
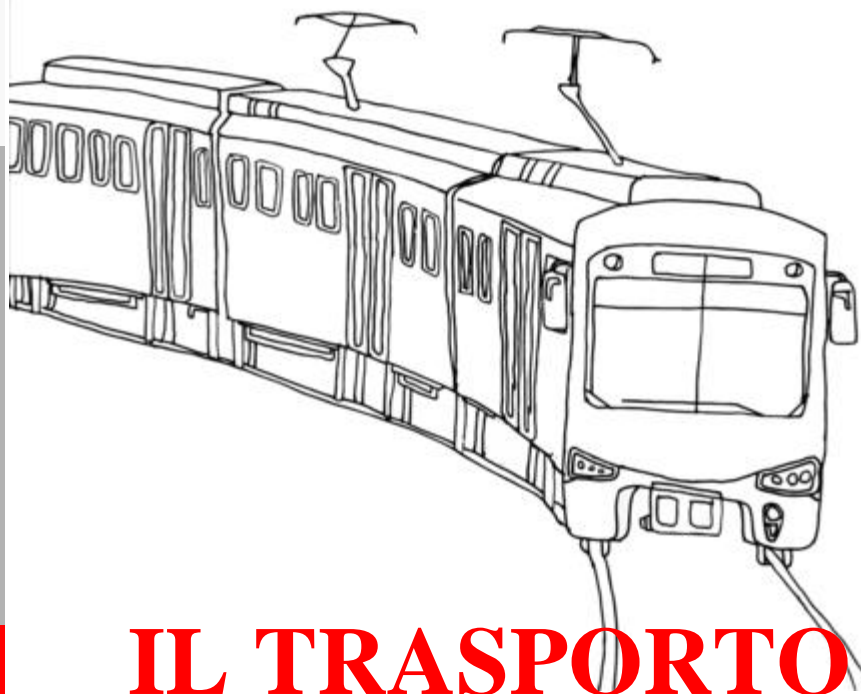


Il contratto di trasporto merci ferroviario, combinato e intermodale



M
STUDIO LEGALE

MARGIOTTA
& PARTNERS



IL TRASPORTO FERROVIARIO

Le fonti normative

A) Internazionali

Convenzione di Berna (9 maggio 1980) COTIF 1980

Protocollo di Vilnius 20 dicembre 1990 COTIF 1999

2 appendici:

- CIV (Regole Uniformi concernenti il trasporto internazionale ferroviario di persone e loro bagagli)
- CIM (Regole Uniformi concernenti il trasporto internazionale ferroviario di merci)

N.B. Art.20 COTIF 1980 e art.34 COTIF 1999: all'entrata in vigore di un Protocollo di modifica, la versione precedente perde la propria efficacia anche nei confronti degli Stati che non abbiano ratificato le nuove regole (disposizione peculiare presente solo nel trasporto ferroviario internazionale).

Italia ha recepito la COTIF 1980 con la L.12 maggio 1995 n.211, e solo nel 2014 ha recepito il Protocollo di Vilnius con la L.174 del 28 novembre 2014.

Ambito di applicazione: la Convenzione di Berna si applica ai trasporti ferroviari internazionali che sono definiti tali allorchè il luogo di partenza e quello di destinazione sono situati in due diversi stati contraenti, sia a titolo oneroso che gratuito, non apparendo essenziale a tal fine l'emissione dei documenti relativi al trasporto in uno Stato contraente, né tantomeno il domicilio, la sede o la nazionalità dei contraenti.

Direttiva Comunitaria 91/440/CEE del 29 luglio 1991: liberalizzazione in campo ferroviario. Sino ad allora il mercato del trasporto ferroviario in Italia è stato caratterizzato dalla concentrazione delle funzioni relative alla gestione dell'infrastruttura ed all'esercizio del servizio di trasporto in capo ad un unico soggetto.

Direttiva 91/440/CEE: liberalizzazione del mercato ferroviario, con separazione tra le attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto e quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria (art.6, par.1).

Ora il trasporto può essere realizzato da una pluralità di soggetti imprenditoriali.

B) Fonti nazionali

Art.1680 codice civile

“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”.

Dunque anche il trasporto ferroviario per il nostro codice civile rientra nella definizione di cui all'art.1678 codice civile: «*Col contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo all'altro*».

Definizione ex art.1678 codice civile = valida per ogni tipo di contratto di trasporto, sia di persone che di cose, pubblico o privato, collettivo o individuale, a prescindere dal modo con cui il trasporto stesso venga eseguito (su strada, per ferrovia, per nave, per via aerea, ...).

TUTTAVIA: il contratto di trasporto di cose via ferrovia registra una rilevante differenza rispetto alle altre tipologie di contratti di trasporto di cose, che sono connotate da una comune natura consensuale.

R.d.L. 25 gennaio 1940, n.9 “Nuove condizioni e tariffe per il trasporto delle cose sulle ferrovie dello Stato”, convertito in legge dalla L.13 maggio 1940, n.674 (condizioni applicabili erga omnes, vincolanti sia per l’amministrazione che per gli utenti, dunque efficacia normativa).

Abrogata con il D.L. 22 dicembre 2008, n.200 (convertito dalla L.18 febbraio 2009, n.9): attualmente vige il principio di liberalizzazione del trasporto ferroviario, e dunque ha privato di efficacia normativa le predette condizioni e tariffe.

Pertanto: quelle che oggi vengono denominate “Condizioni e Tariffe” hanno natura meramente negoziale e configurano condizioni generali di contratto ex artt.1341 e 1342 codice civile.

In questo ambito si sono susseguite:

- a) C.G.V. Condizioni generali di vendita Trenitalia S.p.A.
- b) C.G.T. Condizioni generali per il trasporto delle merci in ferrovia (11 novembre 2004)
- c) CGCTM Condizioni generali di contratto per il trasporto delle merci per ferrovia (versione in vigore dal 2010, poi dal 2012 e poi dal 2014)

Natura del contratto: reale o consensuale?

Art.11 CIM 1980: il contratto di trasporto ferroviario è concluso nel momento in cui il trasportatore accetta la consegna della merce accompagnata dalla lettera di vettura.

Per il perfezionamento è necessaria la CONSEGNA dei beni oggetto del contratto = Natura Reale.

Protocollo di Vilnius: tale norma non è più riprodotta = Natura Consensuale del contratto.

La disciplina internazionale

Art. 1 CIM 1999 (ambito di applicazione): Le Regole uniformi si applicano ai contratti di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso, quando il luogo della presa in carico della merce ed il luogo previsto per la riconsegna si trovino in due stati contraenti differenti, a prescindere dalla sede e dalla nazionalità delle parti del contratto di trasporto.

