

ISSN 1123-5802

ANNO
XXXIX
N. 2

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza,
Università di Roma
**I.S.D.I.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO
DEL DIRITTO DEI TRASPORTI**

DIRITTO DEI TRASPORTI

2026




**Pacini
Giuridica**

DIRETTORE EMERITO: LEOPOLDO TULLIO, prof. emerito di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

CONSIGLIO DI DIREZIONE: ALFREDO ANTONINI, prof. ordinario senior di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Udine; MASSIMO DEIANA, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; MASSIMILIANO PIRAS, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari; ALESSANDRO ZAMPONE, prof. ordinario di Diritto della navigazione nella Sapienza, Univ. di Roma.

DIRETTORE EDITORIALE: LUCA ANCIS, prof. associato di Diritto della navigazione nell'Univ. di Cagliari.

COMITATO SCIENTIFICO: IGNACIO ARROYO MARTÍNEZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad autónoma de Barcelona; MICHELE M. COMENALE PINTO, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; ENZO FOGLIANI, avvocato; MARIO FOLCHI, presidente honorario de la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial; FERNANDO MARTÍNEZ SANZ, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; GERARDO MASTRANDREA, presidente del TAR Calabria; ANNA MASUTTI, prof. ordinaria di Diritto aeronautico nell'Univ. di Bologna; FRANCESCO MORANDI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Sassari; MARÍA VICTORIA PETIT LAVALL, catedrática de Derecho mercantil en la Universidad Jaume I de Castellón de la Plana; STEFANO POLLASTRELLI, prof. ordinario di Diritto della navigazione nell'Univ. di Macerata; JUAN LUIS PULIDO BEGINES, catedrático de Derecho mercantil en la Universidad de Cádiz; ELISABETTA G. ROSAFIO, prof. ordinaria di Diritto della navigazione nell'Univ. di Roma Tor Vergata; MANUEL GUILLERMO SARMIENTO GARCÍA, director del Centro de Estudios en Derecho del Transporte de la Universidad Externado de Colombia; STEFANO ZUNARELLI, prof. ordinario di Diritto dei trasporti nell'Univ. di Bologna.

COMITATO EDITORIALE: SIMONE VERNIZZI, Univ. di Modena e Reggio Emilia e VALENTINA CORONA, Univ. di Cagliari, *curatori di rubrica*; ANDREA LA MATTINA, Federico II, Univ. di Napoli; GIUSEPPE REALE, Univ. del Molise; CHIARA TINCANI, Univ. Politecnica delle Marche; GIANFRANCO BENELLI, Univ. di Sassari; DONATELLA BOCCHESI, Sapienza, Univ. di Roma; DANIELE CASCIANO, Univ. di Udine; BRUNO FRANCHI, Univ. di Modena e Reggio Emilia; ROCCO LOBIANCO, Univ. di Udine; FIORENZA PRADA, Univ. di Macerata; GIOVANNI PRUNEDDU, Univ. di Sassari; ANNA M. SIA, Univ. di Catanzaro; ANDREA AREDDU, Univ. di Sassari; GIOVANNI MARCHIAFAVA, Univ. di Genova; LAURA MASALA, Univ. di Sassari; LAURA TROVÒ, Univ. di Sassari; BEATRICE BALDONI, Macerata; ALESSANDRO CARDINALI, Roma; SILVIA CICERI, Padova; LARA DISCEPOLO, Macerata; ANNALISA DE GRANDI, Sassari; GREGORIO DE ROSA, Roma; ROBERTO FUSCO, Trieste; FRANCESCA GIULIA GAVAUDÒ, Cagliari; RACHELE GENOVESE, Sassari; FILOMENA GUERRIERO, Roma; MARCELLA LAMON, Sassari; FRANCESCO MANCINI, Roma; CRISTINA POZZI, Parma; DANIELE RAGAZZONI, Roma; ALICE SANAPÒ, Roma; ROKSOLANA VASILUK, Cagliari.

