989, *passim*; ID., *Complessità e unitarietà dell'ordinamento giuridico vigente*, in *Rass. dir. civ.*, 2005, p. 188 ss.; E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica. Profili Metodologici*, Napoli, 2020, *passim*.

³ S. TONOLO, *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. traspr.*, 1994, p. 825 ss.; S.M. CARBONE, *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, I, Milano, 2007, p. 15 ss.; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, p. 1 ss.; P. MENGIOZZI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1987, p. 478 ss.; S. BARIATTI, *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986, p. 20 ss.; A. GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, p. 701 ss.; A. MALINTOPPI, *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, Milano, 1955, p. 38 ss., ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico e l'art. 25 delle disposizioni sulla legge in generale*, in *Riv. dir. int.*, 1959, p. 499 ss.

⁴ AA. VV. (a cura di), *Per una Europa più unita nel settore dei trasporti*, in *Il diritto dei trasporti nell'Unione Europea*, 2020, Milano, *passim*; F. PIRAINO, *Il diritto europeo e la «giustizia contrattuale»*, in *Eur. dir. priv.*, 2015, p. 233 ss.; M. BARCELLONA, *Clausole generali e giustizia contrattuale: equità e buona fede tra Codice civile e diritto europeo*, Torino, 2006, *passim*.

⁵ M. R. FERRARESE, *Globalizzazione giuridica*, in *Enc. dir. ann.*, IV, Milano, 2011, p. 563 ss.; La globalizzazione costituisce il punto più maturo di un processo "deterritorializzante" secondo N. IRTI, *Geo-diritto*, in *Riv. it. dir. fil. dir.*, 2001, p. 464 ss. In generale sull'argomento, F.P. SOLETI, *I contratti del commercio internazionale tra ordinamenti statali e lex mercatoria*, in *Dir.*

Inoltre, le potenzialità offerte dai nuovi strumenti dell'*ICT*, soprattutto nel commercio elettronico⁶, attribuiscono una rinnovata importanza al momento della c.d. *supply chain* dei prodotti. Si pensi alla creazione di mezzi di trasporto più rapidi, economici ed efficienti gestiti digitalmente tramite *Apps*.

In questo quadro, il 'trasportare' diviene parte di un pacchetto di servizi sempre più vasto, rispetto ai quali il *transfert* si pone talora in posizione ancillare, come accade talora nei nuovi contratti di logistica (*drop shipping*⁷) o addirittura lascia spazio ad interessi di *sharing*, come accade nella c.d. economia collaborativa⁸, in cui si creano forme di "trasporto condiviso".

comm. int., 2017, p. 41 ss.; C. ANGELICI, *La lex mercatoria e il problema dei codici di commercio*, in *Giur. comm.*, 2010, I, p. 361 ss.; F. SBORDONE, *Contratti internazionali e lex mercatoria*, Napoli, 2008, p. 5 ss.; E. MAZZOLETTI, *Gli usi contrattuali e la nuova lex mercatoria*, in *Giur. comm.*, 2007, I, p. 519 ss.; M.J. BONELL, *Lex mercatoria*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, IX, Torino, 1993, p. 145 ss.; F. GALGANO, *Lex mercatoria*, in *Enc. dir., Agg.*, V, Milano, 2001, p. 721 ss.; ID., *Lex mercatoria e globalizzazione*, in *Vita not.*, 2005, p. 1253 ss.; G. ALPA, *Il diritto commerciale tra lex mercatoria e modelli di armonizzazione*, in *Contr. impr.*, 2006, p. 86 ss.; L. RUGGERI, *La prassi mercantile nella contrattazione internazionale*, Napoli, 1994, p. 55 ss.

⁶ E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica: il contratto di Drop Shipping*, in *Disc. comm. serv.*, 2018, 1, *passim*; T.D. VERGURA, *E-Commerce e digital transformation. Nuovi scenari per imprese omnicanale e consumatori on-demand*, Torino, 2018; G. PERLINGIERI e F. LAZZARELLI, *Internet e il contratto*, in AA. VV., *Manuale di diritto dell'informatica*, 3^a ed., Napoli, 2016, p. 269 ss.

⁷ E.M. TRIPODI, *o.u.c.*, p. 33 ss.; E. INDRACCOLO, *Drop shipping*, in *Dei singoli contratti*, *Comm. al c.c. di E. GABRIELLI*, a cura di D. Valentino, III, Milano, *passim*.

⁸ G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, in *Foro it.*, 2015, V, *passim*; ID., *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2015, p. 245 ss.; L. FOGLIA, *Sharing economy e lavoro: qualificazione giuridica e opzioni tecniche di regolazione*, in *Dir. merc. lav.*, 2018, *passim*; A. PALLADINO, *I servizi di trasporto pubblico non di linea all'esame dei nuovi paradigmi della mobilità urbana e della sharing economy*, in *Riv. giur. serv. pubbl.*, 2018, p. 651 ss.; C. IAIONE, *Sharing economy e diritto*

L'attuale contesto, testé sommariamente descritto, rende più che mai complicata l'analisi dei profili giuridici connessi al trasporto, con specifico riferimento al settore della contrattualistica, e suggerisce l'opportunità di ulteriori considerazioni. Si analizzeranno al tal fine le questioni giuridiche più rilevanti nella disciplina del diritto dei trasporti, effettuando una retrospettiva che prescinda dalla collocazione tipografica delle disposizioni, a nulla rilevando quale sia il *corpus* normativo con la quale vengono disciplinate alcune fattispecie e si focalizzerà la propria attenzione sul profilo funzionale⁹, forse il solo capace di individuare una 'cornice generale' con cui tutelare gli interessi meritevoli delle parti rispetto ai nuovi fenomeni, spesso lacunosi normativamente.

Nel secondo capitolo della ricerca, tenendo in considerazione i dati ricavati in collaborazione con l'impresa ospitante per l'esecuzione del dottorato industriale, l'indagine si focalizzerà sul trasporto multimodale, la figura attualmente più utilizzata nella prassi contrattualistica delle nostre imprese, mettendo in relazione i rapporti negoziali alla luce dei più recenti studi in materia di proprietà, impresa e contratto, con lo scopo di cogliere le trasformazioni nella loro complessità. Sulla base dei risultati raggiunti nella prima parte, in particolare sotto il profilo della condivisione e dell'utilizzo delle piattaforme digitali, si cercherà di offrire possibili soluzioni per razionalizzare il sistema di trasporti sotto il profilo imprenditoriale.

dell'innovazione. Il caso della mobilità urbana, ivi, 2019, p. 187 ss.; G. MUSCOLO e A. MINUTO RIZZO, *Sharing economy: a multifaceted phenomenon*, in *Riv. it. antitrust*, 2018, 1, p. 95 ss.

⁹ A. GENTILI, *Senso e consenso. Storia e tecnica dell'interpretazione dei contratti*, Torino, 2015, pp. 1-45; D. VALENTINO, *La caducazione delle clausole vessatorie nei contratti dei consumatori tra giurisprudenza nazionale e giurisprudenza comunitaria*, in Aa.Vv., *Scritti in onore di Vito Rizzo. Persona, mercato, contratto e rapporti di consumo*, II, in *Edizioni Scientifiche Italiane*, p. 2261 ss.

Ciò per contribuire ad elaborare soluzioni aziendali ispirate alla condivisione di risorse con altri soggetti operanti nel settore mediante l'istituzione di "reti" tra aziende, più o meno intense, con le quali le stesse possano attuare anche il trasporto intermodale. Nella parte conclusiva dell'elaborato, coincidente con il periodo di ricerca presso la città di Valencia, si è focalizzata l'attenzione sull'ordinamento spagnolo in una prospettiva comparatistica con il nostro ordinamento al fine di verificare la mutuabilità di alcune soluzioni al fine di suggerire alcune modifiche delle nostre normative nazionali, tenendo in considerazione anche l'utilizzo di tecnologie digitali.

Capitolo I

I contratti in materia di trasporto e logistica

SOMMARIO: 1. Verso un diritto dei trasporti sempre più uniforme: *Lex mercatoria* e diritto europeo. Il trasporto come fenomeno unitario ed unificante. – 2. Rapporti tra il diritto comune e il diritto dei trasporti: autonomia o specialità del settore? – 3. Il contratto di trasporto: inquadramento sistematico e lineamenti essenziali della fattispecie di diritto comune. – Le problematiche relative ai c.dd. contratti di servizi di logistica: cenni storici, ricostruzione ed inquadramento della figura. – 5. Una nuova fattispecie di logistica? I contratti di *dropshipping*: le novità sul fronte dell'*e-commerce*. – 6. Ipotesi ricostruttive e rilievi critici del contratto di *drop shipping*: applicazione della normativa civilistica? – 7. Il trasporto sostenibile: la *sharing economy*. Inquadramento e possibilità di applicazioni nell'ordinamento italiano. – 8. Cenni e profili problematici del trasporto automatizzato: verso la Logistica 4.0.

1. La storia del diritto dei trasporti è da sempre strettamente interconnessa allo sviluppo dei traffici commerciali e alla società umana¹⁰. Non è esagerato, infatti, affermare che il progresso umano s'identifica nel «progresso dei mezzi di comunicazione»¹¹.

¹⁰ Per un approfondimento sulle origini storiche del diritto dei trasporti v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., pp. 1-32; M. CARBONE, *Conflits de lois en dori marittime*, Boston, 2010, p. 11 ss.

¹¹ F. TAJANI, *I Trasporti sotto l'aspetto economico*, cit., p. 8.

Il trasporto, nelle sue diverse forme (ferroviario, aereo, terrestre e marittimo¹²) ha rappresentato uno degli indici sul quale valutare la prosperità e il benessere di una data civiltà¹³.

Per questo motivo, il diritto dei trasporti ha rappresentato per secoli il campo di applicazione di una disciplina tendenzialmente consuetudinaria, non circoscritta ai singoli Stati, ma aperta all'ordinamento globale.

Oggi, più che mai, per rispondere ai bisogni dell'attuale contesto economico mondiale, il trasporto, nel suo significato più estensivo¹⁴, costituisce il principale campo attraverso il quale si esplica la tendenza ad un diritto globalizzato¹⁵ tramite la stipulazione di convenzioni, trattati multilaterali, regole consuetudinarie e principi comuni che definiscono il quadro generale entro cui l'attività di trasporto deve porsi in essere.

¹² G. CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, in *Dir. traspt.*, 2015, p. 612 «La retrospettiva storica [...] fa constatare un indiscussa preminenza del trasporto marittimo»; A. XERRI SALAMONE, *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in *Trasporti*, 2009, n. 109, p. 29; F. BERLINGIERI, *Uniformità e armonizzazione del diritto marittimo*, in *Dir. comm. int.*, 2012, p. 445.

¹³ *United Nations Development Programm* e il *National Index Welfare* sono strumenti sviluppati da agenzie ed organizzazioni internazionali/nazionali per misurare il grado di sviluppo e di benessere di un dato paese. Tra gli indici presi in considerazione, ruolo fondamentale appartiene al settore dei trasporti.

¹⁴ Il diritto dei trasporti riguarda, dunque, tutti i tipi di trasporto, compresi quelli rientrati nel diritto della navigazione, sia pure con le dovute differenze derivate dal fattore tecnico. L'unitarietà del fenomeno trasporto, al di là delle diverse ricostruzioni in campo, è ammessa anche da parte di alcuni fautori delle tesi atomistiche. In particolare, si v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 23.

¹⁵ Sulla necessità di testo normativo uniforme G. ROMANELLI, *Principi comuni del diritto uniforme dei trasporti*, Milano, 1994, p. 1316 ss.; F. GALGANO, *La globalizzazione nello specchio del diritto*, Bologna, 2005, p. 43 ss.

Tutto ciò ha spinto i singoli Stati a regolamentare il fenomeno in maniera dettagliata prevedendo regole "speciali" rispetto a ciò che ordinariamente il diritto comune ci ha presentato.

D'altronde, il diritto dei trasporti ha frequentemente costituito il campo di sperimentazioni di idee¹⁶ poi trasfuse negli altri settori dell'ordinamento, come è stato, ad esempio, per alcune ipotesi di responsabilità civile, come l'affermazione di ipotesi di responsabilità oggettiva (es. danni a terzi in superficie o l'obbligatorietà di determinate coperture assicurative).

Il trasporto, altresì, viene considerato come uno dei pilastri della c.d. *lex mercatoria*¹⁷, necessario al fine di creare un ordinamento sovranazionale che detti regole comuni per tutti gli Stati.

¹⁶ In particolare, il primo campo di sperimentazione "moderno" del diritto uniforme in materia di trasporti ha interessato il trasporto ferroviario di merci tramite la Convenzione di Berna del 14 ottobre del 1890. Per il trasporto stradale di merci, l'interesse ad una regolamentazione uniforme si è avuta inizialmente con una convenzione di Ginevra del 19 maggio del 1956, mentre per il diritto aereo la sua prima rilevante disciplina si ebbe con la Convenzione di Parigi del 13 ottobre del 1919 sostituita dalla convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 (salvo la convenzione di Varsavia del 1929 in materia di persone, bagagli e merci). Per il diritto marittimo, diritto storicamente consuetudinario, la prima rilevante disciplina tendenzialmente globale si è avuta con la Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982.

¹⁷ Lo *ius mercatorum* ha costituito la prima e più rilevante espressione di un "diritto transnazionale globale", così M. R. FERRARESE, *Globalizzazione giuridica*, in *Enc. dir. Annali*, IV, Milano, 2011, p. 563 ss.; La globalizzazione costituisce lo sviluppo di un processo "deteritorializzante" secondo N. IRTI, *Geo-diritto*, cit., p. 464 ss. In generale sull'argomento, F.P. SOLETI, *I contratti del commercio internazionale*, cit., p. 41 ss.; C. ANGELICI, *La lex mercatoria e il problema dei codici di commercio*, cit., p. 361 ss.; F. SBORDONE, *Contratti internazionali e lex mercatoria*, cit., p. 5 ss.; E. MAZZOLETTI, *Gli usi contrattuali e la nuova lex mercatoria*, cit., p. 519 ss.; M.J. BONELL, *Lex mercatoria*, cit., p. 145 ss.; F. GALGANO, *Lex mercatoria*, cit., p. 721 ss.; ID., *Lex mercatoria e globalizzazione*, in *Vita not.*, 2005, p. 1253 ss.; G. ALPA, *Il diritto commerciale tra lex mercatoria*, cit., p. 87; L. RUGGERI, *La prassi mercantile nella contrattazione internazionale*, Napoli, 1994, p. 55 ss.; P. PERLINGIERI, *Mercato, solidarietà e diritti umani*, (1995), in ID., *Il diritto dei contratti fra persona e*

L'importanza di una disciplina sempre più uniforme della materia dei trasporti è particolarmente avvertita da quegli Stati che fondano il loro sviluppo sulla creazione di un mercato unico. Tra questi, in particolare, rientra l'Unione Europea che ha posto la politica dei trasporti come uno dei suoi obiettivi primari.

In particolare, il settore dei trasporti e della logistica è considerato essenziale, sia per la creazione di un mercato senza confini sia per lo sviluppo dell'Unione, occupando sempre di più una posizione di rilievo nelle strategie future europee.

L' art. 3 del TUE afferma la necessità della creazione di uno spazio senza frontiere interne, libero nella circolazione, tra gli Stati membri in conformità all'art. 67 e all'art. 77, comma 1, lett. a del TFUE. L'art. 26 precisa ulteriormente che si tratta di «uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali secondo le disposizioni dei trattati».

Il diritto dei trasporti europeo svolge così una duplice funzione: non solo assicura una maggiore integrazione, in quanto la libera circolazione di merci e di persone sarebbe impensabile senza il corrispondente trasporto di merci e persone, ma anche nella creazione di un mercato unico che garantisca competitività ed efficienza al “sistema unionale”. L'importanza del trasporto è sottolineata anche dai dati occupazionali visto che rappresenta, all'interno dell'Unione Europea, una cospicua fetta dell'offerta di mercato del lavoro europeo¹⁸. Dati che sono destinati a crescere sempre di più nei prossimi anni.

mercato. Problemi del diritto civile, Napoli, 2003, p. 237 ss.; S. CAMPANALE, *La lex mercatoria marittima (il diritto marittimo vivente)*, in *Trasporti*, 2010, 110, p. 17 ss.

¹⁸ Il settore dei trasporti è una colonna portante dell'integrazione europea ed è essenziale per la libera circolazione delle persone, dei beni e dei servizi. I trasporti contribuiscono in misura fondamentale all'economia, visto che rappresentano oltre il 9% del valore aggiunto lordo dell'UE. I servizi di trasporto hanno generato, da soli, circa 664 miliardi di euro in valore aggiunto lordo nel

Vale, inoltre, la pena di ricordare come molti dei beni attuali, sui quali si fonda la società odierna, provengono da Paesi differenti, spesso profondamente distanti, con la conseguenza che il trasporto è oggi un presupposto necessario alla produzione industriale stessa e al capitalismo¹⁹.

Inoltre, Il settore dei trasporti rappresenta una scommessa non dell'intero pianeta, per uno sviluppo maggiormente sostenibile in termini economici in un contesto di risorse sempre più limitato ma, soprattutto, in termini di impatto ambientale²⁰.

Per queste ragioni, dal punto di vista di un giurista, si è cercato di approfondire il fenomeno cercando di inquadrare la disciplina del trasporto con un approccio quanto più possibile unitario, basato sull'individuazione ed applicazione di regole comuni, non solo perché gli stessi ordinamenti spingono verso una comune armonizzazione della disciplina, dettata da una varietà di esigenze indefettibili ²¹, ma soprattutto per offrire soluzioni utili all'interprete, senza ancorarsi a rigidi schematismi tipici di certi orientamenti dottrinali.

2016 e danno lavoro a circa 11 milioni di persone. Per approfondimenti si consulti www.europa.eu. In dottrina sul tema AA. VV. (a cura di), *Per una Europa più unita nel settore dei trasporti*, in *Il diritto dei trasporti nell'Unione Europea*, 2020, Milano, p. 4.; Per le istituzioni europee, in particolare, v. Corte dei Conti Europea, *Le sfide da affrontare per un settore dei trasporti efficienti nell'Ue*, *Analisi panoramica*, in www.eca.europa.eu, 31 gennaio 2020, p. 4; Commissione europea, *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe. Transport in the European Union: Current Trends and Issues*, in www.ec.europa.eu.

¹⁹ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 4

²⁰ In questa prospettiva, non si può non far riferimento all'enorme rilievo che il settore in analisi assumerà per il raggiungimento degli obiettivi posti dall'ONU con l'«Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile», in www.unric.org. Si veda anche gli obiettivi fissati dall'UE: Entro il 2050 l'Unione Europea vuole ridurre del 60% rispetto ai livelli del 1990 le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti (documento consultabile in www.ec.europa.eu).

²¹ Non solo di carattere economico ma anche culturale e sociale.

Lo studio non può, inoltre, che basarsi su regoli e principi comuni, anche di matrice costituzionale e sovranazionale. Difatti, come autorevole dottrina ha sottolineato, «l'unitarietà della considerazione giuridica dell'insieme di norme e di istituti concernenti la circolazione, sia terrestre sia marittima sia aerea, è data dall'unità del fenomeno socio-economico della circolazione, pur nel rispetto delle necessarie differenze che, per la diversità dei luoghi e dei mezzi, esistono tra la circolazione terrestre e la circolazione marittima e aerea»²².

Proprio la considerazione unitaria del trasporto rappresenta una «chiave di lettura determinante sul piano applicativo, poiché [...] consente di utilizzare determinate disposizioni, inserite in corpi normativi spesso definiti 'settoriali', per individuare anche la disciplina di fattispecie riconducibili a tipologie di trasporto diverse»²³.

2. È opportuno compiere, date tali premesse, una riflessione di carattere generale: il diritto dei trasporti è una disciplina

²² Così P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica: una frattura da evitare*, (1969) in ID., *Scuole tendenze e metodi. Problemi del diritto civile*, Napoli, 1989, p. 18.

²³ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica.*, cit., p. 14. In particolare, l'autore propone una chiave di lettura metodologica del fenomeno del trasporto e della logistica, considerato unitariamente, sulla base dei principi comuni.

autonoma²⁴ o speciale²⁵ ? Valgono i principi generali dell'ordinamento giuridico²⁶ o la materia è sorretta da regole proprie, slegate dagli altri settori dell'ordinamento?

È necessario trattare tali problematiche poiché la possibilità di applicare o meno i principi generali del diritto comune²⁷ è soluzione decisiva nell'interpretazione degli istituti in materia di trasporto e logistica, spesso lacunosi sotto il profilo normativo. Si tratta di problematiche sempre attuali, fortemente discusse, e la

²⁴ Sostengono l'autonomia del diritto della navigazione, pur con diverse sfumature, G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Riv. trim.*, 1951, p. 407 ss.; A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, p. 466 ss.; L. TULLIO, *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, p. 3 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio e M. Deiana, Cagliari, 1993, p. 19 ss.; G.M. BOI, *Profili documentali del trasporto marittimo e brevi riflessioni sulla specialità e autonomia della materia*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, p. 55 ss.; G. CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, cit., p. 611 ss.

²⁵ Per una diversa lettura della 'specialità' del diritto della navigazione, A. LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. trasp.*, 2015, p. 298; G. VALERI, *Osservazioni critiche sul concetto di «trasporto» nel diritto privato*, in *Riv. dir. comm.*, 1920, p. 27 ss.; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, p. 221 ss.; S.M. CARBONE, *Accordi interstatali e diritto marittimo uniforme (a proposito di un recente scritto di N. Irti)*, in *Riv. dir. civ.*, 2009, II, p. 265 ss.; ID., *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975, p. 24 ss., ma spec. p. 41 s.; ID., *Il diritto marittimo in Italia al momento della sua codificazione ed agli inizi degli anni '80*, ivi, 1983, p. 48 ss.

²⁶ P. PERLINGIERI, *L'interpretazione della legge come sistematica ed assiologica. Il broccardo in claris non fit interpretatio, il ruolo dell'art. 12 disp. prel. c.c. e la nuova scuola dell'esegesi*, in *Rass. dir. civ.*, 1985, p. 990 ss.

²⁷ Sulle molteplici funzioni che possono svolgere i principi generali, si veda P. PERLINGIERI, *Istituzioni di Diritto Civile*, 2018, Napoli, p. 24 ss.

vastità delle tesi è testimonianza dell'incertezza che aleggia in materia²⁸.

Incertezza rafforzata dal mutato contesto storico caratterizzato dal progressivo sviluppo delle infrastrutture, dei mezzi di comunicazione, del commercio elettronico, dall'emersione di nuovi modelli di organizzazione e gestione delle imprese dei servizi di trasporto (come i servizi di logistica) che hanno comportato, negli ultimi decenni, l'integrazione di modalità tecniche comuni al diritto dei trasporti terrestri, aeronautico, della navigazione e al diritto marittimo. Sviluppi di cui il legislatore non ha saputo tener completamente il passo²⁹, con la conseguenza che la disciplina si caratterizza per una frammentazione, disorganizzazione e contraddittorietà dovuta ad una sovrapposizione confusionaria e stratificata delle disposizioni su svariati livelli.

Sicché, sulla base del dato normativo vigente³⁰, vi è l'approccio tradizionale della dottrina ad individuare un organico sistema di norme che valorizzerebbe l'autonomia del settore e, di

²⁸ Per uno studio più approfondito sulla metodologia da seguire nell'interpretazione del diritto dei trasporti si segnalano gli importanti contributi di E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., 2020, *passim*; G. CAMARDA, *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, cit., *passim*; A. LA MATTINA, *Il contratto di trasporto e il codice civile*, cit., 2015, pp. 230-240.

²⁹ Testimoniato dal fatto che un accenno alla multimodalità e ai servizi di logistica lo si è avuto solo nelle recenti modifiche legislative del 2021 e del 2022.

³⁰ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., pp. 23 ss., 51 ss., che ritiene che la sussistenza di numerosi istituti tipici giustificerebbe tutt'oggi una ricostruzione automistica, sebbene con la necessità di opportune rimeditazioni (spec., p. 55), ma, dall'altro, ritiene che il «diritto dei trasporti non può essere inteso riduttivamente e deve riguardare tutti i tipi di trasporto», compresi quelli rientranti «nel diritto della navigazione» (spec., p. 23 ss.). A. CUSMAI, *Verso un'ulteriore attenuazione dell'autonomia normativa e della specialità del diritto della navigazione in materia di lavoro nautico*, nota a Cass., Sez. lav., 30 luglio 2004, n. 14657, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 238 ss.

conseguenza, la sua estraneità alle regole generali dell'ordinamento giuridico³¹.

Storicamente, il fondamento delle tesi autonomistiche discende da un'esegesi, strettamente letterale, dell'art. 1 del c. nav.³² che individua un sistema di fonti del diritto della navigazione, applicabile per analogia anche agli altri settori del trasporto, che sancisce la prevalenza di tale sistema sul diritto comune³³. Questo dato testuale sarebbe confortato da alcune disposizioni del codice civile, come l'art. 1680 c.c. o l'art. 1885 c.c., in virtù del quale «le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali»³⁴.

³¹ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica.*, cit., p. 9 dove «può rilevarsi come la preoccupazione del giurista sia stata, per decenni, quella di 'settorializzare' i riferimenti normativi del fenomeno in analisi; ciò al fine di definire una o più schematizzazioni che potessero giovare nell'interpretazione delle molteplici tipologie di 'contratti del trasporto' e delle c.dd. figure affini al trasporto».

³² L'art. 1 del c. nav. discorre «In materia di navigazione, marittima, interna ed area, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, [le norme corporative] e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile».

³³ Tra gli scritti più datati sulle fonti del diritto della navigazione e sulla gerarchia delle stesse, si segnalano: A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, *passim*; A. BRUNETTI, *Manuale della navigazione marittima ed Interna*, Padova, 1947; S. PUGLIATTI, *Codice della navigazione e codice civile*, in *Dir. civ.*, I, Milano, 1951, p. 50 ss.; G. PESCATORE, *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, cit., p. 407; S. CARBONE, *La cosiddetta autonomia del diritto della navigazione: il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali, risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975; G. CAMARDA, *Fonti e strutture organizzatore del diritto della navigazione*, Torino, 1988, *passim*.

³⁴ Per una ricostruzione v. F. SALERNO, *Art. 1680*, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, Artt. 1655-1802, II, a cura di D. Valentino, in *Comm. c.c. Gabrielli*, Torino, 2011, p. 226 ss.

Di prima *facie* ciò sembrerebbe confortare le ricostruzioni ‘autonomiste’³⁵, in quanto sembrerebbe attribuire al diritto dei trasporti una certa autonomia rispetto al diritto civile. D’altronde, alla luce del mutato contesto storico, la più attenta dottrina è tornata ad interrogarsi in merito alla presunta autonomia del settore dei trasporti cercando di superare, anche sul piano metodologico³⁶, l’originaria tendenza a separare un fenomeno, che pur nella sua complessità, vastità e tecnicità, è unitario³⁷.

Infatti, come autorevolmente sostenuto³⁸, che senso ha discutere di prevalenza dell’art. 1 del c. nav., disposizione di un oramai datato contesto storico, alla luce dell’attuale ordinamento di matrice costituzionale-europea in cui l’assetto delle fonti è completamente mutato? Si può parlare di autonomia di fronte alla naturale vocazione transnazionale del trasporto e all’ampia diffusione di modelli contrattuali imposti dalla *lex mercatoria*?

Risulta necessario, quindi, rimeditare il significato della normativa vigente poiché «l’unitarietà della considerazione giuridica dell’insieme di norme e di istituti concernenti la circolazione, sia terrestre sia marittima sia aerea, è data dall’unità del fenomeno socio-economico della circolazione»³⁹.

La considerazione unitaria del trasporto è una preziosa chiave di lettura perché consente, sul piano applicativo, di individuare una disciplina applicabile anche a nuovi fenomeni contrattuali, come il *drop shipping*, o economici (giuridici), come le diverse declinazioni in cui si sviluppa l’ampio fenomeno che va sotto il nome di *sharing economy*.

³⁵ Cfr., *ex multis*, G. ROMANELLI, *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 2 ss.

³⁶ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 15 ss.

³⁷ P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica*, cit., p. 19.

³⁸ N. IRTI, *L’età della decodificazione*, Milano, 1999, p. 11 ss.

³⁹ P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica*, cit., p. 18; E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 25 ss.

L'impostazione tradizionale, invece, colloca il codice della navigazione come fonte "autonoma ed esclusiva" di regolamentazione dei contratti di trasporto in virtù dell'art. 1 del c. nav., ai sensi del quale «in materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile». Si sostiene, pertanto, che «se viene a crearsi una molteplicità di norme e complessi di norme (istituti) propri, raccordati ad altre norme e complessi di norme che disciplinano con carattere di specialità istituti già presenti nel diritto comune, la materia, da essi caratterizzata, si connota rispetto all'ordinamento generale per la sua autonomia oggettiva. [...] L'autonomia oggettiva diviene autonomia normativa allorquando l'area dell'ordinamento giuridico, cui essa si riferisce, riceve dall'ordinamento medesimo il riconoscimento della sua tendenziale completezza nell'ambito della materia trattata»⁴⁰.

Ciò comporterebbe che «l'area dell'ordinamento, munita di tale autonomia, consente l'interpretazione e l'integrazione delle sue norme in via primaria al proprio interno, mediante l'applicazione dei principi propri desumibili dall'assieme di tali norme e dall'atteggiamento costante degli operatori a livello internazionale, e in via secondaria mediante l'applicazione di quelli comuni a tutti i rami del diritto, anziché alla singola area»⁴¹. Ciò equivale ad affermare che una fonte «consuetudinaria, perciò terziaria, dovrebbe prevalere su una fonte di livello secondario o primario, per il sol fatto che essa apparterrebbe a un (fantomatico) 'settore autonomo' dell'ordinamento»⁴².

Semplicemente, con l'entrata in vigore della Costituzione e la creazione di un intenso diritto sovranazionale, di matrice per lo

⁴⁰ A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., p. 481.

⁴¹ A. ANTONINI, o.c., p. 781.

⁴² E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 20.

più europea, non ha più senso discutere di "autonomia", "settorialità" e "specialità" del diritto.

Una cosa è affermare che la materia sia disciplinata dalla Costituzione, da fonti europee e internazionali, dal Codice civile, dal Codice della navigazione, dal codice del diporto e da altre leggi speciali, da regolamenti amministrativi e da fonti consuetudinarie nonché dalla c.d. *lex mercatoria*. Altra cosa, non condivisibile, è far desumere da tutto ciò l'esistenza di una pluralità autonoma di sistemi ordinamentali, al quale ricondurre i diversi negozi.

Ciò che si caratterizza per la sua specificità è «la fattispecie o, meglio, gli interessi che una certa fattispecie porta con sé: mai il diritto. È la necessità di tutelare adeguatamente certi interessi a giustificare l'applicazione di una certa disposizione, non l'appartenenza di quest'ultima a un presunto 'diritto settoriale'»⁴³.

Allora è opportuno porsi il quesito seguente: l'art. 1 del c. nav. è costituzionalmente legittimo? Se ne potrebbe sostenere, infatti, l'implicita abrogazione poiché, di fatto, individua un sistema di fonti di regolamentazione dei rapporti difficilmente compatibile con la gerarchia istituita dalla Carta fondamentale.

Condivisibili, dunque, sono le osservazioni di chi, pur valorizzando tesi diverse, ha cura di specificare che «l'autonomia di un diritto significa che esso sussiste all'interno di un sistema, ossia dell'ordinamento generale, e non in contrapposizione con esso»⁴⁴.

Tuttavia, più che di "autonomia giuridica" sarebbe più corretto parlare di "autonomia didattica", se non di "specialità" del settore perché per quali che siano il senso e le ragioni di una qualificazione in termini di autonomia, giova precisare che nessun tipo di autonomia può mai sovvertire i principi comuni del sistema⁴⁵.

⁴³ E. INDRACCOLO, o.c., p. 21.

⁴⁴ A. ANTONINI, *L'autonomia del diritto della navigazione*, cit., p. 470.

⁴⁵ P. PERLINGIERI, *L'interpretazione della legge come sistematica ed assiologica*, cit., p. 990 ss.; Nello stesso senso, con specifico riferimento al settore

Nessuna norma del codice della navigazione, del codice del diporto nautico o di altro *corpus* normativo, potrà mai prevalere su norme poste a tutela di interessi sovraordinati, come, ad esempio, quelli riconducibili agli artt. 2 e 3 della Cost. che proteggono da una «prevaricazione anti-solidale, tale da determinare l'appropriamento in danno di un contraente, che versi in una condizione soggettiva menomata»⁴⁶.

Tali ricostruzioni autonomistiche erano plausibili nel contesto storico degli anni 40'. Tuttavia, non è più così da tempo: le disposizioni italo-europee non prevedono sotto-sistemi né istituiscono ordinamenti autonomi ⁴⁷ . Piuttosto, principi costituzionali ed europei, in quanto espressione di valori preminenti di una certa collettività in un dato momento storico, rappresentano il fondamento di ogni relazione giuridica, sia essa disciplinata dal codice civile o da norme "settoriali".

Come evidenziato da autorevole dottrina, infatti, «le disposizioni preliminari al codice civile in tema d'interpretazione generale della legge non hanno [...] valore costituzionale, né si situano al di sopra della Costituzione: esse si devono armonizzare e adeguare alla normativa costituzionale, pena la loro illegittimità; sí che non possono essere accettate dogmaticamente, ma vanno interpretate nel rispetto della gerarchia delle fonti e dei valori»⁴⁸.

Allo stesso modo, come anticipato inizialmente, l'art. 1680 c.c. (così come per l'art. 1885 c.c.⁴⁹), in virtù del quale «le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano

dei trasporti, E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 22.

⁴⁶ P. PERLINGIERI, *Sui contratti iniqui*, in *Rass. dir. civ.*, 2013, p. 493.

⁴⁷ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit. pp. 24-25.

⁴⁸ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, cit., p. 587.

⁴⁹ Cfr., ad esempio, E. FANARA, *Le assicurazioni del ramo trasporti: banco di prova per l'affermazione dell'autonomia del diritto dei trasporti*, in *Aa.Vv., Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, p. 499 ss.

derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali»⁵⁰ deve essere interpretato in armonia con i dettami costituzionali che impongono di individuare la norma sulla base del criterio di specialità, e non di gerarchia, nell'ambito di fonti poste sul medesimo piano.

3. Ricostruire la disciplina del contratto di trasporto non è operazione agevole data la sovrapposizione di numerose fonti normative ⁵¹, ma è opportuno inquadrare gli elementi caratterizzanti per poter individuare una 'cornice' generale che: 1) risulti possibilmente applicabile a qualsiasi tipologia di contratto di trasporto posto in essere; 2) possa essere riempita dal 'quadro' settoriale di riferimento in base ai diversi elementi specializzanti che la prassi presenta; 3) operi come "bussola di riferimento" nei casi dubbi; 4) distingua ciò che è trasporto da ciò che non lo è.

Tale ricognizione normativa risulta, altresì, essenziale al fine agevolare l'analisi e la comprensione delle nuove fattispecie di trasporto sviluppatesi grazie al progresso tecnologico e industriale, come esamineremo nei paragrafi successivi.

Possiamo partire notando che la disciplina di diritto comune del trasporto, di cui buona parte di essa si trova negli artt. 1678 ss., delinea una definizione omnicomprensiva di trasporto (pubblico, privato, di cose o di persone, per via d'acqua e per via d'aria etc.), eventualmente derogata dalla disciplina speciale che gli è propria⁵².

⁵⁰ v. F. SALERNO, *Art. 1680*, in Aa.Vv., *Dei singoli contratti*, cit., p. 226 ss.

⁵¹ Per un'analisi approfondita si veda A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 115 ss.

⁵² M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2020, p. 173; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 113; S. ZUNARELLI e M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 4^a ed., Milano, 2020, p. 269.

Questa ampia definizione⁵³, fornita dall'art. 1678 c.c., pone in evidenza la 'sistematicità' della disciplina generale del contratto di trasporto che consente di individuare gli elementi comuni presenti nei diversi sottotipi contrattuali in quanto unitariamente considerati. In particolare, questi riguardano la natura dell'obbligazione assunta, l'esistenza di una controprestazione, il trasporto considerato nel suo risultato, l'incidenza sul vettore del rischio dell'impossibilità del trasporto.

Andando più nel dettaglio, ai sensi dell'art. 1678 c.c., con il contratto di trasporto, il vettore si obbliga, dietro corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro⁵⁴. Notiamo come la causa contrattuale è data dal trasferimento di persone o cose mentre è irrilevante sia la diversa natura dell'oggetto trasportato sia il mezzo che esegue il trasporto nonché il luogo in cui il trasporto riceve esecuzione.

Altrettanto non è necessario per la disciplina civilistica se il trasporto sia eseguito personalmente o per conto di terzi: la prestazione non è data dall'esecuzione del trasporto ma dall'assunzione del relativo obbligo⁵⁵.

⁵³ Il contratto di trasporto assume le caratteristiche di un vero e proprio schema contrattuale e viene configurato molto spesso nella prassi come contratto a favore di terzi. Di regola accade nel trasporto di merci dove si crea un rapporto trilaterale tra vettore, caricatore/mittente e destinatario. v. M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, cit., p. 174.

⁵⁴ «[...]Il nuovo codice non distingue tra l'obbligo di trasportare e l'obbligo di far trasportare: la circostanza che il trasporto si compia mediante l'opera di altre imprese non spinge il rapporto verso il contratto di spedizione, perchè anche l'imprenditore di trasporti assume la responsabilità del vettore, mentre lo spedizioniere risponde solo per l'inadempimento dell'obbligo di concludere un contratto di trasporto e lascia nella sfera di terzi il rischio connesso a quest'ultimo contratto» Relazione al c.c. n. 707 del 1942. Non opera qui quella distinzione di *locatio operis* che si verifica, invece, in tema di appalto e di contratto d'opera.

⁵⁵ Il c. comm. del 1885 testualmente recitava: «Il contratto di trasporto ha luogo tra lo speditore o mittente, che dà l'incarico del trasporto, e l'imprenditore

Nella definizione del codice del 1942, il legislatore non ha sentito il bisogno di precisare – come precisava l'art. 388 del codice di commercio – che vettore è tanto chi assume di «eseguire» il trasporto con i propri mezzi e con la propria impresa quanto chi assume di «farlo eseguire», mediante un'impresa altrui. Ciò perché obbligarsi a fare o a far fare, sotto il proprio nome e a proprio rischio, è giuridicamente equivalente nel nostro ordinamento⁵⁶.

Per quanto riguarda alcuni elementi – la natura dell'oggetto trasportato o il particolare mezzo che esegue il trasporto o altresì il luogo in cui viene eseguito il trasporto – accidentali nella disciplina civilistica, diventato "essenziali" nell'ambito delle legislazioni "settoriali" in quanto individuano i "sottotipi" contrattuali di trasporto (es. trasporto ferroviario di cose, trasporto marittimo di persone).

Invece, elementi imprescindibili per definire una data fattispecie come contratto di trasporto sono il vettore, ossia il soggetto incaricato dell'esecuzione della prestazione, l'obbligazione di trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro e l'esistenza di una controprestazione⁵⁷.

che assume l'incarico di farlo eseguire "in nome proprio e per conto altrui", oppure tra uno di essi ed il vetturale che assume di eseguirlo. Si designa col nome di "vettore chiunque assume, in qualunque modo, di eseguire, o di fare eseguire trasporti"[...]».

⁵⁶ Ne è testimonianza, tra le norme generali sul contratto, l'art. 1228 c.c. che permette al debitore di avvalersi, nell'esecuzione della propria prestazione, di terzi: «Salva diversa volontà delle parti, il debitore che nell'adempimento dell'obbligazione si vale dell'opera di terzi, risponde anche dei fatti dolosi o colposi di costoro». Regola ribadita anche in materia di responsabilità aquiliana dall'art. 2049 c.c.: «I padroni e i committenti sono responsabili per i danni [2056 ss.] arrecati dal fatto illecito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti». In giurisprudenza v. Cass., 16 settembre 1981, n. 5133, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1982, p. 97; Cass., 11 ottobre 1990, n. 9993, in *Giur. it.*, 1991, I, p. 557.

⁵⁷ P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica: una frattura da evitare*, cit., p. 18 ss.; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, p. 179.

Autorevole dottrina⁵⁸ ha più volte sottolineato l'irrelevanza, sotto il profilo giuridico, dell'entità fisica ed economica dei beni trasportati nonché la minor o maggior complessità del trasporto, dato che, come ogni obbligazione, è necessario semplicemente che il trasporto sia lecito, possibile e determinabile e che abbia un'utilità. Seguendo testualmente il ricavato della disposizione, la norma fa anche riferimento ad un corrispettivo e ciò permette di qualificare il contratto di trasporto come contratto a prestazioni corrispettive⁵⁹.

Ciò non vuol dire che il contratto di trasporto non possa essere gratuito⁶⁰ (da non confondere con il trasporto di cortesia⁶¹), ma

⁵⁸ Tanto che la Cassazione ha qualificato la fattispecie come obbligazione di risultato. V. Cass., 28 giugno 2005, n. 13905, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1199

⁵⁹ G. OPPO, *Adempimento e liberalità*, Milano, 1947, p. 211 ss.; E. BETTI, *Teoria generale del negozio giuridico*, (1960), rist. corretta della 2^a ed., a cura di G. Crifò, con Introduzione di G.B. Ferri, Napoli, 1994, p. 322 ss.; A. PINO, *Il contratto con prestazioni corrispettive. Bilateralità, onerosità e corrispettività nella teoria del contratto*, Padova, 1963, p. 29 ss.; A. CATAUDELLA, *Bilateralità, corrispettività ed onerosità del contratto*, in *Studi senesi*, 1968, p. 140 ss.; A.M. SANDULLI, *Le nozioni giuridiche di onerosità e gratuità*, in *Banca borsa tit. cred.*, 1973, p. 345 ss.; G.B. FERRI, *Onerosità delle garanzie prestate successivamente al credito garantito*, in ID., *Saggi di diritto civile*, Rimini, 1983, p. 212 ss.; L. GATTO, *Onerosità e bilateralità*, in *Riv. dir. civ.*, I, 2003, p. 655 ss.; R. CIPPITANI, *Onerosità e corrispettività: dal diritto nazionale al diritto comunitario*, in *Eur. dir. priv.*, 2009, p. 503 ss.; A. DI BIASE, *Onerosità e gratuità delle operazioni negoziali complesse*, Napoli, 2010, p. 253 ss.

⁶⁰ S. RUSCICA, *Profili giuridici del trasporto gratuito e del trasporto di cortesia*, in www.rivistagiuridica.aci.it.

⁶¹ Il cd. trasporto amichevole o di cortesia si realizza quando il trasferimento di cose o persone avviene al di fuori del rapporto contrattuale e per ragioni di amicizia, convenienza sociale o cortesia. L'evenienza che il contratto di trasporto venga stipulato oralmente suscita il problema di identificare, nei singoli casi concreti, quando si è in presenza di un contratto di trasporto gratuito e quando di un trasporto di cortesia. Il *discrimen* è fondato sull'esistenza di un interesse giuridicamente rilevante di colui che esegue la prestazione, in presenza del quale vi è un rapporto contrattuale a titolo gratuito e in assenza del quale si resta nell'ambito della mera cortesia. V. Cass., 21 gennaio 2000, n. 681, in *Giur.*

implica semplicemente che la causa della prestazione di trasporto trova fondamento nella controprestazione, anche di natura non economica, che il vettore riceve.

Per quanto riguarda l'oggetto del trasferimento, il suo contenuto, pur non esplicitato dal legislatore, dovrà avere una base minima dato che, ad esempio, non potrà essere qualificato come trasporto il trasferimento di una cosa o di una persona all'interno di coordinate spaziali e temporali fortemente circoscritte, come nel caso di un trasferimento all'interno dello stesso edificio.

In particolare, per quanto riguarda il luogo in cui deve essere eseguita la prestazione, l'art. 1678 c.c. richiede necessariamente che il trasferimento avvenga «da un luogo ad un altro».

Generalmente, in relazione al luogo del trasporto si fa riferimento al viaggio, identificato sia nel luogo di partenza che nel luogo di destinazione (che possono coincidere come nei viaggi circolari) e/o nella via, ossia l'itinerario da seguire per raggiungere il luogo di destinazione.

Invece, per quanto riguarda il momento in cui deve essere eseguita la prestazione, almeno secondo la definizione del legislatore del 1942⁶², non deve essere necessariamente indicato nel contratto ritenendosi applicabili sul punto le regole generali previste in materia di contratto.