L'ambito di applicazione può essere esteso anche ai contratti di trasporto ferroviario di merci a titolo oneroso anche quando il luogo della presa in carico della merce e il luogo previsto per la riconsegna si trovino in Stati differenti, di cui almeno uno abbia ratificato il Protocollo di Vilnius e condizione che le parti del contratto convengano che il contratto sia sottoposto alla CIM.

Art. 5 CIM: carattere cogente

“Salvo diversa clausola nelle presenti Regole uniformi, ogni stipula che, direttamente o indirettamente, deroghi a tali Regole uniformi è nulla e priva di effetto. La nullità di tali stipule non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto di trasporto. Ciò nonostante, un trasportatore può assumere una responsabilità ed obblighi più onerosi di quelli previsti dalle presenti Regole uniformi.”

Dunque: divieto di deroga, ma facoltà per il vettore di assumere obblighi più onerosi rispetto alla CIM.

Deroghe: art. 4 CIM

“Gli Stati membri possono concludere accordi che prevedono deroghe alle presenti Regole uniformi per i trasporti effettuati esclusivamente fra due stazioni ferroviarie situate da una parte e dall'altra della frontiera, quando non vi sia un'altra stazione intermedia.

Per i trasporti effettuati fra due Stati membri che transitano attraverso uno Stato non membro, gli Stati interessati possono concludere accordi in deroga alle presenti Regole uniformi.

Gli accordi di cui ai §§ 1 e 2, come anche la loro entrata in vigore sono comunicati all'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari. Il Segretario generale dell'Organizzazione ne informa gli Stati Membri e le imprese interessate.”

Art.4 CIM: possibilità, per gli Stati contraenti, di concludere accordi che derogano alla disciplina di diritto uniforme alla sola ipotesi in cui i trasporti siano effettuati esclusivamente tra due stazioni ferroviarie situate da una parte e dell'altra della frontiera, quando non sia presente un'altra stazione tra di esse.

Es. Cheriton e Coquelles (tunnel della Manica).

Tali eventuali accordi, per essere efficaci, devono essere comunicati all'OTIF (Organizzazione internazionale per il trasporto internazionale ferroviario).

La nozione di trasportatore

Art. 3 lett.a) CIM: *“il termine trasportatore indica il trasportatore contrattuale con il quale lo speditore (n.b. inteso come mittente, non come spedizioniere) ha concluso il contratto di trasporto in virtù di tali Regole uniformi, oppure un trasportatore successivo, il quale è responsabile in base a questo contratto.”*

Art. 3 lett. b) CIM: *“ trasportatore sostituto” indica un trasportatore che non ha concluso il contratto di trasporto con lo speditore, ma al quale il trasportatore di cui alla lettera a) ha affidato in tutto o in parte l'esecuzione del trasporto ferroviario”.*

Analogia a quanto è previsto nel trasporto su gomma tra il vettore contrattuale e il vettore effettivo.

Contratto di trasporto e lettera di vettura

Art. 6 comma 1 CIM: *“Con il contratto di trasporto, il trasportatore s’impegna a trasportare la merce a titolo oneroso al luogo di destinazione ed a consegnarla ivi al destinatario.”*

Definizione analoga al codice civile e alla CMR.

Obbligazione di risultato e non di mezzi.

Art.6 comma 2 CIM: *“Il contratto di trasporto deve essere attestato da una lettera di vettura secondo un modello uniforme. Tuttavia l'assenza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto che rimane soggetto alle presenti Regole Uniformi”*.

Dunque la lettera di vettura ha un importante valore probatorio circa la conclusione del contratto di trasporto, ma la mancanza o lo smarrimento della stessa non pregiudicano l'esistenza né la validità del contratto, che rimane comunque esistente, valido e sottoposto alle Regole Uniformi.

La lettera di vettura fa fede fino a prova contraria della conclusione del contratto di trasporto, delle condizioni delle merci in essa indicate e della consegna delle stesse al vettore.

N.B. nella precedente versione CIM (1980) la lettera di vettura era necessaria per fornire la prova dell'avvenuta accettazione da parte del vettore della merce e, dunque, della conclusione del contratto di trasporto (natura reale).

Art. 6 comma 6 CIM: *“Per ogni spedizione va compilata una lettera di vettura. Salvo diverso accordo fra lo speditore ed il trasportatore, una stessa lettera di vettura può riguardare esclusivamente il carico di un solo vagone.”*

Art.6 comma 9 CIM : *“La lettera di vettura, compreso il suo duplicato, può consistere in una forma di registrazione elettronica di dati che possono essere trasformati in segni di scrittura leggibili. I procedimenti utilizzati per la registrazione e l'elaborazione dei dati devono essere equivalenti dal punto di vista funzionale, segnatamente per quanto concerne l'efficacia probatoria della lettera di vettura costituita di questi dati.”*

Contenuto della lettera di vettura (art. 7 CIM)

A) Elementi essenziali

La lettera di vettura deve contenere le seguenti indicazioni:

- a) luogo e data della sua compilazione;
- b) nome ed indirizzo dello speditore;
- c) nome ed indirizzo del trasportatore che ha concluso il contratto di trasporto;
- d) nome ed indirizzo di colui al quale la merce è effettivamente consegnata se non si tratta del trasportatore di cui alla lettera c);
- e) luogo e data dell'assunzione in carico della merce;
- f) luogo di consegna;
- g) nome ed indirizzo del destinatario;
- h) denominazione della natura della merce e delle modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione prevista dal Regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID);

-
- i) il numero di colli ed i segni e numeri particolari necessari per identificare le spedizioni in piccole partite;
- j) il numero del vagone, nel caso di trasporto per carri completi;
- k) il numero del veicolo ferroviario viaggiante sulle proprie ruote se è consegnato al trasporto in quanto merce;
- l) inoltre, in caso di unità di trasporto intermodale, la categoria, il numero o altre caratteristiche necessarie per la loro identificazione;
- m) la massa lorda della merce o la quantità della merce espressa sotto altre forme;
- n) l'enumerazione dettagliata dei documenti richiesti dalle autorità doganali o da altre autorità amministrative, allegati alla lettera di vettura o custoditi a disposizione del trasportatore presso un'autorità debitamente designata o presso un organo designato nel contratto;
- o) le spese inerenti al trasporto (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali ed altre spese che possono intervenire dalla stipula del contratto fino alla riconsegna), nella misura in cui debbono essere pagate dal destinatario o ogni altra indicazione che le spese sono a carico del destinatario;
- p) l'indicazione che il trasporto è sottoposto, nonostante ogni clausola contraria, alle presenti Regole uniformi.