Publicazioni e Referaggio

Publicazioni — La Rivista è aperta alla pubblicazione di tutti i contributi scientifici rientranti nel proprio ambito tematico di interesse, previa valutazione della sussistenza dei requisiti di adeguatezza, originalità, pertinenza.

Limiti quantitativi — Per esigenze editoriali, i contributi non possono eccedere i seguenti limiti, espressi in caratteri comprensivi del testo, delle note, del titolo, dell'*abstract* e degli spazi:

- 80.000 battute per i saggi e gli interventi;
- 17.000 battute per le note a sentenza;
- 10.000 battute per i contributi della rubrica «Fatti e misfatti»;
- 20.000 battute per i pareri;
- 10.000 battute per le cronache;
- 3.500 battute per le attualità (solo on line).

Il Consiglio di direzione si riserva la facoltà di consentire deroghe in relazione alla specificità, alla complessità e all'interesse del singolo contributo.

Esame preliminare — Lo scritto presentato alla Rivista per la pubblicazione è sottoposto all'esame preliminare di uno dei componenti del Consiglio di direzione, concernente:

- la connessione dell'argomento alla materia dei trasporti;
 - la valutazione di originalità e di adeguatezza contenutistica;
 - la corrispondenza del testo alle regole redazionali della Rivista;
- il rispetto dei limiti quantitativi.

In caso di esito positivo dell'esame preliminare, esso è ammesso al referaggio, al fine di asseverarne la dignità scientifica.

Referaggio — Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nelle rubriche «Saggi» e «Interventi» è sottoposto alla valutazione di due revisori, professori ordinari o giuristi di chiara fama esperti nella materia oggetto del medesimo, italiani o stranieri. La revisione può essere affidata anche ai componenti del Comitato scientifico. Il Consiglio di direzione può assumere la responsabilità della pubblicazione in assenza di referaggio, nel caso di scritti provenienti da autori di sicuro prestigio o di fama internazionale, dandone atto nel contesto della pubblicazione. È adottato il sistema di referaggio cosiddetto doppio cieco (*double blind peer review*): lo scritto è inviato ai revisori in forma anonima e all'autore non sono rivelati i nomi degli stessi.

Lo scritto che aspira ad essere pubblicato nella rubrica «Giurisprudenza al vaglio» è sottoposto alla valutazione congiunta di un revisore avente la qualifica sopra indicata e di un componente del Consiglio di direzione. Al revisore di regola non è noto l'autore e questi non conosce il revisore (*double blind peer review* e, in casi limitati, *single blind peer review*).

Gli scritti destinati ad altre rubriche non sono sottoposti a referaggio.

I Revisori, alla pari dei componenti del Consiglio di direzione, sono vincolati a tenere segreto il loro operato.

Criteri — I criteri seguiti dai revisori sono i seguenti:

- la correttezza dell'impostazione metodologica;
- la chiarezza espositiva;
- il contributo di novità apportato allo stato di avanzamento degli studi sull'argomento; nelle note a sentenza, tale contributo è quello apportato rispetto alla motivazione della sentenza stessa, in senso critico o migliorativo.

Il referaggio risulta da apposita scheda, compilata e firmata da ciascun revisore.

Esito — L'esito del referaggio può portare alla:

- accettazione dello scritto per la pubblicazione;
- accettazione subordinata a modifiche migliorative, che sono sommariamente indicate dal revisore; lo scritto è restituito all'autore per le modifiche da apportare; l'adequatezza delle modifiche è valutata da un componente del Consiglio di direzione;
- non accettazione dello scritto per la pubblicazione.

In caso di valutazione divergente dei due revisori, la decisione circa la pubblicazione è assunta da un componente del Consiglio di direzione.