Nel trasporto, in particolare, ruolo fondamentale è svolto dalla figura del vettore dato l'affidamento che la controparte fa su di

it., p. 7 con nota di A. AMATO, *Tutela piena del trasportato, quale che sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale (oneroso o gratuito)*; D'AQUINO, *Trasporto di cortesia: dai rischi del free rider alla presunzione di responsabilità*, in *Danno resp.*, 1999, p. 47; L. M. S. MASALA, *Trasporto di cortesia e tutela del passeggero*, in *Contratti*, 1999, p. 368.

⁶² Come nel *time charter*, ove indetifica la durata del rapporto contrattuale e rappresenta il parametro di pagamento del nolo.

esso. Si è escluso, infatti, che il trasferimento operato tramite ascensori o scale mobili possa qualificarsi come trasporto⁶³.

Tuttavia, un minimo livello di cooperazione da parte del passeggero è richiesto nel trasporto di persone ai fini della corretta e regola esecuzione del contratto⁶⁴. In relazione all'obbligazione di trasferimento, elemento oggettivo del contratto di trasporto, se si tratta di cose, quest'ultime dovranno avere la qualifica giuridica di beni materiali non potendosi configurare un contratto di trasporto in relazione a cose immateriali come l'energia elettrica. Infatti, il legislatore fa rientrare queste ultime ipotesi nella disciplina del contratto di fornitura (art. 1559 c.c.) consistente in un *trans-mittere* e non in un *trans-ferre*.

Anche nel caso di trasporto di persone è necessario compiere una delimitazione in relazione all'oggetto: il trasferimento riguarderà una persona dotata di capacità giuridica. Ciò permette di escludere, ad esempio, il trasporto di cadaveri⁶⁵, che rientra, invece, nel trasporto di cose.

È opportuno, inoltre, precisare che dalla conclusione di un contratto di trasporto, le parti non assumono semplicemente l'obbligazione di trasferire una cosa o una persona da un luogo ad

⁶³ Ciò può vedersi soprattutto in materia di sport invernali dove la giurisprudenza classifica il trasferimento di sciatori a mezzo seggiovia come contratto di trasporto mentre esclude l'applicazione di tale fattispecie nel caso dell'impiego delle sciovie (*skilift*) dove è necessario un ampio livello di cooperazione da parte dell'utente. V. Cass., 3 agosto 2004, n. 14812, in *Danno resp.*, 2005, p. 369; Cass., 23 gennaio 1998, n. 1936, in *Contratti*, 1998, p. 484.

⁶⁴ Si pensi alle operazioni di imbarco dove è necessario che il passeggero si presenti nel luogo e nel momento richiesto e al rispetto delle prescrizioni imposte dal vettore e dei suoi preposti. L. F. PAOLUCCI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1999, p. 12 ss.; In Giurisprudenza si veda Cass., 9 agosto 1972, n. 2658, in *Dir. mar.*, 1974, p. 137; Cass., 7 febbraio 1962, n. 244, in *Giust. civ.*, I, 1962, p. 652.

⁶⁵ V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, p. 82.

un altro (dietro corrispettivo), ma anche la necessità di adempiere una serie di obbligazioni ad esso accessorie⁶⁶.

Ad esempio, in tema di trasferimento di cose, nell'art. 1177 c.c. si precisa che l'obbligo di consegnare una cosa determinata comprende anche quello di custodirla. L'obbligo di custodia e la consequenziale responsabilità vettoriale cessano soltanto al momento della riconsegna delle cose al destinatario. Il vettore è tenuto altresì a mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nei termini e con le modalità indicate nel contratto.

Ulteriore obbligo è quello di informare il mittente dell'avvenuto deposito della merce trasportata (o, in caso di prodotti deperibili, della compiuta vendita per incanto mediante ufficiale giudiziario) ove le circostanze rendano impossibile la richiesta d'istruzioni ovvero quest'ultime non siano attuabili (*ex art. 1686, comma 2, c.c.*) e nel caso in cui sorga una controversia tra più destinatari circa il diritto alla riconsegna o circa l'esecuzione di questa (*ex art. 1690, comma 2 c.c.*).

Anche per il mittente sono previsti ulteriori obblighi, impliciti nel contratto di trasporto, come il dovere di fornire tutte le indicazioni ed i documenti necessari per il trasporto secondo le modalità concordate tra le parti⁶⁷.

⁶⁶ Non è un caso che proprio in relazione al contratto di trasporto si è sviluppata in Francia la teoria dell'obbligazioni di *securité* e in Germania la teoria degli "obblighi di protezione" da cui la nostra giurisprudenza ha tratto spunto per formulare la teoria del "contatto sociale qualificato". Per un'analisi approfondita sul tema si consigliano le opere integrali di A. SESSLER, *Die Lehre von den Leistungsstörungen. Heinrich Stolls Bedeutung für die Entwicklung des allgemeinen Schuldrechts*, in Duncker & Humboldt, Berlin, 1994; H. STAUB, *Le violazioni positive del contratto*, Napoli, 2001; M. FEOLA, *Le obbligazioni di securité*, a cura di Aa. Vv., Torino, 2012.

⁶⁷ C. ALVISI, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2011, p. 131 ss.

Nel caso di trasferimento di persone⁶⁸, invece, obbligazioni accessorie sono il trasporto del bagaglio, le operazioni imbarco e di sbarco del passeggero, la protezione dell'incolumità del passeggero durante tali operazioni e, nel periodo in cui si trova a bordo del mezzo, il rispetto degli ordini e delle istruzioni del vettore da parte del passeggero.

Proseguendo l'operazione di inquadramento sistematico, il contratto di trasporto, pur essendo una fattispecie negoziale molto diffusa tra le imprese, non è configurabile come un contratto d'impresa⁶⁹ dato che l'elemento organizzativo non è richiesto ai fini dell'applicazione della relativa disciplina⁷⁰. Si richiede, invece, tale qualifica in riferimento ad alcune tipologie di trasporto che devono essere riservate a soggetti che presentino determinati requisiti o che siano in possesso di determinate autorizzazioni⁷¹.

Non è considerato un elemento essenziale nemmeno la forma scritta dato che deve essere riconosciuto il principio di libertà di scelta sancito dall'ordinamento nell'art. 1352 c.c. Anche qui, però il discorso si complica se si fanno riferimento a singoli sottotipi di

⁶⁸ R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1999.

⁶⁹ Il c. comm. del 1885 qualificava tra gli atti di commercio, con l'applicazione della relativa disciplina, le imprese di trasporto di persone o di cose per terra o per mare (art. 3, n. 12). Altresì, negli artt. 387 ss. disciplinava la fattispecie negoziale di trasporto come contratto sostanzialmente d'impresa commerciale.

⁷⁰ È pur vero che le ipotesi in cui il vettore non sia imprenditore siano del tutto marginali nella prassi. V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., p. 55; AA. Vv., *I contratti turistici*, Milano, 2004, p. 151.

⁷¹ Si pensi all'autotrasporto di merci su strada ai sensi del d.lg. n. 286 del 2005 che presuppone per le imprese italiane l'iscrizione all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto dei terzi.

trasporto. In quest'ultimi casi, sono frequenti le ipotesi dove il legislatore richiede⁷² o suggerisce⁷³ l'utilizzo della forma scritta.

Il contratto di trasporto è altresì un contratto consensuale che si perfeziona secondo gli schemi ordinari previsti dal Codice civile (artt. 1326 ss. c.c.)⁷⁴. Dato che la prestazione consiste non nell'esecuzione ma nell'assunzione dell'obbligazione di trasferire, il contratto può perfezionarsi anche per *facta concludentia*⁷⁵.

Per quanto riguarda il mezzo, il legislatore non richiede un tipo particolare dato che ciò che risulta essenziale è che esso sia idoneo a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro. In mancanza non si realizza un'operazione di trasportare ma di "portare", che ricadrebbe o in un contratto di lavoro subordinato (c.d. facchinaggio) o in un contratto d'opera. Non ha importanza né la dimensione né la complessità del mezzo né il tipo di mezzo con il quale si esegue il trasporto: questi elementi, come già detto, assumono rilevanza esclusivamente in ordine al *discrimen* tra i vari sottotipi contrattuali (marittimo, areo, stradale...).

Inquadrati così gli elementi essenziali del contratto di trasporto, necessari per individuare una 'cornice' generale per i fini prima citati, si procederà adesso ad esaminare le altre figure affini al contratto di trasporto, prestando particolare attenzione prima al

⁷² Per il trasporto marittimo ed areo, ad esempio, si richiede la forma *ad probationem* secondo gli artt. 420, 940, 950 e 3963 cod. nav.

⁷³ Si pensi al contratto di trasporto di merci su strada dove l'art. 6 del d.lg. 286/2005 testualmente recita che «[i]l contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge».

⁷⁴ Un'eccezione è rappresentata dal trasporto ferroviario di cose ove le condizioni generali di vendita prevedono che il mittente debba consegnare la merce insieme alla lettera di vettura e ai documenti necessari. Tale contratto si considererà concluso nel momento della consegna dello scontrino o della ricevuta di spedizione.

⁷⁵ Infatti, in relazione al trasporto di merci, la giurisprudenza ha ritenuto applicabile la disciplina dell'art. 1327 c.c. che impone, nell'interesse prevalente del proponente, l'immediata esecuzione della prestazione.

fenomeno della logistica e poi ai nuovi modelli contrattuali, spesso lacunosi sotto il profilo normativo.

4. Il contratto di logistica, da tempo diffuso nella prassi, stenta a trovare un preciso inquadramento giuridico⁷⁶. Brevemente ricordiamo che lo sviluppo dei contratti di logistica trova la sua *raison d'être* nella necessità di esternalizzare alcuni anelli del ciclo produttivo, per lo più attinenti ad attività di stoccaggio e distribuzione di beni, di materie prime o prodotti finiti, nonché ad alcune lavorazioni accessorie alla produzione vera e propria.

Questo ha comportato l'ampliamento e la diversificazione dei servizi forniti dagli operatori del settore dei trasporti che hanno finito, col passare degli anni, a diventare figure sempre più polifunzionali (denominate perloppunto "operatori logistici") e hanno esteso la propria attività al di là di quella da essi tradizionalmente svolta.

La gamma dei servizi offerti dall'operatore logistico può essere più o meno ampia e diversificata, come più o meno intenso può

⁷⁶ Tra i contributi più significativi sul contratto di logistica segnalo M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, II, Bologna, 2013, p. 1519; M. MARCIANI, *Gli sviluppi della logistica della distribuzione commerciale*, in *Disc. comm.*, 2013, 1, p. 31 ss.; N. FABRIO, *Il contratto di logistica: qualificazione e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2010, p. 315 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, p. 36; C. ESPOSITO, *Il contratto di logistica*, in Aa.Vv., *I contratti di somministrazione di servizi*, a cura di R. Bocchini, Torino, 2006, p. 580 ss.; A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, in *I nuovi contratti - Trasporto*, a cura di F. Morandi, Torino, 2004, p. 683; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit., p. 393; F. MARONGIU BONAIUTI, *La disciplina dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, p. 305; A. MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, p. 323; G. SILINGARDI, *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur. Treccani*, VI, Roma, 1997, p. 1.

essere il grado di integrazione dell'attività dell'operatore logistico nell'ambito dell'azienda committente. Ciò pone il problema di individuare qual è la disciplina giuridica applicabile alle diverse fattispecie, lavoro per la verità non agevole in quanto ostacolato non soltanto dalla mancanza di una disciplina organica sul piano legislativo ⁷⁷ (nazionale e sovranazionale), ma anche dalla difficoltà di rintracciare modelli contrattuali che definiscano in modo uniforme il contenuto di diritti ed obblighi delle parti.

Secondo la miglior prassi, si può definire il contratto di logistica come quel contratto col quale un soggetto, denominato operatore logistico, si obbliga, dietro corrispettivo, nei confronti di un altro soggetto, generalmente ma non necessariamente un'impresa, a compiere tutta una serie di operazioni tra cui il trasporto, il magazzinaggio, l'imballaggio, la manipolazione di materie prime, di prodotti simili lavorati, prodotti finiti, il parziale assemblaggio dei medesimi o altre operazioni ad esse ricollegate non solo di natura materiale ma anche di carattere giuridico quali ad esempio la predisposizione di documenti e la fatturazione degli stessi ⁷⁸.

Il novello e contraddittorio art. 1677 *bis*, sul punto, accenna al fenomeno logistico e fa riferimento «alle attività di ricezione, trasformazione, deposito, custodia, spedizione, trasferimento e distribuzione di beni di un altro soggetto, alle attività di trasferimento di cose da un luogo a un altro [...]» ma il quadro fattuale è molto più variegato.

⁷⁷ Le ragioni che non spingono il legislatore a tipizzare contratti che hanno raggiunto una certa diffusione sociale sono molteplici: 1) la prima è data dalla difficoltà da parte dei legislatori di stare a passo con il progresso storico; 2) alcuni contratti, pur nella frequenza con quale vengono conclusi, non hanno un contenuto uniforme; 3) le imprese che operano al di là dei confini nazionali preferiscono utilizzare strumenti alternativi agli istituti nazionali non solo perché più celeri ed economici nel loro utilizzo ma anche perché non si corre il rischio di sovrapporre differenti discipline data la diversità tra i singoli ordinamenti nazionali.

⁷⁸ M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 1521; E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 41.

Infatti, ognuna delle attività citate in precedenza assume rilevanza nell'economia complessiva del rapporto non configurandosi un rapporto di prevalenza ed accessorietà fra le stesse.

Ciò differenzia il contratto di logistica dal contratto di trasporto con prestazioni accessorie o dal contratto di spedizione ed esecuzione del trasporto con operazioni accessorie⁷⁹. Questa serie di operazioni, inserite nell'accordo logistico, si differenziano da impresa ad impresa in base ai rispettivi bisogni e al ciclo produttivo di ciascuna di esse.

Ciò rende difficile ricondurre la categoria dei contratti di logistica tra i contatti atipici socialmente diffusi, dato il contenuto fortemente variegato che incide anche sulla possibilità di individuare modelli unitari.

La ricostruzione del contratto di logistica ricalca, sotto certi aspetti, come vedremo nel secondo capitolo di questa ricerca, quella seguita dagli studiosi per il trasporto multimodale⁸⁰.

Si tratta cioè di capire se tutte le operazioni incluse nel contratto di logistica abbiano una propria rilevanza per gli interessi delle parti o se è possibile affermare che solo una singola operazione o determinate prestazioni siano prevalente rispetto alle altre. In quel caso, in realtà, non si dovrebbe parlare propriamente di contratto di logistica perché altrimenti ci troveremmo di fronte ad un trasporto con prestazioni accessorie o alla figura dello spedizioniere-vettore⁸¹.

Nel contratto in esame, invece, nessuna di queste prestazioni può dirsi prevalente l'una rispetto all'altra perché, in relazione al risultato perseguito dalle parti nessuna di queste operazioni è, per

⁷⁹ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 143; M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, cit., p. 263.

⁸⁰ Vedi *infra* cap. II.

⁸¹ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 143; M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, cit., p. 263.

le stesse, prevalente rispetto alle altre o, meglio, tutte le attività sono da considerarsi essenziali.

Questo perché oggetto del contratto non è un semplice trasferimento ma “un’esternalizzazione della gestione distributiva di un’impresa”.

Nell’affrontare le problematiche relative all’inquadramento giuridico ed alla concreta disciplina dei contratti di logistica, occorre anche ricordare che, mentre il rapporto tra operatore e committente è regolato a monte da un contratto unitario, a valle l’operatore logistico stipulerà molto spesso con i propri sub-contraenti e fornitori contratti tipici (di trasporto, deposito etc.) aventi ad oggetto singole tipologie di prestazione.

La necessità di coordinare i due livelli di contrattazione costituisce, sul piano operativo, una delle principali criticità della disciplina dei contratti di logistica. Gli orientamenti tradizionali, dottrinali e giurisprudenziali, tendono ad applicare il metodo della sussunzione oscillando tra la tendenza ad individuare una prestazione prevalente, riconducendo al corrispondente contratto tipico la disciplina dell’intero contratto e quella, di segno opposto, che attribuisce specifica rilevanza ad ogni singola prestazione, facendo derivare la disciplina del contratto dalla sommatoria o combinazione di quelle dei molteplici contratti tipici di volta in volta corrispondenti a tali prestazioni. Né il legislatore intervenendo recentemente ha sostanzialmente risolto il problema.

È opportuno però porsi una domanda preliminare rispetto a tutte le altre, utile per lo sviluppo dell’analisi. Il contratto di servizi di logistica è un contratto ammissibile nel nostro ordinamento? Data la tradizionale atipicità di questo contratto, solo recentemente disciplinato dal legislatore⁸², e data la difficoltà di individuare modelli contrattuali uniformi, è necessario stabilire se, sulla base

⁸² La parte dell’art. 1677 *bis* che accenna ai servizi logistici è stato introdotta/modificata dall’art. 37 *bis*, comma 1, del d.l. 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 giugno 2022, n. 79.

dell'indagine prevista dall'articolo 1322 c.c., il negozio di logistica sia meritevole di tutela.

Il giudizio di meritevolezza è un giudizio dinamico e si sostanzia, come è ampiamente noto, in un controllo da parte dell'interprete sull'assetto degli interessi perseguiti dalle parti.

Tuttavia, a differenza del giudizio di liceità (inteso come contrarietà all'ordine pubblico, al buon costume e alle norme imperative) il controllo di meritevolezza non è definito da nessuna norma dell'ordinamento.

È curioso notare come la relazione di accompagnamento al Codice civile ci fornisca degli spunti di riflessione interessanti: la meritevolezza, innanzitutto, non è un requisito del contratto come la causa. La meritevolezza è un giudizio che riguarda il risultato (è il giudizio che valuta la causa) perseguito con il contratto. Cosa vuol dire giudizio sul risultato? La relazione afferma che il risultato deve ritenersi immeritevole quando esso è contrario alla coscienza civile, all'economia nazionale, al buon costume e all'ordine pubblico⁸³.

Nel giudizio di meritevolezza c'è un *quid pluris*⁸⁴: la coscienza civile e l'economia. Il giudizio di meritevolezza richiama i princípi

⁸³ Relazione del Ministro Guardasigilli Dino Grandi al Codice Civile del 4 aprile 1942 n. 603:«[...] Il nuovo codice, peraltro, non costringe l'autonomia privata a utilizzare soltanto i tipi di contratto regolati dal codice, ma le consente di spaziare in una più vasta orbita e di formare contratti di tipo nuovo se il risultato pratico che i soggetti si propongono con essi di perseguire sia ammesso dalla coscienza civile e politica, dall'economia nazionale, dal buon costume e dall'ordine pubblico[...]»

⁸⁴ Con la nascita della c.d. causa concreta, alcuni autori criticano la rigida «dicotomia contratti tipici-contratti atipici». Sinteticamente v. P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, cit., p. 341 ss.; A. FACHECHI, *Il problema della disciplina applicabile tra tipicità e atipicità contrattuale*, in AA.Vv., *Scritti in onore di Vito Rizzo*, I, a cura di E. Caterini, L. Di Nella, A. Flamini, L. Mezzasoma e S. Polidori, Napoli, 2017, p. 581 ss.; F. CRISCUOLO, *Tipicità e atipicità del negozio*, in AA.Vv., *L'attualità del pensiero di Emilio Betti a cinquant'anni dalla scomparsa*, in Scuola estiva dell'Associazione dei

costituzionali⁸⁵. Qual è il fondamento costituzionale del giudizio di meritevolezza? È l'art. 2 della Cost. – nel concetto di solidarietà – art. 4, comma 2 della Cost – la funzione di concorrenza nel progresso materiale e spirituale della società – art. 41, comma 2 – l'utilità sociale.

Qual è il risultato perseguito dalle parti con l'accordo di logistica? Dal lato della domanda, l'impresa che si affida all'operatore logistico ottiene una riduzione del costo all'attività di impresa tramite *outsourcing* di alcune attività produttive, mentre dal lato dell'offerta, l'operatore percepisce un corrispettivo, generalmente in danaro.

È un contratto che persegue finalità economiche con cui le parti ottengono un risultato che non avrebbero ottenuto senza quello specifico accordo. Ciò ci consente di dire che il contratto di logistica è un contratto meritevole di tutela nel nostro ordinamento.

Ciò è stato confermato – come era prevedibile – anche dal recente intervento legislativo con il novellato art. 1677 *bis* che fa riferimento ai servizi di logistica.

Dottorati di Diritto Privato, 5-8 settembre 2018, Università degli Studi di Camerino, a cura di G. Perlingieri e L. Ruggeri, Napoli, 2019, p. 583 ss.

⁸⁵ Come afferma già da tempo dottrina autorevole, P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, cit., p. 341; nello stesso senso v. E. INDRACCOLO, *I contratti di trasporto e della logistica*, cit., p. 25; In giurisprudenza, sulla c.d. causa in concreto, Cass., Sez. un., 24 settembre 2018, n. 22437, in *Banca, borsa tit. cred.*, 2019, II, p. 121 ss., con note di M. CAMPOBASSO, *Evoluzioni e rivoluzioni nella giurisprudenza in tema di assicurazioni claims made*, ed E. CORRIAS, *La sentenza a sezioni unite del 24 settembre 2018 n. 22437. Più luci che ombre*; Cass., 26 settembre 2018, n. 22903, in *Rep. Foro it.*, 2018, voce *Patto commissorio*, n. 4; Cass., 31 maggio 2013, n. 13861, in *Rep. Foro it.*, 2013, voce *Contratto in genere*, n. 300; Cass., 1° aprile 2011, n. 7557, in *Foro pad.*, 2012, I, c. 357 ss., con nota di M. QUAGLIERI, *Causa concreta ed equo contemperamento degli interessi*; Cass., 11 maggio 2012, n. 7256, in *Giust. civ.*, 2012, I, p. 2018 ss.; Cass., 11 agosto 2011, n. 17360, in *Rep. Foro it.*, 2011, voce *Contratto in genere*, n. 505.

Premesso tutto ciò, si pone il problema disciplina applicabile, problema molto spinoso tra gli studiosi del settore e con il quale il legislatore solo recentemente ha cercato, con forti criticità, di risolvere la questione.

Tradizionalmente, dottrina e giurisprudenza qualificando tale fattispecie come contratto atipico hanno applicato la teoria della causa mista⁸⁶ e hanno utilizzato diversi criteri per l'individuazione della disciplina applicabile alla fattispecie di logistica: 1) la teoria della prevalenza; 2) la teoria della combinazione; 3) La teoria della dell'integrazione⁸⁷.

La prima, la teoria della prevalenza o del tipo unitario o anche detta teoria dell'assorbimento, afferma che bisogna individuare la prestazione prevalente e applicare la disciplina contrattualistica del tipo prevalente. Posizione non condivisibile in quanto l'essenza del

⁸⁶ In argomento v., *ex multis*, E. GUFFANTI, *Le polizze unit linked: un contratto a causa mista*, nota a Cass., 5 marzo 2019, n. 6319, in *Società*, 2019, p. 1401 ss.; E. DEL PRATO, *Contratti misti: variazioni sul tema*, in AA.VV., *Studi in onore di Antonino Cataudella*, a cura di Id., Napoli, 2013, p. 627 ss., e in *Riv. dir. civ.*, 2012, I, p. 87 ss.; G. SICCHIERO, *Contratto misto*, in *Enc. giur.* Treccani, agg., XVII, Roma, 2008, p. 1 ss.; ID., *Il contratto con causa mista*, Padova, 1995, *passim*; E. CONTINO, *Contratti misti, contratti collegati e meritevolezza degli interessi*, nota a Cass., 2 novembre 2000, n. 14330, in *Giust. civ.*, 2001, I, p. 1897 ss.; F. SANGERMANO, *La dicotomia contratti misti-contratti collegati: tra elasticità del tipo ed atipicità del contratto*, in *Riv. dir. comm.*, 1996, II, p. 551 ss.; E. DELL'AQUILA, *Osservazioni sui contratti c.d. complessi e misti*, in *Riv. giur. sarda*, 1990, p. 605 ss.; S. ORLANDO CASCIO e C. ARGIROFFI, *Contratti misti e contratti collegati*, in *Enc. giur.* Treccani, IX, Roma, 1988, p. 3 ss.; G. BISCONTINI, *Onerosità, corrispettività e qualificazione dei contratti. Il problema della donazione mista*, Napoli, 1984, spec. p. 116 ss.

⁸⁷ Per una disamina più approfondita v. M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 1520; M. MARCIANI, *Gli sviluppi della logistica*, cit., p. 31 ss.; N. FABRIO, *Il contratto di logistica*, cit., p. 315 ss.; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 36 ss.; C. ESPOSITO, *Il contratto di logistica*, cit., p. 580 ss.; A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 683; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit., p. 393. Nello stesso senso in giurisprudenza, v. App. Bologna, 5 febbraio 1997, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1997, p. 1019 ss., e in *Dir. trasp.*, 1998, p. 526 ss.

contratto di logistica è proprio la mancata prevalenza di una prestazione rispetto ad un'altra nell'assetto di interessi delle parti.

Anzi si può osservare come nella prassi le prestazioni di trasporto, di custodia e di spedizione vengono inserite in una serie di pacchetti di servizi variegati e perdono quella centralità che in passato contraddistingueva tali prestazioni. Ciò rende estremamente difficile individuare la prestazione prevalente⁸⁸.

La teoria della combinazione, invece, afferma che per ogni prestazione bisogna applicare la disciplina a cui può essere ricondotta quella singola prestazione. Ad esempio, in un accordo di logistica in cui sono contenute a vario titolo prestazioni di trasporto, custodia e spedizione, è necessario applicare le rispettive normative del contratto di trasporto, di custodia e di spedizione.

Anche questa teoria non è condivisibile poichè pur valorizzando le singole prestazioni contenute nel contratto, non coglie, tuttavia, il collegamento unitario esistente tra le stesse e, in sostanza, dell'operazione economica sottesa nel suo complesso.

Ciò con gravi ricadute in termini di certezza perché a seconda di quale sia il vizio e su quale prestazione – ciò non è agevole come potrebbe sembrare – ricada sarà applicabile una diversa disciplina in termini di prescrizione, decadenza e di azioni da esercitare in termini di responsabilità delle parti (es. se il vizio ricade nella fase del trasporto si applicheranno i relativi termini di prescrizione annuali ivi previsti mentre se l'inadempimento colpirà l'esecuzione della spedizione si applicheranno le regole sul mandato).

Infine, la teoria dell'integrazione⁸⁹, quella maggiormente condivisa in dottrina in quanto media tra due approcci simmetrici,

⁸⁸ E. GABRIELLI, *Contratto e operazione economica*, in ID., *“Operazione economica” e teoria del contratto*, Milano, 2013, p. 160 ss.

⁸⁹ Cass., Sez. un., 28 gennaio 2020, n. 1868, in *Rep. Foro it.*, 2020, voce *Giurisdizione civile*, n. 7; Cass., ord., 17 ottobre 2019, n. 26485, *ivi*, 2019, voce *Contratto in genere*, n. 253; Cass., ord., 17 giugno 2014, n. 13717, *ivi*, 2014, voce cit., n. 274; Cass., 17 novembre 2010, n. 23211, in *Contratti*, 2011, p. 329

consiste nell'individuare un'unica disciplina base e cercare, nei limiti della compatibilità, di integrare la normativa quadro con le singole regole relative alle prestazioni di cui si compone il contratto di logistica.

Secondo i tradizionalisti di tale teoria, deve rinvenirsi nel contratto di appalto di servizi⁹⁰, la disciplina quadro a cui far riferimento, che dovrà essere integrata di volta in volta, sulla base delle prestazioni concordate dalle parti all'interno dei singoli contratti, dalla disciplina del trasporto, della custodia etc.

La scelta ricade nella circostanza che la nozione di appalto di servizi è sufficientemente ampia ed elastica da ricomprendervi le molteplici attività svolte dall'operatore logistico. Infatti, il 1677 c.c. discorre «Se l'appalto ha per oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi, si osservano, in quanto compatibili, le norme di questo capo e quelle relative al contratto di somministrazione».

Difatti, dato il tradizionale rapporto di *species* a *genus* che caratterizza il contratto di appalto e il contratto di trasporto⁹¹, potrebbe derivare l'affermazione che il contratto di logistica si

ss., con nota di R. SENIGAGLIA, *La rilevanza contrattuale dell'obbligazione di custodire nei contratti misti a struttura complessa*.

⁹⁰ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 40; A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 694; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, cit., p. 412; v. Cass., 14 luglio 2015, n. 14670, in *Dir. mar.*, 2016, p. 107 ss., con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*; Cass., 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Rep. Foro it.*, 2015, voce *Prescrizione e decadenza*, n. 75; Cass., 30 novembre 2010, n. 24265, *ivi*, 2010, voce *Prescrizione e decadenza*, n. 90; Trib. Roma, 14 luglio 2011, in *Dir. trasp.*, 2012, p. 239 ss., con nota di F. SALMINI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione applicabile*; Trib. Vallo della Lucania, 27 ottobre 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, p. 177 ss., con nota di L. TULLIO, *Il servizio di eliambulanza fra trasporto e noleggio*. *Contra* Trib. Cagliari, 16 aprile 1986, in *Dir. trasp.*, 1988, p. 173 ss., con nota di L. MURTAS, *Il contract of affreightment: problemi di qualificazione*.

⁹¹ V. per una distinzione tra le due fattispecie il cap. II in tema di trasporto multimodale.

isolerebbe dal semplice tipo legale del trasporto dal momento che la sua essenza non risiederebbe tanto nel trasferimento di cose ma nell'organizzazione di un complesso di servizi.

La conseguenza è l'applicazione della disciplina dell'appalto: il termine di prescrizione non sarebbe quello breve previsto in materia di trasporto ma quello ordinario; la responsabilità del vettore appaltatore sarebbe quella generica vigente in materia contrattuale anziché quella propria del trasporto di cose.

Questa ricostruzione deve essere criticata per una serie di ragioni. In *primis*, l'elemento organizzativo non è requisito esclusivo dell'appalto dato che le imprese devono avere una certa organizzazione. Infatti, l'articolo 2082 c.c. stabilisce che è imprenditore colui che esercita professionalmente un'attività economica organizzata ai fini della produzione e dello scambio di beni e servizi⁹².

Quindi, l'organizzazione è un requisito che devono possedere le imprese e non è legato necessariamente al tipo di prestazione effettuata. La mera intensità organizzativa, inoltre, non può comunque comportare un totale mutamento qualitativo: la fattispecie del trasporto assumerebbe comunque carattere di prevalenza qualora venisse eseguita da un'impresa.

In *secundis* dato che il contratto di logistica ha nel suo oggetto sempre una prestazione di trasporto nonché una "certa distribuzione della propria gestione dei prodotti", sarebbe più corretto far riferimento, come disciplina prevalente, al contratto di trasporto. Essa è più adeguata alla molteplicità di contratti che l'operatore logistico attua e garantisce meno contraddizioni sia in termini di responsabilità civile (profili prescrizionali etc.) sia in termini fiscali.

D'altronde, l'articolo 1677 c.c., in tema di appalto di servizi, richiama non la disciplina dell'appalto ma la disciplina del contratto di somministrazione. Che cos'è il contratto di

⁹² In questo senso A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 140.

somministrazione? È il contratto con il quale una parte si obbliga dietro corrispettivo di un prezzo a eseguire a favore dell'altra parte prestazione periodiche o continuative di cose.

Tra le norme in tema di somministrazione, *ex artt.* 1559 ss., è opportuno richiamare nello specifico l'ultima disposizione, il 1570: «si applica alla somministrazione nei limiti della compatibilità anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni».

Ciò comporta che – applicando la disciplina dell'appalto di servizi che a sua volta rinvia alla disciplina della somministrazione e questa a sua volta alla disciplina dei singoli tipi – verrebbe comunque applicata la normativa sul trasporto, sul deposito, sulla spedizione etc.

Ciò comporta che la normativa da applicare per l'operatore logistico è comunque il trasporto. Infatti, il legislatore, pur se con forti profili critici, con il novellato art. 1667 *bis* prevede che l'appalto di servizi avente ad oggetto servizi di logistica deve far riferimento alla normativa in materia di trasporto (nei limiti della compatibilità).

Ovviamente non è perfettamente chiaro, qualora vi siano problemi di incompatibilità, – ipotesi non rara data la vastità del fenomeno logistico – se la disciplina da applicare dovrà essere l'appalto di servizi o l'appalto “ordinario” o la somministrazione con tutte le problematiche su menzionate citate.

In realtà, come autorevolmente sostenuto da una certa scuola di pensiero⁹³, i ragionamenti «sulla causa c.d. mista o complessa, in quest'ottica, assumono un significato diverso: più che individuare

⁹³ Al riguardo P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, cit., p. 343, discorre che «la sussunzione del contratto concreto nella disciplina del contratto (singolo o speciale), finisce col rendere difficile, se non con l'escludere, l'applicabilità a quella fattispecie concreta di una serie di regole e di principi presenti nel contratto in generale o anche nell'ordinamento giuridico (inteso come sistema unitario al quale ogni singolo concreto contratto non può essere sottratto)».

fattispecie tipiche alle quali accostare il contratto oggetto di attenzione – secondo il criterio, ampiamente noto in giurisprudenza, dell’assorbimento, della combinazione o della prevalenza –, sembra corretto spostare l’indagine sull’analisi degli interessi coinvolti. In tal senso, un ruolo dirimente è assunto dalla funzione in concreto assolta dal contratto dato che ciò vale, indistintamente, sia per i contratti definiti “tipici” sia per quelli definiti “atipici”. Il metodo della sussunzione, così, è definitivamente superato»⁹⁴.

Si supera così il problema di fondo: individuare la disciplina applicabile. Quindi, in base all’effettivo e concreto assetto di interessi che le parti con un accordo di logistica perseguiranno, allora si individuerà quale sarà la disciplina applicabile. Ciò vuol dire che se le parti nell’accordo di logistica hanno come obiettivo, di trasportare merci o persone sia pur in un ampio e variegato pacchetto di servizi – quindi di ‘trasportare parte della propria produzione’ da un soggetto ad un altro – allora, la disciplina applicabile, come suggerisce il legislatore, dovrebbe essere quella del contratto di trasporto. Questa è la lettura preferibile anche interpretando assiologicamente il concetto di compatibilità richiamato dal legislatore nella norma. E questa disciplina potrebbe essere quella ‘cornice’ generale di trasporto individuata in precedenza.

5. La creazione di mercati sempre più grandi e globalizzati e le potenzialità offerte dai nuovi strumenti dell’*ICT*, specialmente nel settore del commercio elettronico, suggeriscono al giurista nuove prospettive. La maggior efficienza dei trasporti moderni consente tempi di consegna più rapidi ed efficienti e, in questo mutato contesto, si assiste, in Europa e in Italia, alla graduale diffusione di

⁹⁴ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 74.

nuovi modelli giuridici, completamente diversi da quelli al quale il giurista europeo è abituato a confrontarsi.

Queste nuove figure, talora, possono porre dei problemi, non tanto sotto il profilo della loro ammissibilità, quanto piuttosto nell'individuazione della disciplina applicabile. Evidente è il caso del contratto di *Drop Shipping*⁹⁵, nato negli Stati Uniti per far fronte ai bisogni del settore dell'*e-commerce*⁹⁶. L'*e-commerce* ha realizzato una vera e propria rivoluzione offrendo ai consumatori una nuova possibilità: ordinare qualsiasi merce da qualsiasi venditore, tramite smartphone o computer, sia esso nelle vicinanze che nel resto del mondo. Ogni «cittadino del mondo dotato di un indirizzo di consegna e di un mezzo di pagamento elettronico diventa un potenziale destinatario della merce»⁹⁷.

Con esso, si assiste a quello che è stata definita da alcuni una digitalizzazione dei tradizionali contratti di logistica: s'intende realizzare l'obiettivo (perseguito generalmente dalle PMI) di operare a condizioni vantaggiose nel commercio elettronico, pur non avendo la possibilità di sostenere i costi legati ad operazioni logistiche e senza cospicui capitali iniziali.

In particolare, con il contratto di *Drop Shipping*⁹⁸, una parte, definita *Reseller*, si obbliga a offrire al pubblico, per mezzo di appositi siti *web* operanti nell'*e-commerce*, l'acquisto di beni

⁹⁵ Detto anche *Dropshipping* o *Drop Ship*. Tra i contributi più significativi v. E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 37 ss.

⁹⁶ Per una recente panoramica sulle caratteristiche dell'*e-commerce* e sulle dinamiche relative alle strategie evolutive delle imprese, cfr. T.D. VERGURA, *E-Commerce e digital transformation*, cit., 2018, p. 5 ss.; specificamente sul ruolo della logistica nel commercio elettronico, Sui profili giuridici v., *ex multis*, G. PERLINGIERI e F. LAZZARELLI, *Internet e il contratto*, cit., p. 269 ss.; A. GENTILI ed E. BATTELLI, *I contratti di distribuzione del commercio elettronico*, in AA.VV., *I contratti di somministrazione e di distribuzione*, cit., p. 317 ss.

⁹⁷ Aa. Vv., *La logistica ai tempi dell'e-Commerce*, in www.intralogistica.italia.com.

⁹⁸ Cfr. E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 38.

forniti o prodotti dalla controparte, definita *Drop Shipper*.

Quest'ultima, a sua volta, si obbliga a tenere a disposizione e a consegnare i beni agli acquirenti secondo gli ordini ricevuti dal *Reseller*. Attraverso tale negozio le parti soddisfano diversi interessi: Il *Reseller* mette a disposizione della clientela un'ampia gamma di prodotti senza impegnarsi nella gestione logistica di tali beni. Si accontenta così di ricavi marginali inferiori a vendite dirette tramite una riduzione dei costi logistici; Per il fornitore, invece, sorgono vantaggi derivanti dalla potenziale acquisizione della clientela del venditore affiliato, dallo sfruttamento del suo *brand*, nonché dalla possibilità di entrare in un nuovo mercato. Il risparmio rispetto alla vendita diretta si concretizza nella delega al venditore della gestione delle vetrine dei prodotti e della loro pubblicizzazione.

Si tratta, come è intuibile, di un contratto a prestazioni corrispettive e a titolo oneroso, giacché il *Reseller*, che ha diritto a ricevere il prezzo dall'acquirente, è obbligato a corrispondere al *Drop Shipper* somme di denaro, secondo modalità e termini determinati contrattualmente. Essendo incaricato dell'obbligo di consegnare la merce, il *Drop Shipper* è anche gravato dall'obbligazione di custodire e, una volta ricevuto il singolo ordine, a provvedere alle fasi di imballaggio e di spedizione.

È un contratto di durata ma non è agevole stabilire se si tratti di contratto a esecuzione periodica o di contratto a esecuzione continuata⁹⁹.

⁹⁹ E. INDRACCOLO, *Drop shipping*, in *Dei singoli contratti*, Comm. al c.c. di E. GABRIELLI, a cura di D. Valentino, III, Milano, p. 312 ss. Secondo l'autore «Sicuramente [...] possono essere riscontrate più prestazioni, da adempiere in momenti diversi, secondo termini e condizioni predeterminate dalle parti (il che lascerebbe pensare a un'esecuzione periodica); altrettanto vero, però, è che le prestazioni caratterizzanti appena descritte – obbligazione di proporre al pubblico e obbligazione di tenere a disposizione e consegnare la merce – non presentano una soluzione di continuità nella loro esecuzione».

Molteplici sono le tipologie di *Drop Shipping* utilizzate nelle pratiche di affari e, come si vede per i tradizionali contratti di logistica integrata, la prassi contrattuale mostra una varietà di clausole così ampia da rendere difficilmente ipotizzabile l'individuazione di un modello unitario.

La disciplina applicabile non dipenderà dall'individuazione o meno di una data categoria, normativamente o meno determinata, quanto piuttosto dal concreto assetto di interessi coinvolto, nella stessa ottica vista per individuare la normativa applicabile per il contratto di logistica¹⁰⁰.

Enucleando i profili essenziali del *dropshipping*, notiamo come al *Reseller* è rimessa, normalmente, ampia libertà in ordine alla determinazione delle strategie di vendita ritenute più opportune¹⁰¹. Egli può definire il prezzo finale dei prodotti, stabilire sconti o applicare promozioni, attivare programmi di fidelizzazione etc.

Nella fase esecutiva, poi, *Reseller* e *Drop Shipper* assumono specifiche obbligazioni, funzionali all'esatto compimento dell'operazione economica¹⁰² programmata.

Il primo deve, ad esempio, trasmettere tempestivamente gli ordini di acquisto ricevuti dai clienti, completi di ogni dato utile all'esatto adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte. Il secondo dovrà, invece, fornire al *Reseller* il catalogo dei prodotti oggetto delle prestazioni, indicando le loro caratteristiche nonché, se del caso, trasmettere ogni rappresentazione grafica idonea allo svolgimento delle attività promozionali.

Inoltre, il *Drop Shipper* è di solito obbligato anche a garantire un certo approvvigionamento di merci in favore della

¹⁰⁰ V. *supra* § 4

¹⁰¹ Lo rileva E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 39.

¹⁰² Sul concetto di concetto di «operazione economica» cfr., per tutti, E. GABRIELLI, *Contratto e operazione economica*, cit., p. 160 ss.

controparte, riservandole un quantitativo di prodotti predeterminato per evitare, data la presenza di diversi canali di vendita, il rischio di esaurimento scorte, con potenziale nocumento per il *Reseller*.

Lo scambio reciproco di informazioni rende evidente l'importanza dell'adempimento degli obblighi di trasparenza¹⁰³ a carico di entrambe le parti. Se è vero che di solito sono previste in contratto specifiche clausole che individuano nel dettaglio il contenuto di tali obbligazioni, è da ritenere che ogni previsione non possa mai considerarsi esaustiva e che, di conseguenza, l'eventuale elencazione dei fatti in ordine ai quali si deve rendere edotta la controparte sia meramente esemplificativa e non tassativa.

La gestione negoziale dei rapporti include, di norma, la previsione di obblighi di riservatezza per le parti, nonché l'assunzione di specifiche responsabilità rispetto alla tutela della *privacy* dei clienti.

È ben possibile, inoltre, che si pattuiscano sia clausole di esclusiva, le quali, com'è evidente, possono incidere sull'entità del corrispettivo, sia clausole che regolano le spese per obblighi fiscali e doganali¹⁰⁴.

Rilevante, infine, è l'aspetto connesso alla risoluzione negoziale di eventuali conflitti, sia fra i contraenti, sia fra questi ultimi e i clienti finali. È frequente, infatti, che la fase della c.d. gestione dei resi sia affidata direttamente al *Drop Shipper*, il quale dovrà verificare le doglianze del cliente (ad esempio vizi o difformità) e, se del caso, provvedere alla sostituzione del prodotto. Ciò non esclude, beninteso, che il *Reseller* possa

¹⁰³ Per un inquadramento sistematico degli obblighi di informazione, cfr. D. VALENTINO, *Obblighi di informazione, contenuto e forma negoziale*, Napoli, 1999, p. 12 ss.

¹⁰⁴ Corte giust., 17 novembre 2011, c. 545/10, Jestel, in *Corr. trib.*, 2011, p. 3987 ss., con nota di B. SANTACROCE ed E. SBANDI, *Obbligazione doganale e commercio elettronico: maggiori oneri di diligenza per l'intermediario*.

giovarsi di particolari sistemi di *Online Dispute Resolution*¹⁰⁵, specialmente là dove egli operi nell'ambito di grandi siti di e-commerce (si pensi ad *Amazon* o *Ebay*), i quali offrono diffusamente questo strumento di risoluzione dei conflitti.

Il contratto di *Drop Shipping*, così come visto per i c.d. contratti per servizi logistici, non è una fattispecie facilmente riconducibile ad uno specifico modello legale¹⁰⁶. Inoltre, mentre per il modello logistico "tradizionale" la componente del trasporto è sempre presente, in tale contratto vi è una digitalizzazione della funzione di trasferimento.

Per questo, in relazione alle diverse tipologie di *Drop Shipping*, l'attenzione dell'interprete si deve focalizzare sull'assetto di interessi perseguito dalle parti: da un lato, l'interesse del *Reseller* a che i prodotti siano consegnati alla clientela; dall'altro, all'interesse del *Drop Shipper* a che i prodotti siano offerti al pubblico e, in caso di vendita, sia pagato il corrispettivo.

Isolati i diversi interessi coinvolti, nel sistema potrà «essere rinvenuto lo strumento di tutela più idoneo a garantire quello ritenuto maggiormente meritevole, in base a un bilanciamento

¹⁰⁵ In argomento v., *ex multis*, A. FACHECHI, *La giustizia alternativa nel commercio elettronico*, Napoli, 2016, p. 25 ss.; AA.VV., *Le Online Dispute Resolution (ODR)*, a cura di E. Minervini, Napoli, 2016, *passim*; AA.VV., *Meccanismi alternativi di risoluzione delle controversie nel commercio elettronico*, in *Corti salernitane*, 2015, p. 1 ss.; T. ROSSI, *Effettività della tutela nella recente regolamentazione europea di ADR e ODR*, in *Rass. dir. civ.*, 2014, p. 831 ss.; A. SPEDICATO, *Il regolamento europeo n. 524/2013. L'istituzione della piattaforma ODR – I nuovi strumenti di risoluzione alternativa delle controversie nel mercato unico europeo*, in *Nuova proc. civ.*, 2013, 5, p. 76 ss.; M. GAMBINI, *La risoluzione on-line delle controversie nel commercio elettronico e nelle transazioni telematiche*, in AA.VV., *Mediazione civile e strumenti alternativi di composizione delle liti*, a cura di R. Favale e M. Gambini, Napoli, 2013, p. 341 ss.