Elementi facoltativi

Se del caso, la lettera di vettura deve inoltre contenere le seguenti indicazioni:

- a) in caso di trasporto ad opera di trasportatori successivi, il nome del trasportatore che deve consegnare la merce, quando questi abbia dato il proprio consenso all'iscrizione sulla lettera di vettura;
- b) le spese di cui lo speditore si fa carico;
- c) l'ammontare del rimborso da riscuotere al momento della riconsegna della merce (clausola contrassegno);
- d) il valore dichiarato della merce e l'ammontare che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna;
- e) il termine concordato entro il quale il trasporto deve essere effettuato;
- f) l'itinerario concordato;
- g) una lista dei documenti non menzionati al § 1 lettera n) consegnati al trasportatore;
- h) le iscrizioni dello speditore concernenti il numero e la designazione dei sigilli che egli ha apposto sul vagone.

Le parti del contratto di trasporto possono riportare sulla lettera di vettura ogni altra indicazione che riterranno utile.

La clausola contrassegno (art.7 lett.c) CIM)

In modo analogo a quanto avviene per il trasporto su gomma, la clausola di contrassegno rappresenta un mandato all'incasso in nome e per conto del mittente, ma rappresenta un'obbligazione accessoria a quella principale, che rimane pur sempre quella di eseguire il trasporto.

Responsabilità del mittente (art. 8 CIM)

“Lo speditore risponde di tutte le spese e danni sostenuti dal trasportatore a causa:

a) dell'iscrizione nella lettera di vettura, da parte dello speditore, di menzioni irregolari inesatte, incomplete o riportate altrove rispetto allo spazio riservato a ciascuna di esse o:

b) dell'omissione, da parte dello speditore, delle iscrizioni prescritte dal RID.

Se, a richiesta dello speditore, il trasportatore riporta delle menzioni sulla lettera di vettura, si considera, fino a prova contraria, che agisca per conto dello speditore.

Se la lettera di vettura non contiene l'indicazione di cui all'articolo 7, § 1 , lettera p) il trasportatore è responsabile di tutte le spese e danni subiti dall'avente diritto a causa di tale omissione.”

Merci pericolose (art. 9 CIM)

Il trasportatore ha la possibilità di scaricare, distruggere o rendere innocua in qualsiasi momento la merce pericolosa di cui il mittente abbia omesso di indicare la presenza, senza dover corrispondere alcun indennizzo, fatta eccezione per i casi in cui il vettore fosse a conoscenza della pericolosità della merce al momento della presa in carico.

Obbligo di pagamento (art. 10 CIM)

Salvo diverso accordo fra lo speditore ed il trasportatore, le spese (prezzo del trasporto, spese accessorie, diritti doganali ed altre spese che intervengono dalla stipula del contratto fino alla riconsegna) sono pagate dallo speditore.

Se in virtù di un accordo fra lo speditore ed il trasportatore, le spese sono stabilite a carico del destinatario, ed il destinatario non ha ritirato la lettera di vettura né ha fatto valere i propri diritti conformemente all'articolo 17, §3 (riconsegna) né ha modificato il contratto di trasporto conformemente all'articolo 18 (diritto di disporre della merce), lo speditore resta obbligato al pagamento delle spese.

Carico della merce (art. 13 CIM)

Lo speditore ed il trasportatore stabiliscono di comune accordo a chi incombe il carico e lo scarico della merce. (dunque non esiste regola fissa).

In mancanza di tale accordo, per i colli il carico e lo scarico incombono al trasportatore, mentre per i carri completi il carico incombe allo speditore e lo scarico, dopo la riconsegna, al destinatario.

Responsabilità: il mittente è responsabile del non corretto carico della merce da cui sia derivato un danno alla stessa o al vettore, che deve essere risarcito; in tal caso tuttavia l'onere di dimostrare la prova della difettosità del carico incombe al vettore.

Imballaggio delle merci (art. 14 CIM)

Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore di tutti i danni e le spese dovute all'assenza o a stato difettoso dell'imballaggio della merce a meno che il trasportatore, in caso di stato difettoso evidente o comunque a lui noto al momento dell'assunzione in carico, non abbia espresso delle riserve a tale riguardo.

Importanza delle riserve anche nel trasporto ferroviario

Adempimenti doganali e amministrativi (art. 15 CIM)

In vista dell'espletamento degli adempimenti richiesti dalle dogane o da altre autorità amministrative, prima della consegna della merce lo speditore deve allegare alla lettera di vettura o porre a disposizione del trasportatore i documenti necessari, e fornirgli tutte le informazioni richieste.

Il trasportatore non è tenuto a controllare se questi documenti e informazioni siano esatti o sufficienti. Lo speditore è responsabile nei confronti del trasportatore per tutti i danni eventualmente risultanti dall'assenza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di questi documenti ed informazioni, salvo in caso di colpa del trasportatore.

Il trasportatore è responsabile delle conseguenze della perdita o dell'uso irregolare dei documenti menzionati nella lettera di vettura o che l'accompagnano, o che gli sono stati affidati, a meno che la perdita o il danno causato dall'utilizzazione irregolare di questi documenti siano stati causati da circostanze che il trasportatore non poteva evitare, o alle cui conseguenze non era in grado di ovviare. In ogni caso l'eventuale indennità non dovrà superare quella prevista in caso di perdita della merce.

Il diritto di contrordine (art. 18 CIM)

Ai sensi dell'art.18, il mittente ha diritto di disporre della merce potendo chiedere al vettore di:

- ❑ Interrompere il trasporto
- ❑ Differire la riconsegna delle merci
- ❑ Riconsegnare la merce ad un destinatario differente o in luogo diverso da quello indicato sulla lettera di vettura

Sussistono tuttavia una serie di limiti al diritto di contrordine (Art.18 comma 2):

Il diritto di contrordine non può più essere esercitato dal mittente al ricorrere delle seguenti condizioni:

- a) Il destinatario ha ritirato la lettera di vettura
- b) Il destinatario ha accettato la merce
- c) Il destinatario ha esercitato i diritti che gli discendono dall'art.17 paragrafo 3 CIM (*“Dopo l'arrivo della merce nel luogo di consegna, il destinatario può chiedere al trasportatore di consegnargli la lettera di vettura e la merce. Se è accertata la perdita della merce o se la merce, alla scadenza del termine previsto all'articolo 1, non è pervenuta, il destinatario può far valere in proprio, contro il trasportatore, i diritti risultanti in suo favore dal contratto di trasporto.”*)
- d) Il destinatario è stato autorizzato in conformità all'art.18 par.3 ad impartire ordini

In tali casi il vettore è tenuto ad uniformarsi unicamente alle disposizioni del destinatario (e non del mittente).