Pubblicato con il contributo della Fondazione di Sardegna

© Copyright 2026 – I.S.DI.T

Registrazione al Tribunale di Cagliari n. 2 del 8/1/1992

Iscrizione al R.O.C. n. 6269

Rivista online in open access periodicità quadrimestrale

ISSN 1123-5802

Direzione e Redazione: I.S.DI.T Istituto per lo studio del diritto dei trasporti – Via Is. Mirrionis, 8 09121 Cagliari

Produzione e distribuzione

Pacini Editore srl – Via Gherardesca 1 – 56121 Pisa – tel. 050 313011

INDICE

Saggi

- GIANFRANCO BENELLI, *Cabin charter tra noleggio, trasporto e viaggio organizzato – Cabin charter between yacht charter, transport and package travel* Pag. 373
- DANIELE CASCIANO, *Dematerializzazione dei documenti di trasporto e commercio internazionale – The dematerialisation of transport documents and international trade* » 403

Interventi

- BRUNO FRANCHI, *Aeromobili unmanned: profili normativi e di safety (parte II) – The dematerialisation of transport documents and international trade (Part II)* Pag. 427
- LUCIA ESPOSITO, *La responsabilità del vettore aereo nel sistema europeo: compensazione standardizzata e governo del rischio organizzativo – Air Carrier Liability in the European System: Standardized Compensation and the Governance of Organizational Risk*..... » 451
- FIORENZA PRADA, *From drones to maritime autonomous surface ships: emerging liability issues* » 471

Fatti e misfatti

- MARIASOLE CAVARRETTA, *Sirene in banchina: il primo soccorso sbarca a Gioia Tauro, ma il sistema regge?* Pag. 479
- MASSIMO DEIANA, *O.S., Obesity surcharge* » 480
- MARIASOLE CAVARRETTA, *AAA Valigia cercasi (possibilmente dove dice l'app)*..... » 482
- ROCCO LOBIANCO, *Amazon abbandona in Italia la sperimentazione della consegna con droni; “nessun problema”, si va avanti... con la criminalità (sic!!!)* » 483

Giurisprudenza al vaglio

C. giust. (UE) 23 ottobre 2025, C-469/24	Pag. 487
con nota di VALENTINA CORONA, <i>Il difetto di conformità e la riduzione del prezzo tra riequilibrio contrattuale e risoluzione – Lack of conformity and price reduction between contractual rebalancing and termination</i>	» 494
Cass., sez. lav., 4 agosto 2025 n. 22541	» 501
con nota di CHIARA TINCANI, <i>Ancora sulla pretesa configurabilità dell'appalto di servizi di trasporto – Another ruling on the alleged configurability of the procurement of transport services</i>	» 504
Cass., sez. III, 13 febbraio 2026 n. 3268	» 513
con nota di ENZO FOGLIANI, <i>Negoziazione assistita e decadenza dall'azione nelle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti – Assisted negotiation and limitation of actions in international transport law conventions</i>	» 516
Trib. Civitavecchia 13 aprile 2026	» 521
con nota di ALICE SANAPÒ, <i>Il danno all'aeromobile tra responsabilità dell'handler e limiti risarcitori nello Standard Ground Handling Agreement – Damage to Aircraft between Handler Liability and Compensation Limits under the Standard Ground Handling Agreement</i>	» 524
Cass., sez. II pen., 13 febbraio 2025 n. 7383	» 535
con nota di ENRICO AMATI, <i>Il concorso di persone nel reato di omissione di assistenza a navi o persone in pericolo – Complicity in the Crime of Failure of Assistance to Ships or Persons in danger</i>	» 538

Cronache

MARCO DI GIUGNO, Convegno « <i>Il DDL porti e la necessità di aggiornare il principio di sussidiarietà</i> », Roma 11 marzo 2026	Pag. 545
GIANDOMENICO MILILLO, <i>VII Adriatic Maritime Law Conference</i> , Izola (Slovenia) 9-11 April 2026	» 549
MARIAGIULIA PREVITI, Convegno « <i>Emerging aerospace technologies: legal and operational aspects</i> », Messina 30 aprile 2026	» 555
CHIARA TINCANI, Seminario: « <i>Gli algoritmi nel trasporto di persone e nel turismo e la cosiddetta profilazione</i> », Ancona 8 maggio 2026	» 563
LUCA ANCIS - SILVIA CICERI, Convegno « <i>Diritto penale della navigazione ad oltre ottanta anni dall'entrata in vigore del codice della navigazione</i> », Venezia 15 maggio 2026	» 567