¹⁰⁶ Resta, tuttavia, assoggettato alle regole sul commercio elettronico previste dal d.lg. 70/2003 in base alla dir. Comunitaria n. 2000/31/CE.

da operare caso per caso»¹⁰⁷. In alcuni casi potrà applicarsi la disciplina del contratto di trasporto, almeno nelle sue disposizioni essenziali (come il citato obbligo di custodia ed imballaggio dei prodotti). In altri, verrà applicata la disciplina di altri contratti come vedremo a breve.

6. Si discute così dell'applicabilità delle norme civilistiche in riferimento al contratto di *Drop Shipping*.

In particolare, in dottrina si è sostenuta l'applicabilità al contratto di *Drop Shipping* della disciplina della somministrazione, dell'appalto – in particolare l'appalto di servizi (1567 c.c. ss.) – nonché, se del caso – a seconda delle prestazioni eseguite nello specifico dal *drop shipper* – dalle norme in tema di trasporto, deposito, spedizione e mandato.

È opportuno sottolineare come l'applicazione di specifiche disposizioni, per l'opportunità di proteggere determinati interessi è cosa diversa dal giustificare l'applicabilità, tramite le teorie della prevalenza o assorbimento di una certa prestazione rispetto alle altre. Così, ben si può sostenere l'applicabilità al *Drop Shipping* dell'art. 1560 c.c., che disciplina l'entità della somministrazione¹⁰⁸ non perché il contratto di *Drop Shipping* sia un contratto di somministrazione o perché esso, ancorché atipico, abbia una prevalente o assorbente 'causa di somministrazione'. La sua disciplina fa sì che esso possa configurarsi come schema da applicare in tutti

¹⁰⁷ Letteralmente E. INDRACCOLO, *Drop shipping*, cit., p. 12 s.

¹⁰⁸ R. BOCCHINI, Art. 1559, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, I, 2, Artt. 1548-1654, a cura di D. Valentino, in *Comm c.c.* Gabrielli, Torino, 2011, p. 165 ss.; ID., Art. 1559, in AA.VV., *Codice civile annotato con la dottrina e la giurisprudenza*, IV, 2, 3^a ed., a cura di G. Perlingieri, Napoli, 2010, p. 725; O. CAGNASSO, *Somministrazione (contratto di)*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, XIV, Torino, 1997, p. 467 ss.; G. MIRABELLI, *Somministrazione (contratto di)*, in *Enc. giur.* Treccani, XXIX, Roma, 1993, p. 1 ss.

quei casi nel quale vi sia l'obbligazione a «eseguire prestazioni periodiche o continuative di cose».

Analoghe considerazioni valgono per le disposizioni riconducibili ai contratti di appalto, di deposito etc. L'interprete dovrà individuare, di volta in volta, quale sia la norma da applicare sulla base dell'interesse delle parti a prescindere dalla collocazione topografica delle diverse disposizioni. Così, ad esempio, il richiamo agli artt. 1658 (fornitura della materia), 1659 (variazioni concordate del progetto), 1660 (variazioni necessarie del progetto), 1662 (verifica nel corso dell'esecuzione dell'opera), c.c. non sembrano idonei a disciplinare le diverse tipologie di *Drop Shipping*.

Quest'ultimo, infatti, spesso coinvolge interessi non compatibili con le tutele predisposte dagli articoli testé citate. Allo stesso modo, l'art. 1656 c.c., in virtù del quale si presume la sussistenza di un rapporto *intuitus personae* nell'appalto, così come nel contratto d'opera¹⁰⁹, è certamente inapplicabile al caso di specie, caratterizzato, di contro, proprio dall'esigenza di esternalizzare taluni segmenti dell'attività produttiva o commerciale.

Quanto sin qui sostenuto vale a respingere impostazioni che suggeriscano all'interprete soluzioni volte a ricondurre il *Drop Shipping* al mandato, alla commissione, all'agenzia, alla mediazione o al contratto estimatorio. Così, concretamente, il *Drop Shipper* che abbia consegnato un prodotto difettoso non risponderà nei confronti del cliente, a meno che non abbia contrattualmente assunto tale responsabilità.

Tale rilievo esclude l'applicabilità al *Drop Shipping* degli artt. 1667 e 1668 c.c., in tema di difformità, vizi e relative garanzie.

Qualora il bene sia stato consegnato dal *Drop Shipper* in

¹⁰⁹ Sul punto, specificamente, G. MUSOLINO, *Appalto e contratto d'opera. La responsabilità*, Bologna, 2008, p. 1 ss.

ritardo o con modalità differenti da quelle pattuite, potranno trovare applicazione gli artt. 1738 ss. c.c., sul contratto di spedizione, a meno che non sia emerso nella ‘negoiazione’ il diverso ‘interesse’ a che l’obbligo di «trasferire le cose da un luogo a un altro» (art. 1678 c.c.) e le connesse responsabilità siano stati assunti direttamente dal *Drop Shipper*. In tal caso, troverà applicazione la disciplina sulla responsabilità vettoriale (ex. art. 1741 ss. c.c.). Diversa, invece, sarà la valutazione qualora le parti abbiano manifestato «l’interesse a che il *Drop Shipper* possa controllare le politiche di vendita del *Reseller*, magari concorrendo alla determinazione del prezzo e impedendo a quest’ultimo di riscuotere i crediti vantati nei confronti della clientela finale»¹¹⁰.

In questi casi una tutela potrebbe individuarsi nella disciplina dell’art. 1746 c.c.¹¹¹, relativo agli obblighi dell’agente, ed eventualmente nell’art. 1752 c.c., ove sia stata conferita dal preponente la rappresentanza per la stipula dei contratti. Inoltre, secondo i casi, potrà trovare applicazione l’art. 1710 c.c.¹¹², sulla diligenza del mandatario, qualora gli interessi concretamente coinvolti escludano un effettivo rapporto di agenzia pur sussistendo un mandato a vendere, oppure, se è del caso, negli artt. 1754 ss. c.c.¹¹³ in tema di mediazione.

Si discute, invece, se risulta applicabile alla fattispecie del

¹¹⁰ E. INDRACCOLO, *Drop shipping*, cit., p. 14.

¹¹¹ Cfr. R. VITOLO, Art. 1746, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, II, Artt. 1655-1802, a cura di D. Valentino, in *Comm c.c.* Gabrielli, Torino, 2011, p. 554 ss.; S. PARISI, Art. 1746, in AA.VV., *Codice civile annotato con la dottrina e la giurisprudenza*, IV, 2, cit., p. 818; L. QUATTROCCHIO, *Agenzia*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, agg., Torino, 2000, p. 1 ss.

¹¹² Per un’ampia ricostruzione v. M.R. NUCCIO, *Conflitto di interessi e autonomia negoziale*, Napoli, 2016, pp. 41 ss., 107 ss.

¹¹³ V. U. PERFETTI, Art. 1754, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, II, Artt. 1655-1802, a cura di D. Valentino, cit., p. 641 ss.; ID., *La mediazione: profili sistematici ed applicativi*, Milano, 1996, *passim*.

drop shipping, la disciplina della vendita di cosa altrui (ex. artt. 1480 ss.). Ciò potrebbe essere rilevante in relazione ai i rapporti nascenti dal contratto di *Drop Shipping* e quelli che coinvolgono le situazioni giuridiche soggettive riconducibili al cliente finale. Come correttamente osservato in dottrina¹¹⁴, infatti, presupposto normativo per il legittimo esercizio del commercio è che il *Reseller*, prima di «rivendere», acquisti le merci che si impegna a offrire al pubblico nell'*e-commerce*.

Ciò incide, com'è evidente, sul regime di responsabilità nei confronti dell'acquirente finale, in caso di vizi della cosa. Le parti, difatti, ricorrono assai di frequente al meccanismo della vendita di cosa altrui¹¹⁵. Vero è che vi sono casi in cui (escludendo l'applicabilità dell'art. 1478 c.c.), il *Reseller* si limita a una mera attività di intermediazione fra produttore/fornitore e cliente, obbligandosi semplicemente a favorire il *matching* fra domanda e offerta. Tuttavia, si tratta di ipotesi marginali e, nel caso in esame, invece, si caratterizza per la circostanza che il "rivenditore" trasferisce all'acquirente un diritto di proprietà del quale, al momento della stipula della compravendita, non è titolare.

Quanto sin qui descritto potrebbe indurre l'interprete a evocare, oltre che la vendita di cosa altrui, anche il contratto estimatorio. Il *Reseller*, infatti, può validamente porre in essere atti di disposizione su beni non propri, analogamente a chi, ricevute le cose ex art. 1556 c.c., può disporne secondo l'art. 1558 c.c.

¹¹⁴ E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 46.

¹¹⁵ In argomento, fra gli altri R. MAZZARIOL, *Comproprietà e vendita di cosa altrui*, Napoli, 2016, p. 139 ss.; G. D'AMICO, *La compravendita*, I, in *Tratt. dir. civ. CNN*, diretto da P. Perlingieri, IV, 16, Napoli, 2013, p. 259 ss.; U. GRASSI, *Art. 1478*, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, I, 1, *Artt. 1470-1547*, a cura di D. Valentino, in *Comm. c.c. Gabrielli*, Torino, 2011, p. 222 ss.; D. RUBINO, *La compravendita*, in *Tratt. dir. civ. comm.* Cicu e Messineo, rist. della 2^a ed. riv. e ampl., Milano 1971, p. 156 ss.

Tuttavia, mentre con il contratto estimatorio un contraente consegna all'altro una o più cose mobili e quest'ultimo si obbliga, alternativamente, a restituirle o a pagarne il prezzo¹¹⁶, nel *Drop Shipping* la consegna dei beni alla controparte è ipotesi meramente eventuale.

Certamente applicabile ai rapporti fra *Reseller* e cliente finale, pertanto, è l'art. 1478 c.c. Il primo assume l'obbligazione a procurare l'acquisto della cosa al compratore mentre il secondo diviene proprietario «nel momento in cui il venditore acquista la proprietà dal titolare di essa»¹¹⁷.

Alcuni autori, come accennato, per spiegare la natura giuridica del contratto di *Drop Shipping* hanno ipotizzato la sua riconduzione al «più ampio *genus* dei contratti per lo svolgimento di servizi logistici», pur nella consapevolezza che tale qualificazione, benché utile a individuare, «con sufficiente immediatezza, l'ambito aziendale di riferimento», non è però idonea a spiegare la disciplina giuridica applicabile alla fattispecie¹¹⁸.

Il c.d. contratto per servizi logistici, come sappiamo, è il

¹¹⁶ G. BISCONTINI, *Del contratto estimatorio. Artt. 1556-1558*, in *Cod. civ. Comm.* Schlesinger, diretto da F.D. Busnelli, Milano 2013, *passim*; A. BAUDINO, *Contratto estimatorio*, in AA.VV., *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVI, *Distribuzione*, a cura di E.M. Tripodi, Torino, 2004, p. 139 ss.; O. CAGNASSO, *Il riporto. La permuta. Il contratto estimatorio. La somministrazione*, 2^a ed., in *Tratt. dir. priv.* Rescigno, 11, III, Torino, 2000, p. 805 ss.; G. MIRABELLI, *La vendita, il riporto, la permuta, il contratto estimatorio, la somministrazione*, in *Comm. c.c.* UTET, Torino, 1988; C. GIANNATTASIO, *La permuta. Il contratto estimatorio. La somministrazione*, in *Tratt. dir. civ. comm.* Cicu e Messineo, XXIV, 1, Milano, 1974, p. 101 ss.; O. BUCCISANO, *Contributo allo studio del contratto estimatorio*, in *Riv. dir. comm.*, 1956, I, p. 81 ss.; A. DE MARTINI, *Profili della vendita commerciale e del contratto estimatorio*, Milano, 1950, p. 431 ss.; A. GIORDANO, *Tradizione e potere di disposizione nel contratto estimatorio*, in *Riv. dir. comm.*, 1949, I, p. 174 ss.

¹¹⁷ In questi termini, E. INDRACCOLO, *Drop shipping*, cit., p. 13 ss.

¹¹⁸ M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica*, cit., p. 40 ss.

contratto con il quale un soggetto, definito operatore logistico, si obbliga nei confronti di altro soggetto (generalmente, ma non necessariamente, un'impresa) a compiere il trasporto, il magazzinaggio, l'imballaggio, la manipolazione di materie prime, prodotti semilavorati e prodotti finiti, il parziale assemblaggio dei medesimi ed altre operazioni riconnesse, anche di carattere giuridico anziché materiale (quali la predisposizione di documenti e la fatturazione), o alcuni soltanto di tali servizi, nei tempi e con la frequenza richiesti dal ciclo produttivo e da quello distributivo¹¹⁹.

Nonostante l'apparente similarità tra il *drop shipping* e i contratti di servizi logistici, essi sono istituti diversi. Infatti, l'oggetto dei c.dd. contratti per servizi logistici sono caratterizzati dalla necessità di affidare la fase di *supply chain* ad imprese a ciò specializzate, mentre nelle forme più diffuse di *Drop Shipping*, l'oggetto sarà dato dalla pubblicizzazione e vendita di dati prodotti, senza necessità di averlo fisicamente del magazzino. Qui non si attua un trasferimento di funzioni logistiche poiché queste rimangono in capo all'impresa fornitrice/produttrice, anzi, il *reseller* vuole evitare proprio l'addossamento dei costi logistici. Assolutamente distanti sono gli interessi concretamente perseguiti dai contraenti.

7. L'utilizzo di piattaforme collaborative ha incentivato non soltanto l'emersione di nuovi contratti (come il *Drop shipping*), ma ha comportato la creazione di un vero e proprio modello economico: la *sharing economy*¹²⁰. La nostra analisi si

¹¹⁹ Per le diverse definizioni v. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 142; M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Corso breve di diritto dei trasporti*, cit., p. 262; A. CORRADO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 683.

¹²⁰ Per approfondimenti sul tema v. G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 221 ss.; ID., *Verso la disciplina giuridica della sharing*

incentrerà, in questa parte della trattazione, su questo fenomeno, variamente definito anche come ‘economia collaborativa’, *gig economy*, *digital economy*, *platform economy* etc¹²¹.

Prima *facie* si può dire che l’economia collaborativa rappresenta un nuovo modello economico, con una logica di consumo diversa da quella strettamente industriale degli anni 70’-90’, emerso nel nuovo millennio (precisamente dopo la crisi finanziaria del 2008) e basato sulla condivisione di beni e servizi e sulla collaborazione tra pari (*peer-to-peer*). La mancanza di una definizione convenzionale di *sharing economy* è dovuta all’assoluta novità del fenomeno che ha come conseguenza l’assenza di una regolamentazione giuridica ad *hoc*¹²².

economy, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2015, p. 245 ss.; L. FOGLIA, *Sharing economy e lavoro*, cit., 2018, p. 757 ss.; A. PALLADINO, *I servizi di trasporto pubblico non di linea*, cit., p. 651 ss.; C. IAIONE, *Sharing economy e diritto dell’innovazione. Il caso della mobilità urbana*, cit., p. 187 ss.; G. MUSCOLO e A. MINUTO RIZZO, *Sharing economy*, cit., p. 95 ss.; L. DE CARO, *The Tar Lazio’s judgment on the non-hotel accommodation services. Some reflections about the sharing economy*, ivi, p. 118 ss.; M. CARPAGNANO, *The ECJ’s ruling on Uber*, cit., p. 121 ss.; T. ROSSI, *La necessaria differenziazione dei regimi di responsabilità alla luce della poliedrica fisionomia del fenomeno della sharing economy*, in *Riv. Giur. Molise Sannio*, 2018, 1, p. 175 ss.; F. LUNARDON, *Le reti d’impresa e le piattaforme digitali della sharing economy*, in *Arg. dir. lav.*, 2018, p. 375 ss.; G.A. RECCHIA, *Alone in the crowd? La rappresentanza e l’azione collettiva ai tempi della sharing economy*, in *Riv. giur. lav.*, 2018, I, p. 141 ss.

¹²¹ Per un più sottile *discrimen* tra i diversi termini v. F. PELLEGRINO, *Il diritto dei trasporti quale motore di sviluppo della “gig economy”*, in *Dir. trasp.*, Roma, 2019, pp. 695-697.

¹²² In Italia vi è stato un tentativo di disciplinare il fenomeno con la proposta di legge n. 3564 del 27 gennaio 2016, intitolata «Disciplina delle piattaforme digitali per la condivisione di beni e servizi e disposizioni per la promozione dell’economia della condivisione». La proposta per via di alcune vicende legate all’*iter* parlamentare non è andata in porto.

Ciononostante, dato il suo dilagare dovuto al perdurare della situazione di crisi che il modello capitalistico tradizionale sta attraversando, l'attenzione da parte del legislatore sulla *sharing economy* risulta sempre maggiore e come giuristi è necessario accettare tale sfida richiedendo però, per una migliore analisi scientifica, un doveroso cambio di paradigma: si passa, infatti, da uno studio degli istituti basati sulla proprietà e sul possesso dei beni ad un'analisi di istituti fondati sulla 'condivisione' degli stessi.

Aiutandosi con le parole della Commissione europea sul fenomeno, possiamo definire l'economia collaborativa come una serie di «modelli imprenditoriali in cui le attività sono facilitate da piattaforme di collaborazione che creano un mercato aperto per l'uso temporaneo di beni o servizi spesso forniti da privati»¹²³.

L'obiettivo è valorizzare un utilizzo più razionale delle risorse tramite il passaggio da un modello di economia proprietaria del bene ad un modello di 'condivisione' dello stesso che, senza interrogarsi sulla titolarità della *res*, concede ad una pluralità indeterminata di utenti di accedere temporaneamente alle risorse, in modo da valorizzarne l'utilizzo: difatti, l'acquisto esclusivo o la fruizione esclusiva del singolo potrebbero determinare, in talune fattispecie, la «sottoutilizzazione del bene»¹²⁴.

Nonostante le incertezze e i timori che legittimamente ruotano attorno alla *gig economy*, per i vantaggi che quest'ultima potrebbe produrre per la collettività (e al margine di profitto delle aziende che per prima hanno percepito le potenzialità), il fenomeno si sta diffondendo su scala globale,

¹²³ Comunicazione n. 356 del 2016 della Commissione al Parlamento Europeo, intitolata «Un'agenda europea per l'economia collaborativa».

¹²⁴ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 77.

con il rischio di abusi e conflitti non disciplinati dal diritto¹²⁵.

Da più parti si ritiene necessaria una prima regolamentazione del fenomeno delle piattaforme digitali dell'economia collaborativa dato che la rivoluzione in atto nel mercato incide sul modo di intendere i beni, i diritti che hanno ad oggetto i medesimi e sulla natura giuridica dei rapporti contrattuali che in tali contesti si instaurano. In linea di principio, si potrebbe procedere a regolamentare il fenomeno seguendo approcci differenti¹²⁶: 1) la regolamentazione legislativa propria; 2) l'autoregolamentazione; 3) la regolamentazione legislativa impropria, detta anche co-regolamentazione¹²⁷.

¹²⁵ Emblematico è il caso di *Uber*, dove lo scopo principale della piattaforma digitale, tramite la creazione di uno spazio di condivisione tra utenti, è il profitto. Per un'analisi approfondita sul tema si veda E. MOSTACCI, *Il caso Uber. La sharing economy nel confronto tra common law e civil law*, Milano, 2016.

¹²⁶ PROSSER TONY, *Self-regulation, co-regulation and the audio-visual media service directive*, 2008, 31, in *Journal of consumer policy*, p. 99.

¹²⁷ Per la prima, laddove si preferisca la regolamentazione legislativa tradizionale, la strada preferibile è quella europea, al fine di garantire previsioni normative quantomeno uniformi in tutti gli Stati membri. Gli svantaggi, tuttavia, potrebbero consistere nelle asimmetrie informative dato che le autorità locali, gli Stati o anche l'Unione Europea non hanno adeguate informazioni sulle piattaforme che operano nei loro territori. Si tratta, inoltre, di un fenomeno in fieri, di difficile inquadramento, considerando l'estrema varietà dei modelli adottati dalle piattaforme (*peer-to-peer*, *business to business*, *business to consumer*). La seconda strada, ossia la strada della "autoregolamentazione", invece, fa riferimento alla possibilità da parte degli operatori economici, delle parti sociali, delle organizzazioni non-governative o associazioni, di adottare da sé linee guida comuni tramite codici di condotta o accordi settoriali. L'autoregolamentazione presenterebbe sicuramente il vantaggio di superare l'asimmetria informativa che caratterizza le piattaforme digitali. Infatti, solo gli operatori del settore effettivamente conoscono i loro sistemi di funzionamento e l'impatto che producono sulla società civile, per cui potrebbero adeguatamente disciplinare le regole del loro funzionamento e operato. L'esatta esecuzione delle regole dettate dalle stesse piattaforme verrebbe garantita dall'algoritmo della stessa piattaforma, che esclude automaticamente l'utente qualora agisca in violazione delle regole poste dalla comunità.

In assenza, tuttavia, di un intervento del legislatore, è comunque necessario tracciare i tratti caratterizzanti della economia condivisa. Compito piuttosto arduo, dato che all'interno di tale fenomeno è possibile individuare, come già detto, una molteplicità di modelli. Si tratta di un «contenitore destinato ad accogliere fattispecie molto diverse» perché alcuni di queste rispondono a logiche di scambio di mercato e di reciprocità piena e sono orientati al profitto, magari secondo schemi innovativi, mentre, altre contemperano scopi sociali e ritorno economico¹²⁸, altre ancora si inscrivono nella «logica della condivisione secondo una reciprocità c.d. indiretta, in cui la contropartita è solo eventuale»¹²⁹.

La crescita esponenziale e la presenza di confini incerti di questo nuovo modello economico si ripercuotono anche sulla

Viceversa, gli svantaggi dell'autoregolamentazione da parte degli stessi operatori comporta che quest'ultimi potrebbero avere interesse a regolare solo taluni aspetti del fenomeno per ragioni di lucro. Inoltre, si correrebbe il rischio che le soluzioni dettate dal mercato e dalle piattaforme potrebbero non garantire adeguata tutela. Infine, quanto alla terza e ultima soluzione della «co-regolamentazione», o legislazione impropria, essa viene definita come un «meccanismo mediante il quale tramite un atto legislativo si affida il perseguimento degli obiettivi definiti dalle autorità legislative alle parti che operano nei vari settori (come operatori economici, parti sociali, organizzazioni non governative, associazioni)». La co-regolamentazione, infatti, è un fenomeno che si caratterizza per una complessa interazione tra una legislazione generale vigente e l'entità che si autoregola (come la piattaforma) e che cerca nuovi equilibri e spazi anche attraverso accordi con le autorità locali. Si garantisce così un dialogo costante tra piattaforme e istituzioni, che garantirebbe il perseguimento del pubblico interesse. Si superano, al tempo stesso, le asimmetrie informative poiché le piattaforme operano nel mercato detenendo dati che neanche le autorità pubbliche possiedono. Inoltre, la co-regolamentazione consentirebbe la partecipazione di diversi centri di interesse e un maggiore coinvolgimento della società civile con il vantaggio di adattamento a fenomeni transnazionali e multisettoriali e creando una disciplina pubblica e trasparente, senza la spinta di particolari centri di potere o interesse.

¹²⁸ Si pensi a *BlaBlabacar* o altre *Apps* rientranti nel *car pooling*.

¹²⁹ G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 222.

normativa applicabile che, ad oggi, rimane ancora ampiamente lacunosa.

Il rischio risiede nel potenziale sfruttamento delle “zone grigie” dell’ordinamento per una elusione delle regole imposte dal diritto poste a tutela di interessi giuridicamente rilevanti, specialmente all’interno dei mercati regolamentati¹³⁰.

Per quanto riguarda in particolare il settore dei trasporti, alcune forme di trasporto condiviso (come il *car sharing*) dovrebbe riferirsi al modo di utilizzare il veicolo, dal momento che l’operazione si sostanzierebbe nel consentire agli utenti del servizio di acquisire, per un periodo di tempo limitato e dietro corrispettivo, la materiale disponibilità di un certo mezzo di trasporto, nel rispetto delle condizioni generali accettate al momento della stipula. L’esecuzione dei rapporti obbligatori nascenti da questi contratti sarà affidata a particolari *App* per smartphone o altri dispositivi, rendendo più agevole la gestione dell’attività e la fruizione del servizio in quanto la tecnologia consente di individuare in tempo reale la posizione del veicolo e i relativi tempi di attesa.

Diverse sono le problematiche giuridiche che sollevano tali fattispecie, soprattutto sotto il profilo della responsabilità per inadempimento o danno ai terzi. È utile però soffermarsi essenzialmente sui profili connessi alla funzione del contratto concluso con gli usufruttori del servizio di trasporto, al fine di

¹³⁰ In questi casi si tratta di veri e propri servizi commerciali dove, seppur con alcune modifiche, potrebbe applicarsi la normativa già esistente. Ciò è dovuto al fatto che, in questi casi, l'utilizzo della piattaforma incide principalmente sull'assetto aziendale. Così, A. QUARTA, *Privati della cooperazione. Beni comuni e Sharing Economy*, in A. QUARTA e M. SPANÒ (a cura di), *Beni comuni 2.0*, Milano, 2016, p. 39 ss., la quale sottolinea che tale modo di svolgere impresa può essere efficacemente descritto come *uberification*. Così anche D. DI SABATO, *Progredire tornando all'antico: gli scambi nella sharing economy*, cit., p. 5, ma spec. nota 8; e E. MOSTACCI, *Il caso Uber*, cit., p. 5.

verificare se siano coinvolti interessi tali da giustificare l'applicazione di una disciplina *ad hoc*.

Prima *fecie*, almeno per alcune categorie, risulta difficile ipotizzare una vera e propria «funzione di condivisione»¹³¹, in grado di condizionare la qualificazione della fattispecie contrattuale e di incidere, per tal via, sulla sua disciplina.

La 'condivisione', infatti, consiste in una particolare modalità di fruizione del bene che, discostandosi dal tradizionale modello di proprietà, si fonda sull'accesso condiviso e temporaneo del bene, finalizzato alla realizzazione di bisogni individuali, patrimoniali e non patrimoniali, compatibilmente con analoghi interessi di altri soggetti.

Se, come più volte sottolineato, è corretto definire la *sharing economy* come l'utilizzo in comune di una risorsa, soltanto apparentemente può propriamente affermarsi che chi offre il servizio in analisi 'condivida' il veicolo con altri soggetti.

In realtà, l'osservazione degli interessi perseguiti in concreto dall'operazione economica posta in essere dalle parti dimostra in alcuni casi esattamente il contrario: chi offre questo servizio non condivide affatto con altri soggetti il godimento dei veicoli, dal momento che cerca di ricavare un lucro derivante dallo sfruttamento materiale del bene di volta in volta concesso ad altri¹³².

Come correttamente osservato da più autori, la novità si

¹³¹ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 77; F. PELLEGRINO, *Il diritto dei trasporti quale motore di sviluppo*, cit., p. 694.

¹³² Si pensi ad applicazioni come *Uberpop* in cui si mettono in contatto persone che desiderano utilizzare il proprio veicolo per fini lavorativi con persone che desiderano effettuare trasferimenti in ambito urbano. Mediante tale applicazione, la società fissa le tariffe, riceve dai clienti il prezzo di ciascuna corsa, una parte del quale va al conducente del veicolo, ed emette le relative fatture. Si differenzia dal *carsharing* che, invece, presuppone che l'autista abbia un suo percorso personale da svolgere, sia in città sia in occasione di un viaggio, e chiede ai terzi di condividere il tragitto per 'condividere' le relative spese. Sul punto v. E. INDRACCOLO, *o.l.c.*; F. PELLEGRINO, *o.c.*, p. 699 ss.

ripercuote più sul piano dell'organizzazione aziendale, che avvalendosi di specifiche piattaforme, si ottimizzano i ricavi grazie ad un utilizzo capillare di ciascun veicolo.

Nessun interesse alla 'condivisione' rientra nella funzione in concreto assolta dai contratti con gli utenti, sì che alla fattispecie possono certamente applicarsi, in quanto compatibili, le disposizioni civiliste in tema di locazione/noleggio di beni mobili.

Affermazione avvalorata dalla circostanza che, in tali casi, è l'utente stesso a dover recarsi nel luogo in cui è conservato il veicolo e condurlo nel luogo di destinazione da lui stesso prescelto rendendo così inapplicabile sul punto la disciplina in tema di trasporto.

Diverse, invece, le conclusioni in relazione ad altre fattispecie diffusamente ricondotte alla *sharing economy*: si pensi al *matching* fra chi, possedendo un veicolo proprio, intende compiere un certo viaggio e chi, partecipando alle spese di trasporto, intende 'partecipare' al medesimo tragitto (c.d. *car pooling*). In queste circostanze emerge l'interesse a 'condividere' una risorsa (il veicolo) ed è per questo lecito chiedersi se questo interesse penetri nella funzione in concreto, sì da condizionare la disciplina dei rapporti nascenti dal contratto.

In queste fattispecie, a differenza di quelle precedentemente esaminate, non sembra pattuirsi, come sembra suggerire la prassi, un vero e proprio corrispettivo per il trasporto in favore di chi pone in condivisione il veicolo: la prestazione che il 'passeggero' s'impegna a corrispondere risulta molto spesso una mera partecipazione alle spese e, di norma, la sua entità è automaticamente calcolata dalla piattaforma digitale sulla base di una serie di criteri come la distanza da percorrere, il costo del carburante, l'eventuale pedaggio autostradale, l'usura del veicolo etc.

Al di là di alcune letture che riconducono tali fattispecie al

c.d. trasporto amichevole o per mera cortesia¹³³, è ragionevole considerare meritevole di tutela l'interesse alla condivisione, non solo per il suo collegamento con i valori di solidarietà sociale previsti dagli artt. 2, 40 e 41 della Carta costituzionale, ma anche per l'impatto in termini di maggiore economia e tutela ambientale che si produce. Niente vieta che simili interessi trovino regolamentazione all'interno di un contratto e che, pertanto, determinati comportamenti possano costituire oggetto di specifici rapporti obbligatori caratterizzati da giuridicità.

È proprio la meritevolezza della funzione di condivisione, da accertare caso per caso, a porsi come fondamento dei contratti di condivisione: è lo *sharing* e non il *transfert* a rappresentare molto spesso la funzione di questi contratti. Questo giustifica anche il senso dell'obbligazione pecuniaria di partecipare alle spese: non un corrispettivo per la prestazione del trasporto ma una controprestazione per l'attuazione dell'interesse, comune e meritevole, alla «condivisione del viaggio».

8. La digitalizzazione e il progresso tecnologico non hanno soltanto comportato nel settore dei trasporti e della logistica la creazione di nuovi contratti, ma hanno profondamente mutato anche le modalità di esecuzione del trasporto stesso. L'utilizzo di piattaforme digitali ha rivoluzionato l'intero modello industriale basato sul consumo e sulla proprietà. Non più possedere ma condividere, non può consumare ma 'accedere collettivamente' ai diversi mezzi di trasporto (c.d. *Sharing Economy Logistics*). Questo comporta un ripensamento, sotto diversi profili, delle categorie tradizionali, e il sollevarsi per il giurista di una serie di problematiche connesse principalmente

¹³³ A. AMATO, *Tutela piena del trasportato*, cit., p. 48; D'AQUINO, *Trasporto di cortesia*, cit., p. 47; L. M. S. MASALA, *Trasporto di cortesia e tutela del passeggero*, cit., p. 368; A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977.

alla fase patologica dei rapporti contrattuali. In particolare, le problematiche riguardanti il trasporto automatizzato¹³⁴ sono tra

¹³⁴ L'Unione europea ha varato una direttiva (la dir. 2010/40/Ue del Parlamento e del Consiglio del 7 luglio 2010), che definisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con le altre modalità di trasporto. La direttiva auspica la creazione di sistemi di trasporto intelligente (ITS), che attraverso l'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel settore consentano un miglioramento dei flussi informativi utili per la circolazione terrestre. In argomento v. C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, in *Dir. trasp.*, 2018, p. 331 ss. Fra i primi paesi in Europa a disciplinare l'automazione vi è la Germania con la l. n. 18/11300 del 2017 che riguarda i veicoli con guida altamente automatizzata o totalmente autonoma. Sinteticamente, le più significative novità introdotte dalla legge tedesca riguardano: 1) una nuova definizione di veicolo a motore, che nella nuova formulazione comprende, oltre ai veicoli tradizionali, anche quelli a motore con funzione di guida altamente o completamente automatizzata; 2) è stata inoltre estesa la nozione di conducente, considerando tale anche colui che attiva una funzione di guida altamente o completamente automatizzata, utilizzandola per la supervisione del veicolo, anche nei casi in cui non controlli manualmente il veicolo; 3) la disciplina adottata in Germania non esonera il conducente dall'obbligo di tenere una condotta di prudenza e di riprendere all'occorrenza il controllo del veicolo in circostanze particolari. Sul punto v. G. BENELLI, *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, in *Dir. trasp.*, 2019, pp. 354-357; M. G. LOSANO, *Il progetto di legge tedesco sull'auto a guida automatizzata*, in *Dir. inf.*, 2017, p. 1 ss. In Italia, con norme di 'programmazione' (per il futuro), è stato invece emanato per il momento il decreto n. 70 del Ministero dei Trasporti e delle infrastrutture, 28 febbraio 2018, soprannominato *Smart Road*. Il provvedimento non si occupa di modificare il sistema di responsabilità attuale, in quanto mancano le premesse tecniche necessarie, ma di porre le basi per consentire in futuro un'automazione dei veicoli. In particolare, secondo le disposizioni del decreto, plausibilmente entro il 2025 – prima fase – si interverrà sulle infrastrutture italiane della rete europea TEN-T e su tutta la rete autostradale e statale. Progressivamente, i servizi saranno estesi a tutta la rete dello Sistema nazionale integrato dei trasporti. Entro il 2030 – seconda fase – saranno attivati i servizi della deviazione dei flussi, intervento sulle velocità medie per evitare congestioni, suggerimento di traiettorie, gestione dinamica degli accessi, dei parcheggi e del rifornimento,

le sfide maggiori questo settore. I progressi nell'intelligenza artificiale consentono ai computer di bordo, collegati a piattaforme di elaborazione *cloud*, di trasmettere dati in tempo reale permettendo al mezzo di trasporto automatizzato di procedere verso la metà desiderata scegliendo modalità, velocità e tempistiche più adeguate alla stessa.

Sebbene l'automazione non abbia raggiunto ancora la nostra sfera di 'quotidianità', il progresso è dietro l'angolo e la guida automatizzata è già stata testata da parte di una molteplicità di Stati e questo ci spinge ad effettuare un'analisi nel nostro ordinamento di un tema che sarà sempre più importante nei prossimi decenni.

Peculiarità dell'automazione dei mezzi di trasporto è l'assenza di un equipaggio o di un conducente a bordo del veicolo, il quale viene guidato o da un sistema di pilotaggio umano da una postazione remota o affidato totalmente alla gestione di un *App*. In quest'ultimo caso, il mezzo viene guidato da un sistema intelligenza artificiale, capace di mutare i propri comportamenti sulla base dei dati ricavabili all'esterno, senza l'intervento umano. Come è intuibile, l'automazione dei veicoli di trasporto, specialmente quelli il cui controllo è affidato totalmente a dei *softwares*, solleva diverse problematiche rilevanti in quanto capace di incidere potenzialmente su uno degli elementi essenziali del contratto di trasporto: la figura del vettore, cioè del soggetto responsabile giuridicamente dell'obbligo di eseguire la prestazione.

Infatti, in questi casi, siamo in presenza di un contratto di

anche elettrico. Per approfondimenti v. D. CERINI, *Dal decreto Smart Roads in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, in *Danno resp.*, 2018, p. 402 ss. Per quanto riguarda gli Stati Uniti, diversi Stati federali hanno provveduto a normare l'automazione dei trasporti. Consulta per approfondimenti <https://www.andig.it/saggi/la-responsabilita-del-conducente-di-un-veicolo-a-guida-autonoma-uno-sguardo-comparatistico-fra-germania-e-california>.

trasporto qualora il veicolo sia totalmente automatizzato nonostante l'assenza di un soggetto fisico responsabile del trasferimento? In caso di risposta affermativa, chi sarà il soggetto responsabile nell'eventualità di inesatta esecuzione della prestazione e/o in caso di danni verso i passeggeri e i terzi? Sarà, nel caso di guida totalmente automatizzata, (anche) il produttore del veicolo, del software o il responsabile deputato al controllo dei mezzi automatizzati?

Una possibile soluzione a questi quesiti può essere suggerita dall'applicazione dei principi generali in materia di trasporto.

Innanzitutto, per quanto riguarda il primo quesito la risposta è sicuramente affermativa, indipendentemente dal grado di automazione¹³⁵ del veicolo. Saremo sempre in presenza di un contratto di trasporto anche qualora la guida del mezzo sia totalmente affidata ad un *software* di controllo. Questo perché vi è sempre un vettore responsabile dell'obbligo di eseguire la prestazione. Infatti, come già precedentemente analizzato, vettore è sia chi esegua il trasporto personalmente sia chi lo esegue con mezzi o persone altrui: la prestazione non è data dall'esecuzione effettiva del trasporto ma dall'assunzione del relativo obbligo. Semmai, l'automatizzazione potrà incidere sul profilo del conducente, ossia il soggetto che materialmente assume la guida del veicolo, che non necessariamente coinciderà con la figura del vettore. Diverso è il ruolo che queste due figure svolgono nel

¹³⁵ Secondo un sistema di classificazione adottato dal Parlamento Europeo (nello studio del marzo 2016 per la Commissione Trasporti intitolato *Veicoli autonomi: il futuro dei trasporti su strada?*) si usa distinguere, sulla falsariga di un modello internazionale, tra sei livelli di automazione: dal livello 0 (assenza di automazione) al livello 5 (automazione completa). Sul punto v. A. DAVOLA e R. PARDOLESI, *In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della r.c. auto ("driverless")?*, in *Danno resp.*, 2017, p. 619 ss.; G. BENELLI, *Auto a guida autonoma*, cit., p. 355; M. C. GAETA, *Automazione e responsabilità civile automobilistica*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, p. 1718 ss.

contratto di trasporto e ciò che è essenziale è la presenza del vettore e non del conducente.

D'altronde, sarà necessario precisare la nozione di 'conducente', sia nel caso di guida completamente autonoma, in cui è assente la persona fisica che assume la conduzione del mezzo; sia nel caso di guida totalmente automatizzata in cui il conducente è presente, ma affida il controllo del veicolo al sistema di guida, restando però obbligato alla supervisione dello stesso ed a riprendere il controllo del mezzo ogniqualvolta lo richieda il *software*. Il problema serio semmai sarà legato appunto all'individuazione del soggetto o dei soggetti responsabili nel caso in cui, venuto meno l'intervento umano, l'incidente è causato da difetti di programmazione o da errori di funzionamento della tecnologia di bordo, oppure da virus, da guasti della rete, o da altre cause del tutto estranee al conducente.

Soprattutto in quest'ultimi casi non sarebbe semplice individuare quale sia il soggetto a cui eventualmente imputare la responsabilità del sinistro né sarebbe agevole, per il conducente che abbia attivato la funzione di guida automatica, fornire la prova liberatoria dell'assenza di responsabilità. Diventerebbero essenziali, al riguardo, i dati registrati da una scatola nera¹³⁶ per verificare più facilmente se al momento del sinistro il responsabile della guida del veicolo sia il *software* o l'uomo.

Ritengo, tuttavia, che una soluzione a queste problematiche possa ricavarsi già dal nostro sistema di responsabilità civile. In particolare, l'art. 2054 c.c., prevede un quadro di imputazione

¹³⁶ Per "scatola nera" si intende il sistema di registrazione dei dati obbligatorio per i veicoli a guida altamente o completamente automatizzata. I dati acquisiti dalla *black box* saranno fondamentali per l'accertamento della responsabilità del conducente o del sistema, soprattutto nei casi in cui sia stato richiesto al conducente di assumere la guida sia nel caso inverso in tutte le ipotesi di malfunzionamento tecnico. V. M. HAZAN, *Assicurazione RC auto e scatola nera: impatti sul contratto e sulla liquidazione dei danni*, in *Danno resp.*, 2018, p. 230 ss.

soggettiva della responsabilità per colpa presunta a carico del conducente del veicolo, da cui quest'ultimo può liberarsi fornendo la prova di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno. Lo stesso dicasi nel contratto di trasporto di persone, all'art. 1681 c.c., e al trasporto di merci, 1686 c.c, dove il vettore è liberato solo se prova di aver adottato tutte le misure possibile per evitare il danno.

Accanto a quella del conducente è prevista poi la responsabilità solidale del proprietario del veicolo, dell'usufruttuario e dell'acquirente con patto di riservato dominio, che rispondono oggettivamente, a meno che non siano in grado di dimostrare che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la loro volontà. Gli stessi soggetti sono gravati da una responsabilità "oggettiva" anche per i vizi di costruzione del veicolo e per i difetti di manutenzione, in solido, questa volta, con il produttore, responsabile dei difetti di fabbricazione.

Sul punto, sulla base di un'interpretazione estensiva dell'art. 2054 e delle norme in tema di responsabilità del vettore per il trasporto di persone e di merci (rispettivamente artt. 1681 e 1686, 1693 c.c.) – la cui ratio è quella di estendere il novero dei soggetti responsabili a tutela dei danneggiati prevedendo una forma di responsabilità aggravata – sarebbe possibile individuare una più ampia platea dei soggetti a cui addossare la responsabilità. Nel caso in esame, si estenderebbe la responsabilità al produttore del mezzo automatizzato nonché del fornitore del software, ma anche, nel caso della circolazione stradale, del concessionario privato e, nel caso di reti stradali *smarts*, del loro fornitore/concessionario/produttore della rete 'intelligente'.

In ogni caso, rimane in capo alla persona, intesa come il soggetto che conduce effettivamente o che abbia attivato la funzione di guida autonoma, un obbligo generale di vigilanza del sistema di guida dovendo riprendere prontamente il controllo del veicolo qualora lo richieda il sistema stesso o sia comunque più opportuna, secondo le regole di prudenza dettate dal caso concreto, la guida umana. In questo modo, rimarrebbe in vigore una «forma

di responsabilità del conducente basata sull'imputazione soggettiva della colpa (presunta), da cui potrebbe liberarsi dimostrando di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno»¹³⁷.

Tale prova andrà valutata in relazione all'attività posta a carico del conducente sia per quanto riguarda gli obblighi di prudenza, diligenza, perizia e di osservanza delle regole della circolazione e, nel caso in cui assuma la guida dell'autoveicolo, dovranno aggiungersi gli obblighi di vigilanza e di tempestivo intervento correttivo, in caso di guida totalmente autonoma o di guida altamente automatizzata.

Vi è però chi¹³⁸, valorizzando una prospettiva di totale automazione rispetto alle forme intermedie di ausilio alla guida, auspica una radicale rilettura dei modelli tradizionali, superando il paradigma della proprietà, qualora si possa ipotizzare, per lo meno a lungo termine, una maggior diffusione dei servizi di *carsharing* e in generale di forme intelligenti di 'trasporto condiviso'.

Secondo questi autori la responsabilità del produttore, al posto o in concorso con quella del proprietario del veicolo, appare effettivamente come la più adeguata a rispondere ai sinistri «correlati alle caratteristiche ed alle funzioni più sofisticate dei prodotti (non hardware) ed ai warning defects ossia relativi a tutte le carenze di informazioni ed istruzioni date in relazione al prodotto»¹³⁹. Si comprende, quindi, oltre alla responsabilità civile per i danni verso terzi, anche la responsabilità del produttore nei confronti dello stesso acquirente del veicolo. Questa soluzione, a mio avviso, non tiene conto, sotto il profilo tecnico, del tempo e del denaro necessario a sviluppare sul nostro territorio un sistema così fortemente automatizzato e non tiene conto dei costi relativi

¹³⁷ Cfr. G. BENELLI, *Auto a guida autonoma*, cit., pp. 363-365; C. SEVERONI, *Prime considerazioni su un possibile inquadramento giuridico e sul regime di responsabilità nella conduzione dei veicoli a guida autonoma*, cit., pp. 361-363.