N.B. qualora il destinatario abbia domandato di riconsegnare la merce ad un terzo, a sua volta non può più modificare il contratto di trasporto dando diverse disposizioni al vettore.

Qualora il vettore ritenga di non poter eseguire gli ordini di modifica del contratto impartitigli, deve darne immediata comunicazione a colui dal quale provengono gli ordini medesimi (art.19 CIM).

Le modifiche richieste al vettore devono tuttavia essere (art.19 CIM):

- Possibili
- Lecite
- Ragionevolmente eseguibili nel momento in cui gli ordini pervengono al vettore
- Inidonee ad intralciare il normale esercizio dell'attività del vettore
- Inidonee ad arrecare danno ai mittenti o ai destinatari di altre spedizioni ed a determinare il frazionamento della spedizione

Termine di resa (art. 16 CIM)

Le parti sono libere di convenire tra loro i termini di resa.

In caso di mancata determinazione, l'art.16 par.2 individua i termini massimi di riconsegna, distinguendoli sulla base delle differenti circostanze e tipologie di merci e di spedizione.

Riconsegna delle merci (art. 17 CIM)

La CIM impone al vettore di consegnare la lettera di vettura e di riconsegnare le merce al destinatario nel luogo previsto per la riconsegna, previo pagamento dei crediti derivanti dal contratto di trasporto.

Si hanno alcune forme alternative ed equiparate di riconsegna delle merci, quali:

- ❑ Consegna delle merci all'autorità doganale
- ❑ Immagazzinamento delle merci presso la Ferrovia
- ❑ Deposito presso uno spedizioniere o presso i magazzini pubblici

Impedimenti all'esecuzione del trasporto

Antecedenti alla partenza: il vettore ha possibilità di modificare d'ufficio l'itinerario del trasporto, oppure può rivolgersi all'avente diritto chiedendo istruzioni.

Insorti durante il trasporto: il vettore deve chiedere istruzioni a colui che ha diritto di disposizione sulla merce.

Se le circostanze non consentono di ottenere le istruzioni necessarie in tempo utile, il vettore deve adottare tutte le misure ritenute più favorevoli nell'interesse dell'avente diritto sul carico.

Impedimenti alla riconsegna

In caso di impedimenti alla riconsegna, fatto salvo il caso in cui il mittente abbia già disposto in lettera di vettura, il vettore è tenuto ad avvisare senza indugio il mittente chiedendogli istruzioni.

Art. 22 par.3 : “Il trasportatore può far procedere alla vendita della merce senza attendere istruzioni dall'avente diritto quando la natura deperibile o le condizioni della merce lo giustificano, o quando le spese di custodia siano sproporzionate rispetto al valore della merce. Negli altri casi può ugualmente far procedere alla vendita, qualora, entro un termine ragionevole, non abbia ricevuto dall'avente diritto istruzioni contrarie, di cui l'esecuzione possa equamente essere richiesta”.

Art.22 par.6: qualora il mittente non fornisca le proprie istruzioni in tempo utile e se l'impedimento al trasporto o alla riconsegna non possa essere risolto scaricando o rivendendo la merce, il vettore può rinvviare la merce al mittente oppure, se giustificato, distruggerla a spese di quest'ultimo.

La responsabilità del vettore

In base all'art.23 della CIM, il vettore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria delle cose trasportate dal momento della presa in consegna a quello della riconsegna, nonché del superamento del termine di resa.

Esistono tuttavia delle cause di esonero della responsabilità vettoriale (parallelismo con la CMR).

1. In primo luogo il vettore per potersi esonerare è tenuto a fornire la prova che il danno sia dipeso da:

- ❖ Colpa dell'avente diritto
- ❖ Da un ordine dell'avente diritto non determinato da colpa del vettore
- ❖ Da un vizio proprio della merce (es. deterioramento interno, calo,...)
- ❖ Da circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare

Nelle ipotesi dei c.d. “Rischi particolari”, al cui verificarsi si presume che il danno sia derivato da essi (la prova contraria deve essere in tal caso fornita dall’avente diritto):

- ❖ Trasporto effettuato in carro scoperto (quando ciò sia stato concordato tra le parti)
- ❖ Mancanza o stato difettoso dell’imballaggio
- ❖ Caricazione da parte del mittente o scarico da parte del destinatario
- ❖ Natura delle merci intrinsecamente soggette a perdita o avaria
- ❖ Descrizione incompleta o inesatta di colli
- ❖ Trasporto di animali vivi
- ❖ Trasporto da eseguirsi sotto scorta

Limite risarcitorio della responsabilità vettoriale

□ Smarrimento della merce

Art.30 CIM: nel caso di perdita totale o parziale della merce, il vettore è tenuto a corrispondere una somma non superiore a 17 DSP/Kg di merce perduta.

□ Avaria alle merci

Art.32 CIM: nel caso di avaria, il vettore è tenuto a corrispondere una somma pari al deprezzamento della merce che non deve essere complessivamente superiore a 17 DSP/Kg di merce.

□ Superamento termini di resa

Art.33 CIM: il vettore è tenuto a corrispondere una somma non superiore al quadruplo del prezzo del trasporto.

Dichiarazione di valore o dichiarazione di interesse alla riconsegna

Qualora sia stata effettuata una dichiarazione di valore (art.34 CIM) o una dichiarazione di interesse alla riconsegna (art.35 CIM) il limite di responsabilità non opera e l'avente diritto dovrà essere rimborsato fino alla concorrenza dell'importo dichiarato.

Analogia con CMR

Dolo o colpa grave del vettore

Il limite di responsabilità vettoriale non trova applicazione in presenza di dolo o colpa grave del vettore.

Estinzione dell'azione

L'art.47 CIM dispone che *“L'accettazione della merce da parte dell'avente diritto estingue ogni azione contro il trasportatore, derivante dal contratto di trasporto, in caso di perdita parziale, di avaria o di superamento del termine di resa”*.

Tuttavia l'art.42 CIM sancisce che l'azione non si estingue qualora in caso di danno NON apparente si chiedi la constatazione, nelle forme di cui all'art.42, della perdita parziale o dell'avaria immediatamente alla scoperta del danno e al più tardi nei 7 giorni successivi all'accettazione; in caso di ritardo, l'accertamento deve avvenire entro 60 giorni.