MICHELA PANDOLFINO, Convegno « <i>Incertezza geopolitica e traffici marittimi: sostenibilità e assicurazione</i> », Messina 18 maggio 2026	» 573
GIANDOMENICO MILILLO, Convegno: « <i>Regate veliche: organizzazione, gestione, responsabilità</i> », Trieste 5 giugno 2026	» 579
VALENTINA CORONA, Convegno « <i>Le garanzie marittime a 100 anni dalla Convenzione di Bruxelles del 1926 sui privilegi e le ipoteche</i> », Genova 26 giugno 2026	» 583
Massimario	Pag. 587
Osservatorio legislativo	Pag. 611
Segnalazioni bibliografiche	Pag. 615
Materiali	
Parere di DANIELE CASCIANO, <i>I tempi di attesa ai fini della caricazione e della scaricazione nell'autotrasporto merci per conto terzi</i>	Pag. 655
MASSIMILIANO PIRAS, <i>Il nuovo SALEFORM 2025</i>	» 665
Quotazioni DSP.....	Pag. 667
Collaboratori	Pag. 669

GIURISPRUDENZA AL VAGLIO

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 13 FEBBRAIO 2026 N. 3268

Pres. GRAZIOSI - Rel. GIRALDI

Gfs International Ltd (avv. M. M. Lazar) c. Ignazio Messina & C. S.p.A. (avv. A. Carlevaro, P. M. Palandri e M. Scapinello), Thermocar S.r.l. (avv. F. Alberici e G. Soave) e Gebr. Heinemann Se & Co KG

Trasporto di cose – Trasporto marittimo internazionale – Termine di decadenza per la proposizione dell'azione – Negoziazione assistita – Invito ex art. 8 d.l. n. 132 del 2014 – Impedimento della decadenza – Conseguenze – Decorrenza di un nuovo termine integrale di decadenza – Esclusione – Proposizione dell'azione giudiziale entro trenta giorni – Necessità.



RIASSUNTO DEI FATTI – La GFS International Ltd. conveniva in giudizio la Ignazio Messina & C., cui aveva commissionato un trasporto di merce da Genova fino a Tripoli, per ottenere il risarcimento del danno subito a seguito della mancata restituzione delle polizze di carico che avrebbero consentito l'incasso del corrispettivo della merce, rimasto invece precluso. Il tribunale di Genova respingeva la domanda, proposta un anno e sette mesi dopo la riconsegna della merce, per essere trascorso il termine di decadenza annuale previsto all'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 come modificato dal Protocollo di Visby nel 1968. La Corte d'appello di Genova confermava la sentenza di primo grado. Ricorreva per cassazione la Gfs International Ltd sostenendo che, essendo stata senza successo tentata la negoziazione assistita, la proposizione dell'azione era tempestiva, in quanto dalla data di invio dell'invito alla negoziazione assistita era tornato a decorrere un nuovo termine annuale di decadenza.

In tema di negoziazione assistita, l'impedimento della decadenza derivante dalla comunicazione dell'invito alla negoziazione assistita ex art. 8 del d.l. n. 132 del 2014 (conv. con modif. dalla l. n. 162 del 2014) non genera un nuovo termine integrale di decadenza ma implica che l'azione giudiziale debba essere proposta nel termine di trenta giorni di cui all'art. 4, comma 1, dello stesso decreto, decorrente dal rifiuto o dalla mancata accettazione nel termine dell'invito suddetto ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati. (Nella specie, la S.C. ha confermato la sentenza di merito che aveva escluso che la comunicazione della volontà di non aderire all'invito alla negoziazione assistita, da parte del vettore, valesse a far decorrere un nuovo termine annuale di

decadenza ex art. 3, par. 6, della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924) ⁽¹⁾.