¹³⁸ A. DAVOLA e R. PARDOLESI, *In viaggio col robot*, cit., pp. 619 ss.; D. CERINI, *Dal decreto Smart Roads in avanti*, cit., p. 406 ss.

¹³⁹ D. CERINI, *o.c.*, p. 407.

alla manutenzione dell'infrastruttura e dell'inevitabile necessità di un periodo transitorio in cui si alterneranno sistemi di guida tradizionali a quelli automatizzati. Preferibile, invece, in quest'ottica basarsi sul sistema di responsabilità attuale per la circolazione privata mentre, per la circolazione di mezzi pubblici automatizzati¹⁴⁰, l'idea è certamente più concretizzabile almeno fino a quando non vi saranno adeguati miglioramenti in termini di infrastrutture, dati e manutenzione del nostro sistema generale di circolazione.

In ogni caso, le nuove ipotesi di responsabilità, sia di natura contrattuale che di natura extracontrattuale, ipotizzabili con l'avvento delle *driverless car*, comporteranno significative «ripercussioni sul piano assicurativo, che dovrà necessariamente adeguarsi affiancando, alla tradizionale copertura obbligatoria della responsabilità civile del proprietario dell'auto, nuove forme di copertura, ugualmente obbligatoria, per il danno da prodotto, a tutela sia dell'acquirente del veicolo, che dei terzi danneggiati dalla sua circolazione»¹⁴¹.

¹⁴⁰ L'automazione dei mezzi pubblici comporterebbe non solo risparmi in termini di costi – tramite l'eliminazione del conducente che, oltre alle spese relative alla sua retribuzione lavorativa e previdenziale, necessità del possesso di specifici requisiti (es. patenti speciali) –, ma anche miglioramenti in termini di efficienza e sicurezza dato che i mezzi 'intelligenti' saprebbero scegliere più abilmente mete più rapide e tragitti in cui risulta possibile la circolazione di mezzi pesanti (si pensi agli sfortunati incidenti in cui i pullman compiono sinistri contro gli archi di ponti o sbandano da strade eccessivamente ristrette). Così D. CERINI, o.c., p. 402 s.

¹⁴¹ G. BENELLI, *Auto a guida autonoma*, cit., p. 365; Cfr. D. CERINI, o.l.c.

Capitolo II

La multimodalità e le reti di impresa nel settore dei trasporti e della logistica

SOMMARIO: 1. Gli obiettivi futuri del panorama italo-europeo: multimodalità dei trasporti e reti di impresa. Verso un nuovo modello di "economia dei trasporti". – 2. Breve introduzione storica del fenomeno multimodale tra *containers* e convenzioni internazionali. La multimodalità come base della logistica. – 3. Disciplina del trasporto multimodale tra lacune dell'ordinamento giuridico e imposizione della *lex mercatoria*. – 4. Inquadramento giuridico del trasporto multimodale nella disciplina di diritto comune. Critiche e vantaggi di tale ricostruzione dogmatica. – 5. La nozione di operatore multimodale e i profili di responsabilità di tale figura. I principi di diritto comune come soluzione cardine. – 6. Brevi cenni al fenomeno dei contratti reticolari e collaborativi. La nascita delle reti di impresa. – 7. Il contratto di rete

digitale: verso la creazione di un mercato di condivisione del trasporto e della logistica.

1. Il settore dei trasporti non è solo oggetto di “internazionalizzazione”, ma anche di “armonizzazione” in quanto rappresenta uno strumento di integrazione per le politiche dell’Unione Europea. In particolare, dopo il Trattato di Maastricht, le scelte compiute nell’ambito della politica dei trasporti hanno contribuito a consolidare la coesione sociale ed economica dei paesi della “Piccola Europa”, non solo in termini di mobilità, ma anche sotto il profilo occupazionale e degli scambi commerciali, incidendo sulla vita dei cittadini europei. La globalizzazione, la delocalizzazione della produzione industriale e la digitalizzazione impongono, tanto a livello statale quanto a livello “unionale”, un ritmo accelerato nell’evoluzione normativa in materia di servizi e di infrastrutture di trasporto, imponendo una politica dei trasporti sempre più competitiva e sostenibile¹⁴².

Le persone, come del resto le merci, percorrono oggi distanze molto più lunghe in tempi sempre più brevi, attraversando spesso il territorio di diversi Stati tramite combinazioni di modalità diverse per permettere che il trasporto possa essere eseguito con un unico viaggio. Ciò ha posto storicamente le condizioni per l’affermazione del trasporto multimodale e la necessità di sviluppare forme di collaborazioni, oltre che tra gli Stati, anche tra

¹⁴² M. NINO, *La politica dei trasporti dell’Unione Europea e le problematiche riguardanti la tutela ambientale e lo sviluppo sostenibile*, in *Dir. comm. int.*, 2013, p. 255; C. PAGLIARIN, *La governance dei trasporti: nuove prospettive tra integrazione europea e regionalismo differenziato*, a cura di Id., Ch. Perathoner, S. Laimer, in *Per una Europa più unita nel settore dei trasporti. Assetti istituzionali, economici e normativi. Il diritto dei trasporti nell’Unione Europea*, Milano, 2020.

le singole imprese di trasporto. È una politica sulla quale l'Unione Europea tende a scommettere¹⁴³.

Oltre che in un miglioramento in termini di efficienza – industriale, economica, ambientale – anche per i consumatori una maggiore multimodalità, al di là di quella tradizionalmente conosciuta, potrebbe produrre importanti vantaggi. Si pensi alla pianificazione di viaggi o all'acquisto di biglietti tra compagnie differenti che spesso è fonte di disagi e complicazioni a causa delle scarsità di informazioni. La creazione di reti multimodali, tra soggetti appartenenti al medesimo settore potrebbero essere una delle possibili soluzioni per il trasporto e la logistica futura. Una multimodalità dei trasporti, tramite una 'rete digitale', potrebbe favorire il confronto fra le diverse opzioni di viaggio, semplificando in alcuni casi l'acquisto dei prodotti di mobilità.

Ecco perché, data la vastità del fenomeno multimodale e la necessità di creare forme di "collaborazione diverse dai sistemi tradizionali" notoriamente in crisi, si esaminerà nei paragrafi che seguiranno prima il trasporto multimodale e il contratto di rete per suggerire la possibilità di unire rete e multimodalità per uno sviluppo più efficiente del sistema dei trasporti e della logistica.

2. L'origine del trasporto multimodale¹⁴⁴ è da individuarsi nello sviluppo del trasporto marittimo e, più precisamente, nell'utilizzo,

¹⁴³ Si veda lex.europa.eu. In particolare, il documento "Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro" in www.eur-lex.europa.eu/trasport.it.

¹⁴⁴ F. BERLINGIERI e N. VERRUCOLI, *il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, in *Dir. mar.*, 1972, p. 204; A. XERRI, *la normativa uniforme dei trasporti multimodali*, Chieti, 1981, *passim*; M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013, *passim*; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 287 ss.; M. NINO, *La politica dei trasporti dell'Unione Europea*, cit., p. 255 ss.

da parte degli operatori, dei c.d. *containers* per la movimentazione delle merci via mare. L'utilizzo dei *containers* rispondeva all'esigenza di una più rapida e sicura movimentazione della merce con una maggior riduzione dei costi e del rischio connessi al trasporto. Il *container* può essere definito come uno «strumento utilizzato per il trasporto, non assimilabile né alla nave, né alle merci, atto a consentire sia la migliore conservazione e manipolazione di queste ultime, sia lo sfruttamento più completo della capacità di carico della prima»¹⁴⁵.

Essendo il container sia strumento che oggetto del trasporto, ciò ha spinto la dottrina ad indagare su una serie di problematiche ad esso connesse: la natura dei contratti di utilizzazione del container, le difficoltà insite in caso di avaria alla merce stivata nello stesso e la responsabilità del vettore in caso di sinistri¹⁴⁶.

Nonostante i rischi insiti nel nuovo fenomeno, la sua diffusione ha prodotto una serie di vantaggi come la riduzione dei costi di trasporto e del tempo di consegna, una migliore collocazione logistica delle merci nella nave e una maggiore sicurezza del carico contenuto nel container (dato che le merci in esso contenute non vengono manipolate fino all'arrivo).

Lo sviluppo del trasporto marittimo tramite *containers* ha, quindi, rappresentato un passaggio fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità dato che si è passati da un sistema di merci basato esclusivamente sul trasporto marittimo o stradale ad un sistema imperniato sull'impiego di differenti modalità di

¹⁴⁵ M. BADAGLIACCA, o.c., p. 18 ss.

¹⁴⁶ G. BOI, *Il trasporto marittimo a mezzo contenitori: la giurisprudenza italiana di fronte al dato normativo*, in AA. VV. *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, I, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, p. 160; A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in AA. VV., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna. Atti del convegno di Ravenna 8 luglio 1996*, Torino, 1997, p. 68.

trasporto¹⁴⁷¹⁴⁸. La miglior affidabilità delle consegne ha permesso di legare tramite il trasporto multimodale prodotti provenienti da paesi lontani.

L'unione dei mercati dovuta allo sviluppo del settore dei trasporti ci permette di capire come quest'ultimo non possa essere inteso come una realtà isolata, distante dagli altri settori dell'ordinamento, ma unitaria¹⁴⁹.

L'utilizzo del *container* ha determinato, altresì, una trasformazione di un trasporto chiuso ad uno aperto, basato sulla creazione di infrastrutture logistiche¹⁵⁰.

Il progresso tecnologico ha comportato una rivoluzione nel sistema dei trasporti: il trasporto si è inserito in un sistema logistico

¹⁴⁷ È opportuno un chiarimento terminologico. Molto spesso, infatti, si utilizzano indistintamente come sinonimi espressioni quali trasporto multimodale, combinato o intermodale, ma in realtà ognuna di queste dizioni individua aspetti differenti: a) per trasporto multimodale si intende il trasferimento della merce che utilizza almeno due diverse modalità di trasporto; b) per trasporto intermodale si intende il trasferimento di una merce che utilizza diverse modalità di trasporto, ma con una stessa unità di carico senza interruzione del carico stesso; c) per trasporto combinato si intende quel trasporto intermodale in cui la maggior parte della tratta è effettuata per via mare o per via ferroviaria mentre i percorsi iniziali e terminali, più brevi possibili, sono realizzati su strada. Si veda a tal proposito M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 29 ss.; G. SILINGARDI, *Il trasporto multimodale combinato o misto e le figure affini*, in AA. VV., *Il contratto di trasporto*, a cura di Id., Milano, 1997, p. 253 ss.; L. VERDE, *Il contratto di trasporto multimodale*, Napoli, 1984, p. 46 ss.

¹⁴⁸ A. XERRI, *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto nella navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema*, a cura di Id., in *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004.

¹⁴⁹ L'unitarietà giuridica del trasporto, sia terrestre sia marittima sia aerea, è data dall'unità del «fenomeno socio-economico della circolazione, pur nel rispetto delle necessarie differenze che, per la diversità dei luoghi e dei mezzi, esistono tra la circolazione terrestre e la circolazione marittima e aerea» così P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica*, cit., p. 18.

¹⁵⁰ A. GOZZI, *Osservazioni in tema di logistica industriale*, Genova, 1985, p. 21.

tendente al mercato e ai suoi beni. Di questo, infatti, come già sottolineato in precedenza, si rinviene anche nella politica dei trasporti che, a livello europeo e nazionale, mira a favorire la multimodalità¹⁵¹.

In ambito sovranazionale, l'UE ha sviluppato reti europee di trasporto come le "TEN-T" (*Trans European Networks-Transport*)¹⁵² e "Autostrade del mare"¹⁵³ il cui obiettivo è incrementare la multimodalità per incentivare anche una mobilità sostenibile in grado, da un lato, di garantire una mobilità efficiente ed economica e, dall'altro, di contrastare il traffico stradale, riducendo i costi connessi all'ambiente.

In particolare, con le reti TEN-T si persegue l'obiettivo di una mobilità durevole delle persone e delle merci attraverso

¹⁵¹ Si ricordi il Libro Bianco sui trasporti del 2001 (La politica europea dei trasporti fino al 2010, il momento delle scelte) ove si è enfatizzata la necessità di potenziare l'intermodalità. Il riequilibrio modale richiede, infatti, di garantire un miglior collegamento tra le varie modalità, armonizzando il sistema e standardizzando i requisiti tecnici. Anche oggi, la Commissione europea ribadisce con ancor più forza gli obiettivi della multimodalità. Si veda www.transport.ec.europa.eu.it.

¹⁵² Sulle reti transeuropee dei trasporti v. A. PRIEDIERI, *Le reti transeuropee nei Trattati di Maastricht e di Amsterdam*, in *Riv. dir. eur.*, 1997, p. 304; S. PARUOLO, *Le grandi reti europee di trasporto*, in *Trasporti*, 1995, p. 67; E. CANNIZZARO, *Regole di concorrenza e reti transeuropee: riflessioni sul problema della coerenza fra politiche comunitarie*, in *Riv. dir. eur.*, 2001, p. 392; E. BERGAMINI, *Le scelte in materia di reti transeuropee di trasporto*, in *Dir. comm. int.*, 2006, p. 654.

¹⁵³ F. BERLINGIERI, *Le autostrade del mare e la disciplina della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. mar.*, 2004, p. 1591; E. TURCO BULGHERINI, *Cabotaggio, feederaggio, short sea shipping e autostrade del mare*, in AA. VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, p. 466 ss.; C. VAGAGGINI, *Autostrade del mare e recenti provvedimenti legislativi in materia di ecobonus*, in *Riv. dir. econ. tras. amb.*, VI, 2008.

l'integrazione di tutte le reti (stradali, marittime, aeree, ferroviarie) in una rete transeuropea unitaria¹⁵⁴.

Con l'istituzione delle Autostrade del mare, si è posto l'obiettivo di concentrare i flussi di merci su alcuni itinerari marittimi in modo da migliorare le linee esistenti stabilendo nuovi collegamenti tali da ridurre la congestione stradale e migliorare il trasporto anche tra stati e regioni insulari e periferiche¹⁵⁵.

Per quanto riguarda il sistema italiano, sfortunatamente le politiche interne si sono concentrate sul trasporto multimodale soltanto nel 2001, con il Piano generale dei trasporti e della logistica¹⁵⁶. Tale documento evidenziava l'importanza assunta dalla multimodalità e dalla logistica nel commercio internazionale prevedendo il completamento di grandi opere infrastrutturali per realizzare un'interconnessione di reti. Successivamente, nel 2012, è stato emanato il nuovo piano nazionale della logistica che si pone in sintonia con il sistema delle reti TEN-T.

Tuttavia, mentre la creazione delle reti europee stenta a decollare e a svilupparsi, la politica di trasporto italiana è ulteriormente criticata per l'assenza di uno sviluppo parallelo tra trasporto e infrastrutture logistiche, in particolare di porti e interporti, necessari per un pieno sviluppo della multimodalità¹⁵⁷.

2. Il trasporto multimodale è un fenomeno 'lacunosamente regolato' dal diritto pattizio internazionale e del diritto interno.

Sotto il profilo convenzionale, osserviamo come principale punto di riferimento la Convenzione di Ginevra del 24 maggio

¹⁵⁴ Decisione n. 1692/96/CE.

¹⁵⁵ Decisione n. 884/2004/UE.

¹⁵⁶ E. TURCO BULGHERINI, *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea*, in AA. VV., *Trasporti e Globalizzazione: materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Cagliari, 2004, p. 102 ss.

¹⁵⁷ Sul punto si veda S. M. CARBONE e F. MUNARI, *La disciplina dei porti tra diritto comunitario e diritto interno*, Milano, 2006, p. 120 ss.

1980, mai entrata in vigore¹⁵⁸ per le resistenze degli operatori del settore, mentre per quanto riguarda la disciplina nazionale il fenomeno della multimodalità non è disciplinato analiticamente né dal codice della navigazione né dal Codice civile, salvo un suo implicito cenno nell'art. 1696, comma 3, c.c.¹⁵⁹.

Contro tali carenze ha cercato di sopperire la prassi del commercio internazionale che ha adottato specifiche regole – come il FIATA (*Combined transport bill of lading*) e il *Bimco multimodal transport bill of lading* (multidoc 95) – elaborate ad iniziativa dell'UNCTAD e della Camera di Commercio Internazionale, ossia le famose *Rules for Multimodal Transport Documents* (UNCTAD/ICC) che sotto molteplici profili si ispirano alla convenzione di Ginevra ma se ne distaccano nella parte relativa alla responsabilità, decisamente più favorevole per gli operatori.

Le ragioni dell'insuccesso degli strumenti pattizi internazionali è frutto di una crisi globale del diritto che meriterebbe un'indagine approfondita, che sfortunatamente esula dal piano di indagine di questa ricerca. È sufficiente in tal senso ricordare che l'inarrestabile globalizzazione dei mercati¹⁶⁰ fa sì che la prassi economica risulta la fonte privilegiata del diritto con conseguente

¹⁵⁸ Entrerà in vigore solo qualora 30 Stati provvederanno alla ratifica della Convenzione. Fino ad oggi, si contano soltanto 6 Stati.

¹⁵⁹ Su questo nemmeno la recente modifica, spinta dal PNRR, del Codice civile in materia di trasporto ha introdotto sostanziali novità dato che si è limitata a confermare gli orientamenti giurisprudenziali maggioritari e a prevedere una limitazione risarcitoria. In particolare, «[n]el 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».

¹⁶⁰ A. XERRI, *Diritto della Navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, p. 294.

carenza del controllo e monopolio statale sui diritti. Poiché attualmente il diritto vive nella *lex mercatoria*, gli usi diventano «diritto uniforme spontaneo, che realizza l'unità del diritto entro l'unità economica dei mercati»¹⁶¹.

I contratti atipici, necessari al seguito dello sviluppo dei traffici transfrontalieri, creano un diritto che vive e si diffonde con la prassi che crea, cosicché le regole del commercio internazionale sostituiscono le convenzioni internazionali mentre i singoli contratti disciplinano i rapporti tra gli operatori.

Il ricorso ad una convenzione internazionale per l'individuazione di una disciplina uniforme applicabile al trasporto multimodale è la strada da favorire in virtù della naturale vocazione internazionale del trasporto¹⁶². Non a caso il trasferimento della merce viene eseguito tra ambiente diversi, utilizzando una pluralità di mezzi diversi e sorge molto spesso il problema di individuare la normativa applicabile in caso di danni e avarie alle merci trasportate.

Ecco perché la convenzione di Ginevra, pur nella sua formale inapplicabilità dovuta all'assenza di ratifiche, rappresenta sotto l'aspetto della multimodalità un quadro di riferimento, non solo per operatori del settore dato che alcune delle loro regole attuali si ispirano ad essa, ma anche per le legislazioni nazionali.

L'art. 1 della Convenzione di Ginevra fornisce una serie di definizioni relative alla multimodalità: il di trasporto multimodale è il trasporto eseguito mediante due modi di trasporto diversi, tra luoghi situati in paesi differenti, mentre definisce l'operatore intermodale come colui che conclude un contratto di trasporto multimodale, per suo conto o per terzi, assumendosi la responsabilità dell'esecuzione del contratto, non agendo come

¹⁶¹ A. XERRI, o.c., p. 299.

¹⁶² Così M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., pp. 35-38.

preposto o mandatario del mittente o dei vettori partecipanti all'operazione¹⁶³.

L'art. 2 della Convenzione individua il proprio ambito di applicazione: le regole si applicano ai contratti di trasporto multimodale conclusi tra operatori che risiedono in Stati diversi (firmatari della convenzione). L'art. 3, inoltre, sancisce la propria obbligatorietà al verificarsi delle condizioni che permettono di concludere un contratto di trasporto multimodale al ricorrere delle condizioni previste dalla citata convenzione. Articolo, tuttavia, che ad oggi si risolve in un nulla di fatto dato che la Convenzione di Ginevra del 80' non è mai entrata in vigore.

È opportuno comunque menzionare, tra le fonti del trasporto multimodale in ambito internazionale, la recente *United Nations Conventions on international carriage of goods wholly or partly by sea*, nota anche come le "Regole di Rotterdam"¹⁶⁴.

Il testo si applica ai contratti di trasporto solo nell'ipotesi in cui il trasporto, nella sua interezza, comprenda almeno una tratta marittima. Più precisamente, il campo di applicazione concerne i trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di consegna e il porto di carico, sbarco e riconsegna si trovi in uno degli Stati contraente.

Bisogna menzionare che il testo delle Regole di Rotterdam non contiene alcuna definizione né di trasporto multimodale né di Operatore di trasporto multimodale, contrariamente alla Convenzione di Ginevra e alle regole di commercio internazionale.

In ogni caso, le regole di Rotterdam potrebbero comunque essere applicate al trasporto multimodale sebbene, secondo gli

¹⁶³ G. FERRARA, *Aspetti e problemi del trasporto combinato*, Napoli, 1973, p. 20 in cui discorre di come il trasporto combinato nasca dalla palese impossibilità della singola impresa o del singolo tipo di trasporto di produrre autonomamente il «servizio porta a porta».

¹⁶⁴ A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, in *Dir. mar.*, 2010, p. 651; F. BERLINGIERI, *In difesa delle Regole di Rotterdam*, in *Dir. mar.*, 2009, p. 561.

estensori del testo, la tratta marittima assuma rispetto all'intera prestazione di trasferimento una valenza prevalente.

Infatti, secondo alcuni, le regole di Rotterdam sono «un po' meno di una vera e propria convenzione sul trasporto multimodale [...] ma un po' di più di una convenzione sul trasporto marittimo: correttamente si è infatti parlato di *maritime plus approach*»¹⁶⁵.

In attesa che tale *corpus* di norme entri effettivamente in vigore, bisogna prendere atto della consapevolezza della nuova realtà dovuta alle innovazioni tecnologiche: lo sviluppo del trasporto a mezzo *container*, l'esigenza di avere un unico soggetto responsabile per le perdite e i danni verificatisi nel corso dell'intera filiera sino alla consegna della merce a destinazione soddisferebbe l'esigenza di avere un quadro giuridico certo e uniforme.

In considerazione del vuoto normativo in materia di disciplina del trasporto e per l'esigenza da parte degli operatori di applicare regole uniformi e certe, l'UNCTAD e la Camera di Commercio Internazionale hanno elaborato e pubblicato un testo di regole uniformi, le *Rules for Multimodal transport documents*, richiamate negozialmente dalle parti contrattuali e tuttora largamente impiegate nella disciplina del trasporto multimodale¹⁶⁶.

La natura contrattuale implica, tuttavia, il limite della non applicabilità nel caso in cui le parti non le abbiano indicate nel contratto.

È interessante notare come nel testo di regole redatto dalle organizzazioni internazionali sia presente una definizione di trasporto multimodale ed operatore multimodale sostanzialmente simile a quella contenuta nella convenzione di Ginevra. La

¹⁶⁵ S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 2010, p. 119.

¹⁶⁶ Sull'importanza della consuetudine nel diritto marittimo v. A. XERRI, *Diritto della navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, cit., p. 287; ID., *Consuetudine e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in AA. Vv., *Studi in onore di Umberto Leanza*, Napoli, 2008, p. 1905.

definizione ha la sua importanza dato che nel trasporto multimodale, l'operatore è colui che assume la qualifica contrattuale di vettore senza essere necessariamente l'esecutore materiale del trasporto. Tuttavia, l'indagine finora svolta – fondata sull'individuazione e applicazione dei principi generali in materia di trasporto e logistica – consente di offrire una soluzione alle diverse lacune normative in attesa di un intervento di ampio respiro di matrice internazionale e/o nazionale.

3. È opportuno inquadrare giuridicamente la figura del trasporto multimodale: è configurabile come un sottotipo del contratto di trasporto¹⁶⁷ o assume una sua unitarietà ed autonomia rispetto al trasporto ordinario¹⁶⁸? Affermare l'una o l'altra tesi richiede un'analisi accurata dei vari profili che attengono alla multimodalità del trasporto che, però, non può prescindere da una comparazione con la fattispecie individuata dagli artt. 1678 c.c. ss.

Recuperando i risultati raggiunti nel primo capitolo¹⁶⁹ possiamo sinteticamente dire che la disciplina civilistica del trasporto, dettata dagli artt. 1678 ss., delinea una definizione omnicomprensiva di trasporto. Ciò che risulta essenziale al fine di inquadrare una data fattispecie nel contratto di trasporto è: 1) l'esistenza di una causa di trasferire; 2) Il vettore; 3) Una controprestazione, non necessariamente di natura patrimoniale.

Ai sensi, quindi, dell'art. 1678 c.c. è irrilevante sia la diversa natura dell'oggetto trasportato sia il mezzo che esegue il trasporto sia il luogo in cui il trasporto riceve esecuzione. È, altresì,

¹⁶⁷ V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., p. 21.

¹⁶⁸ Anche coloro che sostengono "l'autonomia settoriale" dei trasporti ammettono l'applicazione delle regole civilistiche del contratto di trasporto. Si veda M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 49; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, *passim*; G. SILINGARDI, *Il trasporto multimodale combinato o misto e le figure affini*, cit., p. 253.

¹⁶⁹ Vedi *supra* cap. I, § 3.

irrilevante se il trasporto sia eseguito personalmente o per conto di terzi: la prestazione non è data dall'esecuzione del trasporto ma dall'assunzione del relativo obbligo¹⁷⁰.

La natura dell'oggetto trasportato o il particolare mezzo che esegue il trasporto o altresì il luogo in cui viene eseguito il trasporto sono elementi "accidentali" nella disciplina civilistica, diventando per lo più qualificanti nell'ambito delle legislazioni settoriali in quanto individuano i "sottotipi" contrattuali di trasporto¹⁷¹. In particolare, per quanto riguarda il mezzo, il legislatore non richiede un tipo particolare dato che ciò che risulta essenziale è che esso sia idoneo a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro.

Non ha importanza né la dimensione, né la complessità del mezzo e nemmeno la tipologia del veicolo con il quale si esegue il trasporto: questi elementi assumono rilevanza in ordine al *discrimen* tra i vari sottotipi contrattuali (marittimo, areo, stradale etc.). Si può, quindi, affermare che il contratto di trasporto è qualificato unitariamente, a prescindere dal mezzo con il quale viene eseguito, in forza del particolare *opus* contrattuale che lo caratterizza.

La dottrina, inoltre, definisce il trasporto multimodale come quel particolare tipo di trasporto realizzato tramite due modalità di locomozione diverse, nessuna delle quali risulta 'funzionalmente subordinata' l'una all'altra. Tale contratto viene eseguito da un soggetto, denominato operatore di trasporto multimodale (OTM) che si avvarrà (non necessariamente) di uno o più sub-vettori per realizzare singole tratte del percorso dietro apposito compenso.

¹⁷⁰ Il c. comm. del 1885 testualmente recitava: «Il contratto di trasporto ha luogo tra lo spediteore o mittente, che dà l'incarico del trasporto, e l'imprenditore che assume l'incarico di farlo eseguire "in nome proprio e per conto altrui", oppure tra uno di essi ed il vetturale che assume di eseguirlo. Si designa col nome di "vettore chiunque assume, in qualunque modo, di eseguire, o di fare eseguire trasporti"[...]».

¹⁷¹ E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., pp. 20-35.

Elementi caratterizzanti del trasporto multimodale sono quindi l'esistenza di una causa unica di trasferimento, la presenza di un solo soggetto responsabile, l'OTM, mentre l'oggetto della prestazione è data dall'esecuzione del trasporto mediante due o più modalità differenti.

Sulla base di queste considerazioni, il trasporto multimodale è suscumbibile nel contratto di trasporto ex. art. 1678 c.c. ss. Infatti, anche qui abbiamo la presenza di un vettore, denominato OTM, di una prestazione di trasferire e l'esistenza di una controprestazione.

Essendo irrilevante la modalità e il mezzo per la disciplina di diritto comune, al trasporto multimodale può sicuramente essere applicata la 'cornice generale' più volte individuata. Fatto questo, risulta necessario verificare se il trasporto eseguito con due modalità differenti possa comunque assumere una sua specificità rispetto ad altre figure simili.

Innanzitutto, non può considerarsi multimodale quel contratto di trasporto stipulato come unimodale e di fatto eseguito con due diverse modalità. La pluralità di mezzi è un elemento essenziale del trasporto multimodale¹⁷² perché entra a far parte della causa del contratto e ciò non può non produrre conseguenze sul piano giuridico.

Né può il trasporto multimodale confondersi con il trasporto c.d. *superposè*, caratterizzato dal fatto che il veicolo con il quale si è esegue la prestazione è imbarcato su un altro mezzo. Qui, non si assiste al trasferimento della merce ma al mezzo contenente la merce.

¹⁷² G. SILINGARDI e A. G. LANA, *Il trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1994, p. 17; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 29; M. BRIGNARDELLO, *Il trasporto multimodale*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1071; M. RIGUZZI, *Il trasporto multimodale*, in *Aa. Vv., Trasporti e turismo*, a cura di Id. e A. Antonini, 2008, p. 423; M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2012, *passim*.

Il rischio di confusione, invero, si pone, soprattutto, in relazione al contratto di appalto di servizi di trasporto, a cui parte della dottrina e della giurisprudenza ha ritenuto assimilabile il trasporto multimodale, come il contratto di logistica¹⁷³.

Per quando riguarda l'appalto di servizi di trasporto¹⁷⁴, al fine di distinguerlo dal trasporto multimodale, è utile tracciare le differenze con la fattispecie delineata dagli artt. 1678 c.c. ss.

Secondo l'art. 1655 c.c., l'appalto è il contratto col quale una parte assume, con un'organizzazione dei mezzi necessari e con una gestione a proprio rischio, il compimento di un'opera o di un servizio verso un corrispettivo in danaro. Da ciò si deduce che l'oggetto del contratto può essere qualsiasi opera e servizio, compreso il trasporto, che, astrattamente, potrebbe essere sussunto nello schema contrattuale. In tal senso, infatti, si è affermato che il contratto di appalto, nella sua configurazione normativa, è un «contratto in bianco»¹⁷⁵.

Tuttavia, l'importanza assunta dal trasporto e lo specifico *opus* di trasferire da un luogo ad un altro merci o persone ha assunto una rilevanza tale da diventare un nuovo tipo contrattuale autonomo e unitario. La rilevanza economica e sociale del trasferire ha comportato la creazione di una normativa *ad hoc* in tema di trasporto (che non a caso è disciplinata dal legislatore codicistico immediatamente dopo l'appalto).

La specifica causa del *transfere* diventa quindi il *discrimen* qualificante tra appalto e trasporto¹⁷⁶. Quest'ultimo si pone,

¹⁷³ Per un approfondimento sulla distinzione tra trasporto multimodale e figure affini v. M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 59 ss.

¹⁷⁴ Al quale comunque si applicherebbe la disciplina del trasporto nei limiti della compatibilità ai sensi dell'art. 1677 bis.

¹⁷⁵ Testualmente L. TULLIO, *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, p. 106; così anche M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 68.

¹⁷⁶ P. PERLINGIERI, *Il diritto civile nella legalità costituzionale*, cit., p. 341; nello stesso senso v. E. INDRACCOLO, *I contratti di trasporto e della logistica*, cit., p. 25.

rispetto all'appalto, in un rapporto di specie a genere con applicazione delle regole in tema di concorso apparente di norme per la risoluzione del conflitto di norme.

La specialità del trasporto fa sì che dal contratto di appalto esula il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro. L'applicazione della normativa sull'appalto risulterebbe ammissibile, totalmente o parzialmente, in assenza di norme sul trasporto¹⁷⁷.

Tuttavia, si osserva come alcune sentenze¹⁷⁸ abbiano inquadrato il trasporto nell'appalto, applicando le norme ordinarie dettate in tema di prescrizione in luogo di quelle speciali previste per il contratto di trasporto motivando tale decisione in virtù della presenza di una serie di elementi: la durata e la frequenza del rapporto, la maggior complessità e organizzazione della prestazione.

Elementi che esulerebbero dallo schema negoziale delineato dall'art. 1678 c.c. e giustificerebbero l'applicazione delle norme in tema di appalto.

La giurisprudenza osserva che si dovrebbe configurare un contratto di appalto di servizi ogniqualvolta il vettore si avvalga di una speciale organizzazione al fine di eseguire una serie continuativa di trasporti per conto del suo contraente¹⁷⁹.

¹⁷⁷ G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., p. 27; L. TULLIO, *Il contract of affreightment*, cit., p. 107; F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, Milano, 1967, p. 196.

¹⁷⁸ Trib. Genova, 27 giugno 1960, in *Dir. mar.*, 1960, p. 540; Trib. Roma, 7 novembre 1973, in *Rass. Giur. Enel*, 1974, p. 387; Cass., 16 ottobre 1979, n. 5397, in *Giur. it*; 1981, I, p. 979; App. Torino, 3 luglio 1991, con nota di G. SARZINA, *Ancora ombre sulle tariffe di trasporto*, in *Corr. giur.*, 1992, p. 1012; App. Milano, 22 aprile 1996, con nota di E. FADDA, *Confermata l'inapplicabilità delle tariffe a forcella (ma prima della legge n.162/93)*, *ivi*, 1996, p. 1062.

¹⁷⁹ È da sottolineare che la giurisprudenza non è unanime sul punto. Contra v. Trib. Torino, 17 novembre 1999, in *Giust. civ.*, 2000, p. 2109, con nota di G. SARZINA, *Il contratto nullo e la logica del diritto*; Trib. Milano, 13 novembre 1995, in *Contratti*, 1997, p. 52; Cass., 30 novembre 2010, n. 24265 in *DeJure*

Sul punto, alcuni autori¹⁸⁰ hanno affermato che la maggiore complessità ed organizzazione imprenditoriale rinvenibile nelle prestazioni compiute dall'OTM, il quale non si preoccupa soltanto del trasferimento della merce, ma offre anche altri servizi organizzati – come la raccolta, l'immagazzinamento delle merci nel container – diversi dal trasporto propriamente detto, sarebbero indici caratterizzanti il contratto di appalto di servizi. Tali elementi sarebbero indizi, in questa ricostruzione, di un «modello di azione più complesso della semplice operazione di trasferimento o consegna delle merci, idonea ad individuare il trasporto come tipo contrattuale»¹⁸¹.

Ebbene, l'orientamento favorevole all'applicazione della disciplina dell'appalto alle fattispecie di trasporto multimodale non sembra condivisibile, in quanto, la prestazione di trasporto, assunta come elemento caratterizzante la causa contrattuale, anche del trasporto multimodale, deve essere ricondotta allo schema autonomo dell'art. 1678 c.c. Infatti, si avrà un contratto di trasporto quando la causa dedotta del contratto è un trasporto (o una pluralità di trasporti). Si avrà, invece, un contratto di appalto, pur in presenza di prestazioni di trasporto, quando la causa dedotta nel contratto è un'opera o un servizio diverso dal trasporto¹⁸².

online; Cass., sez. lav., 13 settembre 1997, n. 9128, con nota di M. RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 931.

¹⁸⁰ G. VERMIGLIO, *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in Aa. Vv., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1996, p. 13 ss.; C. GIANATTANASIO, *L'appalto*, Milano, 1977, p. 36-37; M. POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in Aa. Vv., *Il trasporto pubblico e privato nella legislazione statuale e regionale*, Padova, 1986, p. 53.

¹⁸¹ G. Vermiglio, o.c., p. 13.

¹⁸² Contrari alla configurabilità di un contratto di appalto di servizi, L. TULLIO, *Una fattispecie improponibile*, cit., pp. 92-93; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 43; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 130; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali*

D'altronde, gli elementi su evidenziati alla base dell'ammissibilità della normativa dell'appalto di servizi di trasporto sono clausole indeterminate, carenti di sufficiente specificità, in quanto non si comprende a pieno i concetti di "diversa organizzazione" o di "maggiore complessità", specie nel trasporto multimodale.

Infatti, la maggior parte delle prestazioni di trasporto vengono eseguiti da modelli organizzativi imprenditoriali complessi.

Inoltre, neppure la presenza di un contratto avente ad oggetto una pluralità di trasporti ripetuti nel tempo sarebbe idoneo a consentire l'applicazione della disciplina dell'appalto. Troverebbe così applicazione o l'art. 1677 c.c.¹⁸³ o il 1677 *bis* che rispettivamente rinviando o all'art. 1570 c.c. o alla normativa sul trasporto¹⁸⁴, dettato in materia di somministrazione con contestuale applicazione della normativa in materia di trasporto o richiamata nello svolgimento di servizi logistici (eseguiti spesso con multimodalità) la disciplina del trasporto. Tale doppio rinvio si risolve nell'applicazione delle regole che disciplinano i contratti a cui corrispondono le singole prestazioni, ossia rimandano, in questo caso, al contratto di trasporto. Così risulterebbe applicabile il termine annuale prescrizione previsto in caso di trasporto piuttosto che quello ordinario decennale in tema di appalto.

Ancora, non risulta perfettamente chiaro quando alcuni autori affermano che è la summa delle diverse prestazioni, in virtù del risultato finale e della preventiva organizzazione dell'esecutore, a consentire di modificare la qualificazione del contratto di trasporto

ad esso affini, in AA. VV., *Trasporti e turismo*, a cura di M. Riguzzi e A. Antonini, Torino, 2008, p. 18.

¹⁸³ «Se l'appalto ha per oggetto prestazioni continuative o periodiche di servizi, si osservano, in quanto compatibili, le norme di questo capo e quelle relative al contratto di somministrazione».

¹⁸⁴ «Si applicano alla somministrazione, in quanto compatibili con le disposizioni che precedono, anche le regole che disciplinano il contratto a cui corrispondono le singole prestazioni».

multimodale in appalto di servizi¹⁸⁵. Né viene chiarito come non si possa non applicare la disciplina civilistica ex. art. 1678 c.c., che appunto ha codificato quel particolare servizio avente ad oggetto il trasferimento di cose o persone.

Allo stesso modo, quando altri autori parlano di contratto quadro¹⁸⁶ dal quale deriva l'impegno del vettore ad eseguire più trasporti, si tratta pur sempre di un contratto di trasporto consistente nell'impegno del vettore ad eseguire una pluralità di prestazioni di trasferimento all'interno di un programma.

Sembra condivisibile, dunque, la conclusione secondo cui affinché possa escludersi la disciplina del contratto di trasporto (ex. art. 1678 c.c. ss.) è necessaria la presenza di obbligazioni che non siano meramente accessorie – in quanto altrimenti verrebbero assorbite dal trasporto – che trasformino il risultato in qualcosa di più complesso del semplice trasferimento. Si pensi ad uno sgombero dove sicuramente il contratto viene realizzato tramite il trasporto dei materiali, ma la fattispecie è da qualificarsi come appalto dato che la causa è rappresentata dallo sgombero dell'area e il trasporto è solo strumentale alla sua realizzazione.

La riconducibilità, quindi, di una fattispecie al contratto di appalto o di trasporto dovrà essere rimessa all'apprezzamento del giudice che dovrà tener conto del risultato perseguito in concreto dalle parti.

Chiarita, dunque, la sussumibilità del contratto di trasporto multimodale alla disciplina di diritto comune e chiarita, altresì, l'impossibilità di configurare il trasporto multimodale come un appalto di servizi di trasporto, occorre ulteriormente riflettere sulla distinzione tra multimodalità e contratto di logistica.

¹⁸⁵ M. POLASTRI MENNI, *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, cit., p. 54.

¹⁸⁶ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., pp. 44-45, ma spec. nota 93.

Riprendendo i risultati già raggiunti¹⁸⁷ si può definire il contratto di logistica come quel contratto col quale un soggetto, denominato operatore logistico, si obbliga, dietro corrispettivo nei confronti di un altro soggetto, generalmente ma non necessariamente un'impresa, a compiere tutta una serie di operazioni tra cui il trasporto, il magazzinaggio, l'imballaggio, la manipolazione di materie prime, di prodotti simili lavorati, prodotti finiti, il parziale assemblaggio dei medesimi o altre operazioni ad esse ricollegate non solo di natura materiale ma anche di carattere giuridico quali ad esempio la predisposizione di documenti e la fatturazione degli stessi¹⁸⁸. Ognuna di queste attività assume rilevanza nell'economia complessiva del rapporto non configurandosi tra le differenti attività svolte dall'operatore logistico un rapporto di prevalenza ed accessorietà.

Appare già di prima *facie* chiara la differenza rispetto al contratto di trasporto, posto che in questo nuovo contratto la prestazione di trasporto non assume carattere prevalente, ma è solo una fra le tante che sono assunte dall'operatore logistico per la realizzazione della causa del contratto, da individuare non nel trasferimento dei beni, ma nell'ottimizzazione del ciclo produttivo del cliente¹⁸⁹.

Le differenti prestazioni poggiano sullo stesso piano con la conseguenza che le diverse attività dedotte in contratto sono fuse in un *opus* unitario, in cui le diverse prestazioni, individualmente considerate non soddisferebbero le esigenze del committente.

Non si deve, dunque, confondere il trasporto multimodale e il contratto di logistica: nel primo, la causa è sempre il trasferimento di un bene o di una persona, seppur effettuata con due o più

¹⁸⁷ Si veda cap. I, § 6.

¹⁸⁸ M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 1521; E.M. TRIPODI, *Tra commercio elettronico e logistica: il contratto di Drop Shipping*, in *Disc. comm. serv.*, 2018, 1, p. 41.

¹⁸⁹ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 39; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 131.

modalità alternative; nel secondo, la causa è complessa sicché il trasferimento non assume valenza prioritaria rispetto alle altre prestazioni compiute dall'operatore logistico¹⁹⁰.

Tale ricostruzione non è intaccata dai recenti interventi come l'art. 1677 *bis* – «la prestazione di due o più servizi di logistica [...] si applicano le norme relative al contratto di trasporto, in quanto compatibili» – che richiamando nei limiti della compatibilità la disciplina del trasporto implicitamente conferma la natura complessa del fenomeno logistico che non è assimilabile, *ex* art. 1696 c.c. comma 3, – «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 [...]» al trasporto multimodale. Il fatto che si applichi la stessa 'cornice' è una conferma piuttosto della sistematicità ed organicità del contratto di trasporto piuttosto che della similitudine tra i due fenomeni.

4. Qualificato il trasporto multimodale come contratto di trasporto al quale è applicabile la disciplina civilistica, sorgono problemi in merito alla figura del vettore, ossia del soggetto che normalmente assume la responsabilità dell'esecuzione della prestazione di trasporto. Tale figura è quella che richiede maggiore attenzione data la particolarità della prestazione oggetto del contratto e del conseguente regime di responsabilità.

L'operatore di trasporto multimodale (OTM) è qualificato, *ex* art. 1.2 della Convenzione di Ginevra e della regola 2.2. della CCI, come soggetto responsabile contrattualmente dell'esecuzione del trasporto multimodale.

Generalmente sono operatori di trasporto multimodale grandi compagnie di vettori, i quali, assumendosi la responsabilità del

¹⁹⁰ M. BRIGNARDELLO, *Il contratto di servizi di logistica*, cit., p. 1530; M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit. p. 84.

trasporto di fronte al mittente, godono di ampia autonomia nella determinazione delle rotte da seguire e dei modi di trasporto da utilizzare, facendosi carico anche di attività accessorie meramente tecniche, come il carico e lo scarico, il trasbordo delle merci, gli adempimenti amministrativi, doganali e fiscali necessari per la corretta esecuzione del trasporto¹⁹¹. Quanto alla natura giuridica dell'OTM, parte della dottrina la riconduce alla figura dello spedizioniere-vettore¹⁹², giustificando l'assunto con la constatazione che l'obbligazione dello spedizioniere-vettore è l'assunzione in proprio dell'esecuzione del trasporto, ancorché sia realizzato con mezzi altrui che danno origine ad una pluralità di rapporti contrattuali. Siffatta qualificazione non sembra convincente per una serie di motivi, come rilevato da alcuni autori¹⁹³.

Innanzitutto, si può discorrere di spedizioniere-vettore solo quando le parti abbiano stipulato fin dall'inizio un contratto di spedizione, mentre non si può parlare di spedizioniere-vettore quando un soggetto, come l'OTM, assuma semplicemente di eseguire il trasporto con mezzi propri o altrui. In secondo luogo, lo spedizioniere si obbliga a concludere in nome proprio, ma nell'interesse altrui, un contratto di trasporto mentre l'OTM non si obbliga a stipulare contratti per conto altrui: l'oggetto del contratto è dato dal trasferimento e non dalla conclusione di contratti per conto altrui¹⁹⁴. Infine, mentre l'OTM assume la responsabilità

¹⁹¹ G. SILINGARDI e A.G. LANA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 21; M. BADAGLIACCA, *il trasporto multimodale*, cit., p. 89.

¹⁹² F. BERLINGIERI, N. VERRUCOLI, *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, cit., p. 205; A. TEMPESTA, *Utilizzazione del container ISO 20 piedi intermodale nel trasporto aereo di merci e trasporto multimodale internazionale, secondo la convenzione di Ginevra 24 maggio 1980*, in *Dir. aereo*, 1980, p. 76.