L'azione non si estingue neppure qualora l'avente diritto non abbia potuto accertare lo stato della merce per colpa del trasportatore, oppure quando la condotta del vettore sia stata connotata da dolo o colpa grave (*“se l'avente diritto prova che il danno risulta da un atto o da un'omissione commessi dal trasportatore o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che un tale danno ne sarebbe probabilmente derivato”*.)

Prescrizione (art. 48 CIM)

L'azione derivante dal contratto di trasporto si prescrive in un anno.

Tuttavia la prescrizione è di due anni se si tratta di un'azione:

- a) per il versamento di un rimborso che il trasportatore ha riscosso dal destinatario;
- b) per il versamento dei proventi di una vendita effettuata dal trasportatore;
- c) in ragione di un danno risultante da un atto o da un'omissione commessi o con l'intento di provocare tale danno, o temerariamente e con la consapevolezza che tale danno ne sarebbe probabilmente derivato;
- d) fondata su uno dei contratti di trasporto anteriori al momento in cui l'invio è stato rispedito, nel caso previsto all'articolo 28.

La prescrizione decorre nel caso di azione:

- a) per indennità per perdita totale: dal trentesimo giorno successivo alla scadenza del termine di resa;
- b) per indennità per perdita parziale, avaria o superamento del termine di resa: dal giorno in cui la riconsegna ha avuto luogo;
- c) in tutti gli altri casi: dal giorno in cui il diritto può essere esercitato.

Il giorno indicato come inizio della prescrizione non è mai compreso nel computo dei termini.

La prescrizione è sospesa mediante un reclamo scritto in conformità all'articolo 43, fino al giorno in cui il trasportatore respinge per iscritto il reclamo e restituisce i documenti che vi sono allegati.

In caso di parziale accettazione del reclamo, la prescrizione riprende a decorrere per la parte del reclamo che rimane controversa.

La prova dell'avvenuto ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti é a carico della parte che la richiede.

Ulteriori reclami per lo stesso oggetto non sospendono la prescrizione.

(N.B. analogie con CMR ma forti critiche giurisprudenziali).

L'azione prescritta non può più essere esercitata, neanche sotto forma di domanda riconvenzionale o di eccezione.

La disciplina nazionale

In ambito nazionale, a seguito della liberalizzazione non ci sono più condizioni vincolanti e cogenti, ma norme di natura negoziale.

Attualmente ai trasporti ferroviari effettuati da Trenitalia si applicano le CGCTM (condizioni generali di contratto per il trasporto merci per Ferrovia): tuttavia le CGTCM compiono esplicito richiamo alla CIM, che ne diviene parte integrante ed essenziale (Premesse), e al codice civile (art.2).

Le CGTCM si applicano a tutti i trasporti ferroviari di merci a titolo oneroso effettuati da Trenitalia in ambito nazionale e internazionale: ne restano esclusi i trasporti di merci pericolose, i trasporti di animali e i trasporti di merci il cui trasporto è vietato per disposizioni di legge o misure di ordine pubblico.

Foro competente: è sempre il Tribunale di Roma, con esclusione di qualsiasi foro arbitrale.

Accordo cliente: a norma dell'art.3, l'Accordo cliente rappresenta il contratto di trasporto a titolo oneroso concluso tra il vettore e il cliente che disciplina per un periodo di tempo determinato uno o più trasporti a treno completo e/o a carro singolo.

Si tratta di una sorta di accordo quadro aperto.

Art.27 CGCTM: attribuisce rispettivamente al mittente e al destinatario l'obbligo di provvedere alle operazioni di caricazione e scaricazione della merce, nonché quello di sostenere le relative spese.

Lettera di vettura

Le CGCTM danno preferenza alla lettera di vettura su formato elettronico (in analogia con l'art.6 CIM che ne prevede la forma alternativa cartacea/elettronica).

Diritto di contrordine

Diversamente dalle disposizioni CIM, che attribuiscono anche al destinatario il diritto di contrordine, la CGCTM circoscrivono al solo mittente la possibilità di esercitare il diritto di contrordine, attribuendogli una serie di facoltà di disposizione sul carico.

Impedimento all'esecuzione del trasporto

In caso di impedimento all'esecuzione del trasporto, il mittente che ne abbia ricevuta comunicazione dal vettore, è tenuto ad impartire le proprie istruzioni nel termine di tre giorni lavorativi dalla comunicazione, ovvero immediatamente nel caso in cui si tratti di trasporti di merci pericolose o di rifiuti.

Impedimento alla riconsegna da parte del vettore

Le CGCTM prevedono due ipotesi di impedimento alla riconsegna da parte del vettore:

- a) Sequestro della merce da parte dell'Autorità
- b) Pignoramento della merce da parte di terzi

In tali casi, il vettore deve informarne il mittente in forma scritta e con il mezzo più sollecito, e il mittente deve impartire le proprie disposizioni entro tre giorni lavorativi.

Responsabilità del vettore

L'art.43 delle CGCTM rinviano alla CIM, con la sola introduzione di talune ipotesi aggiuntive di cause di esonero della responsabilità vettoriale.

IL TRASPORTO MULTIMODALE



Concetto base: ad oggi **NON ESISTE** una normativa in vigore, né nazionale né internazionale, che disciplini il trasporto multimodale.

Esistono tuttavia delle norme “di supplenza” a questa enorme lacuna normativa:

- Convenzione di Ginevra del 1980 (non ratificata per mancanza di numero sufficiente di adesioni)
- Regole della Camera di Commercio internazionale - UNCTAD

Tali norme sono utili per la comprensione del funzionamento dell’istituto.

Anche il codice civile presenta un vuoto normativo, poiché NULLA dispone in materia di trasporto intermodale.

E neppure il Codice della Navigazione disciplina il trasporto multimodale.

Definizione

- **Art.1 Convenzione di Ginevra**: per trasporto multimodale si intende *“il trasporto di merci effettuato mediante due modi di trasporto diversi, in virtù di un contratto di trasporto multimodale, tra luoghi situati in stati differenti”*.
- **UNCTAD**: *“il contratto di trasporto multimodale designa un unico contratto per il trasporto di merce realizzato almeno mediante due modi di trasporto differenti”*.

Dizionario della Logistica: “Trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto, con spostamento di carico unitizzato fra i due modi. Il trasporto marittimo di contenitori è pressoché sempre intermodale in quanto l'unità di carico di solito utilizza prima un trasporto stradale o ferroviario, poi marittimo a poi di nuovo stradale o ferroviario. Si tratta però di un intermodale "obbligato", per cui non è di solito citato come tale. Di solito ci si riferisce allo intermodale terrestre, ovvero quello strada-ferrovia, nel quale una unità di carico (contenitore, cassa mobile, semirimorchio) compie un tratto di percorso su ferrovia ed un tratto (o due) su strada. Questa forma specifica è anche detta *trasporto combinato strada-rotaia* o semplicemente *combinato*”.

