

Sostenibilità nel settore del
trasporto merci

Il contratto di trasporto merci
ferroviario, combinato e
intermodale

M MARGIOTTA
STUDIO LEGALE & PARTNERS

Direttiva Europea CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) - Decreto Legislativo 125/2024

- ❑ La Direttiva n. 2022/2464, recepita in Italia con il Decreto Legislativo 125/2024, riguarda la rendicontazione societaria di sostenibilità (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD).
- ❑ L'entrata in vigore della Direttiva Europea CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) ha esteso in modo importante il numero di imprese obbligate a comunicare il bilancio di sostenibilità

Saranno interessate le aziende indicate nello schema sottostante che, alla data di chiusura del bilancio, abbiano superato, nel primo esercizio di attività o successivamente per due esercizi consecutivi, due dei tre limiti dimensionali.

Dal 2025 (anno fiscale 2024) Le imprese attualmente soggette alla direttiva NFRD: imprese quotate, banche e assicurazioni con:

- numero medio dei dipendenti occupati durante l'esercizio: 500
- totale dello stato patrimoniale: 25 milioni di euro
- ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: 50 milioni di euro

Dal 2026 (anno fiscale 2025) Le grandi imprese con:

- numero medio dei dipendenti occupati durante l'esercizio: 250
- totale dello stato patrimoniale: 25 milioni di euro
- ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: 50 milioni di euro

Dal 2027 (anno fiscale 2026) Le piccole e medie imprese quotate (PMI), gli istituti di credito di piccole dimensioni non complessi e le imprese di assicurazioni e riassicurazione dipendenti da un Gruppo ("captive") con:

- numero medio dei dipendenti occupati durante l'esercizio: non inferiore a 11 e non superiore a 250
- totale dello stato patrimoniale: superiore a 450 mila euro e inferiore a 25 milioni euro
- ricavi netti delle vendite e delle prestazioni: superiore 900 mila euro e inferiore a 50 milioni euro

Dal 2029 (anno fiscale 2028) Società figlie e succursali di società madri extra-europee per le quali la capogruppo ha generato negli ultimi due esercizi consecutivi, e per ciascuno degli stessi, a livello di gruppo o, se non applicabile, a livello individuale, nel territorio dell'Unione, ricavi netti superiori a 150 milioni di euro e:

- un'impresa figlia soddisfa i requisiti dimensionali della CSRD
- una succursale ha generato ricavi netti superiori a 40 milioni di euro nell'esercizio precedente

-
- ❑ La CSRD prevede la pubblicazione a scaglioni del **bilancio di sostenibilità obbligatorio**.
 - ❑ Diventa pertanto indispensabile una **maggiore attenzione alle strategie di sostenibilità** e a come queste influiscono **sul modello di business della singola società**.
 - ❑ Le imprese sono pertanto tenute a considerare, **all'interno del modello per la gestione dei rischi, quelli legati al clima e ad altri fattori ambientali**.



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)

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». da un luogo a un 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, poi dal 2014 e così via)

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.

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.

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.

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)

Se il mittente ha omesso le iscrizioni prescritte dal RID, 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.

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.

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.

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.

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

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, ma non obbligo di sovrapprezzo

Dolo o colpa grave del vettore

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

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 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 Mercitalia Rail si applicano le CGCTM (condizioni generali di contratto per il trasporto merci per Ferrovia): tuttavia le CGTCM compiono espresso 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 Mercitalia 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.

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).

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 IN AMBITO INTERNAZIONALE



LA CONTAINERIZZAZIONE DELLE MERCI

La containerizzazione ha altresì contribuito al c.d. trasporto “door to door”, grazie alla combinazione del trasporto marittimo con altre modalità, con ciò diffondendo la multimodalità del trasporto e la globalizzazione del mercato.

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 24 maggio 1980 (non ratificata per mancanza di numero sufficiente di adesioni)
- Regole della Camera di Commercio internazionale – UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

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

Anche il codice civile si è di recente limitato all’indicazione di cui all’art.1696 di responsabilità in caso di danno dell’operatore multimodale, senza tuttavia dettare la disciplina di tale genere di trasporto.

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”*.

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. (sottoinsieme del trasporto Multimodale)

-
- **Trasporto combinato (Combined Transport)**: il trasporto intermodale, in cui la maggior parte del trasporto europeo si effettua per ferrovia, vie navigabili o per mare, mentre i percorsi iniziali e terminali, i più brevi possibili, sono realizzati su strada (sottoinsieme del trasporto Multimodale).

Natura del contratto multimodale

Anche il contratto di trasporto multimodale rientra nello schema tipico del contratto di trasporto (contratto con il quale il vettore si obbliga a trasferire da un luogo all'altro persone o cose)

Obbligazione di risultato.

Il trasporto nel codice civile è qualificato in maniera unitaria, a prescindere dal mezzo con il quale viene eseguito.

Costituisce una nuova modalità di trasporto, distinta ed autonoma dalle altre, che costituisce un sottotipo del genere del contratto di trasporto, e non una specie contrattuale distinta.

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 o MTO = operatore di trasporto multimodale).
- c) Oggetto: trasferimento di merci da un luogo all'altro con obbligo di riconsegna.

OTM o MTO = “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).

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

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.

Le soluzioni giurisprudenziali in Italia 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 al 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.

Articolo 1696 c.c. comma terzo (vigente dal 2022)

Nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.

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.

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.

Il Trasporto Combinato in ambito europeo

Taluni provvedimenti hanno trattato del trasporto intermodale non tanto nel suo aspetto giuridico di connotazione, ma sotto un aspetto maggiormente “amministrativo” e maggiormente legato alla circolazione delle merci, 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

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 “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.

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”.

Qualora non venga scrupolosamente rispettata la disciplina specifica del trasporto combinato, il viaggio sul territorio italiano svolto da un vettore comunitario si configurerà, qualora ne ricorrano le condizioni, come un trasporto di cabotaggio e pertanto troverà applicazione il Regolamento CE n.1072/2009. (sanzione amministrativa da 5.000 a 15.000 Euro e fermo del mezzo per un periodo di tre mesi)

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!



Viale Sabotino 19/2 (Torre Romana) - 20135 – **MILANO**
Via Giovanni Nicotera 29 - 00195 – **ROMA**
Via Principe Amedeo n. 82/A (angolo via Sparano) - 70121 – **BARI**

Tel + 39 02.58.300.672 - Fax +39 02.58.310.806
www.margiottalegal.it – segreteria@margiottalegal.it