¹⁹³ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 90; G. Silingardi, A. G. Lana, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 23.

¹⁹⁴ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 140.

dell'intero percorso, lo spedizioniere diviene vettore solo per le tratte in cui effettivamente esegua giuridicamente il trasporto¹⁹⁵.

La prestazione di trasporto, quindi, assume natura occasionale e non deve rientrare nella ragione imprenditoriale. Si deve, peraltro, osservare come la figura dello spedizioniere-vettore non ricorre quando lo spedizioniere stipuli con un terzo il contratto di trasporto in nome proprio ma per conto altrui, il quale impartisca istruzioni relative alla scelta del mezzo, della tratta e delle modalità di trasporto, con conseguente esclusione della responsabilità personale e diretta dello spedizioniere per l'esecuzione del trasporto¹⁹⁶.

Esclusa, quindi, la riconducibilità dell'operatore multimodale allo spedizioniere-vettore, ciò che è importante è individuare il regime di responsabilità a carico di tal figura.

Appurato che il contratto di trasporto multimodale è applicabile la disciplina del contratto di trasporto, si deve constatare come la normativa nazionale ed internazionale, improntata ancora sulla distinzione in base al mezzo impiegato, si riveli perlopiù inidonea ad individuare la disciplina in concreto applicabile circa gli obblighi e le responsabilità gravanti sul vettore multimodale.

Quest'ultimo soggetto, concludendo un contratto di trasporto multimodale, si assume per intero la responsabilità del servizio, facendosi giuridicamente carico di tutta una serie di attività (il carico, lo scarico e il trasbordo, l'assicurazione delle merci, gli adempimenti doganali, amministrativi e fiscali) tra cui il coordinamento dei soggetti coinvolti, in *primis* i subvettori.

Per sopperire al lacunoso sistema normativo in tema di multimodalità, nel corso degli anni, sono stati così sviluppati due possibili soluzioni, che si riconducono ai seguenti schemi:

¹⁹⁵ Anche la giurisprudenza tende a distinguere le due figure. V. Cass., 24 maggio 1993, n. 5823, in *Mass. Giust. civ.*, 1993, p. 911; Cass, 16 ottobre 1991, n. 10924 *ivi*, 1991, p. 763; Cass., 3 marzo 1997, n. 1867, in *Dir. mar.*, 1998, p. 391.

¹⁹⁶ Cass., 20 dicembre 1986, n.7795, in *Mass. Giust. civ.*, 1986, p. 586 ss.

1) il sistema unitario, denominato a livello internazionale *uniform liability system*. Secondo tale modello, l'OTM è assoggettato ad un unico regime di responsabilità e si considera il trasporto multimodale come un solo contratto di trasporto, da disciplinare con una regolamentazione specifica dettata per l'intero tragitto¹⁹⁷.

2) il sistema frammentato, denominato a livello internazionale *network liability system*: secondo tale modello, per ogni tratta trova applicazione la relativa disciplina ad essa propria, pertanto, il vettore è assoggettato ad un diverso regime di responsabilità a seconda della tratta durante la quale si è verificato l'evento lesivo¹⁹⁸.

Caratteristica del primo sistema è quello di regolamentare la responsabilità dell'OTM in base ad un insieme unitario ed autonomo di norme, poste o a livello internazionale o a livello negoziale, prescindendo dalla localizzazione del danno. Viceversa, il sistema *network* è un regime plurimo di responsabilità, in cui diviene rilevante la localizzazione del danno in cui si verifica il sinistro.

Occorre osservare come il regime unitario presenti l'utilità per l'OTM e per il caricatore, di conoscere *ab origine* la normativa applicabile in caso di danni alla merce così come garantisce maggiore certezza all'intero rapporto giuridico. D'altronde, l'applicazione di una disciplina unitaria comporterebbe degli svantaggi a carico del vettore contrattuale (OTM) nei confronti dei

¹⁹⁷ Favorevole ad una disciplina unitaria M. CASANOVA e M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti*, cit., p. 326; G. F. FITZGERALD, *The united Nations Convention on International Multimodal Transport of goods in AASL*, 1980, p. 66.

¹⁹⁸ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 104; A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale: regime normativo e responsabilità del vettore*, cit., p. 10; G. SILINGARDI, *Il regime della responsabilità nel trasporto multimodale*, in AA. VV., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, p. 19.

subvettori di cui si sia avvalso per l'esecuzione della prestazione delle diverse tratte. Si pensi al caso in cui il vettore multimodale dovrebbe rispondere nei confronti dell'interessato al carico, ma non potrebbe utilmente rivalersi contro il vettore marittimo, quello di cui si è avvalso per la tratta marittima, che sarebbe coperto dall'esonerazione della responsabilità per colpa nautica¹⁹⁹.

Il sistema *network*, d'altro canto, eviterebbe discrasie tra il regime di responsabilità a cui sarebbe soggetto l'operatore di trasporto multimodale e quelle in forza del quale sarebbe chiamato a rispondere il singolo vettore modale. Peraltro, trattandosi di questioni attenenti alla responsabilità, secondo alcuni²⁰⁰, sarebbe

¹⁹⁹ Cfr. art. 1693 c.c. «Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario» e art. 422 c. nav. «Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, né in tutto né in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti. Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti».

²⁰⁰ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 105; Cass., 6 marzo 1956, n. 656, in *Dir. mar.*, 1956, p. 197 con nota di S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*.

preferibile l'adozione di tale regime, in quanto ci si riferisce ad aspetti che trovano giustificazione in esigenze tecniche proprie del mezzo trasportato. Allo stesso tempo, però, tale sistema presenta il grosso inconveniente dell'incertezza del regime applicabile in caso di danni non localizzati con pensanti ricadute sul soggetto responsabile del trasferimento, del committente e con l'aumento dei costi globali del trasporto.

In ragione della presenza degli indicati vantaggi e svantaggi dei due regimi, sono state prospettate anche altre soluzioni come la teoria della prevalenza o assorbimento²⁰¹, che comporterebbe l'applicazione della normativa riferita alla tratta prevalente, e il sistema a reti semplificate²⁰², nel quale la localizzazione del danno assume rilevanza solo per alcuni aspetti.

Tuttavia, anche queste soluzioni presentano degli svantaggi in quanto per la prima si pone la difficoltà di determinare la tratta prevalente e i criteri da impiegare per giungere all'individuazione della prevalenza. La seconda soluzione (adottata sia dalla Convenzione di Ginevra che dalle regole UNCATD CCI), invece, pur essendo preferibile in quanto mantiene l'unitarietà della disciplina, con la sola specificazione che in tema di *quantum* risarcitorio si fa riferimento alla localizzazione del danno, non risulta applicabile in quanto la Convenzione non è entrata mai in vigore e le regole UNCTADCCI hanno valore solo se richiamate dalle parti negoziali.

Una tale eterogeneità di soluzioni, com'è intuibile, non può che rivelarsi fonte di grande incertezza giuridica, in quanto l'OTM, incapace di prevedere quali regole saranno applicate ai fini della

²⁰¹ Si v. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., p. 117; A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale nei leading case italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 1024.

²⁰² Vedi l'art. 19 della Convenzione di Ginevra del 1980 e gli artt. 17 e 26 delle Regole di Rotterdam. Per approfondimenti si veda F. BERLINGIERI, *Verso un'ulteriore unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 2020, p. 391; A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, cit., p. 654.

determinazione della sua responsabilità, dovrà valutare con estrema difficoltà il rischio su di lui gravante. In Italia, tanto la giurisprudenza di merito quanto la giurisprudenza di legittimità, salve rare pronunce²⁰³, tradizionalmente paiono consolidate sul principio per il quale, in assenza di una normativa specifica, il contratto di trasporto multimodale trova la propria disciplina nelle disposizioni del codice civile in materia di trasporti²⁰⁴, argomentando che nell'ordinamento italiano, europeo ed internazionale non vi siano normative speciali applicabili o disposizioni del codice della navigazione che derogano le disposizioni del Codice civile.

La Corte di Cassazione segue pertanto il sistema che prevede l'applicazione di un'unica fonte normativa disciplinante la responsabilità del vettore multimodale, indipendentemente dalla tratta in cui si è verificato il danno. Ciò sulla base di due argomentazioni normative:

1) l'art. 1680 c.c. che precisa la posizione sistematica della disciplina del contratto di trasporto civilistico rispetto alla legislazione speciale. Infatti, il c.c. non vuole sovrapporsi alla legislazione speciale, ma non intende d'altra parte abdicare alla sua autorità di legge generale. In questo senso le norme del capo VIII si applicano non solo ai trasporti terrestri, ma anche ai trasporti per via d'acqua e per via d'aria, in quanto non siano derogate dalle

²⁰³ Cass., 6 giugno 2006, n.13253, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aja Visby*, in *Dir. trasp.*, 2007, p. 527.

²⁰⁴ Senza pretesa di esaustività v. Cass, 6 marzo 1956, n. 656 con nota di S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo*, cit., p. 106 ss.; Cass., 14 febbraio 1986, n. 887 in *Dir. mar.*, 1987, p. 290; Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, con nota di L. RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, *ivi*, 2000, p. 1340; Cass., 30 novembre 2000, n. 15329, in *Giust. civ.*, 2001, I, p. 2462. Per la giurisprudenza di merito v. App. Cagliari, 22 settembre 1969, in *Dir. maritt.*, 1969, p. 300; App. Genova, 31 marzo 1990, *ivi*, 1991, p. 119; Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *ivi*, 1994, p. 817; Trib. Torino, 5 giugno 2002, *ivi*, 2003, p. 182; Trib. Genova, 11 aprile 2005, *ivi*, 2006, p. 1300.

normative settoriali. Data l'assenza di riferimenti normativi negativi, si applica il diritto comune.

2) dalla riforma dell'art. 1696 c.c. che ha introdotto limiti risarcitori alla responsabilità gravante al vettore. Infatti, il terzo comma, recentemente modificato, richiama la multimodalità precisando che qualora non risulti possibile distinguere il luogo e il momento in cui si è verificato il danno in ogni caso si applica il limite risarcitorio *ivi* previsto. *Ab contrario*, se è possibile individuarlo, il problema non sorge a monte perché si applicherà la disciplina settoriale in cui si è verificato il danno (tratta marittima – codice della navigazione).

Sul punto è sempre auspicabile un intervento dei diversi legislatori, ma risulta condivisibile, in assenza di una normativa *ad hoc*, l'arresto giurisprudenziale favorevole, nei casi dubbi, all'applicazione delle norme del diritto comune. In proposito, non sembrano condivisibile alcune delle osservazioni mosse contro questi approdi²⁰⁵.

In primo luogo, la critica relativa alla discrasia dei regimi di responsabilità tra OTM e i sub-vettori precedentemente esaminata non regge dato che l'esistenza degli altri vettori, certamente molto frequenti nella prassi, non è un requisito di validità del trasporto multimodale. Ricordiamoci, infatti, che elemento caratterizzante la multimodalità è la presenza di almeno due modalità di tratte differenti con il quale eseguire la prestazione trasporto. La scelta di avvalersi di altri soggetti nell'esecuzione della prestazione è una scelta, seppur dettata da ragioni di efficienza economica, discrezionale dell'OTM che si avvale di altre persone nell'eseguire ciò che lui stesso contrattualmente dovrebbe eseguire. Ribadiamo ancora una volta come l'oggetto del contratto di trasporto è data dall'assunzione del relativo obbligo e non dell'effettiva esecuzione dello stesso. Non può così essere assimilabile la posizione dell'OTM, vettore contrattuale del trasporto multimodale, con i

²⁰⁵ Cfr. M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., p. 70 ss.

singoli vettori unimodali di cui si è avvalso per l'esecuzione del trasporto²⁰⁶.

Infatti, risulta diverso il rischio assunto tra l'OTM e il/i singolo/i sub-vettore/i incaricati dell'esecuzione del trasporto giustificando le differenze sotto il profilo della responsabilità. Il nostro sistema non a caso riconosce delle ipotesi in cui si è chiamati a rispondere anche qualora l'esecutore materiale del fatto sia irresponsabile o usufruisce di un regime di responsabilità più favorevole²⁰⁷.

Ancora, l'autonomia riconosciuta all'OTM nella gestione ed individuazione delle tratte per l'esecuzione della prestazione complessiva ha inevitabilmente un costo in termini di rischi da dover sopportare. Nel momento in cui l'ordinamento mi consente una scelta devo accettare le conseguenze – positive e negative – di questa scelta, scelta che non è rimessa ai singoli vettori che eseguono tratte unimodali ma all'OTM. Infatti, ogni qualvolta l'ordinamento riconosce un potere, quest'ultimo impone dei limiti al suo utilizzo che devono essere accettati da tutti i consociati.

Infine, anche ponendoci sul piano “naturalistico” e in un'ottica di giustizia sostanziale/equitativa, gli OTM sono tendenzialmente

²⁰⁶ M. BADAGLIACCA, *Il trasporto multimodale*, cit., pp. 57-58 in cui si afferma che «è facile così rivelare come colui che assume l'obbligo di trasferimento, anche avvalendosi di terzi, tra cui altre imprese di trasporto, attraverso l'impiego di differenti modalità per coprire l'intero percorso è non un semplice architetto dell'operazione in parola, ma agli occhi della clientela, soprattutto colui che è chiamato ad edificare concretamente tale operazione».

²⁰⁷ Si pensi a tutte le ipotesi di responsabilità per fatto altrui previsti nel nostro sistema. Ad es. l'art. 1228 c.c. che riconosce un differente regime di responsabilità tra il preposto e l'ausiliario. Ancora, si pensi agli artt. 2047-2048 del c.c. La stessa Convenzione di Ginevra del 1980 nel suo art. 15 sancisce una responsabilità unica dell'operatore multimodale, che si differenzia da chi esegue il trasporto. Infatti, «the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own».

imprese di maggior dimensioni rispetto ai singoli vettori che eseguono le diverse tratte²⁰⁸ e che hanno maggiori capacità di sopportazione del rischio di impresa rispetto a singoli vettori unimodali, non sempre grandi imprese. Inoltre, la previsione di regole certe, come l'applicazione delle norme di diritto comune, anche se potenzialmente ingiuste dà, comunque, la possibilità ai privati di regolamentare più equamente il rapporto, prevedendo meccanismi di collettivizzazione del rischio in caso di perdita ed avaria della merce nelle diverse tratte. Cosa, che non sarebbe possibile in caso di incertezza delle norme, seppur equilibrate, che deriverebbe dall'applicazione del sistema *network* e dalla teoria della combinazione e localizzazione del danno per la normativa individuabile.

Per concludere, l'applicazione in questi casi della disciplina di diritto comune non esclude affatto l'applicazione della normativa settoriale nei casi non dubbi come, ad es. l'art. 422 del codice della navigazione²⁰⁹. Nella prevalenza di una tratta marittima individuata in base a questioni di necessità (impossibilità o eccessiva difficoltà di trovare tratte alternative, anche in termini economici) e non a scelte illogiche dell'OTM, quest'ultimo può certamente avvalersi del regime più favorevole previsto dalle legislazioni speciali.

²⁰⁸ M. BADAGLIACCA, o.c., p. 89 «[n]ormalmente, sono operatori di trasporto multimodale grandi case di spedizione o compagnie di vettori, i quali si assumono la responsabilità del trasporto di fronte al caricatoremittente, godendo di ampia autonomia nella determinazione delle rotte da seguire e dei modi di trasporto da utilizzare».

²⁰⁹ Osserva sul punto A. ANTONINI, *Il trasporto multimodale: il regime normativo e responsabilità del vettore*, cit., p. 7, che le differenze tra i vari sottotipi rispetto al trasporto ex art. 1678 c.c. sono molteplici, in particolare, per ciò che attiene ai profili relativi a prescrizione e decadenza, regime di responsabilità, limiti risarcitori.

Ciò è stato confermato anche dal legislatore²¹⁰ che richiama l'applicazione della disciplina di diritto comune del trasporto come “ancora di salvataggio in caso di tempesta” ex. comma 3, art. 1696 c.c.

5. I modelli contrattuali tradizionali, conosciuti come *contingent contracts*, sono prevalentemente incentrati sulla promessa e sullo scambio²¹¹. Se si analizza il Codice civile, le disposizioni dedicate al rapporto negoziale sono relativamente scarse, a differenza di quelle dedicate alla sua formazione e validità. La volontà dei contraenti, in sede di stipulazione, acquista rilevanza centrale e assorbente: le parti stabiliscono a monte l'assetto dei loro interessi, per cui laddove il contratto si rivela incapace di soddisfare la volontà espressa al momento della sua conclusione, il rimedio offerto dal codice è la risoluzione dello stesso. Tale ricostruzione teorica ha il suo modello nel contratto di compravendita la cui causa è lo scambio tra la domanda e l'offerta del mercato.

Nei contratti *business to business*, il modello di scambio individua unicamente le operazioni commerciali occasionali tra operatori autonomi di mercato ed il contratto diventa la sede in cui si formalizza la collaborazione tra i suddetti operatori: il contratto

²¹⁰ V. d. l. 6 novembre 2021, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, L. 30 dicembre 2021, n. 234, l. 29 giugno 2022, n. 79.

²¹¹ V. BRIZZOLARI e C. CERSOSIMO, *Organizzazione dei rapporti commerciali tra imprese e “contratti relazionali”*, in *Contratti*, Milano, 2019, p. 97 ss.; M. GRANIERI, *Il tempo e il contratto*, Milano, 2007, p. 31.; A. F. FONDRIESCHI, *Contratti relazionali e tutela del rapporto contrattuale*, Milano, 2017, p. 3.

diventa la sede in cui le relazioni sociali si trasformano in relazioni giuridiche²¹².

In questo contesto il contratto ha una funzione individualistica perché si propone come il mezzo attraverso il quale massimizzare gli utili della parte. Tuttavia, l'evolversi del mercato, sempre più globalizzato, lo sviluppo di strumenti, sempre più complessi, e il fabbisogno di risorse, sempre maggiore, ha inevitabilmente inciso sul modo tradizionale di concepire il contratto tra imprese. Ecco perché i più recenti modelli della contrattazione d'impresa presentano forme e modalità organizzative di natura para-associativa²¹³, cosicché, spesso, costi e benefici non sono in contrapposizione, ma, almeno parzialmente, in condivisione: Si realizza, cioè, una forma di "economia circolare anche tra imprenditori".

L'idea di contratto ha subito nell'arco di pochi decenni, un significativo mutamento²¹⁴, in tempi più rapidi di quanto i fenomeni legati produzione di largo consumo e la globalizzazione economica lasciassero prevedere. L'approdo ad una visione relazionale dei rapporti contrattuali costituisce l'esito della riflessione scientifica dovuta alla *lex mercatoria*.

La teoria dei *relational contracts* muove dall'assunto secondo cui il modello tradizionale di contratto, a cui si ispira la scienza giuridica tradizionale, si fonderebbe su una visione idealizzata della realtà. Infatti, nei contratti tradizionali, le transazioni presentano un inizio e una fine individuati, fondandosi sullo

²¹² G. GUZZARDI, *Note preliminari allo studio del contratto di rete*, in *Contr. impr.*, 2013, p. 501.

²¹³ Si pensi ai consorzi, alle società consortili, i contratti plurilaterali e bilaterali variamente collegati fondate su uno scopo mutualistico.

²¹⁴ M. GRANIERI, *Il tempo e il contratto*, cit., p. 98 «il diritto dei contratti, all'interno delle varie esperienze giuridiche, tende a modificarsi, sia per effetto di fattori endogeni, sia per effetto di circostanze esterne, quali l'appartenenza ad aree soggette a processi di integrazione economica e politica o a più ampi fenomeni di globalizzazione economica».

scambio istantaneo e prediligono che l'interesse dell'operatore economico venga soddisfatto di volta in volta, con tutti i costi che ne comporta, attraverso nuove contrattazioni. Nei contratti relazionali, invece, non è più la promessa e lo scambio, ma la relazione a dare forma e contenuto al contratto²¹⁵. Si crea così un'economia reticolare come forma di coordinamento delle attività economiche che, per esigenze organizzative e mutamenti tecnologici, ha assunto un'importanza crescente nel funzionamento dei mercati.

Il fenomeno delle reti di impresa, di cui il contratto di rete ne è solo una parte, può essere collocato all'interno dell'ampio quadro delle aggregazioni tra imprese: il cd. *Networking*. Ma cosa si intende per rete di impresa? Si tratta di un'aggregazione tra imprese che assume rilievo internamente ed esternamente: internamente perché le imprese mantengono la propria individualità e continuano a perseguire i propri fini, ma al contempo cercano di soddisfare un interesse comune. Talché, si determina un condizionamento reciproco, in capo a ciascuna impresa, tra l'interesse individuale e quello collettivo.

In relazione al profilo esterno, la rete può essere percepita dai terzi come una figura unitaria. Lo testimonia l'art. 45, comma 2, lettera f, del d.lg, n. 50 del 18 aprile 2016, che disciplina le reti di impresa in materia di contratti pubblici e riconosce natura poliforme al fenomeno²¹⁶.

²¹⁵ F. MACARIO, *Adeguamento e rinegoziazione nei contratti a lungo termine*, Napoli, 1996, p. 57; A. F. FONDRIESCHI, *Contratti relazionali e tutela del rapporto contrattuale*, cit., p. 4.

²¹⁶ Le concrete modalità di partecipazione alle procedure di gara dipendono dal grado di strutturazione della rete e dall'oggetto specifico della gara d'appalto. Si distinguono tre casi: rete dotata di organo comune con potere di rappresentanza, ma priva di soggettività giuridica; rete dotata di organo comune privo di potere di rappresentanza o reti sprovviste di organo comune; rete dotata di organo comune e di soggettività giuridica.

Dal punto di vista economico, le reti di imprese si caratterizzano per l'autonomia dei partecipanti, la stabilità del rapporto, la collaborazione e l'interdipendenza. Ciò che sotto il profilo economico costituisce un *unicum*, dal punto di vista giuridico si caratterizza da una realtà estremamente variegata, complessa e, infatti, sono stati osservati fenomeni associativi, relazioni di contratti bilaterali, contratti plurilaterali oppure una fusione di tutto questo.

Il fine è il medesimo: creare un'osmosi economica. Prima che facesse ingresso nell'ordinamento italiano il contratto di rete, si sono utilizzati, principalmente, i consorzi, le società consortili, i contratti plurilaterali e bilaterali variamente collegati.

Giova precisare che solo con l'art. 6 *bis* del d.lg., 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla l., 6 agosto 2008, n. 133, è stato affrontato, per la prima volta, in un'ottica generale, il tema delle reti di imprese. La tecnica legislativa adoperata, tuttavia, è stata diversa da quella tradizionale.

Infatti, non si è inciso tanto sul profilo civilistico della fattispecie, bensì è stata compiuta un'opera di ricognizione delle diverse forme di coordinamento tra imprese. Proprio la tecnica legislativa del contratto di rete è stata oggetto di critiche.

Autorevole dottrina²¹⁷ ha rilevato «che le reti sono economicamente eterogenee e, per conseguenza, ricevono discipline giuridiche differenti in base al contenuto concreto che assumono di talché l'intervento legislativo appare inopportuno».

Ancora è stato osservato²¹⁸, che se la disciplina ha il pregio di aver differenziato il campo con i distretti produttivi, è altresì vero che ha il difetto di aver adottato una riduttiva semplificazione nel ricondurre ad uno la complessa fenomenologia delle reti.

²¹⁷ P. PERLINGIERI, *Reti e contratti tra imprese tra cooperazione e concorrenza*, in *Le reti di imprese e i contratti di rete*, a cura di P. Iamiceli, Torino, 2009, p. 390 ss.

²¹⁸ F. MACARIO, *Reti di imprese, contratto di rete e individuazione delle tutele. Appunti per una riflessione metodologica*, *ivi*, p. 276.

Nel corso del tempo, si sono avute numerose modifiche relative alla disciplina del contratto di rete creando uno schiamazzo legislativo, ma è pur vero che in qualche misura il tutto appare giustificato dal contesto socioeconomico fortemente dinamico in cui si è inserita la normativa in oggetto: una profonda crisi finanziaria ed economica. In altre parole, negli auspici del legislatore l'intervento in materia si proponeva, e si propone, di realizzare l'ambizioso e necessario tentativo di fornire alla realtà economica italiana, basata sulle *Small and medium enterprise*, lo strumento giuridico idoneo a raggiungere gli standards dimensionali e qualitativi per competere sul mercato globale, senza, allo stesso tempo, rinunciare a lasciar fermo l'assetto proprietario delle imprese, le quali, pertanto, non hanno la necessità di fondersi o collegarsi mediante forme contrattuali già note.

Le imprese devono prestare molta attenzione quando decidono di collaborare poiché corrono il rischio di venire sanzionati per comportamenti anticoncorrenziali. Tuttavia, tenendo presente la *ratio* della normativa antitrust, sarebbe riduttivo tracciare la collaborazione tra imprese sulla base solo di rapporti collusivi a danno della società civile. Infatti, forme di collaborazioni efficienti, specialmente nel panorama imprenditoriale italiano, sono capaci di ridurre «la duplicazione delle attività di ricerca e sviluppo, di stimolare l'innovazione in settori ed ambiti dove non sarebbe altrimenti possibile, di agevolare la diffusione delle tecnologie e di promuovere la concorrenza nei mercati»²¹⁹.

Il legislatore ha voluto offrire agli imprenditori italiani, in un contesto economico caratterizzato da profonda crisi, uno strumento potenzialmente capace di rilanciare lo sviluppo economico del paese, contemperando fra loro due esigenze all'apparenza inconciliabili.

²¹⁹ Nota Autorità garante della concorrenza e del mercato, 2011.

Da un lato, la necessità di una collaborazione tra imprenditori imposta dai sempre più elevati standard tecnologici e qualitativi richiesti dal mercato e, dall'altra, la tutela della proprietà individuale e, quindi, dell'individualismo proprio degli operatori economici del nostro paese.

Obiettivo del legislatore è stato, dunque, quello di immaginare una disciplina specifica incidente sul fenomeno della collaborazione imprenditoriale, introducendo una figura contrattuale che esprime una relazione tra imprese. Relazione che potrebbe essere particolarmente importante per il settore dei trasporti e della logistica dove vi è naturalmente bisogno di “una collaborazione” tra persone, cose e luoghi.

6. Il contratto di rete²²⁰ è una fattispecie relativamente nuova, introdotta in Italia dall'art. 3 comma 4 *ter* del d.l. 10 febbraio 2009, n. 5, convertito con modificazioni, dalla l. 9 aprile 2009, n. 33²²¹.

²²⁰ P. IAMICELI, *Le reti di imprese: modelli contrattuali di coordinamento*, in F. CAFAGGI (a cura di), *Reti di imprese tra regolazione e norme sociali*, Bologna, 2004, p. 128.

²²¹ Si riporta il testo normativo per comodità di lettura «con il contratto di rete più imprenditori perseguono lo scopo di accrescere, individualmente e collettivamente, la propria capacità innovativa e la propria competitività sul mercato e a tal fine si obbligano, sulla base di un programma comune di rete, a collaborare in forme e in ambiti predeterminati attinenti all'esercizio delle proprie imprese ovvero a scambiarsi informazioni o prestazioni di natura industriale, commerciale, tecnica o tecnologica ovvero ancora ad esercitare in comune una o più attività rientranti nell'oggetto della propria impresa. Il contratto può anche prevedere l'istituzione di un fondo patrimoniale comune e la nomina di un organo comune incaricato di gestire, in nome e per conto dei partecipanti, l'esecuzione del contratto o di singole parti o fasi dello stesso. Il contratto di rete che prevede l'organo comune e il fondo patrimoniale non è dotato di soggettività giuridica, salva la facoltà di acquisto della stessa ai sensi del comma 4-quater ultima parte. Se il contratto prevede l'istituzione di un fondo patrimoniale comune e di un organo comune destinato a svolgere un'attività, anche commerciale, con i terzi».

Dal punto di vista formale, viene stabilito che il contratto deve essere redatto per atto pubblico o per scrittura privata autenticata e che lo stesso debba avere un contenuto minimo²²².

Da una prima analisi della l. 33/2009, così come emendata dalle successive novelle, possiamo individuare gli elementi tipici della rete: In primo luogo, la natura di contratto plurilaterale²²³ con comunione di scopo; la sussistenza di una pluralità di obblighi come la forma scritta *ad substantiam*, un contenuto parzialmente prescrittivo e vincolato, l'esercitazione in comune da parte delle imprese aderenti di una o più attività economiche rientranti nei rispettivi oggetti sociali allo scopo di accrescere la reciproca capacità innovativa e la competitività sul mercato²²⁴. Altresì, la

²²² In sintesi: la denominazione sociale delle imprese aderenti alla rete; l'indicazione delle attività comuni poste a base della rete; un programma che contenga l'enunciazione dei diritti e degli obblighi assunti da ciascuna impresa partecipante e le modalità di realizzazione dello scopo comune da perseguirsi eventualmente attraverso l'istituzione di un fondo patrimoniale comune in relazione al quale sono stabiliti i criteri di valutazione dei conferimenti che ciascun contraente si obbliga ad eseguire per la sua costituzione e le relative modalità di gestione ovvero mediante ricorso alla costituzione da parte di ciascun contraente di un patrimonio destinato all'affare. In questo caso, indicare anche l'organo comune incaricato di eseguire il programma di rete, i suoi poteri anche di rappresentanza e le modalità di partecipazione di ogni impresa alla attività dell'organo. In tema di pubblicità è stato poi previsto che il contratto di rete è iscritto nel registro delle imprese ove hanno sede le imprese contraenti.

²²³ P. PERLINGIERI, *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2021, *passim*; A. TORRENTE e P. SCHLESINGER, *Manuale di diritto privato*, 25^aed., Milano, 2021, p. 478.

²²⁴ H. COLLINS, *Introduction: the research agenda of implicit dimension of contracts*, in *Implicit dimensions of contract: discrete, relational and network contracts*, a cura di D. Campbell, Id. e J. Wightman, Oxford-Portland, 2003, p. 19 ss., secondo cui «networks signify a grouping of contractual arrangements between more than two parties with a productive aim that requires the interaction and co-operation of all parties. Within networks, many of the parties have contractual links, often of relational type, but there are also many other economic relations presents that have not been constructed through an express contract».

possibile presenza di un organo comune, incaricato di eseguire il contratto di rete mediante l'attuazione del programma e di rappresentare le imprese aderenti al contratto. Inoltre, individuiamo come tratto tipico la previsione di un patrimonio di rete²²⁵, da istituirsi nella duplice e alternativa forma del fondo patrimoniale comune²²⁶ ovvero mediante la costituzione di un patrimonio destinato ad uno specifico affare, *ex art. 2447 bis c.c.*

Rilevante è la lett. c dell'art. 3, comma 4 *ter*, della legge esaminanda, in cui si dà indicazione del c.d. programma di rete e delle risorse con cui perseguirlo e l'espresso riferimento, in ordine al fondo patrimoniale comune, alla normativa sui consorzi con attività esterna: «Al fondo patrimoniale di cui alla presente lettera si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui agli articoli 2614 e 2615 del codice civile»²²⁷.

Tale norma prevede l'applicazione estensiva della disciplina contenuta agli artt. 2614 e 2615 c.c. consentendo agli imprenditori aderenti a una rete di imprese la facoltà di poter beneficiare delle limitazioni di responsabilità ivi previste.

Per quanto concerne il profilo causalistico, questo può identificarsi nel perseguimento di un obiettivo strategico in termini di accrescimento della capacità innovativa delle imprese associate e della loro competitività sul mercato²²⁸, mentre l'oggetto è costituito dalla realizzazione in comune di un programma basato

²²⁵ F. CAFAGGI, *Il contratto di rete nelle prassi. Verso il consolidamento*, in *Il contratto di rete per la crescita delle imprese*, a cura di Id., P. Iamiceli e G. D. Mosco, in *Quad. Giur. comm.*, Milano 2012, p. 126.

²²⁶ G. VILLA, *Reti di imprese e contratto plurilaterale*, in *Giur. comm.*, 2010, p. 107.

²²⁷ M. BIANCA, *Il regime patrimoniale delle reti*, in *Il contratto di rete. Nuovi strumenti contrattuali per la crescita dell'impresa*, in Atti del Convegno, Roma, 25 novembre 2011, in AA. VV., *I Quaderni della Fondazione italiana del notariato*, Milano, 2012, p. 14.

²²⁸ F. CAFAGGI, *Il contratto di rete e il diritto dei contratti*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunti per un dibattito*, a cura di F. Macario, C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 615.

sull'esercizio di gruppo di attività economiche rientranti nei rispettivi oggetti sociali con l'obiettivo della regolazione e del coordinamento delle relazioni di "interdipendenza" economica e produttiva tra le imprese.

Viene così specificata dalla normativa la precipua funzione del contratto di rete, il cui scopo non è più solo quello di accrescere la capacità innovativa e la competitività sul mercato della singola impresa aderente, ma di conseguire tali risultati collettivamente, con l'apporto che ogni impresa è in grado di conferire²²⁹.

Inoltre, la volontà di poter rendere facoltativa l'istituzione di un fondo ed un organo comune pare oltremodo comprensibile, non volendo gravare le piccole imprese, che potrebbero ricorrere alla rete solo per dar corso a modeste collaborazioni o scambio di informazioni. È opportuna sul punto una breve specificazione. La norma parla di "due o più imprese". Ci si chiede pertanto se osti alla partecipazione di una rete la presenza di soggetti giuridici estranei al novero delle imprese, come gli enti disciplinati nel primo libro del Codice civile²³⁰.

È fatto notorio che le fondazioni e le associazioni possono svolgere attività economica, ma gli attori naturali sono le imprese e le società. Sul tema è utile richiamare la disciplina normativa in materia di oggetto sociale e di causa.

Invero, nel momento in cui la disposizione richiede come finalità la "capacità innovativa" e la "competitività sul mercato" sarebbe discutibile far partecipare soggetti il cui scopo è non lucrativo e non competono certo sul mercato.

Infatti, le associazioni e le fondazioni possono realizzare un'attività economica quale essa sia purché destini gli utili di

²²⁹ P. FERRO LUZZI, *I contratti associativi*, Milano, 2001, p. 280 ss.

²³⁰ M. D'AMBROSIO, *Impresa e modelli organizzativi degli enti del Libro primo del codice civile: note preliminari al codice del Terzo settore*, in F. CICOGNANI e F. QUARTA (a cura di), *Regolazione, attività e finanziamento delle imprese sociali. Studi sulla riforma del terzo settore in Italia*, Torino, 2018, p. 63 ss.; A. CARLO, *Il contratto plurilaterale associativo*, Napoli, 1967, p. 227.

gestione allo scopo per il quale è stata costituita²³¹, scopo necessariamente ideale. Questo permette di escludere tali enti dal novero dei soggetti che possono far parte di una rete di impresa.

Sulla natura del contratto di rete è abbastanza consolidata l'idea che il contratto di rete sia un contratto plurilaterale. Del resto, è la stessa definizione legislativa che – «due o più imprese si obbligano ad esercitare in comune una o più attività economiche [...] allo scopo» – suggerisce una rete "plurilaterale". Una volta che sia possibile parlare di contratto plurilaterale (inteso come *genus*) si pone l'ulteriore problema di sussumere il contratto in parola in una delle categorie (*species*) di siffatti contratti. A tale riguardo è stato affermato che ci si trova di fronte ad un contratto associativo a struttura aperta inidoneo a dar vita ad un soggetto collettivo²³².

Altri²³³ hanno parlato di contratto plurilaterale con comunione di scopo destinato ad operare in un più ampio contesto di collegamento negoziale.

Il tema deve essere affrontato tenendo conto del regime patrimoniale prescelto: fondo comune in regime di comunione; patrimonio destinato ex art. 2447 *bis* c.c. Una scelta piuttosto che un'altra incide nella «interrelazione tra rischio economico individuale e rischio economico collettivo»²³⁴. In breve, la scelta legislativa contrappone responsabilità illimitata e responsabilità limitata. In ambo i casi la rete è dotata di patrimonio, con ciò rivelando quella che può sembrare la *ratio legis*, ossia una maggior

²³¹ F. GALGANO, *Persone Giuridiche*, in *Comm. c.c.* Scialoja-Branca, artt. 11-35, Roma, 2006, pp. 235-237.

²³² C. CAMARDI, *Dalle reti di imprese al contratto di rete nella recente prospettiva legislativa*, in *Contratti*, 2009, p. 930; F. MACARIO, *Il contratto e la rete: brevi note sul riduzionismo legislativo*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunto per un dibattito*, a cura di Id. e C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 953.

²³³ P. IAMICELI, *Il contratto di rete tra percorsi di crescita e prospettive di finanziamento*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunto per un dibattito*, a cura di F. Macario e C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 945

²³⁴ P. IAMICELI, *o.c.*, p. 948.

serietà dell'impegno assunto con la adesione alla rete nonché il rilievo della solidità della rete medesima nell'attuazione del programma.

Emerge, inoltre, che non possono esistere reti prive dell'organo comune incaricato di dare attuazione al programma di rete, ma la disciplina è scarna ed una sua precisa ricostruzione non può che avvenire sulla base dei principi generali²³⁵. L'orientamento prevalente è orientato sul punto all'applicazione analogica della disciplina del mandato in ipotesi di rete che abbia un fondo comune in regime di contitolarità. Se appare corretto e agevole inquadrare la figura in caso di fondo comune, non altrettanto agevole è la ricostruzione della rete in ipotesi di patrimonio destinato.

Un punto fermo concerne il rapporto biunivoco tra regime patrimoniale (comunione circa il fondo comune e responsabilità illimitata, da un lato, e autonomia patrimoniale, dall'altro) e organo comune incaricato. Muovendo da tale assunto – considerato che il patrimonio destinato non consente di parlare di soggettività – ne discende l'impossibilità di prospettare una precisa distinzione. Il che implica che nella vigenza della normativa in commento l'unico mezzo per ricostruire, sotto questo profilo, il rapporto è la disciplina del contratto di mandato²³⁶.

Sempre sulla base delle scelte adottate delle parti in sede di stipulazione del contratto, in ordine al profilo della rilevanza dei rapporti, è possibile distinguere le reti con rilevanza meramente

²³⁵ P. BUTTURINI, *Il fondo patrimoniale della rete di imprese tra interessi delle imprese aderenti e tutela dei creditori*, in *Contr. impr.*, 2015, p. 749.

²³⁶ Ciò è stato confermato implicitamente dai successivi regolamenti ministeriali di agevolazione fiscale, d.m. 9 dicembre 2014, «la nomina obbligatoria dell'organo comune, che agisce in veste di mandatario dei partecipanti, attraverso il conferimento da parte dei medesimi, con atto pubblico o scrittura privata autenticata, di un mandato collettivo con rappresentanza per tutti i rapporti con il Ministero; è in capo allo stesso organo comune che si intendono attribuiti tutti gli adempimenti procedurali di cui al presente decreto».

interna dalle reti dotate di rilevanza esterna²³⁷. In ordine alla prima figura, si tratta essenzialmente di quelle forme di collaborazione tra imprese il cui scopo di cooperazione si arresta ad una dimensione meramente interna in cui il contratto si presenta di fronte ai terzi come “la pluralità delle imprese ad esso partecipanti e non come entità unitaria”.

Nel caso di reti con rilevanza esterna, al contrario, alla dimensione puramente interna se ne aggiunge una seconda, che ne determina la sua configurazione verso i terzi in qualità di soggetto unitario. Unitarietà e rilevanza esterna che non può assimilarsi ad un concetto fusione bensì a centro unitario di imputazione di interessi.

Il regime della responsabilità esterna costituisce espressione dell'autonomia delle imprese. Al riguardo, infatti, la normativa in tema di contratto di rete prevede che – salva l'ipotesi di rete dotata di fondo patrimoniale comune, cui si applicano, come già accennato, gli artt. 2614 e 2615 comma 2 c.c. – le parti sono del tutto libere di determinare il regime di responsabilità applicabile alle obbligazioni contratte con i terzi, esterni alla rete.

Qualora si propenda per una rilevanza esterna, il terzo deve essere posto nella condizione di poter conoscere e tale conoscenza avverrà con l'iscrizione nel registro delle imprese.

In ogni caso, la costituzione di una rete comporta necessariamente l'emersione di un interesse collettivo legato alla realizzazione dello scopo comune, interesse autonomo e distinto da quello delle singole imprese²³⁸.

Orbene, come ampiamente rilevato, l'intento primario del legislatore, è stato quello di configurare, sulla scorta delle esperienze anglo-americane, uno strumento flessibile alla pratica

²³⁷ F. CAFAGGI e C. FERRARI, *La responsabilità della rete verso i terzi*, in F. CAFAGGI (a cura di), *Il contratto di rete*, Bologna, 2009, p. 112 ss.

²³⁸ F. CAFAGGI e M. GOBBATO, *Rischio e responsabilità nella rete*, in *Il contratto di rete*, Bologna, 2009, p. 91 ss.

negoziale in grado di strutturare il fenomeno delle collaborazioni di imprese in un'ottica non collusiva ma "collaborativa", predisponendo al contempo un sistema di regole ed incentivi fiscali utilizzabili dagli operatori economici, spesso carenti delle competenze tecniche necessarie alla corretta formazione del contratto.

La nuova disciplina, tuttavia, come rilevato da alcuni autori²³⁹, ha avuto come effetto principale solo quello di arricchire ulteriormente un già confusionario panorama giuridico, di per sé caratterizzato dalla presenza di istituti giuridici simili che possono portare a vantaggi analoghi.

Al riguardo le tesi sono sostanzialmente due: da un lato vi è chi²⁴⁰ osserva che il nostro legislatore anziché effettuare una ricognizione di un dato socioeconomico, nella fattispecie quello delle aggregazioni tra imprese, abbia inteso disciplinare un apposito tipo contrattuale, tendenzialmente plurilaterale con comunione di scopo. Dall'altro²⁴¹ è stato ritenuto che si tratti non di contratto tipico bensì transtipico,²⁴² con ciò intendendo che

²³⁹ Sulla incapacità del 'contratto di rete' di introdurre una «nuovo tipo contrattuale» v. F. CAFAGGI, *Il contratto di rete*, cit., p. 21; F. CAFAGGI e P. IAMICELI, *Contratto di rete. Inizia una nuova stagione di riforme?*, cit., p. 595, i quali si orientano su una definizione di "contratto trans-tipico" in ragione della duttilità dello strumento negoziale in esame e per la sua idoneità a combinare tra loro negozi e contratti già tipizzati, ad es. giungendo alla creazione reti-*franchising*, di reti-subfornitura, reti-*joint venture*; A. DI LIZIA, (*Contratto di*) *Rete di imprese. Rassegna e clausole contrattuali*, in *Notariato*, 2012, III, p. 278.

²⁴⁰ F. MACARIO, *Il contratto e la rete*, cit., p. 953, che parla di tipizzazione anomala; C. CAMARDI, *Dalle reti di imprese al contratto di rete nella recente prospettiva legislativa*, cit., p. 932.

²⁴¹ F. CAFAGGI, *Il contratto di rete*, cit., p. 919.

²⁴² Si usa a tal proposito la locuzione contratto trans-tipico per riferirsi, più propriamente, ad un contratto a metà strada tra il negozio giuridico di natura associativa ed il contratto plurilaterale (o bilaterale), inquadrabile ora nell'una ora nell'altra categoria, o ancora in entrambe, e ciò in dipendenza delle scelte

l'elemento che rileva non è lo schema contrattuale, appunto il tipo, bensì la funzione del contratto. In sostanza il contratto di cui si discorre diviene applicabile ad altre figure dell'ordinamento.

Ultimo profilo da affrontare riguarda la ripartizione dei rischi sottesi a tale peculiare forma di cooperazione imprenditoriale²⁴³.

L'art. 4 *ter*, lett. c della l. 33/2009 impone l'individuazione di un preciso programma di rete, il quale deve contenere l'espressa enunciazione dei diritti ed obblighi dei partecipanti e le relative modalità di realizzazione dello scopo comune; un'eventuale violazione dei diritti ed obblighi in questione dà luogo a responsabilità per inadempimento. La serietà dell'inadempimento dovrà determinarsi avendo riguardo non solo all'aspettativa della controparte negoziale ma, soprattutto, con riferimento al legittimo affidamento riposto nella collaborazione dell'impresa all'interno e con la rete.

Si potrebbe applicare, in caso di inadempimento, la disciplina civilistica in tema di contratti plurilaterali. Infatti, in applicazione del principio di conservazione si rende necessaria l'individuazione di appositi rimedi volti a scongiurare uno scioglimento della rete. Utile, al riguardo, potrebbe essere la rinegoziazione in *bona fides* con riferimento alla prestazione della parte inadempiente²⁴⁴.