Le varie combinazioni di trasporto

Due distinte macro-tipologie:

- Trasporto combinato del container marittimo, essenzialmente sviluppato tra i porti e gli inland terminal
- Trasporto combinato strada-rotaia (*ferroustage*), cioè il trasporto ferroviario “non accompagnato” delle unità di trasporto intermodale tra inland terminal.

Le principali combinazioni:

- **Trasporto multimodale (Multimodal Transport):** utilizzo di almeno due differenti modi di trasporto in sequenza nel quale il cambio avviene con la manipolazione della merce.
- **Trasporto intermodale (Intermodal Transport):** il trasferimento della merce mediante una medesima unità di caricamento o un medesimo veicolo stradale utilizzando due o più modi di trasporto e senza la manipolazione della merce.

-
- **Trasporto combinato (Combined Transport)**: il trasporto intermodale, in cui la maggior parte del trasporto si effettua per ferrovia, vie navigabili o per mare, mentre i percorsi iniziali e terminali, i più corti possibili, sono realizzati su strada.
 - **Trasporto combinato strada-mare (sea-road transport, transroulage)**: trasporto combinato che coinvolge le modalità stradale o marittima.

-
- **Trasporto combinato ferrovia-mare (rail-sea transport)**: trasporto combinato che coinvolge modalità ferroviaria e marittima.
 - **Trasporto combinato strada-rotaia (rail road transport)**: trasporto combinato che coinvolge le modalità stradale e ferroviaria.
 - **Autostrada viaggiante**: trasporto combinato che prevede il caricamento di veicoli stradali completi, con o senza conducente a bordo, su vagoni ferroviari.
 - **Trasporto combinato accompagnato**: trasporto accompagnato dal conducente di un complesso veicolare stradale su una modalità differente da quella stradale.

Caratteristiche

Elementi caratterizzanti del trasporto multimodale sono:

- a) Unicità del contratto
- b) Presenza di un solo soggetto che si obbliga, in forza di un unico contratto, ad effettuare un trasporto di merci per la cui esecuzione è necessario l'utilizzo di una pluralità di modalità e molteplicità di mezzi impiegati per il trasporto (OTM = operatore di trasporto multimodale).

OTM = “colui che conclude un contratto di trasporto multimodale, per suo conto o attraverso la mediazione di un terzo, assumendosi la responsabilità dell'esecuzione del contratto, e che non agisce come preposto o mandatario del mittente o del vettore partecipanti alle operazioni di trasporto multimodale (Conv. Berna), o come *“colui che conclude un trasporto multimodale ed assume la responsabilità in qualità di vettore”* (UNCTAD).

Distinzione da altre figure affini

a) Trasporto multimodale e trasporto con risedizione

Esiste differenza con il trasporto con risedizione (art.1699 c.c.), con cui il vettore si obbliga verso il caricatore a trasferire le merci per un solo tratto del percorso, mentre per le altre si obbliga a stipulare contratti di trasporto con altri vettori in nome proprio o per conto del caricatore.

In tal caso il vettore riveste la qualità di vettore nel proprio tratto e di speditore per le tratte successive, con la conseguenza che non risponde dei danni alle merci per le tratte eseguite da altri vettori.

L'OTM si obbliga invece a trasferire la merce fino a destinazione, rispondendone integralmente.

b) Trasporto multimodale e trasporto cumulativo

Nel trasporto cumulativo (art.1700 c.c.) l'obbligo di trasferimento è a carico di una pluralità di vettori, tutti obbligati nei confronti del caricatore per la totalità del trasporto (*“Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con un unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione”*).

Nel trasporto multimodale l'obbligazione di trasferimento è assunta unicamente dall'OTM con la conseguente estraneità dei soggetti della cui opera si avvale verso il mittente.

Normativa applicabile

Nel vuoto normativo (nazionale e internazionale) la Cassazione ha affermato che il trasporto multimodale, non rientrando in nessuna delle ipotesi previste dalla normativa speciale, deve essere disciplinato esclusivamente in base alle norme del codice civile, in quanto la disciplina del codice della navigazione riguarda esclusivamente il trasporto per via marittima e per via aerea.

Cass. Civ. 2 settembre 1998, n.8713

Forti contrasti in dottrina, che ritiene che la posizione della Cassazione non tiene in debita considerazione la complessità specifica di tale genere di trasporto.

Le regole UNCTAD (Rules for multimodal transport documents) hanno invece sola valenza negoziale, vale a dire hanno efficacia solo se espressamente richiamate dalle parti.

L'Operatore di Trasporto Multimodale

Soggetto professionale che agisce come responsabile contrattuale nei confronti del mittente, operando come esecutore diretto (totale o parziale) del trasporto, ovvero come organizzatore dell'esecuzione dello stesso, ma che ne rimane comunque unico responsabile.

Elementi fondamentali per l'individuazione dell'OTM sono pertanto:

1. a) La conclusione di un contratto multimodale
2. b) L'assunzione di responsabilità per la sua esecuzione

OTM gode di ampia autonomia nella determinazione delle rotte da seguire e dei modi di trasporto da utilizzare, facendosi carico delle attività tecniche (caricazione, scaricazione, trasbordo merci, adempimenti amministrativi, doganali e fiscali necessari per la corretta esecuzione del trasporto (n.b tali elementi accessori rappresentano l'oggetto della medesima obbligazione contrattuale con cui l'OTM si è obbligato).

Natura giuridica dell'OTM: la stessa è stata assimilata da parte della dottrina a quella dello spedizioniere-vettore.

La giurisprudenza lo qualifica invece come vettore a tutti gli effetti. OTM potrà essere:

- Vettore contrattuale: qualora stipulerà il contratto ma non eseguirà materialmente e direttamente la prestazione;

- Vettore effettivo: qualora esegua direttamente la prestazione

La Responsabilità dell'OTM per perdita o avaria delle merci

A causa della carenza di normazione, questo tema è stato il più dibattuto in giurisprudenza.

Si sono così creati 3 sistemi:

1) SISTEMA UNITARIO

Caratterizzato da una responsabilità dell'OTM determinato da un insieme di norme applicate su base convenzionale o a livello negoziale (in questo caso la responsabilità dell'OTM prescinde dalla tratta in cui si è verificato il danno, che può anche non essere localizzato).

2) SISTEMA NETWORK

Sistema di responsabilità plurimo, in cui diviene rilevante la localizzazione del danno.

Nel caso in cui il danno sia localizzato, troverà applicazione la disciplina prevista dalla convenzione internazionale unimodale o, in difetto, dalla normativa interna imperativa applicabile a qual trasporto.

Nel caso il danno non sia localizzato, si applicherà il regime unitario.

3) SISTEMA A RETE SEMPLIFICATO

In base a questo sistema, la localizzazione del danno assume rilievo solo per alcuni aspetti, quali i limiti di risarcimento (soluzione adottata sia da Convenzione di Ginevra che da Regole UNCTAD).

Limiti alla responsabilità vettoriale

Convenzione di Ginevra: prevede il limite di 920 DSP per collo o unità di carico, oppure a 2,75 DSP/kg lordo delle merci perdute o avariate, con applicazione del limite più elevato tra i due.

UNCTAD: limite non superiore a 666,67 DSP per collo o unità ovvero 2 DSP/Kg lordo delle merci perdute o danneggiate, con applicazione del limite più elevato tra i due.

Quanto alla localizzazione del danno, le regole UNCTAD prevedono che nel caso in cui il danno sia localizzato, deve applicarsi la convenzione unimodale relativa o la legge applicabile al segmento in cui si è verificato il danno (sistema a rete semplificato).

La Convenzione (art.19) dispone che *“quando la perdita o il danno subito dalle merci avviene durante di una tratta determinata del trasporto multimodale per la quale una convenzione internazionale applicabile o una legge nazionale imperativa fissa un limite più elevato di responsabilità di quello derivante dall’applicazione dell’art.18, il limite di responsabilità dell’operatore di trasporto multimodale per questa perdita o per questo danno è determinato in riferimento alle disposizioni di tale convenzione o di tale legge nazionale”*.

Decadenza dal beneficio di responsabilità vettoriale

Il limite di responsabilità vettoriale viene meno in caso di dolo o colpa grave del vettore (in caso di avaria o danneggiamento), e in caso di ritardo quando lo stesso sia riconducibile ad una condotta posta in essere dai suoi preposti.

Ambito temporale della responsabilità vettoriale

L'OTM resta responsabile per tutto il periodo in cui detiene la merce (dunque dalla presa in carico alla riconsegna).

Completa analogia tra Convenzione di Ginevra e UNCTAD.

Responsabilità per gli atti e le omissioni dei suoi preposti e mandatarari

Sia secondo la Convenzione che secondo l'UNCTAD la responsabilità dell'OTM si estende all'operato di preposti e mandatarari che agiscono nelle loro funzioni e per gli atti od omissioni di tutti i soggetti di cui l'OTM si sia avvalso per l'esecuzione del contratto, salvo che si tratti di atti od omissioni compiuti con dolo o temerariamente. (c.d. criterio della “colpa presunta”.)

Onere probatorio per superare la responsabilità= a carico dell'OTM, che deve dimostrare di avere adottato la normale diligenza (Convenzione di Ginevra) oppure deve essere in grado di individuare la specifica causa del danno (UNCTAD).

Danni da ritardo

L'OTM, secondo il principio della colpa presunta, è responsabile anche per i danni derivanti da ritardo.

L'OTM è tuttavia esonerato nell'ipotesi di danno derivante da colpa nautica o incendio.

Le soluzioni giurisprudenziali in merito alla responsabilità dell'OTM

Nel tempo si sono formati sostanzialmente tre orientamenti giurisprudenziali:

a) Applicazione della normativa prevista per la tratta in cui si è verificato il danno: una volta individuata la tratta in cui si è verificato il danno, il diritto risarcimento sarebbe regolato dalla legge del tratto percorso dove la perdita o l'avaria sarebbero avvenute (Corte d'Appello di Milano, Sent. 7 novembre 1950).

b) Applicabilità della normativa prevista per la tratta risultante prevalente all'intero trasporto (Trib. Genova 12.03.1992, n.430).

c) Applicazione, sempre e comunque, del codice civile: poiché il Codice della Navigazione disciplina soltanto i trasporti aerei e marittimi, il trasporto multimodale non può essere assoggettato alla disciplina speciale e dunque deve essere regolato in base al codice civile.

Recentemente, Cass. Civ. 13253/2006, ha applicato il sistema del network, anche se successivamente si è ritornati all'applicazione della disciplina del codice civile.

Infatti Cass.Civ., 18657/2013, n.18657, è tornata a richiamare l'applicazione del codice civile.

Grave stato di incertezza!

Applicabilità o meno dell'art.1696 c.c. (1 euro/Kg lordo di merce)?

Gli aspetti amministrativi del trasporto intermodale

Taluni provvedimenti hanno trattato del trasporto intermodale non tanto nel suo aspetto giuridico di funzionamento, ma sotto un aspetto maggiormente “amministrativo”, sia in ambito europeo che nazionale.

Nella fattispecie:

- Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee 17 febbraio 1975
- Direttiva Del Consiglio delle Comunità Europee 7 dicembre 1992 e annesso Regolamento

Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione
del 15 febbraio 2001

-Circolare 18 marzo 2008, prot.25149, della Direzione
Generale dell'Autotrasporto

-Circolare interministeriale 744 del 15 gennaio 2015
“Differenze tra cabotaggio stradale e trasporto
combinato”

-Decreto MIT 6 aprile 2017

La Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee 17 febbraio 1975 ha fissato per prima alcune norme per il trasporto combinato tra gli stati membri.

Trasporti combinati strada/ferrovia: sono i trasporti stradali di merci tra Stati membri per i quali il veicolo trattore, l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio e le loro strutture amovibili sono trasportati per ferrovia dalla stazione adeguata di carico più vicina al punto di carico della merce sino alla stazione adeguata di scarico del veicolo più vicina al punto di scarico della merce.

Direttiva Del Consiglio delle Comunità Europee 7 dicembre 1992 e annesso

Regolamento (recepita con Decreto MTN del 15 febbraio 2001)

Si applica alle operazioni di trasporto combinato, salvo restando il Regolamento CEE n.881/92 del 26 marzo 1992 relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci nella Comunità effettuati in partenza da uno Stato membro o a destinazione in questo, o in transito sul territorio di uno o più stati membri.

Trasporto combinato: per trasporto combinato si intendono i trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorchè questo percorso supera i 100 km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

- Fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale;
- Oppure in un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

Art.1 Decreto MTN del 15 febbraio 2001

Le definizioni di cui all'art. 1 dapprima specificano cos'è il "trasporto combinato".