7. Il contratto di rete può essere considerato una fattispecie "ibrida" dotato di una causa tipica, consistente nell'accrescimento della capacità innovativa delle imprese associate e della loro

adottate delle parti contraenti, nel rispetto del contenuto minimo prescritto dalla legge.

²⁴³ M. GRANIERI, *o.c.*, p. 935.

²⁴⁴ T. MAUCERI, *Sopravvenienze perturbative e rinegoziazione del contratto*, in *Eur. dir. priv.*, 2007, p. 1095 ss.

competitività sul mercato²⁴⁵. Rappresenta uno strumento duttile, capace di creare forme più o meno intense di collaborazione tra imprese. Queste forme di collaborazione possono essere orizzontali, cioè fra imprese dello stesso ramo produttivo (più produttori si aggregano per acquistare a prezzi più convenienti materie prime), oppure verticale, cioè fra operatori che operano all'interno di una stessa filiera produttiva, ma in ambiti differenti della stessa (produttore, finanziatore e distributore).

Ebbene, tra le soluzioni per l'efficientamento del sistema dei trasporti e della logistica, la creazione di una vasta 'rete nazionale o/e europea' potrebbe essere una soluzione. Si pensi al valore aggiunto che potrebbe generare l'aggregazione collaborativa tra operatori economici mediante un contratto di rete fra un'impresa di autotrasporto, che si occupa della gestione di magazzini e punti logistici, e uno spedizioniere, capace di attrarre e aggregare la domanda di tali tipologie di servizi.

Ciascuno manterrebbe la propria individualità, ma i vari soggetti potrebbero affacciarsi sul mercato presentandosi come un unico operatore ed evitare forme di concorrenza negative.

In questo modo, pur mantenendo ciascuna la propria autonomia giuridica ed economica, le imprese perseguono, oltre al singolo interesse individuale, anche un obiettivo comune in termini di posizionamento di mercato e visibilità, condivisione di costi e opportunità relative al *business development* e all'innovazione nonché la possibilità di creare un *network* efficace, con il quale trasmettere eventualmente il *Know-how* e trovare nuove strategie, con la concreta possibilità di incrementare la loro capacità concorrenziale, sia nel mercato nazionale che in quello internazionale.

²⁴⁵ M. GRANIERI, *Il contratto di rete: una soluzione in cerca del problema*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunti per un dibattito*, a cura di F. Macario, C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 934.

La creazione di questa vasta rete, tuttavia, per essere possibile e avere concrete applicazioni pratiche, non deve essere lasciata a sé stessa, ma deve avere come precipuo obiettivo la creazione di un ‘mercato di condivisione’²⁴⁶ tra le imprese di trasporto e di logistica: la rete, ente esterno dotato di una propria soggettività giuridica e di un proprio patrimonio, deve avere come oggetto sociale la condivisione delle risorse tra i partecipanti alla rete²⁴⁷. È la rete stessa che deve occuparsi dell’economia circolare tra i membri del *network*. Si pensi alla possibilità di condividere risorse limitate, come i punti logistici o mezzi di un certo valore economico, come le autobotti e i sistemi di sicurezza per il trasporto di merce pericolosa. Infatti, considerando la difficoltà di individuare nuovi punti logistici, beni limitati in natura, o di utilizzare al massimo del carico i diversi mezzi di trasporto, spesso sottoutilizzati dalla singola impresa, si potrebbe permettere ad altre imprese, tramite forme di economia circolare – le cui regole siano più o meno variamente dettate dal contratto– gestite dalla ‘rete’, di usufruirne.

L’impresa che condivide il proprio bene riceverà un beneficio in termini di riduzione delle spese di manutenzione relative allo stesso, mentre l’impresa che accede alla condivisione, riceverà un vantaggio in termini economici di minore spesa rispetto al normale prezzo di acquisto o di noleggio dei beni utilizzati nel settore dei trasporti.

Tuttavia, ciò ancora non è sufficiente per realizzare una rete efficiente in quanto i costi economici e l’organizzazione aziendale relativa alla stessa potrebbe impattare negativamente l’utilizzo di tale strumento.

²⁴⁶ G. SMORTO, *I contratti della sharing economy*, cit., c. 221 ss.; ID., *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2015, p. 245 ss.; L. FOGLIA, *Sharing economy e lavoro*, cit., p. 757 ss.

²⁴⁷ F. LUNARDON, *Le reti d’impresa e le piattaforme digitali della sharing economy*, cit., p. 375 ss.

Questi problemi di natura tecnica potrebbero essere superati tramite la creazione di una rete digitale in cui la rete come ente esterno che si occupa della funzione di condivisione è gestita da un *software*²⁴⁸. Ciò consentirebbe un abbattimento dei costi sia in termine di negoziazione delle partecipazioni delle singole imprese alla rete, sia in relazione all'effettiva conoscenza, acquisizione e modalità di condivisione in tempo reale dei beni. Infatti, tramite l'installazione di semplici apparecchiature, che raccolgono in tempo reale le informazioni, e i dati offerti dalle diverse imprese, agevolmente trasmissibili tramite *App*, si faciliterebbe la creazione di un "mercato condiviso nel trasporto e nella logistica".

L'aggregazione di questi tre fenomeni – contratto di rete, *sharing economy*, digitalizzazione – potrebbe essere la soluzione ideale per un efficientamento del settore dei trasporti e della logistica. Infatti, non risulterebbe necessario lo studio di nuove tecnologie, essendo tutte già presenti allo stato dell'arte, e i costi dovuti alla creazione e gestione della Rete sarebbero minimi in grazie a delle *Apps* capaci di gestire in maniera efficiente l'organizzazione della rete di trasporto e logistica. Inoltre, sono già presenti nel nostro mercato tecnologico apparecchiature, come i GPS; capaci di assorbire informazioni in tempo reale, di condividere la posizione dei beni e di aggiornare lo stato degli stessi al fine di ottimizzare la funzione di condivisione. Infine, sotto il profilo giuridico, le imprese manterrebbero la loro autonomia e le proprie finalità imprenditoriali mentre sarà il *software* ad occuparsi della gestione ed organizzazione della rete di condivisione. In sintesi, l'utilizzo del contratto di rete, sotto il profilo giuridico, la funzione di *sharing*, sotto il profilo economico-funzionale, e la digitalizzazione, sotto il profilo

²⁴⁸ Si pensi alle piattaforme digitali come Uber, Glovo, Deliveroo etc. V. M. BIRGILLITO, *Lavoro e nuova economia: un approccio critico. I molti vizi e le poche virtù dell'impresa Uber*, in *Labour Law and Issues*, 2016, p. 57 ss.; D. GAROFOLO, *Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative*, in *www.aidlass.it*, p. 78 ss.

tecnico-aziendale, potrebbe essere una soluzione adeguata per il nostro ordinamento.

Capitolo III

Il diritto spagnolo e il diritto italiano: uno sguardo nel trasporto e nella logistica

SOMMARIO: 1. Il diritto dei trasporti come diritto globalizzato: premesse e peculiarità del sistema spagnolo tra diritto civile e diritto commerciale. – 2. Il contratto di trasporto nell'ordinamento ispanico, i suoi *elementos formales y reales*. – 3. Il regime normativo e la responsabilità delle parti, differenze e similitudini tra i nostri ordinamenti. – 4. Il trasporto multimodale come fenomeno “legale”: la nuova *ley* n. 15 del 2009 fra novità e criticità. – 5. Il contratto di logistica nell'ordinamento spagnolo. Storia e modelli contrattuali della prassi. – 6. Cenni e possibilità applicative della tecnologia *blockchain* al settore dei trasporti e della logistica.

1. Giunti al terzo e conclusivo capitolo della ricerca, svolto nella relativa sede all'estero, si esaminerà in questa parte la disciplina del contratto di trasporto e di logistica nell'ordinamento spagnolo, evidenziandone similitudini e differenze con l'ordinamento italiano. Questa analisi consentirà di confermare (*rectius*: provare) la naturale vocazione internazionale del diritto dei trasporti, ma

prima di esaminare analiticamente i principi istituti contrattualistici in tema di trasporto e logistica, sarà necessario chiarire brevemente la distinzione tra *derecho civil* e *derecho merchantil* presente nell'ordinamento spagnolo²⁴⁹. Infatti, a differenza del regime giuridico italiano, dove nel 1942 si è avuta l'unificazione del codice del commercio con il codice civile, la disciplina commerciale e civilistica spagnola è disciplinata da due distinti codici.

Nonostante la divisione, e il diverso tecnicismo dei settori interessati, ciò non intacca l'applicazione dei principi e delle regole generali per l'individuazione di una disciplina contrattualistica del trasporto e della logistica che risulti sostanzialmente unitaria.

D'altronde, anche nell'ordinamento spagnolo si individua il diritto civile come fondamento "del diritto comune" come insieme unitario di regole da applicare in presenza di lacune normative.

Allora, qual è la differenza principale tra diritto civile e diritto commerciale nell'ordinamento spagnolo? La differenza, come era all'epoca nel nostro ordinamento, consiste tendenzialmente in una ripartizione di materie²⁵⁰ tra i due distinti settori.

²⁴⁹ Senza pretese di esaustività, v. M. A. MARTÍN RODRÍGUEZ, *La unificación civil y mercantil en la contratación privada*, Madrid, 2006, pp. 101-103; B. RODRÍGUEZ CANO ALBERTO, *Apuntes de Derecho Mercantil*, Navarra, 2019, p. 75; L. D. PICAZO PONCE DE LEÓN, *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*, Madrid, 1996, pp. 54-55; J.M. LETE DEL RÍO, LETE ACHIRICA, *Derecho de Obligaciones*, Pamplona, 2006, *passim*; F. VICENT CHULIA, *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, a cura di J. M. Bosch, Barcellona, 1991, pp. 33-45; J. GARRIGUES, *Hacia un nuevo Derecho Mercantil*, in *Revista de Estudios Políticos*, II, 1942, p. 205 ss.; L. SUÁREZ LLANOS GÓMEZ, *Introducción al Derecho Mercantil*, Madrid-Pamplona, 1998, *passim*; R. SEBASTIÁN QUETGLAS, *Fundamentos de Derecho Empresarial*, Navarra, 2018, pp. 31-35; L. DIEZ PICAZO, A. GULLÓN BALLESTEROS, *Sistema de Derecho Civil*, Madrid, 2018, p. 27.

²⁵⁰ È un'implicita conferma della natura unitaria dell'ordinamento. V. M. A. MARTÍN RODRÍGUEZ, *o.c.*, p. 102; J. M. LETE DEL RÍO LETE ACHIRICA, *o.c.*, p. 66 ss.

Il diritto civile spagnolo disciplina principalmente la sfera personale e patrimoniale di una persona e le sue relazioni con gli altri individui. In particolare, è diviso in quattro parti principali: 1) diritti soggettivi e una parte generale avente ad oggetto la disciplina di tutto ciò che riguarda i principi fondamentali e le regole generali della persona (nazionalità, personalità civile e giuridica, domicilio etc.); 2) contratti e obbligazioni che dettano le regole generali e speciali per la stipulazione dei contratti e l'esecuzione delle obbligazioni, nonché la responsabilità contrattuale ed extracontrattuale; 3) famiglia e successioni, comprendente gli istituti del diritto di famiglia, del matrimonio, delle unioni civili, divorzio, etc.; 4) diritti reali che si occupano della proprietà, degli altri diritti reali e dei modi di acquisto e circolazione degli stessi.

Il diritto commerciale spagnolo, invece, regola la figura dell'imprenditore, gli atti di commercio e gli istituti specifici per i traffici commerciali: definisce, cioè, la sfera economica ed imprenditoriale di una persona. Regola i traffici economici, le attività di produzione di beni o servizi per il mercato, gli atti commerciali nonché le operazioni che i diversi operatori economici svolgono tra loro e il quadro di intervento delle autorità pubbliche qualora sia necessario. In sostanza la normativa commerciale riguarderà i rapporti tra le imprese, nonché i meccanismi giuridici che regolano la vita di un'impresa, dalla sua costituzione fino alla sua estinzione.

Il diritto commerciale spagnolo è suddiviso nelle seguenti branche specialistiche: 1) diritto bancario: raggruppa le norme che regolano la struttura e il funzionamento degli enti bancari e degli altri enti creditizi; 2) diritto fallimentare; 3) diritto di proprietà industriale; 4) titoli di credito; 5) diritto marittimo.

I conflitti tra le norme appartenente ai distinti codici sono risolti dall'applicazione del criterio di specialità: *lex specialis derogat lex*

*generalis*²⁵¹. Il diritto commerciale è, quindi, un settore normativo tecnico e, nel caso in cui la normativa commerciale non regoli una data situazione si ricorrerà alle regole generali civilistiche. L'esempio di scuola, attinente alla nostra indagine, è dato dalla disciplina giuridica spagnola dei contratti in tema di trasporto. Sia il c.c. che il c. comm. contengono norme riferibili al contratto di trasporto, ma la disciplina civilistica, quando non contiene rinvii alle leggi del settore o al codice del commercio, regola situazioni per lo più marginali e di scarsa applicazione pratica²⁵² mentre, nella stragrande maggioranza dei casi, le regole applicate al settore dei trasporti e della logistica saranno principalmente dettate dal codice del commercio.

Su queste premesse, tenendo conto dei rapporti di interconnessione tra i due codici, si analizzerà nei prossimi paragrafi la disciplina contrattualistica del trasporto e della logistica notando fin da ora come anche nel diritto spagnolo sia possibile, con un *modus operandi* già applicato nel primo capitolo, individuare una disciplina generale, sistematica ed unitaria del trasporto e della logistica²⁵³.

Ciò consentirà, sulla base di tutti i risultati comuni analizzati precedentemente, di suggerire una metodologia che abbia le proprie basi, più che sul diritto nazionale, nelle “regole comuni” non solo ai diversi stati membri ma alla comunità internazionale

²⁵¹ R. SEBASTIÁN QUETGLAS, *Fundamentos de Derecho Empresarial*, cit., p. 33; L. DIEZ PICAZO, A. GULLÓN BALLESTEROS, *Sistema de Derecho Civil*, cit., p.27; F. V. CHULIÁ, *Introducción al Derecho Mercantil*, in *Tirant lo Blanch*, 2008, p. 985; F. S. CALERO, *Instituciones de Derecho Mercantil*, II, Navarra, p. 446.

²⁵² F. V. CHULIÁ, o.c., p. 986; F. S. CALERO, o.c., p. 447 s.

²⁵³ *Supra* cap. I, § 3. Così anche E. INDRACCOLO, *I contratti del trasporto e della logistica*, cit., p. 12, «la considerazione unitaria del trasporto è una chiave di lettura determinante sul piano applicativo, poiché [...] consente di utilizzare determinate disposizioni, inserite in corpi normativi spesso definiti ‘settoriali’, per individuare anche la disciplina di fattispecie riconducibili a tipologie di trasporto diverse».

del suo complesso, proprio per il fabbisogno che la logistica e il trasporto tendono a soddisfare. D'altronde, l'unitarietà della disciplina logistica e trasportistica è data «dall'unità del fenomeno socio-economico della circolazione»²⁵⁴.

2. Prima della *ley* n. 15 del 2009²⁵⁵ che ha novellato la normativa in materia di trasporto (terrestre), sia il codice del commercio²⁵⁶ che il codice civile²⁵⁷ spagnolo non contenevano una definizione di tale contratto, ma quest'ultima è stata tradizionalmente ricavata dalla dottrina che definiva il contratto di trasporto come «quel contratto per cui una persona è obbligata, dietro corrispettivo, a trasferire da un luogo ad un altro una data persona o un bene»²⁵⁸ o come «l'accordo giuridico tra due parti,

²⁵⁴ P. PERLINGIERI, *Produzione scientifica e realtà pratica*, cit., p. 18 s.

²⁵⁵ Per una sintesi, non esaustiva, della principale normativa in vigore in materia di trasporto dell'ordinamento spagnolo si può consultare il sito governativo: www.mitma.gob.es/transporte_terrestre.it.

²⁵⁶ L'art. 349 del c. comm. delinea i casi per il quale il contratto di trasporto è regolato dal diritto commerciale. In particolare, «El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género, se reputará mercantil: 1.º Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio. 2.º Cuando, siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público».

²⁵⁷ L'art. 1601 del c.c. spagnolo si limita a specificare al 1 comma la responsabilità del trasportatore per le merci sotto sua custodia mentre al 2 comma contiene una clausola di sussidiarietà del codice del commercio. In particolare, «Los conductores de efectos por tierra o por agua están sujetos, en cuanto a la guarda y conservación de las cosas que se les confían, a las mismas obligaciones que respecto a los posaderos se determinan en los artículos 1.783 y 1.784. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo que respecto a transporte por mar y tierra establece el Código de Comercio».

²⁵⁸ N. D. MÉNDEZ, *Transporte combinado: obligaciones derechos, responsabilidad*, in *El transporte Terrestre nacional e internacional*, a cura di R. I. Ortiz, Madrid, 1997, p. 17 ss.; R. URÍA (a cura di), A. MENÉNDEZ (a cura di) e R. JOSÉ ALONSO SOTO, *El contrato de transporte*, II, 2006, pp. 323-350.

mediante il quale una – denominata vettore – si impegna, tramite corrispettivo, a trasferire una persona o una cosa da un luogo all'altro, sotto la propria responsabilità e seguendo le istruzioni dell'altra parte – denominata mittente – per consegnare la merce a un terzo – denominata destinatario – designato dal mittente»²⁵⁹.

Su spinta della dottrina, il legislatore spagnolo ha finalmente deciso di introdurre una definizione legale all'art. 2 della *ley* n. 15 del 2009, definendo il contratto di trasporto come quel contratto «per cui il vettore è obbligato al mittente, in cambio di un prezzo, a trasferire la merce da un luogo all'altro e metterla a disposizione della persona designata nel contratto»²⁶⁰.

Sulla base della definizione legale, gli studiosi ²⁶¹ hanno individuato gli elementi essenziali della figura, distinguendo i c.d. elementi *personales* dagli elementi *reales* (*y formales*) del contratto di trasporto. Questi elementi ci consentono di individuare una nozione omnicomprensiva e sistematica del contratto a cui ricondurre, anche in presenza di elementi particolarmente specializzanti, le diverse figure di trasporto.

Gli elementi *personales*, non diversamente dal diritto nostrano, sono: 1) il *porteador*, la persona che assume direttamente l'obbligazione del trasporto; 2) il *cargador*, la controparte che si obbliga a consegnare la merce al vettore; 3) il *recipiente* che è la persona al quale deve essere consegnata la merce e che acquisisce diritti o obblighi derivanti dal contratto (di solito coincidente con la persona del mittente).

²⁵⁹ F. JOSE SANCHEZ-GAMBORINO, *El contrato de transporte internacional*. 3^a ed., Madrid, 2020, *passim*.

²⁶⁰ Nonostante la dizione letterale della disposizione, il campo di applicazione si riduce principalmente al trasporto terrestre di cose, anche se dalla giurisprudenza viene estesa al trasporto aereo.

²⁶¹ E. MAPELLI, *Régimen jurídico del transporte*, Madrid, 1987, p. 31 ss.; J. P. RODRÍGUEZ DELGADO, *La mercantilidad del contrato de transporte terrestre de mercancías*, in *Revista de Derecho Mercantil*, 2011, pp. 1-21.

Nella prassi si assiste alla presenza anche di altre figure come il *mediadores*, ossia colui che contrae con il mittente l'obbligazione di trasporto, ma che si affida anche ad altri vettori per l'esecuzione materiale dello stesso. In questo modo, assumerà la posizione di vettore di fronte all'utente e la posizione di mittente di fronte al vettore effettivo²⁶². Abbiamo anche il *transitarios*, ossia una persona fisica o giuridica che si occupa di dirigere, controllare e coordinare, per conto di terzi, tutte le operazioni necessarie per il trasporto internazionale di merci, fornendo a ciò anche tutti i servizi complementari per svolgere le mansioni affidate²⁶³ svolgendo quindi delle funzioni affini all'operatore logistico.

²⁶² Art. 275 discorre che «El comisionista que en concepto de tal hubiere de remitir efectos a otro punto, deberá contratar el transporte, cumpliendo las obligaciones que se imponen al cargador en las conducciones terrestres y marítimas. Si contratar en nombre propio el transporte, aunque lo haga por cuenta ajena, quedará sujeto para con el porteador a todas las obligaciones que se imponen a los cargadores en las conducciones terrestres y marítimas», e 379 del c. comm. spagnolo: «Las disposiciones contenidas desde el artículo 349 en adelante, se entenderán del mismo modo con los que, aun cuando no hicieren por sí mismos el transporte de los efectos de comercio, contrataren hacerlo por medio de otros, ya sea como asentistas de una operación particular y determinada, o ya como comisionistas de transportes y conducciones. En cualquiera de ambos casos quedarán subrogados en el lugar de los mismos porteadores, así en cuanto a las obligaciones y responsabilidades de éstos, como respecto a su derecho».

²⁶³ Art. 126 della l. fondamentale del trasporto, ley n. 16 del 1987 «Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades: a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas. b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios. El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado. 2. Para

Sussiste poi l'*agencias de transporte*²⁶⁴, che non sono altro che imprese individuali o collettive che intervengono nei contratti di trasporto pubblico o privato come organismi ausiliari, interponendosi tra le parti²⁶⁵.

Per quanto riguarda gli elementi *reales*²⁶⁶ del contratto di trasporto abbiamo: 1) la merce o la persona da trasportare; 2) Il prezzo o il compenso economico percepito dal vettore per l'attività concordata. Può essere pagato in due modi: con il c.d. *gastos de envío*, quando colui che paga l'indennizzo è il destinatario o colui che riceve la merce, il mittente. È prevista anche la c.d. *entrega*

realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas. Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas de ejercicio de la actividad».

²⁶⁴ Art. 120 della *ley* n. 16 del 1987 «A los efectos de esta Ley, se comprende bajo la denominación de agencias de transporte, las empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte. 2. Las agencias de transporte, salvo en el supuesto previsto en los apartados c) y, en su caso, d) del punto 2 del artículo 122, deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportistas, y de transportista frente al usuario o cargador. 3. En el ejercicio de su actividad se entenderán comprendidas como funciones propias de las agencias de transporte todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto en el punto anterior».

²⁶⁵ Possono intervenire in tutte le modalità di trasporto ad eccezione del caso contemplato dall'art. 122 della *ley* n. 16 del 1987.

²⁶⁶ Nel testo non è stato riportato l'*elementos formales* del contratto di trasporto rappresentato dalla lettera di vettura. Questo perché la *carta de porte*, pur essendo obbligatoria per fini fiscali e pur costituendo un mezzo probatorio privilegiato per dimostrare l'esistenza degli elementi essenziali del contratto, non comporta in caso di assenza o difetti l'annullamento del contratto di trasporto. Si v. artt. 10 ss. della *ley* n. 15 del 2009.

contra reembolso, quando la consegna è pagata al destinatario con pagamento da parte di quest'ultimo al vettore affinché, a sua volta, il rimborso sia recapitato al caricatore, rispondendo alla consegna del rimborso²⁶⁷. Il pagamento del prezzo sarà effettuato una volta terminato il servizio e potrà essere richiesto solo il pagamento della parte eseguita. In nessun caso si presume che il trasporto sia gratuito.

Per quanto riguarda la natura giuridica del contratto di trasporto spagnolo non vi è uniformità di vedute tra gli studiosi. Alcuni²⁶⁸ affermano che tale contratto è assimilabile ad un contratto di lavoro e citano una sentenza del tribunale supremo, dell'11 giugno 1951²⁶⁹, a cui bisogna aggiungere quello del 31 maggio 1985, precisando che il vettore adempia alla sua prestazione solo se offre alla controparte il risultato promesso del trasferimento della cosa e tale risultato deve essere, in linea di principio, completo e indivisibile. Altri²⁷⁰, valorizzando le disposizioni contenute nel c. comm., concepiscono il vettore come imprenditore facendo rientrare il trasporto nella grande categoria dei contratti di impresa.

Su questo punto c'è chi vi ha osservato che la naturale vocazione del trasporto ad essere eseguito da imprese non comporta automaticamente la considerazione di tale figura come contratto d'impresa²⁷¹.

²⁶⁷ Meriterebbe un'approfondita analisi comparatistica, data la sua attualità, ma non è questa sfortunatamente la sede, l'art. 38 della *Ley* n. 15 del 2009 che consente la revisione del prezzo di un contratto di trasporto, in base alla variazione del prezzo del gas, applicando automaticamente la variazione in caso di aumento pari o superiore al 5%, salvo diverso accordo. Nel trasporto continuativo, gli aumenti vengono applicati trimestralmente.

²⁶⁸ F. S. CALERO, *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Pamplona, 2010, p. 37 ss.

²⁶⁹ Consultabile al sito www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios.it, p. 97.

²⁷⁰ R. URÍA, A. MENÉNDEZ, R. JOSÉ ALONSO SOTO, *El contrato de transporte*, cit., p. 325 ss.

²⁷¹ E. MAPELLI, *Régimen jurídico del transporte*, cit., p. 59.

Per altro, il contratto di trasporto è anche assimilato al contratto di *arrendamiento de obra*²⁷².

Tra i due contratti, tuttavia, sussistono alcune differenze che non consentono l'inquadramento del primo nel secondo. Infatti, il vettore assume direttamente la custodia delle cose protette, elemento che non compare nell' *arrendamiento* e la fase finale dell'esecuzione del contratto di trasporto di cose prevede normalmente la partecipazione di un terzo che ne assume diritti e obblighi. Al di là di alcune similitudini che avvicinano il trasporto ad altri contratti, in realtà, questo può essere considerato, anche nell'ordinamento spagnolo, una figura autonoma e tipica che ha una sua specifica causa. Infatti, indipendentemente dal compimento di prestazioni accessorie, le parti non hanno altro scopo che il trasferimento: il trasferire è compiere un'opera, collocare una cosa da un luogo all'altro. Tale causa ha la sua autonomia rispetto alle altre cause previste dai contratti tipici²⁷³.

Inoltre, diverso dal contratto di trasporto è anche *el contrato de seguro*²⁷⁴. Il contratto di assicurazione di trasporto è diverso e indipendente nei diritti, obblighi e responsabilità che esso stabilisce, sebbene entrambi i contratti possano riferirsi alla stessa operazione economica. La conseguenza di questa distinzione è che le regole dell'una non sono applicate all'altra da nessuna delle parti contraenti, sebbene la stessa persona possa far parte di entrambi i contratti. L'assicuratore si impegna, a fronte della riscossione di un premio, a risarcire l'assicurato dei danni subiti a seguito del

²⁷² Art. 1544 c.c. «Se establece que cuando lo arrendado sea una obra o un servicio, el arrendamiento consistirá en que una de las partes del contrato (el arrendador) tendrá que ejecutar la obra o prestar el correspondiente servicio a la otra parte (el arrendatario) a cambio de un precio».

²⁷³ R. URÍA, A. MENÉNDEZ, R. JOSÉ ALONSO SOTO, *El contrato de transporte*, cit., p. 327 s.

²⁷⁴ Il quadro giuridico del contratto *de seguro de transporte* in Spagna è regolato dalla *ley* n. 50 del 1980.

trasporto, delle merci, delle persone o dei mezzi utilizzati per il trasporto.

Così, come è stato osservato²⁷⁵, il trasporto dovrebbe essere considerato come categoria autonoma ed unitaria dotata di propria autonomia scientifica. Altre caratteristiche del contratto in esame, non dissimilmente dal nostro ordinamento, è la sussistenza di un sinallagma tra le parti e l'onerosità degli scambi nonché è sufficiente, per il perfezionamento del contratto, il semplice scambio di consenso tra le parti, sebbene in qualche modalità è richiesta la consegna delle merci che devono essere trasportate.

Definiti brevemente gli elementi essenziali del contratto di trasporto secondo il diritto spagnolo, notiamo come la sua disciplina giuridica e i suoi elementi essenziali sia sostanzialmente sovrapponibili alla regolamentazione italiana.

3. L'ordinamento spagnolo, non dissimilmente dagli altri ordinamenti, distingue il trasporto sulla base di diversi criteri.

Infatti, in relazione all'oggetto del contratto, si distingue il trasporto di merci dal trasporto di persona. A sua volta, all'interno del trasporto di merci, si può distinguere: a) trasporto di merci in senso lato; b) Trasporto *de efecto mercantiles* (titoli di credito, carte da visita, banconote); c) Trasporto postale.

Per quanto riguarda il mezzo, la classificazione ordinamentale spagnola è prettamente simile a quella del nostro sistema (terra, mare etc.)²⁷⁶.

²⁷⁵ A. MERINO REBOLLO, *El contrato de transporte: por carretera, aéreo y marítimo*, Madrid, 2014, p. 14; E. M. LOPEZ, *El Contrato De Transporte Aéreo Internacional*, Madrid, 1968, pp. 20-30; C. L. GÓMEZ DE SEGURA, *El contrato de transporte terrestre*, a cura di J. M. De la Cuesta Rute, in *Contratos mercantiles*, II, Bosch, p. 979.

²⁷⁶ Per una sintesi v. E. MAPELLI, *Regimen juridico del transporte*, cit., p. 32 s.; F. J. SANCHEZ GAMBORINO, *El contrato de transporte internacional*, Madrid, 1996, p. 9 ss.; A. MERINO REBOLLO, o.c., p. 25 ss.

Utile, per finalità comparative, è lo studio delle obbligazioni a carico dei soggetti che maggiormente operano nel settore dei trasporti.

Partendo dal *porteador* sappiamo che è colui che assume per suo conto l'obbligo nei confronti della controparte di effettuare il trasferimento della merce da un punto all'altro. L'obbligazione può essere adempiuta dal vettore stesso, con mezzi propri o di terzi.

In ogni caso, il vettore è responsabile, entro determinati limiti, dell'esecuzione del trasporto ed anche della custodia della merce che gli viene consegnata. Il regime di responsabilità del vettore è disciplinato dalla regolamentazione del mezzo su cui deve essere effettuato il trasporto.

L'obbligo del vettore è di ricevere la merce il cui trasporto è stato appaltato e di mettere a disposizione dello spedizioniere nel luogo e all'ora concordati il veicolo adeguato al tipo e alle circostanze del trasporto. Allo stesso modo, il vettore può rifiutare merci che non sono state imballate correttamente, pacchi che contengono materiali pericolosi o qualora non ci sia stata una corretta etichettatura.

È, inoltre, obbligo del vettore effettuare il trasporto secondo l'itinerario previsto dal contratto, e qualora non venga menzionato questo punto nel regolamento, verrà utilizzato l'itinerario più appropriato in base alle circostanze dell'operazione²⁷⁷. Questa è una differenza significativa rispetto alla nostra disciplina.

Infatti, mentre la nostra normativa in tema di trasporto di cose sul punto si preoccupa principalmente dell'obbligazione di consegna o riconsegna delle merci e di come debba essere effettuata, non fa alcuna menzione del modo in cui debba essere eseguito il trasporto, specialmente dal punto di vista dell'itinerario

²⁷⁷ Art. 28, comma 2, l. 15 del 2009 «El porteador asume la obligación de conducir a destino las mercancías objeto de transporte para su entrega al destinatario. Salvo que se hubiese pactado un itinerario concreto, el porteador habrá de conducir las mercancías por la ruta más adecuada atendiendo a las circunstancias de la operación y a las características de las mercancías».

o della tratta da seguire. Mentre certamente si deve riconoscere al vettore una certa discrezionalità nel modo più appropriato in cui eseguire la prestazione, è altrettanto vero, che la lunghezza e il tipo di tratta concretamente seguita incidono sotto il profilo dei costi legati al trasporto che, come spesso accade nella prassi, ricadano sulla controparte più debole anche quando potenzialmente potrebbero essere scelte tratte più ‘efficienti’.

Sarebbe auspicabile sul punto una novella che includa tra gli obblighi del vettore quello di scegliere l’itinerario più consono alle circostanze non trasponendo, invece, la facoltà di decidere – per accordo – l’itinerario contrattuale dato che la controparte, al momento della conclusione del contratto, difficilmente è a conoscenza di tutte le informazioni necessarie per ponderare ragionevolmente la tratta da seguire e i costi che lo stesso vettore deve sopportare. Tuttavia, introducendo solamente il ‘criterio dell’itinerario più adeguato alle circostanze’ si riconosce da un lato tale discrezionalità al vettore, ma, dall’altro, un limite per evitare abusi.

Infatti, il giudice *ex post* potrebbe sindacare sotto il profilo della corretta diligenza e ragionevolezza l’esecuzione della tratta eseguita dal vettore, specialmente in caso di sinistro o/e ritardo ove si sia provato, magari facendo riferimento alle informazioni periodiche che le autorità stradali forniscono, che, se avesse seguito una tratta diversa da quella scelta, si sarebbe potuto evitare il sinistro o il ritardo.

Infine, non dissimilmente dal nostro ordinamento, è obbligo del vettore consegnare la merce trasportata al destinatario nel luogo e nei tempi concordati contrattualmente. In mancanza di determinazione di tale termine, la merce dovrà essere consegnata entro il termine che un vettore diligente utilizzerebbe per effettuare il trasporto, tenuto conto delle circostanze del caso.

In sostanza, i casi in cui può sorgere la responsabilità del vettore, nel contratto di trasporto spagnolo, sono i seguenti: a) violazione dell’obbligo di trasferire che si verifica quando la prestazione di

trasporto promessa è totalmente o parzialmente mancante (la merce non viene trasportata, o lo è solo in parte) e quando le cose sono consegnate in ritardo al destinatario dopo il termine concordato; b) per inosservanza dell'obbligo di custodia, che può derivare dalla perdita totale o parziale della merce o da danni subiti dalla merce trasportata. Nei casi di smarrimento parziale della merce o di sua rottura, anche parziale, nel senso che solo una parte degli effetti trasportati sia andata perduta o danneggiata, il destinatario può rifiutare la merce se prova che non gli è utile senza il totale.

Il vettore non risponderà in tutti i casi di inadempienza, ma risponderà solo in quelli che sono dovuti a sua colpa. Pertanto, il vettore non sarà responsabile quando il guasto, la perdita o il ritardo siano stati causati da colpa dello spedizioniere o del destinatario, da un difetto inerente alla merce o da circostanze che il vettore non ha potuto evitare e le cui conseguenze potrebbero non essere evitabili²⁷⁸.

Figura da menzionare in quanto ricorre frequentemente nella prassi, e sussistono, rispetto al nostro analogo, sostanziali differenze in tema di responsabilità, è *el Cargador* (lo spedizioniere). L'obbligazione assunta da quest'ultimo è data dal consegnare al vettore la merce o gli effetti del contratto nel luogo e nei tempi in esso previsti. Questo è un obbligo essenziale previsto in tutti i trasporti, dato che la prima condizione per poter trasportare è la consegna della merce da parte del vettore. Altresì, può assumere l'obbligo di pagare l'affrancatura o il prezzo del trasporto, a seconda che sia effettuato in *porte pagado* o a *porte debido*. In questo secondo caso, l'obbligo ricadrà sul destinatario o sul depositario e sarà creditore del rapporto contrattuale.

Tale soggetto mette inoltre a disposizione del vettore tutta la documentazione necessaria per il trasporto, valuta la merce ed

²⁷⁸ E. MAPELLI, *Regimen juridico del transporte*, cit., p. 35; F. J. SANCHEZ GAMBORINO, *El contrato de transporte internacional*, Madrid, 1996, p. 11 ss.

indennizza il vettore in caso di interruzione del servizio che si verifica se il carico è in ritardo di oltre due ore, con un massimo di dieci ore giornaliere, prevedendo l'indennizzo del 25% se il ritardo è superiore a un giorno e del 50% se è superiore a due giorni²⁷⁹.

Norma la cui *ratio* è quella non tanto (*rectius*: non solo) di compensare lo squilibrio economico che si viene a creare in caso di ritardo, ma svolge una funzione di prevenzione dello stesso.

Notiamo, come poc'anzi anticipato, anche qui un'altra differenza con il nostro ordinamento dove, almeno nel contratto di trasporto terrestre, non sussiste una tutela analoga. Infatti, la responsabilità dello spedizioniere nel nostro sistema è diversa e molto più limitata rispetto a quella gravante sul vettore.

La stessa va ricondotta a quella più generale della responsabilità del mandatario, ai sensi dell'art. 1715 c.c.: «[i]n mancanza di patto contrario, il mandatario che agisce in proprio nome non risponde verso il mandante dell'adempimento delle obbligazioni assunte dalle persone con le quali ha contrattato, tranne il caso che l'insolvenza di queste gli fosse, o dovesse essergli nota all'atto della conclusione del contratto».

²⁷⁹ Art. 22, *ley* n. 15 del 2009: «Cuando el vehículo haya de esperar un plazo superior a una hora hasta que se concluya su carga o descarga, el porteador podrá exigir al cargador una indemnización en concepto de paralización. 2. Dicho plazo se contará desde la puesta a disposición del vehículo para su carga o descarga en los términos requeridos por el contrato. 3. Salvo que se haya pactado expresamente una indemnización superior para este supuesto, la paralización del vehículo por causas no imputables al porteador, incluidas las operaciones de carga y descarga, dará lugar a una indemnización en cuantía equivalente al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/día multiplicado por 2 por cada hora o fracción de paralización, sin que se tenga en cuenta la primera hora ni se computen más de diez horas diarias por este concepto. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a un día el segundo día será indemnizado en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 25 por ciento. Cuando la paralización del vehículo fuese superior a dos días, el tercer día y siguientes serán indemnizados en cuantía equivalente a la señalada para el primer día incrementada en un 50 por ciento».

Lo spedizioniere – salva l’ipotesi di spedizioniere-vettore *ex art.* 1741 c.c. – può risultare responsabile solamente in due casi: per inadempimento all’obbligo di concludere il contratto di trasporto o per *culpa in eligendo* cioè quando, con negligenza, sceglie un vettore inaffidabile. Ma in dette categorie può non rientrare il danno, la perdita e il ritardo della consegna delle merci, salvo diversa indicazione del mandante²⁸⁰. Pertanto, sul punto sussiste un vuoto di tutela normativa²⁸¹ rispetto al trasporto ferroviario e a quello aereo.

4. Il trasporto multimodale²⁸² nell’ordinamento spagnolo, a differenza di quello nostrano, ha trovato una regolamentazione legislativa più dettagliata nella *ley* n. 15 del 2009 (artt. 67 ss.). Tale

²⁸⁰ Novità introdotta con la modifica *ex art.* 1739 c.c.

²⁸¹ La giurisprudenza è granitica nel ritenere che in carenza di diversa volontà negoziale, il contratto *de quo* deve essere qualificato quale contratto tipico di spedizione *ex art.* 1737 c.c., con conseguente assunzione da parte dello spedizioniere convenuto delle sole obbligazioni di cui all’art. 1739 c.c. ed esclusione di ogni riferibilità al medesimo della responsabilità del vettore *ex art.* 1693 c.c. Sul punto v. Trib. Bologna, 22 dicembre 2016, n. 3145; Cass., 8 settembre 2022, n. 26504 in *DeJure online*, dove riconosce la responsabilità solo qualora lo spedizioniere sia qualificabile anche come vettore.

²⁸² La storia del trasporto multimodale nel diritto spagnolo segue un percorso di evoluzione pressoché simile a quello italiano. Per maggiori approfondimenti sul tema v. M. OLIVENCIA RUIZ, *La tarea unificadora en materia de transporte*, in A. MADRID PARRA, *Derecho Uniforme del Transporte Internacional. Cuestiones de Actualidad*, Madrid, 1998, *passim*; A. TEMPESTA, *Quelques reflexions sur les transports par conteneurs et les transports multimodaux*, VI, Nantes, 1982, p. 150 ss.; M. PAZ MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Editora de Publicaciones Científicas y Profesionales, Cádiz, 2001, pp. 59-60; C. GÓRRIZ LÓPEZ, *El contrato de transporte multimodal de mercancías*, in *El Contrato de transporte*, I, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, p. 357; A. DÍAZ MORENO, *El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad*, in *El Transporte Terrestre Nacional e Internacional*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1997, p. 54.

legge ha tratto parziale ispirazione dalla Convenzione di Ginevra del 1980 in tema di multimodalità²⁸³.

In ogni caso, la regolamentazione “legale” della materia è una differenza di non poco conto rispetto al nostro ordinamento in quanto il legislatore spagnolo ha voluto regolare un fenomeno ormai da tempo consolidato nella prassi. Non deve stupire, quindi, che la nuova legge dedichi particolare attenzione alla determinazione dei soggetti del trasporto e, in modo del tutto particolare, ai problemi posti dall'intervento di «contratti di trasporto più complessi».

Ciò che costituisce una vera innovazione è che la legge si occupa anche dell'intervento di diversi soggetti in caso di subappalto nell'esecuzione del trasporto e la questione relativa alla determinazione dei soggetti passivamente legittimati a fronte di pretese di responsabilità, con ciò contribuendo a rendere meno incerta la normativa. In particolare, seppur sintetica, la novità, per ciò che interessa, è data dalla disciplina del contratto di trasporto multimodale perché si è posta particolare attenzione alla responsabilità per danni alle cose e si è prevista una soluzione integrativa per quei casi in cui non sia possibile determinare la fase della tratta in cui si è verificato tale danno (c.d. danno non localizzato).

Infatti, l'art. 67 della *ley* n. 15 del 2009 fornisce una nozione di multimodalità definendo «multimodale il contratto di trasporto stipulato tra mittente e vettore eseguito con più modalità di trasporto, di cui una terrestre, indipendentemente dal numero dei vettori che intervengono nella sua esecuzione»²⁸⁴. La definizione

²⁸³ V. l'art. 1, § 2 della Convenzione citata in tema di definizione e responsabilità dell'OTM. «Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal [...] and who assumes responsibility for the performance of the contract».

²⁸⁴ Art. 67, *ley* n. 15 del 2009 «A efectos de esta ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar

normativa, per la verità criticabile nella parte in cui necessariamente impone come una delle due o più modalità quella terrestre²⁸⁵, ci consente immediatamente di individuare le caratteristiche distintive di tale figura: 1) necessaria multimodalità (in parte terrestre) dell'esecuzione del *transfere*; 2) il mittente e il vettore sono parti necessarie del rapporto; 3) il rapporto multimodale è indipendente dai singoli rapporti unimodali degli "eventuali" *sub* vettori.

Da ciò intuiamo le due direttrici per una corretta interpretazione della figura: a) l'inquadramento giuridico del trasporto multimodale nel trasporto in generale; b) il regime unico di responsabilità dell'OTM, diverso dai soggetti che a vario titolo entreranno nell'esecuzione del trasporto. Per quanto riguarda il primo profilo, la dottrina maggioritaria²⁸⁶ spagnola ha sempre considerato il trasporto multimodale come *species* del contratto di trasporto. Ciò è infatti confermato dall'articolo 67 della *ley* n. 15 del 2009 che ha inquadrato il trasporto multimodale come contratto di trasporto²⁸⁷.

mercancías por más de un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de portadores que intervengan en su ejecución».

²⁸⁵ Il trasporto terrestre, pur nella sua ampia diffusione, non è necessariamente la modalità principale data la possibilità di concludere un viaggio con multimodalità alternative (aereo-marittimo, marittimo-ferroviario etc.). La stessa convenzione di Ginevra del 1980 non a caso non impone necessariamente una tale caratteristica. Art. 1, infatti, definisce «International multimodal transport means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport».

²⁸⁶ M. PAZ MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal*, cit., p. 60; C. GÓRRIZ LÓPEZ, *El contrato de transporte multimodal de mercancías*, cit., p. 327 ss.

²⁸⁷ «A efectos de esta ley, se denomina multimodal el contrato de transporte celebrado por el cargador y el porteador para trasladar mercancías por más de

Infatti, l'inquadramento della figura in esame nel contratto di trasporto è giustificato dal fatto che l'operatore di trasporto multimodale, come un qualsiasi vettore, si impegna a raggiungere uno specifico risultato, ossia il *trasferire* la merce da un luogo ad un altro dietro compenso.

Sotto il secondo profilo, invece, questo contratto presenta delle peculiarità rispetto al trasporto base, posto qui che risulta necessario non solo che la prestazione venga eseguita con almeno due modalità diverse²⁸⁸ (di cui una terrestre), ma anche nel fatto che deve sussistere un'unica figura che sia responsabile legalmente. In altre parole, l'assunzione del rischio deve ricadere solo sull'operatore multimodale «indipendentemente dal numero dei vettori che intervengono nella sua esecuzione»²⁸⁹. Nello specifico, si può affermare che la sua specialità risiede nell'uso di varie modalità di trasporto nell'ambito di un unico contratto e non nell'intervento di più vettori, dato che possono sussistere casi (rari) in cui nel trasporto multimodale è presente un unico vettore. È l'unitarietà la caratteristica essenziale della multimodalità e ciò costituisce il criterio discrezionale di tale figura²⁹⁰. Ciò permette di confermare, come sottolineato in precedenza²⁹¹, la “diversa” responsabilità a carico dell'operatore multimodale rispetto ai singoli vettori che eseguono materialmente il trasporto.

un modo de transporte, siendo uno de ellos terrestre, con independencia del número de porteadores que intervengan en su ejecución».

²⁸⁸ Da specificare nell'apposito documento di trasporto per l'applicazione del regime favorevole.

²⁸⁹ Questo conferma, pur nella diversità dei nostri ordinamenti, quello detto in precedenza. Si v. cap. 2, § 4.

²⁹⁰ A. DÍAZ MORENO, *El transporte multimodal: obligaciones*, cit., p. 56; M.T. GISPERT PASTOR, *Algunas consideraciones en torno a la ejecución del transporte por un tercero*, in *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, Valencia, 1995, p. 1620.

²⁹¹ V. *supra* cap. II.

Il trasporto multimodale nell'ordinamento spagnolo non deve essere confuso con la figura affine del trasporto combinato²⁹² o del trasporto successivo (art. 28, *ley* n. 16 del 1987²⁹³) nonché con il trasporto cumulativo disciplinato dal c.c. spagnolo (art. 373)²⁹⁴.

Nello specifico, per determinare se ci troviamo di fronte o meno a un trasporto combinato, cioè un trasporto eseguito con diversi mezzi; bisogna far riferimento: a) al *nomen juris*; b) se ciò non è possibile, sarà necessario far riferimento alle prestazioni contrattuali; c) tranne in casi particolari, si può affermare che in generale qualsiasi combinazione di modi presuppone la configurazione di un contratto di trasporto combinato²⁹⁵; d) viene

²⁹² C. L. GÓMEZ DE SEGURA, *El contrato de transporte multimodal internacional*, cit., p. 530.

²⁹³ «A los efectos de esta ley, se considera multimodal aquella operación de transporte mediante la que se trasladan mercancías o viajeros utilizando de forma simultánea o sucesiva más de un modo de transporte, siendo uno de ellos el terrestre, con independencia del número de transportistas que intervengan en su ejecución, siempre que dicha operación se encuentre planificada de forma completa y coordinada por quien organizó el transporte, ya se trate del cargador, de un transportista o de un operador de transporte. 2. Reglamentariamente podrán establecerse normas especiales destinadas a facilitar la realización de transporte multimodal o a promover la comodidad de los transportes».

²⁹⁴ «El porteador que hiciere la entrega de las mercaderías al consignatario en virtud de pactos o servicios combinados con otros porteadores, asumirá las obligaciones de los que le hayan precedido en la conducción, salvo su derecho para repetir contra éstos, si no fuere él el responsable directo de la falta que ocasione la reclamación del cargador o consignatario. Asumirá, igualmente, el porteador que hiciere la entrega todas las acciones y derechos de los que le hubieren precedido en la conducción. El remitente y consignatario tendrán expedito su derecho contra el porteador que hubiere otorgado el contrato de transporte, o contra los demás porteadores que hubieren recibido sin reserva los efectos transportados. Las reservas hechas por los últimos no les librarán, sin embargo, de las responsabilidades en que hubieren incurrido por sus propios actos».

²⁹⁵ GLASS D. e CASHMORE C., *Introduction to the law of carriage of goods*, Sweet & Maxwell, Londra, 1989, p. 250 ss.; ALTER M., *Droit des transports*

preso in considerazione, in via residuale, il documento di trasporto poiché dalla sua lettura si può dedurre se l'intenzione delle parti era quella di effettuare un trasporto combinato²⁹⁶.

Ponendoci sempre su una prospettiva sistemica, si afferma che vi è una distinzione sia soggettiva che oggettiva del campo di applicazione di alcune disposizioni del trasporto (in maniera non dissimile dall'ormai abrogato codice del commercio italiano) affermando che l'ambito di applicazione è tendenzialmente oggettivo²⁹⁷. Infatti, questo strumento giuridico si applica a qualsiasi contratto di trasporto terrestre di merci il cui luogo di carico e scarico si trova in territorio spagnolo.

È interessante inoltre sottolineare che la novella del 2009 ha dato la possibilità alle parti del rapporto contrattuale di modificare di comune accordo alcune disposizioni di legge (fatta eccezione per il regime di responsabilità)²⁹⁸.

(*terrestres, aériens et maritimes, internes et internationaux*), 2^a ed., Parigi, 1989, p. 152.

²⁹⁶ Ciò è sottolineato anche dalle ultime modifiche legislative, come *el Real Decreto-ley 14/2022*, che ha inciso sull'art. 10 *bis*, dove ha previsto che «Se exige que los contratos de transporte referidos a un único envío que se realicen con el transportista efectivo se documenten por escrito».

²⁹⁷ AA. VV., *Régimen jurídico del transporte cumulativo de mercancías*, in *el Derecho español. Una nueva aproximación*, 2003, p. 1402; I. ARROYO MARTÍNEZ, *Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte*, in *Anuario de derecho marítimo*, 2001, pp. 429-449; G. VAN DERZIEL, *Multimodal aspects*, in *Derecho Marítimo*, III, 2004, p. 908 ss.

²⁹⁸ Significativa è la relazione che accompagna l'emanazione di questa legge, specialmente nel preambolo IV. Si specifica che l'obiettivo del legislatore sia quello di individuare un unico responsabile per le diverse fattispecie contrattuali in materia di trasporto, compreso il caso del trasporto multimodale come si può vedere nella norma disciplinante la localizzazione del danno. «Aunque breve, igualmente novedosa resulta la regulación que se contiene del contrato de transporte multimodal, cuando uno de los modos empleados sea el terrestre, prestándose especial atención a la responsabilidad por daños en las mercancías y fijándose una solución supletoria para aquellos casos en que no pueda determinarse la fase del trayecto en que sobrevinieron tales daños».

Indubbiamente, la specificazione della natura dispositiva della normativa²⁹⁹ è una delle diversità comparative da non sottovalutare in quanto, in forza del principio di autonomia contrattuale, i privati possono modificare le condizioni indicate dalla legge. Infatti, le parti, per mezzo di accordi contrattuali o tramite condizioni generali (ma solo se più vantaggiose per l'aderente), possono escludere alcune norme indicate dalla legge, salvo divieto espresso o normativa speciale. Tuttavia, non significa che detta libertà di modifica è illimitata, poiché alcune norme sono "imperative" come ad es. l'art. 46 della *ley* del 2009 dove si afferma chiaramente che le clausole volte a ridurre il regime di responsabilità non sono ritenute valide. Inoltre, le parti devono necessariamente soddisfare alcuni requisiti minimi previsti dall'art. 3.

Si può quindi affermare che l'approccio del legislatore spagnolo, pur se non immune da critiche, è utile in quanto ha normato una fattispecie che fino ad allora non era disciplinata risolvendo alcune questioni che erano risolte o giudizialmente o stragiudizialmente con risultati molto spesso contraddittori e costosi per le parti.

La legge del 2009, in ogni caso, segue lo stesso schema normativo della *Ley* n. 16 del 1987, c.d. *de Ordenación de los Transportes Terrestres*, stabilendo, in particolare, l'eliminazione della differenza tra pieno carico e carico frazionato che ha rilievo anche per la multimodalità.

Simile è anche la disposizione sul pagamento del prezzo (art. 37) in sede di responsabilità nei casi in cui non viene eseguita la prestazione del compenso. Allo stesso modo, cerca di concettualizzare e definire le parti del contratto, eliminando

²⁹⁹ Art. 3, *ley* n. 15 del 2009, rubricato «Naturaleza dispositiva de la normativa». «Salvo expresa estipulación contraria de esta ley o de la legislación especial aplicable, las partes podrán excluir determinados contenidos de esta ley mediando el correspondiente pacto. También podrá ser así, respecto de las condiciones generales de los contratos de transportes cuando sus obligaciones resulten más beneficiosas para el adherente».

l'incertezza che aleggiava in materia. È da sottolineare che questa legge adotta un concetto più ampio di destinatario superando così quelle norme che ancora non erano riuscite a stabilire la posizione giuridica del destinatario³⁰⁰.

Questo permette anche di confrontare il rapporto tra operatore multimodale e sub-vettori. Infatti, l'esistenza di una pluralità di quest'ultimi, oltre ovviamente all'OTM, è da sempre uno dei temi più discussi in quanto il loro intervento facilita lo svolgimento delle prestazioni di trasporto che sarebbero nella prassi difficili da eseguire con un solo corriere.

La l. 15 del 2009, sul punto, distingue la responsabilità dell'OTM da quello dei singoli sub-vettori e accoglie, nel suo art. 68, il criterio della diversità normativa per quanto riguarda le singole tratte invece del criterio dell'uniformità normativa adottato dalla Convenzione di Ginevra del 1980 con ciò rischiando di minare la natura unitaria a cui la *ley* cercava di aggrapparsi.

In effetti, la suddetta disposizione stabilisce che il contratto di trasporto multimodale sia regolato secondo la disciplina dei singoli contratti (si applica il criterio della combinazione e del regime più favorevole per la parte debole, *ex. art.* 69) ritenendo che il vettore e lo spedizioniere abbiano stipulato contratti diversi per ogni fase del trasporto. Ciò distingue la *ley* n. 15 del 2009 dalla Convenzione prima citata in quanto uno degli elementi tipici del contratto di trasporto multimodale secondo il testo di Ginevra del 1980 è la sussistenza di un unico contratto. Infatti, affinché sia configurato un trasporto multimodale è necessario non solo l'esistenza di due modalità di trasporto, ma anche la presenza di un regime unitario

³⁰⁰ M. ZUBIRI DE SALINAS e J. ARPIO SANTACRUZ, *Multimodal Transport, Carrier liability and Issues related to the Bills of Lading*, in AA. Vv., *Multimodal Transport Carrier Liability and Issues related to the Bills of Lading*, a cura di Alikí Kiantou-Pampouki, Bruxelles, 2000, p. 140; G. VAN DERZIEL, *Multimodal aspects*, cit., p. 430.

di responsabilità in capo all'OTM, un unico documento, un unico provvedimento³⁰¹.

Al di là di questa critica, la normativa ha comunque fornito un aiuto per quanto riguarda il regime di responsabilità in tema di localizzazione del danno, superando in parte i difetti della concezione a rete del trasporto multimodale³⁰², garantendo all'operatore multimodale la possibilità di recuperare dal vettore effettivo quanto avrebbe pagato al creditore del trasporto.

Tuttavia, anche qui, la disciplina non è perfetta poiché l'art. 68 n. 3 prevede che il danno non localizzato sarà disciplinato in base ai diversi contratti di volta in volta conclusi dalle parti.

Questa circostanza rivela l'esistenza da parte del legislatore spagnolo di considerare il trasporto multimodale ancora in una prospettiva monomodale negando quindi la necessità di una regolamentazione che tenga conto delle caratteristiche proprie della multimodalità. Interessante, come già anticipato, è l'applicazione del regime più favorevole per la parte lesa, con ciò introducendo apparentemente degli spunti volti a considerare il trasporto multimodale nella grande categoria dei 'contratti asimmetrici'. Infatti, l'art. 69 della *ley* n. 15 del 2009, stabilisce come ulteriore criterio, in caso di danno e in presenza di una pluralità di sub-vettori, di prendere in considerazione il regime più favorevole per la parte lesa. Infatti, il comma 2 discorre «[p]arimenti, quando il trasporto terrestre è stato appaltato ed è effettuato con un altro o altri modi diversi, si applica il regime di responsabilità corrispondente a quel modo di trasporto, terrestre o effettivamente utilizzato, che è più vantaggioso per la parte lesa». Tuttavia, nel comma 3, stabilisce che «nei casi in cui il contratto non specifica il modo di trasporto e questo viene effettuato via

³⁰¹ Si pensi agli artt. 5, 15, 28 e 31 della Convenzione.

³⁰² J.A. ORJUELA, O.F. CASTRO e E. A. SUSPES, *Operadores y Plataformas logisticas*, in *Tecnura*, 2005, p. 116 ss.

terra, si applicheranno le regole corrispondenti a tale modalità [...]».

Ciò, come è stato osservato³⁰³, è una contraddizione poiché implicherebbe l'applicazione di una sola modalità e della corrispondente disciplina quando invece il trasporto multimodale deve avvenire "necessariamente" con almeno due modalità.

5. Giunti a questo punto della trattazione, è utile soffermarci sul contratto di logistica nell'ordinamento spagnolo.

L'importanza del comparto della logistica è stata avvertita in Spagn³⁰⁴ a causa dalla crescita esponenziale che tale settore ha avuto negli ultimi anni dovuto allo sviluppo di un mercato sempre più globalizzato³⁰⁵.

L'attività logistica e la sua influenza sulla configurazione dei trasporti è un fenomeno caratterizzato da una stretta interdipendenza. Per adattarsi alla nuova domanda proveniente dai mercati internazionali, il sistema logistico ha creato una catena specializzata, in modo tale che all'utente venga offerto un trasporto complesso e specializzato, capace di fornire servizi in regime intermodale. Tuttavia, la fornitura multimodale di servizi di trasporto e logistica presenta sotto certi aspetti i medesimi problemi dell'ordinamento italiano: gli standard di sicurezza, il mercato, le condizioni legali che ostacolano l'accesso allo stesso, il regime normativo e il livello di sviluppo delle infrastrutture e

³⁰³ S. V. BLASCO, *Aspectos fundamentales de las plataformas logísticas desarrollo de la intermodalidad como motor clave en el transporte*, in Aa. Vv., *Logística y derecho*, Pamplona, 2020, pp. 23-47.

³⁰⁴ J. M. MARTÍN OSANTE, *El transporte multimodal en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías*, in Aa. Vv. (a cura di), *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, Madrid, 2011, p. 201 ss.

³⁰⁵ Il settore della logistica corrisponde al 3-4% del PIL nazionale, con una previsione di crescita fino al 5-6%. Si v. M. P. MARTÍN CASTRO, *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Cadiz, 2001, p. 15 ss.

delle tecnologie dell'informazione. Le ITC³⁰⁶ hanno ulteriormente complicato il quadro tradizionale, perché i nuovi strumenti digitali consentono la possibilità di ottenere informazioni più dettagliate sulla localizzazione delle merci.

In generale, quando si parla di logistica, si fa riferimento alla gestione efficiente della filiera, nota con il termine inglese *supply chain management*. L'utilizzo delle nuove tecniche logistiche nelle aziende avviene nel XX secolo negli Stati Uniti a seguito di un periodo di recessione economica e al fine di razionalizzare i costi del settore. L'attività logistica può essere di fornitura (dal fornitore al produttore) o di distribuzione (dal produttore al destinatario finale). Di conseguenza, con l'avvento delle esternalizzazioni si è generata la diffusione e la moltiplicazione di nuovi modelli contrattuali, tutti diffusamente riconducibili alla fornitura di servizi logistici.

Gli studiosi hanno individuato quattro tipologie di contratti³⁰⁷, di cui i primi due possono definirsi come *soft logistic*: 1) In particolare, il primo, definito *First praty logistic provider*, l'impresa stessa di trasporto svolge compiti logistici; 2) il secondo, definito *Second praty logistic provider*, in cui l'impresa affida ad un altro soggetto alcune funzioni isolate della propria catena, in cambio di un prezzo, in modo tale che mantenga comunque un controllo effettivo sulla propria logistica; infine gli altri due modelli (*Third Praty Logistic* e *Fourth Praty Logistic Model*) sono contratti strettamente logistici in cui l'impresa affida tutti i servizi logistici ad un professionista specializzato (denominato operatore

³⁰⁶ B. ORDUNA e S. PALLARES, *L'impacto del TMDC en la optimizacion de la cadena logistica*, in AA. VV., *Estudios de Derecho y Economia del transporte: Reforma y liberalizacion*, Madrid, 2009, p. 1037.

³⁰⁷ D. LA VEGA, *F. Contratos de prestaciòn de servicios logísticos*, Madrid, 2006, p. 1440 ss.; A. TRENOR e L. QUIROGA, *Algunas notas para el estudio del contrato de prestacion de servicios logísticos*, in AA. VV., *Congreso Internacional de transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, II, Valencia, 2005, p. 1406 ss.

logistico) che li assume dietro un compenso oppure, come variante del precedente, l'operatore logistico, a sua volta, esternalizza alcune delle funzioni ad un'altra impresa creando un vasta "rete".

In ogni caso, la funzione economica sarà quella di risparmiare sui costi per il datore di lavoro, che troverà più vantaggioso affidare a terzi l'espletamento di tali funzioni logistiche piuttosto che mantenere i costi fissi³⁰⁸. Anche nell'ordinamento spagnolo, i soggetti del rapporto contrattuale logistico sono definiti come operatore logistico e utente. Si usa il termine *operatodor*, termine più generico che ha sostituito quello di imprenditore, per riferirsi a colui che interviene in quella specifica fetta di mercato³⁰⁹.

Il contenuto dei contratti di logistica può essere molto vario e si differenzia caso per caso. Sono contratti considerati³¹⁰ bilaterali e onerosi perché creano obblighi per l'operatore logistico, ma anche per l'utente e ciascuna delle parti può ottenere un vantaggio. Sono contratti consensuali perché perfezionati con il mero consenso.

La forma scritta avrà funzione probatoria ex. art. 1278 c.c. spagnolo, come avviene in genere in materia contrattuale. I contratti di logistica sono contratti di durata, nella forma a lungo termine o prestazioni successive. Ciò implica che deve sussistere un rapporto di fiducia tra le parti e la possibilità di concordare condizioni di adeguamento ad eventuali modifiche, nonché l'esistenza di clausole di recesso attraverso il rispetto di determinati requisiti.

³⁰⁸ J.A. D. FERNANDEZ, *Las infraestructuras de transportes multimodales y los servicios logísticos: un factor clave para el desarrollo*, in Aa. Vv., *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte mas seguro, sostenible y eficiente*, Castelló de la Plana, 2007, II, p. 942.

³⁰⁹ V. JUAN Y MATEU, *Los Contratos de logistica*, Madrid, 2009, p. 17.

³¹⁰ E. L. MENDIZÁBAL, *Singularidad y contenido del contrato de logística*, 2014, p. 79 ss.; F. C. LOPEZ RUEDA, *La regulacion juridica internacional del transporte multimodal*, 2001, p. 33 ss.; ID., *El regime juridico del transporte multimodal*, Madrid, 2011, pp. 1-814.

Per quanto riguarda il contenuto del contratto, il numero di servizi che possono essere inclusi in un'operazione di logistica implica che non esiste un contratto *standard*, poiché si tratta di un contratto privo di una “vera” regolamentazione legale e che varia fortemente in base alle esigenze delle singole imprese. Alcuni autori sono però riusciti ad individuare una serie di elementi di elementi comuni.

Il primo è la prestazione di trasporto poiché, dal punto di vista dell'operazione economica complessiva, è una componente necessaria cui si collegano i servizi logistici. Altri elementi comuni sono le diverse obbligazioni ricorrenti nelle varie fasi contrattuali: conclusione del contratto, nella conservazione e nella fase finale dell'esecuzione.

Per quanto riguarda la fase di conclusione dell'accordo notiamo come primo obbligo l'arrivo dei prodotti alla piattaforma logistica con la conseguente: a) esibizione e trasporto dei prodotti (se assunti dall'operatore logistico, si applicherà la *Ley* n. 15 del 2009); b) ricezione degli stessi. In genere tale obbligo sorgerà nei casi in cui l'utente abbia indicato le merci da trasferire alla piattaforma logistica. Questi obblighi sono solitamente regolati in maniera molto specifica, tramite orari, modalità di ricezione del carico, la scheda prodotto, la qualità e lo stato dello stesso.

Nella fase di conservazione dei prodotti logistici abbiamo come obbligo lo stoccaggio dove i rispettivi operatori dovranno disporre delle strutture adeguate, dove poter localizzare e conservare i prodotti. Tale obbligo dipenderà da quanto concordato e dalle particolari caratteristiche del contratto concluso.

Per quanto riguarda la merce occorrerà tener conto delle regole del contratto di deposito (art. 303 ss. del c. comm.³¹¹) in quanto si riferisce all'obbligo di conservare adeguatamente la merce,

³¹¹ B. ACERO, *Synchronising the multimodal supply chain. Sincronizand la cadena de suministro*, in *Research Review*, Zaragoza, p. 34, F. C. LOPEZ RUEDA, o.u.c., p. 57 ss.

secondo il tipo di prodotto in questione. Può essere previsto anche l'obbligo di redigere degli inventari dei prodotti stoccati.

Nella fase finale dell'esecuzione del contratto, l'obbligazione consisterà nell'uscita dei prodotti così come la ricezione degli ordini dal cliente all'utente. Questa fase ha grande importanza in quanto l'operatore logistico sarà, in ogni caso, incaricato di evadere gli ordini inviati dall'utente con forti responsabilità in caso di inesatta esecuzione³¹².

Per quanto riguarda il regime normativo applicabile ai contratti di logistica, qualora si ritenga che essi appartengano alla categoria dei contratti atipici misti la dottrina maggioritaria tende ad applicare la 'teoria dell'assorbimento' oppure la 'teoria della combinazione'. Anche qui è difficile individuare il regime di responsabilità applicabile dato il gran numero di casi e la forte flessibilità di tali tipi di contratti.

L'art. 9 della l. n. 15 del 2009³¹³ non risolve la questione, che si riferisce al trasporto convenzionato nell'ambito di un'operazione logistica, e che indica solo che ad esso saranno applicati i diritti, gli obblighi e le responsabilità del trasporto e come appaiono fissati nella norma stessa, senza che la legge pronunci su quale sarà il regime applicabile ad altri elementi, il che, invece, è logico in quanto si tratta di una legge che disciplina esclusivamente il contratto per il trasporto terrestre di merci.

In assenza di specifiche disposizioni sul contenuto giuridico del contratto di logistica, il regime giuridico degli operatori logistici è

³¹² J.A. D. FERNANDEZ, *Las infraestructuras de transportes multimodales y los servicios logísticos: un factor clave para el desarrollo*, in AA. VV., *Aspectos jurídicos y económicos del transporte. Hacia un transporte mas seguro, sostenible y eficiente*, Castelló de la Plana, 2007, p. 940 ss.

³¹³ Art. 9, *ley* n. 15 del 2009 «Transporte contratado en el marco de una operación logística. Cuando se asuma la obligación de transportar mercancías en el marco de una operación logística de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se regirán por lo dispuesto en esta ley».

praticamente ridotto a quanto previsto dal regolamento di pianificazione, in particolare l'art. 122 della l. 15 del 2009³¹⁴, e il suo sviluppo negli articoli della *ley* n. 70 del 2019³¹⁵. Nel primo di questi precetti, gli operatori logistici sono definiti come specializzati nell'organizzazione, gestione e controllo per conto terzi delle operazioni di appropriazione, trasporto, stoccaggio o distribuzione della merce di cui i loro clienti necessitano nella loro attività commerciale e consentono all'operatore logistico di utilizzare infrastruttura, tecnologia e mezzi propri o di terzi nelle attività delle sue funzioni. Invece, negli artt. 150-161 ROTT (*ley* n. 16 del 1987) si determina la necessità che l'operatore logistico, al pari degli altri operatori di trasporto merci, ottenga la relativa autorizzazione e in quanto tale sia iscritto all'albo delle imprese e delle attività di trasporto. Tuttavia, nella suddetta legge non viene specificato altro, ossia quali saranno i suoi precisi obblighi.

Oltre a ciò che è previsto dal tenore letterale del primo comma dell'art. 122, il magazzinaggio può essere assunto dall'operatore logistico come uno dei suoi compiti principali, ed è normalmente riscontrabile nella prassi, ma potrebbe anche essere il contrario, ad esempio perché è un operatore appartenente alla *first party provider*. In tal caso, l'uno o l'altro dell'operatore potrebbe essere incaricati di affidare lo stoccaggio della merce a soggetti diversi da quelli già citati in precedenza, potendo sfuggire all'obbligo di autorizzazione. Quello che però non sembra suscitare discussione è che lo stoccaggio viene presentato come una delle obbligazioni assunte in tutto o in parte dagli operatori logistici e rappresenta una delle prestazioni più caratteristiche nell'ambito di tali contratti.

³¹⁴ Art. 122, o.c., «[a] los efectos de esta ley, se considera operadores logísticos a las empresas especializadas en organizar, gestionar y controlar, por cuenta ajena, las operaciones de aprovisionamiento, transporte, almacenaje o distribución de mercancías que precisan sus clientes en el desarrollo de su actividad empresarial. En el ejercicio de su función, el operador logístico podrá utilizar infraestructuras, tecnología y medios propios o ajenos».

³¹⁵ Consultabile in www.boe.es/buscar/doc.

Comparativamente, con la recente novella italiana all'art. 1677 bis, notiamo delle differenze.

In ogni caso, la disciplina giuridica del contratto di logistica è fondamentalmente affidata all'autonomia privata come del resto accade nell'ordinamento italiano.

6. All'interno del panorama giuridico spagnolo, particolare attenzione suscita l'utilizzo della tecnologia *Blockchain*³¹⁶ nel settore dei trasporti e della logistica³¹⁷. Tuttavia, cosa si intende per *Blockchain*?

³¹⁶ La delimitazione del nostro campo di indagine scientifico non ci consente in questa sede di occuparci dei profili generali e delle maggiori problematiche che queste tecnologie comportano. Per approfondimenti più recenti v. D. DI SABATO, *Gli Smart contracts: robot che gestiscono il rischio contrattuale*, in *Contr. impr.*, 2017, p. 378 ss.; M.L. PERUGINI, *Distributed Ledger Technologies e sistemi di Blockchain. Digital Currency, smart contract e altre applicazioni*, Vicalvi (FR), 2018; L. DI NELLA, *Smart Contract, blockchain e interpretazione dei contratti*, in *Rass. dir. civ.*, 2022, p. 48 ss.; F. DELFINI, *Blockchain, smart contracts e innovazione tecnologica: l'informatica e il diritto dei contratti*, in *Riv. dir. priv.*, 2019, p. 167 ss.; M. MAUGERI, *Smart Contracts e disciplina dei contratti*, Milano, 2021.

³¹⁷ J. FELIU REY, *Smart Contract: una aproximación jurídica*, in *Derecho Mercantil y Tecnología*, a cura di A. Madrid Parra, Madrid, 2018, p. 400 ss.; A. ZURIMENDI ISLA, *El contrato de fletamento: documentación*, in *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, a cura di A. Emparanza Sobejano e J.M. Martín Osante, Madrid, 2015, p. 350; L.A. MARCO ARCALÁ, *La documentación electrónica en el contrato de transporte de mercancías*, in *Dir. trasp.*, 2019, p. 614 ss.; V. A. MADRID PARRA, *Contribución de la CNUDMI/UNCITRAL a la regulación del comercio electrónico*, in *Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías*, 2018; M. ECHEVARRÍA SAÉNZ, *Smart contracts y problemas jurídicos de los pagos con tecnología blockchain*, in *Derecho Mercantil y Tecnología*, a cura di A. Madrid Parra, Madrid, 2018, p. 348 ss.; P. JARNE MUÑOZ, *El impacto de la tecnología blockchain en el transporte marítimo*, in *Dir. trasp.*, 2019, p. 686 ss.; M. TERESA OTERO COBOS, *El uso de la tecnología blockchain en la electrificación de los documentos del transporte marítimo*, in *Dir. trasp.*, 2020, p. 399 ss.; JOSÉ LUIS GARCÍA-PITA Y LASTRES ; *El papel*

La *Blockchain*, che rientra nel più ampio fenomeno dei *Distributed Ledger*³¹⁸, ossia sistemi basati su un registro distribuito, è una "catena di blocchi" che sfrutta le caratteristiche di una rete informatica di nodi e consente di gestire e aggiornare, in modo univoco e sicuro, un registro contenente dati e informazioni in maniera aperta e condivisa e senza la necessità di un'entità centrale di controllo e verifica.

In particolare, è un sistema che sfrutta la crittografia e permette di conservare informazioni digitali garantendo integrità e data delle registrazioni senza che queste vengano manipolate dall'attività umana. L'importanza di questa tecnologia, sotto il profilo giuridico, riguarda la figura degli *smart contracts*³¹⁹, contratti che notoriamente si contraddistinguono per l'esecuzione automatizzata delle clausole, e che sono stati nuovamente vitalizzati con l'avvento della tecnologia dei registri condivisi e della catena di blocchi.

Infatti, l'utilizzo della tecnologia *Blockchain* applicata ai 'contratti intelligenti' consente di avere, in modo certo e imm modificabile, tutti i dati e le informazioni rilevanti per la conclusione di un accordo e l'esecuzione dello stesso. Si consente, cioè, la 'disintermediazione' in quanto le parti entrano direttamente in contatto fra loro e non c'è un soggetto, terzi o parti stesse, che possano bloccare l'esecuzione³²⁰. In altre parole, si impedisce l'inadempimento contrattuale perché l'uomo non può più intervenire per bloccare l'esecuzione. La vera novità, sotto il profilo giuridico, risiede, dunque, nella possibilità di affidare in

de las nuevas tecnologías de tratamiento de la información y de la comunicación a distancia, en el desarrollo sucesivo, consumación y extinción de los contratos de fletamento, in *Dir. trasp.*, 2021, p. 53 ss.

³¹⁸ V. M. MAUGERI, *Smart contracts*, cit., p. 6 ss.

³¹⁹ L. DI NELLA, *Smart Contract, blockchain e interpretazione dei contratti*, cit., p. 48 ss.

³²⁰ L. DI NELLA, o.c., p. 50; F. DELFINI, *blockchain, smart contracts e innovazione tecnologica*, cit., p. 170.

modo sicuro ad una macchina alcune fasi del rapporto contrattuale (conclusione ed esecuzione). La macchina legge i *codes*, valida le clausole, le archivia su una pluralità di registri e le esegue automaticamente. Un sistema, dunque, che appare sicuro e trasparente, che gira su registri distribuiti e non su piattaforme proprietarie³²¹.

Ma quali sono le potenzialità pratiche di queste tecnologie nel settore dei trasporti e della logistica? Come evidenziato dal rapporto UNCTAD³²² (La Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), questa tecnologia potrebbe consentire l'emissione di certificati elettronici che monitorano componenti di navi o di treni, aggiornandosi automaticamente dopo ogni revisione e ispezione per fornire informazioni in tempo reale sul loro stato.

Consentirebbe l'incorporazione di dispositivi intelligenti nei contenitori e imballaggi che permetterebbe di conoscere lo stato effettivo della merce, le variazioni di temperatura o percentuale di umidità –particolarmente importante per il trasporto di merce sensibile – dei prodotti, e, in caso di danno alla merce, pagare automaticamente il dovuto risarcimento.

L'utilizzo della *blockchain* potrebbe essere ammissibile, sulla base del dato normativo vigente³²³ in materia di trasporto

³²¹ V. M. MAUGERI, *Smart contracts*, cit., p. 6 ss.

³²² V. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf.

³²³ *Ley* n. 14 del 2014, c.d. "*ley de Navegación Marítima*". In particolare, per ciò che ci interessa, particolarmente interessante è il principio di neutralità tecnologica. Infatti, questo principio consente alle parti di selezionare il sistema informatico che considerano più appropriato per formalizzare il rapporto contrattuale e la relativa stesura della carta elettronica. L'applicazione di questo principio consente alle regole di non diventare obsolete di fronte allo sviluppo tecnologico, in modo che le normative settoriali possano stabilire alcuni criteri di base che devono essere presi in considerazione indipendentemente dal tipo di tecnologia utilizzata. Pertanto, questo principio generale potrebbe essere esteso nel nostro ordinamento, in una prospettiva riformatrice, nel settore dei trasporti e della logistica tramite la digitalizzazione della lettera di vettura come

marittimo di merci e, fermo restando i dovuti adattamenti, applicarsi alla maggioranza dei contratti di trasporto e logistica (da cui l'ordinamento italiano potrebbe prendere spunto). Infatti, nel contratto di trasporto merci marittimo³²⁴, l'emissione obbligatoria della carta elettronica attestante il trasporto di merci potrebbe essere redatta nella forma di uno *smart contract* – per il principio di neutralità tecnologica – nella stesura del documento elettronico.

Ciò consentirebbe l'applicazione della tecnologia *blockchain* che garantirebbe automaticamente il pagamento dell'importo concordato una volta che l'obbligazione di trasporto è stata soddisfatta. La prestazione per giunta, dato che la normativa non impone determinati mezzi di pagamento, avverrebbe non necessariamente in *Bitcoin* (che è una delle applicazioni principali della *blockchain* ed è fonte di notevoli incertezze), ma nella valuta legale o altri mezzi di pagamento ad essi equivalenti o concordati tra le parti, come un bonifico bancario o la moneta elettronica³²⁵.

Per la configurazione del software che gestirà lo *smart contract transport* sarà necessario precisare gli obblighi iniziali del vettore e delle controparti per evitare margini di interpretazione. Qui, osserviamo uno dei più grandi problemi presentati dai 'contratti intelligenti'³²⁶. La traduzione degli obblighi giuridici in 'obblighi digitali' avviene attraverso blocchi in cui vengono 'pietrificati' in dati informatici le rispettive obbligazioni delle parti. Questo comporta che la macchina interpreterà rigorosamente gli obblighi

documento non solo meramente probatorio ma 'costituzionalizzante' del rapporto contrattuale. V. L.A. MARCO ARCALÁ, *La documentación electrónica*, cit., pp. 617-621; M. TERESA OTERO COBOS, *El uso de la tecnología blockchain en la electrificación de los documentos del transporte marítimo*, cit., pp. 403-406; JOSÉ LUIS GARCÍA-PITA Y LASTRES, *El papel de las nuevas tecnologías de tratamiento de la información y de la comunicación a distancia*, cit., p. 56 ss.

³²⁴ Artt. 222-226 della ley n. 14 del 2014.

³²⁵ M. TERESA OTERO COBOS, *El uso de la tecnología blockchain en la electrificación de los documentos del transporte marítimo*, cit., p. 405.

³²⁶ L. DI NELLA, *Smart Contract, blockchain e interpretazione dei contratti*, cit., p. 48 ss.

in base a ciò che il codice binario ha tradotto, senza alterarli, ma soprattutto senza ‘interpretarli’. Ed è appunto la mancanza dell’attività interpretativa che è il principale difetto connaturato all’utilizzo degli *smart contract*, e per ciò che ci interessa, nel settore dei trasporti e della logistica. Infatti, si pensi al caso in cui si verifichi una prestazione solo parzialmente eseguita in cui il contratto intelligente rischia di eseguire comunque tutti gli ordini anche qualora l’interesse delle parti risulterebbe alterato in presenza del parziale inadempimento.

O ancora, al rischio che potrebbero incappare le parti qualora gli stessi ordini a monte siano errati o comunque imprecisi. Infatti, gli *smart contracts*, nonostante il progresso dovuto alla tecnologia dei registri condivisi, non possono ancora essere definiti effettivamente ‘intelligenti’ ma semmai automatici, eseguendo ogni azione sulla base di parametri prestabiliti³²⁷.

Si assiste così ad un duplice volto degli *smart contracts* nel settore dei trasporti e della logistica: da un lato, l’applicazione della catena di blocchi e dei registri distribuiti eliminerebbe l’interpretazione arbitraria delle parti e del giudice, consentendo certamente un’esecuzione del contratto di trasporto e del contratto di logistica meglio rispondente all’assetto di interesse che le parti hanno programmato preliminarmente³²⁸. Non solo, si consentirebbe anche una raccolta più efficiente delle informazioni durante l’operazione di trasporto, tenendo costantemente sotto controllo le merci e le persone trasportate, con ovvie ricadute positive ad es. in tema di localizzazione del danno.

Dall’altro, invece, vi è lo svantaggio dell’assenza di una vera attività ‘interpretativa’ in questa tipologia di contratti perché nel trasporto e nella logistica esistono obblighi che difficilmente

³²⁷ M. ECHEVARRÍA SAÉNZ, *Smart contracts*, cit., p. 350 ss.

³²⁸ L. DI NELLA, o.c., p. 55 ss.

possono essere tradotti in un linguaggio codificato ed immutabile³²⁹.

Si pensi alle clausole generali degli obblighi di custodia delle merci, alle prove liberatorie del vettore di dimostrare di aver adottato tutte le cautele necessarie per evitare il danno in caso di sinistri, la richiesta di istruzioni al mittente in caso di impedimenti etc. Tuttavia, all di là dei rischi insiti nell'utilizzo di queste tecnologie, è altrettanto vero che l'inalterabilità del contenuto del contratto potrebbe offrire diversi vantaggi come una maggiore certezza giuridica, una diminuzione degli errori nella catena logistica, una minor diffusione di informazioni falsificate che siano state manipolate direttamente o indirettamente da terzi nonché dei benefici in tema di risarcimento per sinistri causati alle merci durante il viaggio.

³²⁹ M. TERESA OTERO COBOS, *El uso de la tecnología blockchain en la electrificación de los documentos del transporte marítimo*, cit., p. 412.

Bibliografia

- A. CARLO, *Il contratto plurilaterale associativo*, Napoli, 1967, p. 227 ss.
- A. GIARDINA, *Le convenzioni internazionali di diritto uniforme nell'ordinamento interno*, in *Riv. dir. int.*, 1973, p. 701 ss.
- A. XERRI SALAMONE, *Consuetudini e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in *Trasporti*, 2009, n. 109, p. 29; ID., *la normativa uniforme dei trasporti multimodali*, Chieti, 1981, *passim*; ID., *Il trasporto nel diritto marittimo, nel diritto nella navigazione, nel diritto dei trasporti e sua evoluzione verso l'integrazione del sistema*, a cura di ID., in *Trasporti e globalizzazione: materiali per una ricerca*, Cagliari, 2004; ID., *Diritto della Navigazione: attualità e prospettive nel secolo della globalizzazione*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, p. 294; ID., *Consuetudine e tradizione nella formazione del diritto marittimo uniforme*, in AA. VV., *Studi in onore di Umberto Leanza*, Napoli, 2008, p. 1905.
- AA. VV. (a cura di), *Per una Europa più unita nel settore dei trasporti*, in *Il diritto dei trasporti nell'Unione Europea*, 2020, Milano, p. 4.;
- AA. VV., *I contratti turistici*, Milano, 2004, p. 151.
- AA. VV., *Régimen jurídico del transporte cumulativo de mercancías*, in *el Derecho español. Una nueva aproximación*, 2003, p. 1402.
- AA.VV., *Le Online Dispute Resolution (ODR)*, a cura di E. Minervini, Napoli, 2016, *passim*.
- AA.VV., *Meccanismi alternativi di risoluzione delle controversie nel commercio elettronico*, in *Corti salernitane*, 2015, p. 1 ss.
- ACERO B., *Synchronising the multimodal supply chain. Sincronizand la cadena de suministro*, in *Research Review*, Zaragoza, p. 34.
- ALPA G., *Il diritto commerciale tra lex mercatoria e modelli di armonizzazione*, in *Contr. impr.*, 2006, p. 86 ss.

ALTER M., *Droit des transports (terrestres, aériens et maritimes, internes et internationaux)*, 2^a ed., Parigi, 1989, p. 152.

ALVISI C., *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2011, p. 131 ss.

AMATO A., *Tutela piena del trasportato, quale che sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale (oneroso o gratuito)*.

D'AQUINO, *Trasporto di cortesia: dai rischi del free rider alla presunzione di responsabilità*, in *Danno resp.*, 1999, p. 47.

ANGELICI C., *La lex mercatoria e il problema dei codici di commercio*, in *Giur. comm.*, 2010, I, p. 361 ss.

ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, 3^a ed., 2015, *passim*;

ID., *L'autonomia del diritto della navigazione, il ruolo del diritto comune e la posizione sistematica della legislazione sulla navigazione da diporto*, in *Dir. trasp.*, 2014, p. 466 ss.;

ID., *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in AA. VV., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna. Atti del convegno di Ravenna 8 luglio 1996*, Torino, 1997, p. 68.

ARROYO MARTÍNEZ I., *Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte*, in *Anuario de derecho marítimo*, 2001, pp. 429-449.

BADAGLIACCA M., *Il trasporto multimodale nell'unitarietà dei trasporti*, Roma, 2013.

BARCELLONA M., *Clausole generali e giustizia contrattuale: equità e buona fede tra Codice civile e diritto europeo*, Torino, 2006.

BARIATTI S., *L'interpretazione delle convenzioni internazionali di diritto uniforme*, Padova, 1986, p. 20 ss.

BENELLI G., *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, in *Dir. trasp.*, 2019, pp. 354-357.

BERGAMINI E., *Le scelte in materia di reti transeuropee di trasporto*, in *Dir. comm. int.*, 2006, p. 654.

BERLINGIERI F. e VERRUCOLI N., *il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, in *Dir. mar.*, 1972, p. 204.

BERLINGIERI F., *Le autostrade del mare e la disciplina della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. mar.*, 2004, p. 1591; ID., *In difesa delle Regole di Rotterdam*, in *Dir. mar.*, 2009, p. 561; ID., *Verso un'ulteriore unificazione del diritto marittimo*, in *Dir. mar.*, 2020, p. 39; ID., *Uniformità e armonizzazione del diritto marittimo*, in *Dir. comm. int.*, 2012, p. 445.

BETTI E., *Teoria generale del negozio giuridico*, (1960), rist. corretta della 2^a ed., a cura di G. Crifò, con Introduzione di G.B. Ferri, Napoli, 1994, p. 322 ss.

BIANCA M., *Il regime patrimoniale delle reti*, in *Il contratto di rete. Nuovi strumenti contrattuali per la crescita dell'impresa*, in Atti del Convegno, Roma, 25 novembre 2011, in AA. VV., *I Quaderni della Fondazione italiana del notariato*, Milano, 2012, p. 14.

BIRGILLITO M., *Lavoro e nuova economia: un approccio critico. I molti vizi e le poche virtù dell'impresa Uber*, in *Labour Law and Issues*, 2016, p. 57 ss.

BISCONTINI G., *Del contratto estimatorio. Artt. 1556-1558*, in *Cod. civ. Comm.* Schlesinger, diretto da F.D. Busnelli, Milano 2013, *passim*; A. BAUDINO, *Contratto estimatorio*, in AA.VV., *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, XVI, *Distribuzione*, a cura di E.M. Tripodi, Torino, 2004, p. 139 ss.

BLASCO S. V., *Aspectos fundamentales de las plataformas logisticas desarrollo de la intermodalidad como motor clave en el transporte*, in AA. VV., *Logística y derecho*, Pamplona, 2020, pp. 23-47.

BOCCHINI R., *Art. 1559*, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, I, 2, *Artt. 1548-1654*, a cura di D. Valentino, in *Comm c.c.* Gabrielli, Torino, 2011, p. 165 ss.; ID., *Art. 1559*, in AA.VV., *Codice civile annotato con la dottrina e la giurisprudenza*, IV, 2, 3^a ed., a cura di G. Perlingieri, Napoli, 2010, p. 725;

BOI G., *Il trasporto marittimo a mezzo contenitori: la giurisprudenza italiana di fronte al dato normativo*, in AA. VV. *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, I, a cura di E. Turco Bulgherini, Milano, 1995, p. 160.

BOI G.M., *Profili documentali del trasporto marittimo e brevi riflessioni sulla specialità e autonomia della materia*, in *Riv. dir. nav.*, 2010, p. 55 ss.;

BONELL M.J., *Lex mercatoria*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., IX, Torino, 1993, p. 145 ss.

BRIGNARDELLO M., *Il contratto di servizi di logistica*, in *I contratti del trasporto*, a cura di F. Morandi, II, Bologna, 2013, *passim*; ID., *Il trasporto multimodale*, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1071.

BRIZZOLARI V. e CERSOSIMO C., *Organizzazione dei rapporti commerciali tra imprese e "contratti relazionali"*, in *Contratti*, Milano, 2019, p. 97 ss.

BRUNETTI A., *Manuale della navigazione marittima ed Interna*, Padova, 1947;

BUCCISANO O., *Contributo allo studio del contratto estimatorio*, in *Riv. dir. comm.*, 1956, I, p. 81 ss.

BUONOCORE V., *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, pp. 21-82.

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, p. 36 ss.;

ESPOSITO C., *Il contratto di logistica*, in AA.VV., *I contratti di somministrazione di servizi*, a cura di R. Bocchini, Torino, 2006, p. 580 ss.

BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, pp. 36-43.

BUTTURINI P., *Il fondo patrimoniale della rete di imprese tra interessi delle imprese aderenti e tutela dei creditori*, in *Contr. impr.*, 2015, p. 749.

CAFAGGI F. e FERRARI C., *La responsabilità della rete verso i terzi*, in F. CAFAGGI (a cura di), *Il contratto di rete*, Bologna, 2009, p. 112 ss.

CAFAGGI F., *Il contratto di rete nelle prassi. Verso il consolidamento*, in *Il contratto di rete per la crescita delle imprese*, a cura di Id., P. Iamiceli e G. D. Mosco, in *Quad. Giur. comm.*, Milano 2012, p. 126; ID., *Il contratto di rete e il diritto dei contratti*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunti per un dibattito*, a cura di F. Macario, C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 615.