Esso deve intendersi come il trasporto di cose fra Stati membri dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo nei quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare e ricorrono le seguenti condizioni:

-
- 1) la parte del tragitto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare supera i 100 km in linea d'aria;
 - 2) la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa fra il punto di carico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale o fra il punto di scarico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale ovvero la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa in un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco.

Il documento di trasporto, nell'esecuzione del c.d. trasporto combinato, per conto terzi, deve essere completato con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo.

Tali menzioni vengono apposte prima dell'esecuzione del trasporto e confermate mediante apposizione di un timbro delle amministrazioni ferroviarie o portuali nelle stazioni ferroviarie o nei porti fluviali o marittimi di cui trattasi,

al termine della parte di trasporto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare.

Quando un rimorchio o un semirimorchio, appartenente ad un'impresa che esegue trasporti per conto proprio, è trainato su uno dei percorsi terminali da un veicolo trattore appartenente ad un'impresa che esegue trasporti in conto terzi, il trasporto così eseguito è esentato dalla presentazione del documento di trasporto.

Per i tragitti iniziali e terminali, i vettori stradali, prescritti in uno degli Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo, e che possiedono i requisiti per l'accesso alla attività e al mercato per il trasporto combinato, possono effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo, tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato anche quando non comprendono il varco di una frontiera.

Circolare del 18 marzo 2008, prot. 25149 della Direzione Generale dell'Autotrasporto

La Direzione Generale dell'Autotrasporto con questa circolare ha fatto il punto sulla disciplina dei trasporti combinati tra i Paesi dell'Unione Europea, al fine di assicurarne un'applicazione omogenea sul territorio nazionale e precisare quali sono i presupposti, le condizioni oggettive e quelle soggettive necessarie per l'effettuazione del trasporto combinato, anche al fine di rendere possibile ed efficace l'attività di controllo sul territorio.

L'intervento ministeriale si è reso necessario al fine di dare un'interpretazione, in sede di controllo su strada, della disciplina sul “trasporto combinato” di cui è menzione in oggetto svolto da imprese estere in conto terzi appartenenti ai paesi membri dell'Unione Europea.

I presupposti affinché possa configurarsi l'esecuzione di tale tipo di trasporto sono i seguenti:

- **Combinazione della modalità terrestre su gomma e ferroviaria o marittima o per via navigabile interna:** Il trasporto effettuato su gomma deve svolgersi in una relazione di traffico – iniziale o terminale – che comprenda anche l'altra modalità. Dunque, il tragitto terrestre svolto con automezzo deve essere la parte iniziale o terminale dello stesso viaggio. Ancora, la relazione di traffico in questione deve svolgersi – per l'intero percorso comprensivo delle due modalità – nell'ambito del territorio dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo.

• **Limiti di distanza per il trasporto combinato ferrovia-gomma**: il tratto ferroviario deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su strada deve essere il tragitto più breve possibile tra il luogo di inizio o di termine del viaggio su gomma e la stazione ferroviaria attrezzata più vicina. Per questa deve intendersi un terminale ferroviario dotato di strutture intermodali.

• **Limiti di distanza per il trasporto combinato mare o via navigabile interna-gomma**: il tratto su nave deve essere di almeno 100 km in linea d'aria, mentre quello su gomma deve essere al massimo di 150 km in linea d'aria tra il punto di inizio o termine del viaggio su gomma ed il porto.

Condizioni oggettive:

Il trasposto in argomento può avere come oggetto:

- a) il veicolo o il complesso veicolare; in tal caso è il veicolo in sé a costituire oggetto di trasporto combinato;
- b) il rimorchio o il semirimorchio; in tale circostanza, sarà la motrice o il trattore a recarsi presso la stazione o il porto per agganciare il traino e, quindi, proseguire il viaggio;
- c) la cassa mobile o il container di almeno 20 piedi; in questa ipotesi è l'intero veicolo o complesso veicolare a recarsi, presso il porto o la stazione per caricare l'oggetto.

Condizioni soggettive: possono effettuare il “trasporto combinato” le imprese di autotrasporto in conto terzi stabilite in uno stato membro dell’Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo ed abilitata allo svolgimento di autotrasporto internazionale.

Il “trasporto combinato” è a tutti gli effetti un trasporto europeo; trova, pertanto, applicazione la disciplina generale del reg. CEE n. 881/92.

La direttiva 92/106 del 07 dicembre 1992 ed il successivo decreto ministeriale di recepimento prevedono che il trasporto in argomento venga dimostrato su strada mediante l’esibizione di un “documento di trasporto” che attesti l’effettivo svolgimento del “combinato”.

Tale documento deve necessariamente contenere i seguenti elementi:

- Per la tratta su ferrovia o su nave: indicazione della stazione o del porto di carico e di quello di scarico. Tale attestazione deve essere necessariamente redatta prima dell'inizio del viaggio su gomma e deve accompagnare il veicolo per tutto il tragitto.
- Inoltre, la medesima attestazione deve essere avvalorata da un timbro apposto dall'amministrazione ferroviaria o del porto.

N.B. il “timbro” è indispensabile qualora la tratta su strada sia la parte terminale del combinato, cioè quando il veicolo sta terminando la relazione di traffico in uscita dalla stazione ferroviaria o dal porto e, dunque, può – e deve – farsi timbrare il documento.

Nell'ipotesi in cui, invece, il tratto stradale sia la parte iniziale della relazione di traffico il documento in questione potrà anche non recare il “timbro”; tuttavia, dovrà esservi coerenza con gli altri documenti di bordo, quali ad esempio la lettera internazionale di vettura (CMR);

- il nome dell'impresa che esegue il trasporto su strada;
- quando la tratta su strada è la parte iniziale del combinato: l'indicazione precisa della località di carico della merce, nel caso in cui oggetto del combinato sia la cassa mobile o il container,

il luogo di agganciamento nell'ipotesi in cui si tratti di un rimorchio o semirimorchio e, infine, la località di inizio del viaggio laddove oggetto del combinato sia il veicolo o l'intero complesso veicolare;

- quando la tratta su strada è la parte terminale del combinato: l'indicazione precisa del luogo di consegna della merce o di destinazione del veicolo o dei veicoli.

Forma del documento: per il documento in argomento, pur essendo prevista la forma scritta non esiste un modello “tipico”; pertanto potrà essere ammessa sia l’esibizione di un documento “ad hoc” che contenga gli elementi essenziali descritti, sia che questi possano essere obiettivamente desunti da altra documentazione a bordo del veicolo (principio per relationem). In tale ultimo caso dovrà comunque essere possibile la completa ed inequivocabile ricostruzione dell’intera relazione di traffico secondo le prescrizioni del “trasporto combinato”.