CAGNASSO O., *Somministrazione (contratto di)*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., XIV, Torino, 1997, p. 467 ss.;

CALERO F. S., *Instituciones de Derecho Mercantil*, II, Navarra, p. 446; ID., *El contrato de transporte marítimo de mercancías*, Pamplona, 2010, p. 37 ss.

CAMARDA G., *Per una collocazione sistematica del diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2015, p. 612; ID., *Fonti e strutture organizzatore del diritto della navigazione*, Torino, 1988, *passim*.

CAMARDI C., *Dalle reti di imprese al contratto di rete nella recente prospettiva legislativa*, in *Contratti*, 2009, p. 930;

CAMPANALE S., *La lex mercatoria marittima (il diritto marittimo vivente)*, in *Trasporti*, 2010, 110, p. 17 ss.

CANNIZZARO E., *Regole di concorrenza e reti transeuropee: riflessioni sul problema della coerenza fra politiche comunitarie*, in *Riv. dir. eur.*, 2001, p. 392.

CARBONE M., *Conflits de lois en dori marittime*, Boston, 2010, *passim*.

CARBONE S. M. e MUNARI F., *La disciplina dei porti tra diritto comunitario e diritto interno*, Milano, 2006, p. 120 ss.

CARBONE S., *La cosiddetta autonomia del diritto della navigazione: il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali, risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975

CARBONE S.M., *L'internazionalità e la specialità delle fonti del diritto della navigazione nel terzo millennio*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, I, Milano, 2007, p. 15 ss.;

ID., *Accordi interstatali e diritto marittimo uniforme (a proposito di un recente scritto di N. Irti)*, in *Riv. dir. civ.*, 2009, II, p. 265 ss.;

ID., *La c.d. autonomia del diritto della navigazione: risultati e prospettive*, in *Dir. mar.*, 1975, p. 24 ss., ma spec. p. 41 s.; ID., *Il diritto marittimo in Italia al momento della sua codificazione ed agli inizi degli anni '80*, ivi, 1983, p. 48 ss.; ID., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 2010, p. 119.

CARPAGNANO M., *The ECJ's ruling on Uber: a new room for regulating sharing platforms?* in *Riv. it. antitrust*, 2018, p. 121 ss. DI SABATO D., *Progredire tornando all'antico: gli scambi nella sharing economy*, a cura di D. Di Sabato e A. LEPORE, *Sharing economy. Profili giuridici*, 2018.

CASANOVA M. e BRIGNARDELLO M., *Corso breve di diritto dei trasporti*, 2^a ed., Milano, 2020, p. 173.

CATAUDELLA A., *Bilateralità, corrispettività ed onerosità del contratto*, in *Studi senesi*, 1968, p. 140 ss.

CERINI D., *Dal decreto Smart Roads in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, in *Danno resp.*, 2018, pp. 402-408.

CHULIÁ F. V., *Introducción al Derecho Mercantil*, in *Tirant lo Blanch*, 2008, p. 985; ID., *Compendio crítico de Derecho Mercantil*, a cura di J. M. Bosch, Barcellona, 1991, pp. 33-45.

CIPPITANI R., *Onerosità e corrispettività: dal diritto nazionale al diritto comunitario*, in *Eur. dir. priv.*, 2009, p. 503 ss.

COLLINS H., *Introduction: the research agenda of implicit dimension of contracts*, in *Implicit dimensions of contract: discrete, relational and network contracts*, a cura di D. Campbell, Id. e J. Wightman, Oxford-Portland, 2003, p. 19 ss.

COMENALE PINTO M. e S. ZUNARELLI, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, 4^a ed., Milano, 2020, p. 269; ID., *Diritto dei trasporti. La disciplina contrattuale*, Milano, 2012, p. 326.

CONTINO E., *Contratti misti, contratti collegati e meritevolezza degli interessi*, nota a Cass., 2 novembre 2000, n. 14330, in *Giust. civ.*, 2001, I, p. 1897 ss.

CORRADO A., *Il contratto di servizi di logistica*, in *I nuovi contratti - Trasporto*, a cura di F. Morandi, Torino, 2004, p. 683.

CRISCUOLO F., *Tipicità e atipicità del negozio*, in AA.VV., *L'attualità del pensiero di Emilio Betti a cinquant'anni dalla scomparsa*, in Scuola estiva dell'Associazione dei Dottorati di Diritto Privato, 5-8 settembre 2018, Università degli Studi di Camerino, a cura di G. Perlingieri e L. Ruggeri, Napoli, 2019, p. 583 ss.

CUSMAI A., *Verso un'ulteriore attenuazione dell'autonomia normativa e della specialità del diritto della navigazione in materia di lavoro nautico*, nota a Cass., Sez. lav., 30 luglio 2004, n. 14657, in *Dir. trasp.*, 2006, p. 238 ss.

D'ALESSIO W., *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, p. 393.

D'AMBROSIO M., *Impresa e modelli organizzativi degli enti del Libro primo del codice civile: note preliminari al codice del Terzo settore*, in F. CICOGNANI e F. QUARTA (a cura di), *Regolazione, attività e finanziamento delle imprese sociali. Studi sulla riforma del terzo settore in Italia*, Torino, 2018, p. 63 ss.

D'AMICO G., *La compravendita*, I, in *Tratt. dir. civ. CNN*, diretto da P. Perlingieri, IV, 16, Napoli, 2013, p. 259 ss.

DAVOLA A. e PARDOLESI R., *In viaggio col robot: verso nuovi orizzonti della r.c. auto ("driverless")?*, in *Danno resp.*, 2017, p. 619 ss.

DE CARO L., *The Tar Lazio's judgment on the non-hotel accommodation services. Some reflections about the sharing economy*, in *Riv. int. antitrust*, p. 118 ss.

DE MARTINI A., *Profili della vendita commerciale e del contratto estimatorio*, Milano, 1950, p. 431 ss.

DELFINI F., *Blockchain, smart contracts e innovazione tecnologica: l'informatica e il diritto dei contratti*, in *Riv. dir. priv.*, 2019, p. 167 ss.

DELL'AQUILA E., *Osservazioni sui contratti c.d. complessi e misti*, in *Riv. giur. sarda*, 1990, p. 605 ss.

DI BIASE A., *Onerosità e gratuità delle operazioni negoziali complesse*, Napoli, 2010, p. 253 ss.

DI LIZIA A., *(Contratto di) Rete di imprese. Rassegna e clausole contrattuali*, in *Notariato*, III, 2012, p. 278.

DI NELLA L., *Smart Contract, blockchain e interpretazione dei contratti*, in *Rass. dir. civ.*, 2022, p. 48 ss.

DI SABATO D., *Gli Smart contracts: robot che gestiscono il rischio contrattuale*, in *Contr. impr.*, 2017, p. 378 ss.;

DÍAZ MORENO A., *El transporte multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad*, in *El Transporte Terrestre Nacional e Internacional*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 1997, p. 54.

DIEZ PICAZO L. e GULLÓN BALLESTEROS A., *Sistema de Derecho Civil*, Madrid, 2018, p. 27.

F. CAFAGGI e M. GOBBATO, *Rischio e responsabilità nella rete*, in *Il contratto di rete*, Bologna, 2009, p. 91 ss.

FABRIO N., *Il contratto di logistica: qualificazione e responsabilità*, in *Dir. trasp.*, 2010, p. 315 ss.;

FACHECHI A., *Il problema della disciplina applicabile tra tipicità e atipicità contrattuale*, in *AA.Vv., Scritti in onore di Vito Rizzo*, I, a cura di E. Caterini, L. Di Nella, A. Flamini, L. Mezzasoma e S. Polidori, Napoli, 2017, p. 581 ss.; ID., *La giustizia alternativa nel commercio elettronico*, Napoli, 2016, p. 25 ss.

FANARA E., *Le assicurazioni del ramo trasporti: banco di prova per l'affermazione dell'autonomia del diritto dei trasporti*, in *Aa.Vv., Studi in onore di Gustavo Romanelli*, Milano, 1997, p. 499 ss.

FELIU REY, *Smart Contract: una aproximación jurídica*, in *Derecho Mercantil y Tecnología*, a cura di A. Madrid Parra, Madrid, 2018, p. 400 ss.

FEOLA M., *Le obbligazioni di securitè*, a cura di Aa. Vv., Torino, 2012.

FERNANDEZ J. A. D., *Las infraestructuras de transportes multimodales y los servicios logisticos: un factor clave para el*

desarrollo, in AA. Vv., *Aspectos juridicos y economicos del transporte. Hacia un transporte mas seguro, sostenible y eficiente*, Castelló de la Plana, 2007, II, p. 942.

FERRARA G., *Aspetti e problemi del trasporto combinato*, Napoli, 1973, p. 20.

FERRARESE M. R., *Globalizzazione giuridica*, in *Enc. dir. ann.*, IV, Milano, 2011, p. 563 ss.; ID., *Globalizzazione giuridica*, in *Enc. dir. Annali*, IV, Milano, 2011, p. 563 ss.

FERRI G.B., *Onerosità delle garanzie prestate successivamente al credito garantito*, in ID., *Saggi di diritto civile*, Rimini, 1983, p. 212 ss.

FERRO LUZZI P., *I contratti associativi*, Milano, 2001, p. 280 ss.

FITZGERALD G. F., *The united Nations Convention on International Multimodal Transport of goods in AASL*, 1980, p. 66.

FLAMINI A., *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977.

FOGLIA L., *Sharing economy e lavoro: qualificazione giuridica e opzioni tecniche di regolazione*, in *Dir. merc. lav.*, 2018, p. 757 ss.

FONDRIESCHI A. F., *Contratti relazionali e tutela del rapporto contrattuale*, Milano, 2017, p. 3.

GABRIELLI E., *Contratto e operazione economica*, in ID., *“Operazione economica” e teoria del contratto*, Milano, 2013, p. 160 ss.

GAETA M. C., *Automazione e responsabilità civile automobilistica*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, p. 1718 ss.

GALGANO F., *Lex mercatoria*, in *Enc. dir.*, Agg., V, Milano, 2001, p. 721 ss.; ID., *Lex mercatoria e globalizzazione*, in *Vita not.*, 2005, p. 1253 ss.; ID., *La globalizzazione nello specchio del diritto*, Bologna, 2005, p. 43 ss.; ID., *Persone Giuridiche*, in *Comm. c.c. Scialoja-Branca*, artt. 11-35, Roma, 2006, pp. 235-237.

GAMBINI M., *La risoluzione on-line delle controversie nel commercio elettronico e nelle transazioni telematiche*, in AA.Vv., *Mediazione civile e strumenti alternativi di composizione delle liti*, a cura di R. Favale e M. Gambini, Napoli, 2013, p. 341 ss.

GAROFOLO D., *Lavoro, impresa e trasformazioni organizzative*, in www.aidlass.it, p. 78 ss.

GARRIGUES J., *Hacia un nuevo Derecho Mercantil*, in *Revista de Estudios Políticos*, II, 1942, p. 205 ss.

GATTO L., *Onerosità e bilateralità*, in *Riv. dir. civ.*, I, 2003, p. 655 ss.

GENTILI A. ed BATTELLI E., *I contratti di distribuzione del commercio elettronico*, in AA.VV., *I contratti di somministrazione e di distribuzione*, cit., p. 317 ss.

GENTILI A., *Senso e consenso. Storia e tecnica dell'interpretazione dei contratti*, Torino, 2015, pp. 1-45;

GIANATTANASIO C., *L'appalto*, Milano, 1977, p. 36-37.

GIANNATTASIO C., *La permuta. Il contratto estimatorio. La somministrazione*, in *Tratt. dir. civ. comm.* Cicu e Messineo, XXIV, 1, Milano, 1974, p. 101 ss.

GIORDANO A., *Tradizione e potere di disposizione nel contratto estimatorio*, in *Riv. dir. comm.*, 1949, I, p. 174 ss.;

GISPERT PASTOR M.T., *Algunas consideraciones en torno a la ejecución del transporte por un tercero*, in *Estudios de Derecho Mercantil en Homenaje al Profesor Manuel Broseta Pont*, Valencia, 1995, p. 1620.

GLASS D. e CASHMORE C., *Introduction to the law of carriage of goods*, Sweet & Maxwell, Londra, 1989, p. 250 ss.

GÓMEZ DE SEGURA C. L., *El contrato de transporte terrestre*, a cura di J. M. De la Cuesta Rute, in *Contratos mercantiles*, II, Bosch, p. 979.

GÓRRIZ LÓPEZ C., *El contrato de transporte multimodal de mercancías*, in *El Contrato de transporte*, I, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2003, p. 357.

GOZZI A., *Osservazioni in tema di logistica industriale*, Genova, 1985, p. 21.

GRANIERI M., *Il tempo e il contratto*, Milano, 2007, p. 31; ID., *Il contratto di rete: una soluzione in cerca del problema*, in *Reti di*

impresa e contratto di rete: spunti per un dibattito, a cura di F. Macario, C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 934.

GRASSI U., Art. 1478, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, I, 1, Artt. 1470-1547, a cura di D. Valentino, in *Comm. c.c.* Gabrielli, Torino, 2011, p. 222 ss.;

GUFFANTI E., *Le polizze unit linked: un contratto a causa mista*, nota a Cass., 5 marzo 2019, n. 6319, in *Società*, 2019, p. 1401 ss.

DEL PRATO E., *Contratti misti: variazioni sul tema*, in AA.VV., *Studi in onore di Antonino Cataudella*, a cura di Id., Napoli, 2013, p. 627 ss., e in *Riv. dir. civ.*, 2012, I, p. 87 ss.

GUZZARDI G., *Note preliminari allo studio del contratto di rete*, in *Contr. impr.*, 2013, p. 501.

IAIONE C., *Sharing economy e diritto dell'innovazione. Il caso della mobilità urbana*, *Riv. giur. serv. pubbl.*, 2019, p. 187 ss.

IAMICELI P., *Le reti di imprese: modelli contrattuali di coordinamento*, in F. CAFAGGI (a cura di), *Reti di imprese tra regolazione e norme sociali*, Bologna, 2004, p. 128; ID., *Il contratto di rete tra percorsi di crescita e prospettive di finanziamento*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunto per un dibattito*, a cura di F. Macario e C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 945.

INDRACCOLO E., *I contratti del trasporto e della logistica. Profili Metodologici*, Napoli, 2020, *passim*.; ID., *Drop shipping*, in *Dei singoli contratti*, *Comm. al c.c.* di E. GABRIELLI, a cura di D. Valentino, III, Milano, *passim*.

IRTI N., *Geo-diritto*, in *Riv. it. dir. fil. dir.*, 2001, p. 464 ss; ID., *L'età della decodificazione*, Milano, 1999, p. 11 ss.

IVALDI P., *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, p. 1 ss.

JARNE MUÑOZ P., *El impacto de la tecnología blockchain en el transporte marítimo*, in *Dir. trasp.*, 2019, p. 686 ss.

JOSÉ LUIS GARCÍA-PITA Y LASTRES; *El papel de las nuevas tecnologías de tratamiento de la información y de la comunicación*

a distancia, en el desarrollo sucesivo, consumación y extinción de los contratos de fletamento, in *Dir. trasp.*, 2021, p. 53 ss.

JOSE SANCHEZ-GAMBORINO F., *El contrato de transporte internacional*. 3^a ed., Madrid, 2020, *passim*.

JUAN Y MATEU V., *Los Contratos de logistica*, Madrid, 2009, p. 17.

LA MATTINA A., *Il contratto di trasporto e il codice civile: premesse per un'analisi sistematica*, in *Dir. trasp.*, 2015, p. 298;

ID., *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, in *Dir. mar.*, 2010, pp. 651-654;

ID., *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 29; ID., *Il trasporto multimodale nei leading case italiani e stranieri*, in *Dir. mar.*, 2007, p. 1024.

LA TORRE U., *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, p. 179.

LA VEGA F. D., *Contratos de prestación de servicios logísticos*, Madrid, 2006, p. 1440 ss.

LEFEBVRE D'OVIDIO A., *L'analogia prioritaria nel sistema delle fonti del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Il cinquantenario del codice della navigazione*, a cura di L. Tullio e M. Deiana, Cagliari, 1993, p. 19 ss.

LETE DEL RÍO J.M., LETE ACHIRICA, *Derecho de Obligaciones*, Pamplona, 2006.

LOPEZ E. M., *El Contrato De Transporte Aéreo Internacional*, Madrid, 1968, pp. 20-30.

LOPEZ RUEDA F. C., *La regulacion juridica internacional del transporte multimodal*, 2001, p. 33 ss.; ID., *El regime juridico del transporte multimodal*, Madrid, 2011, pp. 1-814.

LUNARDON F., *Le reti d'impresa e le piattaforme digitali della sharing economy*, in *Arg. dir. lav.*, 2018, p. 375 ss.;

M. HAZAN, *Assicurazione RC auto e scatola nera: impatti sul contratto e sulla liquidazione dei danni*, in *Danno resp.*, 2018, p. 230 ss.

MACARIO F., *Adeguamento e rinegoziazione nei contratti a lungo termine*, Napoli, 1996, p. 57; ID., *Reti di imprese, contratto di rete e individuazione delle tutele. Appunti per una riflessione metodologica*, ivi, p. 276; ID., *Il contratto e la rete: brevi note sul riduzionismo legislativo*, in *Reti di impresa e contratto di rete: spunto per un dibattito*, a cura di Id. e C. Scognamiglio, in *Contratti*, 2009, p. 953.

MALINTOPPI A., *Diritto uniforme e diritto internazionale privato in tema di trasporto*, Milano, 1955, p. 38 ss., ID., *Sul rapporto fra l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles relativa alla polizza di carico e l'art. 25 delle disposizioni sulla legge in generale*, in *Riv. dir. int.*, 1959, p. 499 ss.

MAPELLI E., *Régimen jurídico del transporte*, Madrid, 1987, p. 31 ss.

MARCIANI M., *Gli sviluppi della logistica della distribuzione commerciale*, in *Disc. comm.*, 2013, 1, p. 31 ss.

MARONGIU BONAIUTI F., *La disciplina dei contratti di fornitura di servizi di logistica integrata*, in *Dir. comm. int.*, 2002, p. 305.

MARTIN CASTRO M. P., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Cadiz, 2001, p. 15 ss.; ID., *El transporte multimodal: concepto y sujetos*, Editora de Publicaciones Científicas y Profesionales, Cádiz, 2001, pp. 59-60.

MARTÌN OSANTE J. M., *El transporte multimodal en la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías*, in AA. VV. (a cura di), *Régimen del transporte en un entorno económico incierto*, Madrid, 2011, p. 201 ss.

MARTÍN RODRÍGUEZ M. A., *La unificación civil y mercantil en la contratación privada*, Madrid, 2006, pp. 101-103.

MASALA L. M. S., *Trasporto di cortesia e tutela del passeggero*, in *Contratti*, 1999, p. 368;

MASUTTI A., *Il contratto di logistica*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini e F. Morandi, Milano, 1996, p. 323.

MAUCERI T., *Sopravvenienze perturbative e rinegoziazione del contratto*, in *Eur. dir. priv.*, 2007, p. 1095 ss.

MAUGERI M., *Smart Contracts e disciplina dei contratti*, Milano, 2021.

MAZZARIOL R., *Comproprietà e vendita di cosa altrui*, Napoli, 2016, p. 139 ss.;

MAZZOLETTI E., *Gli usi contrattuali e la nuova lex mercatoria*, in *Giur. comm.*, 2007, I, p. 519 ss.

MÉNDEZ N. D., *Transporte combinado: obligaciones derechos, responsabilidad*, in *El transporte Terrestre nacional e internacional*, a cura di R. I. Ortiz, Madrid, 1997, p. 17 ss.

MENDIZÁBAL E. L., *Singularidad y contenido del contrato de logística*, 2014, p. 79 ss.

MENGOZZI P., *Diritto uniforme e diritto internazionale privato*, in *Dir. mar.*, 1987, p. 478 ss.

MERINO REBOLLO A., *El contrato de transporte: por carretera, aereo y marítimo*, Madrid, 2014, p. 14.

MESSINEO F., *Manuale di diritto civile e commerciale*, Milano, 1967, p. 196.

MIRABELLI G., *Somministrazione (contratto di)*, in *Enc. giur. Treccani*, XXIX, Roma, 1993, p. 1 ss; ID., *Il riporto. La permuta. Il contratto estimatorio. La somministrazione*, 2^a ed., in *Tratt. dir. priv.* Rescigno, 11, III, Torino, 2000, p. 805 ss.; ID., *La vendita, il riporto, la permuta, il contratto estimatorio, la somministrazione*, in *Comm. c.c.* UTET, Torino, 1988;

MOSTACCI E., *Il caso Uber. La sharing economy nel confronto tra common law e civil law*, Milano, 2016, *passim*.

MUSCOLO G. e MINUTO RIZZO A., *Sharing economy: a multifaceted phenomenon*, in *Riv. it. antitrust*, 2018, 1, p. 95 ss.

MUSOLINO G., *Appalto e contratto d'opera. La responsabilità*, Bologna, 2008, p. 1 ss.

NINO M., *La politica dei trasporti dell'Unione Europea e le problematiche riguardanti la tutela ambientale e lo sviluppo sostenibile*, in *Dir. comm. int.*, 2013, p. 255.

NUCCIO M.R., *Conflitto di interessi e autonomia negoziale*, Napoli, 2016, pp. 41 ss., 107 ss.

OLIVENCIA RUIZ M., *La tarea unificadora en materia de transporte*, in A. MADRID PARRA, *Derecho Uniforme del Transporte Internacional. Cuestiones de Actualidad*, Madrid, 1998, *passim*.

OPPO G., *Adempimento e liberalità*, Milano, 1947, p. 211 ss.

ORDUNA B. e PALLARES S., *L'impacto del TMDC en la optimizacion de la cadena logistica*, in AA. VV., *Estudios de Derecho y Economia del transporte: Reforma y liberalizacion*, Madrid, 2009, p. 1037.

ORJUELA J.A., O.F. CASTRO e E. A. SUSPES, *Operadores y Plataformas logisticas*, in *Tecnura*, 2005, p. 116 ss.

ORLANDO CASCIO S. e ARGIROFFI C., *Contratti misti e contratti collegati*, in *Enc. giur.* Treccani, IX, Roma, 1988, p. 3 ss.; G. BISCONTINI, *Onerosità, corrispettività e qualificazione dei contratti. Il problema della donazione mista*, Napoli, 1984, spec. p. 116 ss.

PAGLIARIN C., *La governance dei trasporti: nuove prospettive tra integrazione europea e regionalismo differenziato*, a cura di Id., Ch. Perathoner, S. Laimer, in *Per una Europa più unita nel settore dei trasporti. Assetti istituzionali, economici e normativi. Il diritto dei trasporti nell'Unione Europea*, Milano, 2020.

PALLADINO A., *I servizi di trasporto pubblico non di linea all'esame dei nuovi paradigmi della mobilità urbana e della sharing economy*, in *Riv. giur. serv. pubbl.*, 2018, p. 651 ss.;

PAOLUCCI L. F., *Il trasporto di persone*, Torino, 1999, p. 12 ss.

PARISI S., Art. 1746, in AA.VV., *Codice civile annotato con la dottrina e la giurisprudenza*, IV, 2, cit., p. 818.

PARRA MADRID V. A., *Contribución de la CNUDMI/UNCITRAL a la regulación del comercio electrónico*, in *Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías*, 2018.

PARUOLO S., *Le grandi reti europee di trasporto*, in *Trasporti*, 1995, p. 67.

PELLEGRINO F., *Il diritto dei trasporti quale motore di sviluppo della “gig economy”*, in *Dir. trasp.*, Roma, 2019, pp. 695-697.

PERFETTI U. V., Art. 1754, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, II, Artt. 1655-1802, a cura di D. Valentino, cit., p. 641 ss.; ID., *La mediazione: profili sistematici ed applicativi*, Milano, 1996, *passim*.

PERLINGIERI G. e LAZZARELLI F., *Internet e il contratto*, in AA. VV., *Manuale di diritto dell'informatica*, 3^a ed., Napoli, 2016, p. 269 ss.

PERLINGIERI P., *Il diritto civile nella legalità costituzionale secondo il sistema italo-europeo delle fonti*, V, *Tutela e giurisdizione*, Napoli, 2020, *passim*; ID., *L'interpretazione della legge come sistematica ed assiologica. Il broccardo in claris non fit interpretatio, il ruolo dell'art. 12 disp. prel. c.c. e la nuova scuola dell'esegesi*, in *Rass. dir. civ.*, 1985, ora in ID., *Scuole tendenze e metodi. Problemi del diritto civile*, Napoli, 1989, *passim*; ID., *Complessità e unitarietà dell'ordinamento giuridico vigente*, in *Rass. dir. civ.*, 2005, *passim*; ID., *Mercato, solidarietà e diritti umani*, (1995), in ID., *Il diritto dei contratti fra persona e mercato. Problemi del diritto civile*, Napoli, 2003, p. 237 ss.; ID., *Produzione scientifica e realtà pratica: una frattura da evitare*, (1969) in ID., *Scuole tendenze e metodi. Problemi del diritto civile*, Napoli, 1989, p. 18; ID., *Istituzioni di Diritto Civile*, 2018, Napoli, pp. 13 ss., 24 ss.; ID., *Sui contratti iniqui*, in *Rass. dir. civ.*, 2013, p. 493; ID., *Reti e contratti tra imprese tra cooperazione e concorrenza*, in *Le reti di imprese e i contratti di rete*, a cura di P. Iamiceli, Torino, 2009, p. 390 ss.; ID., *Manuale di diritto civile*, Napoli, 2021, *passim*.

PERUGINI M.L., *Distributed Ledger Technologies e sistemi di Blockchain. Digital Currency, smart contract e altre applicazioni*, Vicalvi (FR), 2018.

PESCATORE G., *Oggetto e limiti del diritto della navigazione*, in *Riv. trim.*, 1951, I, p. 407 ss.;

PICAZO PONCE DE LEÓN L. D., *Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*, Madrid, 1996, pp. 54-55;

PINO A., *Il contratto con prestazioni corrispettive. Bilateralità, onerosità e corrispettività nella teoria del contratto*, Padova, 1963, p. 29 ss.

PIRAINO F., *Il diritto europeo e la «giustizia contrattuale»*, in *Eur. dir. priv.*, 2015, p. 233 ss.

POLASTRI MENNI M., *Trasporto ed appalto: problemi di qualificazione*, in AA. VV., *Il trasporto pubblico e privato nella legislazione statale e regionale*, Padova, 1986, p. 53.

PRIEDIERI A., *Le reti transeuropee nei Trattati di Maastricht e di Amsterdam*, in *Riv. dir. eur.*, 1997, p. 304.

PROSSER T., *Self-regulation, co-regulation and the audio-visual media service directive*, 2008, 31, in *Journal of consumer policy*, p. 99.

PUGLIATTI S., *Codice della navigazione e codice civile*, in *Dir. civ.*, I, Milano, 1951, p. 50 ss.;

QUARTA A., *Privati della cooperazione. Beni comuni e Sharing Economy*, in A. QUARTA e M. SPANÒ (a cura di), *Beni comuni 2.0*, Milano, 2016, p. 39 ss., la quale sottolinea che tale modo di svolgere impresa può essere efficacemente descritto come *uberification*.

QUATTROCCHIO L., *Agenzia*, in *Dig. disc. priv.*, Sez. comm., agg., Torino, 2000, p. 1 ss.

RECCHIA G.A., *Alone in the crowd? La rappresentanza e l'azione collettiva ai tempi della sharing economy*, in *Riv. giur. lav.*, 2018, I, p. 141 ss.

RIGUZZI M., *Il trasporto multimodale*, in Aa. Vv., *Trasporti e turismo*, a cura di ID. e A. Antonini, 2008, p. 42; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto in generale e le figure contrattuali ad esso affini*, in AA. VV., *Trasporti e turismo*, a cura di Id. e A. Antonini, Torino, 2008, p. 18.

RODRÍGUEZ CANO ALBERTO B., *Apuntes de Derecho Mercantil*, Navarra, 2019, p. 75.

RODRÍGUEZ DELGADO J. P., *La mercantilidad del contrato de transporte terrestre de mercancías*, in *Revista de Derecho Mercantil*, 2011, pp. 1-21.

ROMANELLI G., *Principi comuni del diritto uniforme dei trasporti*, Milano, 1994, p. 1316 ss.; ID., *Riflessioni sulla disciplina del contratto di trasporto e sul diritto dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 1993, p. 2 ss; ID., *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966, *passim*.

ROSSI T., *Effettività della tutela nella recente regolamentazione europea di Adr e Odr*, in *Rass. dir. civ.*, 2014, p. 831 ss.; ID., *La necessaria differenziazione dei regimi di responsabilità alla luce della poliedrica fisionomia del fenomeno della sharing economy*, in *Riv. Giur. Molise Sannio*, 2018, 1, p. 175 ss.

ROVELLI R., *Il trasporto di persone*, Torino, 1999.

RUBINO D., *La compravendita*, in *Tratt. dir. civ. comm.* Cicu e Messineo, rist. della 2^a ed. riv. e ampl., Milano 1971, p. 156 ss.

RUGGERI L., *La prassi mercantile nella contrattazione internazionale*, Napoli, 1994, p. 55 ss.

RUSCICA S., *Profili giuridici del trasporto gratuito e del trasporto di cortesia*, in rivistagiuridica.aci.it.

SAÉNZ ECHEVARRÍA M., *Smart contracts y problemas jurídicos de los pagos con tecnología blockchain*, in *Derecho Mercantil y Tecnología*, a cura di A. Madrid Parra, Madrid, 2018, p. 348 ss.

SALERNO F., *Art. 1680*, in AA.VV., *Dei singoli contratti*, Artt. 1655-1802, II, a cura di D. Valentino, in *Comm. c.c. Gabrielli*, Torino, 2011, p. 226 ss.

SANCHEZ GAMBORINO F. J., *El contrato de transporte internacional*, Madrid, 1996, p. 9 ss.

SANDULLI A.M., *Le nozioni giuridiche di onerosità e gratuità*, in *Banca borsa tit. cred.*, 1973, p. 345 ss.

SANGERMANO F., *La dicotomia contratti misti-contratti collegati: tra elasticità del tipo ed atipicità del contratto*, in *Riv. dir. comm.*, 1996, II, p. 551 ss.

SBORDONE F., *Contratti internazionali e lex mercatoria*, Napoli, 2008, p. 5 ss.

SCIALOJA A., *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, *passim*.

SEBASTIÁN QUETGLAS R., *Fundamentos de Derecho Empresarial*, Navarra, 2018, pp. 31-35.

SESSLER A., *Die Lehre von den Leistungsstörungen. Heinrich Stolls Bedeutung für die Entwicklung des allgemeinen Schuldrechts*, in *Duncker & Humboldt*, Berlin, 1994.

SICCHIERO G., *Contratto misto*, in *Enc. giur.* Treccani, agg., XVII, Roma, 2008, p. 1 ss.; ID., *Il contratto con causa mista*, Padova, 1995, *passim*.

SILINGARDI G. e LANA A. G., *Il trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1994, p. 17.

SILINGARDI G., *Contratti di servizi di logistica*, in *Enc. giur. Treccani*, VI, Roma, 1997, p. 1; ID., *Il regime della responsabilità nel trasporto multimodale*, in AA. VV., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1997, p. 19.

SILINGARDI G., *Il trasporto multimodale combinato o misto e le figure affini*, in AA. VV., *Il contratto di trasporto*, a cura di ID., Milano, 1997, p. 253 ss.

SMORTO G., *I contratti della sharing economy*, in *Foro it.*, 2015, V, c. 221 ss.; ID., *Verso la disciplina giuridica della sharing economy*, in *Mercato, concorrenza, regole*, 2015, p. 245 ss.

SOLETI F.P., *I contratti del commercio internazionale tra ordinamenti statali e lex mercatoria*, in *Dir. comm. int.*, 2017, p. 41 ss.

SPEDICATO A., *Il regolamento europeo n. 524/2013. L'istituzione della piattaforma Odr – I nuovi strumenti di risoluzione alternativa delle controversie nel mercato unico europeo*, in *Nuova proc. civ.*, 2013, 5, p. 76 ss.

STAUB H., *Le violazioni positive del contratto*, Napoli, 2001.

SUÁREZ LLANOS GÓMEZ L., *Introducción al Derecho Mercantil*, Madrid-Pamplona, 1998.

TAJANI F., *I Trasporti sotto l'aspetto economico*, 3^a ed., Milano, 1943, p. 6 ss.

TEMPESTA A., *Utilizzazione del container ISO 20 piedi intermodale nel trasporto aereo di merci e trasporto multimodale internazionale, secondo la convenzione di Ginevra 24 maggio 1980*, in *Dir. aereo*, 1980, p. 76; ID., *Quelques reflexions sur les transports par conteneurs et transports multimodaux*, VI, Nantes, 1982, p. 150 ss.

TERESA OTERO COBOS M., *El uso de la tecnología blockchain en la electrificación de los documentos del transporte marítimo*, in *Dir. trasp.*, 2020, p. 399 ss.

TONOLO S., *Il contratto di trasporto nella Convenzione di Roma del 19 giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali*, in *Dir. trasp.*, 1994, p. 825 ss.

TORRENTE A. e SCHLESINGER P., *Manuale di diritto privato*, 25^a ed., Milano, 2021, p. 478.

TRENOR A. e QUIROGA L., *Algunas notas para el estudio del contrato de prestación de servicios logísticos*, in AA. VV., *Congreso Internacional de transporte. Los retos del transporte en el siglo XXI*, II, Valencia, 2005, p. 1406 ss.

TRIPODI E.M., *Tra commercio elettronico e logistica: il contratto di Drop Shipping*, in *Disc. comm. serv.*, 2018, 1, *passim*; ID., *Tra commercio elettronico e logistica: il contratto di Drop Shipping*, in *Disc. comm. serv.*, 2018, 1, p. 41.

TULLIO L., *Il diritto marittimo nel sistema del diritto della navigazione*, in AA.VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, p. 3 ss.; ID., *Il contract of affreightment*, Padova, 1991, p. 106.

TURCO BULGHERINI E., *Cabotaggio, feederaggio, short sea shipping e autostrade del mare*, in AA. VV., *Trattato breve di diritto marittimo*, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, p. 466 ss.; ID., *L'integrazione nel sistema dei trasporti: tendenze evolutive e servizi coinvolti. Aspetti della navigazione marittima ed aerea*, in

- AA. Vv., *Trasporti e Globalizzazione: materiali per una ricerca*, a cura di A. Xerri, Cagliari, 2004, p. 102 ss.
- URÍA R. (a cura di), MENÉNDEZ A. (a cura di) e JOSÉ ALONSO SOTO R., *El contrato de transporte*, II, 2006, pp. 323-350.
- VAGAGGINI C., *Autostrade del mare e recenti provvedimenti legislativi in materia di ecobonus*, in *Riv. dir. econ. trasp. amb.*, VI, 2008.
- VALENTINO D., *La caducazione delle clausole vessatorie nei contratti dei consumatori tra giurisprudenza nazionale e giurisprudenza comunitaria*, in Aa.Vv., *Scritti in onore di Vito Rizzo. Persona, mercato, contratto e rapporti di consumo*, II, in *Edizioni Scientifiche Italiane*, p. 2261 ss.; ID., *Obblighi di informazione, contenuto e forma negoziale*, Napoli, 1999, p. 12 ss.
- VALERI G., *Osservazioni critiche sul concetto di «trasporto» nel diritto privato*, in *Riv. dir. comm.*, 1920, p. 27 ss.
- VAN DERZIEL G., *Multimodal aspects*, in *Derecho Marítimo*, III, 2004, p. 908 ss.
- VERDE L., *Il contratto di trasporto multimodale*, Napoli, 1984, p. 46 ss.
- VERGURA T.D., *E-Commerce e digital transformation. Nuovi scenari per imprese omnicanale e consumatori on-demand*, Torino, 2018, p. 5 ss.
- VERMIGLIO G., *La nozione di trasporto multimodale e la sua qualificazione giuridica*, in Aa. Vv., *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna*, Torino, 1996, p. 13 ss.
- VILLA G., *Reti di imprese e contratto plurilaterale*, in *Giur. comm.*, 2010, p. 107.
- VITOLO R., *Art. 1746*, in Aa.Vv., *Dei singoli contratti*, II, *Artt. 1655-1802*, a cura di D. Valentino, in *Comm c.c. Gabrielli*, Torino, 2011, p. 554 ss.
- ZUBIRI DE SALINAS M. e ARPIO SANTACRUZ J., *Multimodal Transport, Carrier liability and Issues related to the Bills of Lading*, in Aa. Vv., *Multimodal Transport Carrier Liability and*

Issues related to the Bills of Lading, a cura di Aliki Kiantou-Pampouki, Bruxelles, 2000, p. 140.

ZURIMENDI ISLA A., *El contrato de fletamento: documentación*, in *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, a cura di A. Emparanza Sobejano e J.M. Martín Osante, Madrid, 2015, p. 350.

ARCALÁ MARCO L.A., *La documentación electrónica en el contrato de transporte de mercancías*, in *Dir. trasp.*, 2019, p. 614 ss.

Sitografia

www.mitma.gob.es/transporte_terrestre.it

www.boe.es/biblioteca_juridica/anuarios.it, p. 97.

www.eur-lex.europa.eu.trasport.it.

www.transport.ec.europa.eu.it.

Commissione europea, *Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe. Transport in the European Union: Current Trends and Issues*, in ec.europa.eu.

Aa. Vv., *La logistica ai tempi dell'e-Commerce*, in www.intralogistica.italia.com.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_es.pdf.

www.rivistagiuridica.aci.it.

www.aidlass.it

www.unric.org

www.ec.europa.eu.

<https://www.andig.it/saggi/la-responsabilita-del-conducente-di-un-veicolo-a-guida-autonoma-uno-sguardo-comparatistico-fra-germania-e-california>.

Riferimenti Giurisprudenziali

Cass., 6 marzo 1956, n. 656, in *Dir. mar.*, 1956, p. 197 con nota di S. FERRARINI, *Trasporto misto terrestre-marittimo e regime applicabile alla responsabilità del vettore*.

Trib. Genova, 27 giugno 1960, in *Dir. mar.*, 1960, p. 540.

Cass., 7 febbraio 1962, n. 244, in *Giust. civ.*, I, 1962, p. 652.

App. Cagliari, 22 settembre 1969, in *Dir. maritt.*, 1969, p. 300.

App. Genova, 31 marzo 1990, *ivi*, 1991, p. 119.

Cass., 9 agosto 1972, n. 2658, in *Dir. mar.*, 1974, p. 137.

Trib. Roma, 7 novembre 1973, in *Rass. Giur. Enel*, 1974, p. 387.

Cass., 16 ottobre 1979, n. 5397, in *Giur. it.*; 1981, I, p. 979.

Cass., 16 settembre 1981, n. 5133, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1982, p. 97.

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

Trib. Cagliari, 16 aprile 1986, in *Dir. trasp.*, 1988, p. 173 ss., con nota di L. MURTAS, *Il contract of affreightment: problemi di qualificazione*.

Cass., 20 dicembre 1986, n. 7795, in *Mass. Giust. civ.*, 1986, p. 586 ss.

Cass., 11 ottobre 1990, n. 9993, in *Giur. it.*, 1991, I, p. 557.

App. Torino, 3 luglio 1991, con nota di G. SARZINA, *Ancora ombre sulle tariffe di trasporto*, in *Corr. giur.*, 1992, p. 1012 ss.

Trib. Milano, 10 dicembre 1992, *ivi*, 1994, p. 817.

Cass., 24 maggio 1993, n. 5823, in *Mass. Giust. civ.*, 1993, p. 911.

Cass., 16 ottobre 1991, n. 10924 *ivi*, 1991, p. 763.

Trib. Milano, 13 novembre 1995, in *Contratti*, 1997, p. 52.

App. Milano, 22 aprile 1996, con nota di E. FADDA, *Confermata l'inapplicabilità delle tariffe a forcella (ma prima della legge n.162/93)*, in *Corr. giur.*, 1996, p. 1062 ss.

App. Bologna, 5 febbraio 1997, in *Riv. giur. circol. trasp.*, 1997, p. 1019 ss., e in *Dir. trasp.*, 1998, p. 526 ss.

Cass., 3 marzo 1997, n. 1867, in *Dir. mar.*, 1998, p. 391.

Cass., sez. lav., 13 settembre 1997, n. 9128, con nota di M. RIGUZZI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione*, in *Dir. trasp.*, 1999, p. 931.

Cass., 23 gennaio 1998, n. 1936, in *Contratti*, 1998, p. 484.

Cass., 2 settembre 1998, n. 8713, con nota di L. RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*, *ivi*, 2000, p. 1340.

Trib. Torino, 17 novembre 1999, in *Giust. civ.*, 2000, p. 2109, con nota di G. SARZINA, *Il contratto nullo e la logica del diritto*.

Cass., 21 gennaio 2000, n. 681, in *Giur. it.*, p. 7 con nota di A. AMATO, *Tutela piena del trasportato, quale che sia il titolo del trasporto, di cortesia ovvero contrattuale (oneroso o gratuito)*.

Cass., 30 novembre 2000, n. 15329, in *Giust. civ.*, I, 2001, p. 2462.

Trib. Torino, 5 giugno 2002, *ivi*, 2003, p. 182.

Cass., 3 agosto 2004, n. 14812, in *Danno resp.*, 2005, p. 369.

Trib. Genova, 11 aprile 2005, *ivi*, 2006, p. 1300.

Cass., 28 giugno 2005, n. 13905, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1199.

Trib. Vallo della Lucania, 27 ottobre 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, p. 177 ss., con nota di L. TULLIO, *Il servizio di eliambulanza fra trasporto e noleggio*.

Cass., 6 giugno 2006, n.13253, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aja Visby*, in *Dir. trasp.*, 2007, p. 527.

Cass., 30 novembre 2010, n. 24265 in *DeJure online*.

Cass., 30 novembre 2010, n. 24265, *ivi*, 2010, voce *Prescrizione e decadenza*, n. 90.

Cass., 1° aprile 2011, n. 7557, in *Foro pad.*, 2012, I, c. 357 ss., con nota di M. QUAGLIERI, *Causa concreta ed equo contemperamento degli interessi*.

Trib. Roma, 14 luglio 2011, in *Dir. trasp.*, 2012, p. 239 ss., con nota di F. SALMINI, *Appalto di servizi di trasporto e termine di prescrizione applicabile*.

Corte giust., 17 novembre 2011, c. 545/10, Jestel, in *Corr. trib.*, 2011, p. 3987 ss., con nota di B. SANTACROCE ed E. SBANDI, *Obbligazione doganale e commercio elettronico: maggiori oneri di diligenza per l'intermediario*.

Cass., 11 maggio 2012, n. 7256, in *Giust. civ.*, 2012, I, p. 2018 ss.

Cass., 11 agosto 2011, n. 17360, in *Rep. Foro it.*, 2011, voce *Contratto in genere*, n. 505.

Cass., 31 maggio 2013, n. 13861, in *Rep. Foro it.*, 2013, voce *Contratto in genere*, n. 300.

Cass., ord., 17 giugno 2014, n. 13717, *ivi*, 2014, voce cit., n. 274.

Cass., 17 novembre 2010, n. 23211, in *Contratti*, 2011, p. 329 ss., con nota di R. SENIGAGLIA, *La rilevanza contrattuale dell'obbligazione di custodire nei contratti misti a struttura complessa*.

Cass., 14 luglio 2015, n. 14670, in *Dir. mar.*, 2016, p. 107 ss., con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, *Spunti di riflessione in tema di appalto di servizi di trasporto*.

Cass., 18 dicembre 2015, n. 25517, in *Rep. Foro it.*, 2015, voce *Prescrizione e decadenza*, n. 75.

Trib. Bologna, 22 dicembre 2016, n. 3145, *ined.*

Cass., Sez. un., 24 settembre 2018, n. 22437, in *Banca, borsa tit. cred.*, 2019, II, p. 121 ss., con note di M. CAMPOBASSO, *Evoluzioni e rivoluzioni nella giurisprudenza in tema di assicurazioni claims made*, ed E. CORRIAS, *La sentenza a sezioni unite del 24 settembre 2018 n. 22437. Più luci che ombre*.

Cass., 26 settembre 2018, n. 22903, in *Rep. Foro it.*, 2018, voce *Patto commissorio*, n. 4.

Cass., ord., 17 ottobre 2019, n. 26485, *ivi*, 2019, voce *Contratto in genere*, n. 253.

Cass., Sez. un., 28 gennaio 2020, n. 1868, in *Rep. Foro it.*, 2020, voce *Giurisdizione civile*, n. 7.

Cass., 8 settembre 2022, n. 26504 in *DeJure online*.