1. Con l'unico motivo la ricorrente denuncia, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3 c.p.c. violazione e/o falsa applicazione dell'art. 8 del d.l. 132/2014 – convertito con modifiche in l.10 novembre 2016 n. 261 –.

1.1. Questa norma così recita: «dal momento della comunicazione dell'invito a concludere una convenzione di negoziazione assistita ovvero della sottoscrizione della convenzione si producono sulla prescrizione gli effetti della domanda giudiziale. Dalla stessa data è impedita, per una sola volta, la decadenza, ma se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'articolo 4, comma 1, la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

L'invocato articolo 4, comma 1, si riferisce a trenta giorni dalla ricezione o dal rifiuto dell'invito a stipulare convenzione.

1.2 La Corte d'appello ha ritenuto che l'impedimento della decadenza derivante dalla comunicazione dell'invito alla negoziazione assistita, seguita dal rifiuto o, alternativamente, dalla mancata accettazione nel termine di trenta giorni o dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati, non generi un nuovo termine integrale di decadenza, bensì che l'azione giudiziale debba essere proposta nel termine di decadenza di trenta giorni di cui all'art. 4, comma 1, cit. decorrente dal rifiuto o dalla mancata accettazione o dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati.

Nel caso in esame, risulta che la merce è stata consegnata al porto di Tripoli in data 24 giugno 2014, l'invito alla negoziazione assistita è stato respinto da Ignazio Messina & C. con raccomandata in data 8 aprile 2015 ed il ricorso introduttivo del giudizio innanzi al Tribunale di Genova è stato depositato in data 18 febbraio 2016.

1.2. Va ricordato che, con riferimento al rapporto di specie, trova applicazione la Convenzione 25 agosto 1924 di Bruxelles, in base alla modifica apportata dall'art. 1, comma 2, del Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968, che rende applicabile la normativa speciale a “qualsiasi responsabilità relativa alla merce”, e che la predetta convenzione

⁽¹⁾ V. la nota di E. FOGLIANI, a p. 516.

è stata ritenuta applicabile dai giudici di merito anche non risultando provato che la Libia, paese di destinazione della merce, vi avesse aderito. L'art. 5 del Protocollo 1984, riversato nella legge 12 giugno 1984 n. 243, con il quale veniva modificato l'art. 10 della Convenzione di Bruxelles, prevede infatti l'applicabilità della medesima alle polizze di carico relative ad un trasporto merci tra porti appartenenti a due Stati diversi, prescindendo dall'adesione di entrambi alla Convenzione. L'art. 5 citato stabilisce, infatti, che le disposizioni della Convenzione si applichino ad ogni polizza di carico relativa ad un trasporto di merci tra porti appartenenti a due Stati diversi, quando: «a) La polizza di carico sia stata emessa in uno Stato contraente; b) il trasporto abbia avuto luogo con partenza da un porto di uno Stato contraente; c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione o di ogni altra legislazione che le applica o dà loro efficacia regoleranno il contratto, qualunque sia la nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di ogni altra persona interessata. Ogni Stato Contraente applicherà le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico sopracitate. Il presente articolo non pregiudica il diritto di uno Stato Contraente di applicare le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico non previste dai commi precedenti».

1.3. La Corte territoriale, rilevato che il termine di cui all'art. 3 paragrafo 6 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 è termine di decadenza (in tal senso citando Cass. n. 5357/1987; ma cfr. pure Cass. 2798/1969), qualificazione non controversa in questa sede, ha ritenuto appunto fondata l'eccezione tempestivamente proposta da Ignazio Messina & C. per essere stato instaurato dall'appellante il giudizio, *ex art. 702 bis c.p.c.*, decorsi ben dieci mesi dalla data di comunicazione della volontà di non aderire all'invito alla negoziazione da parte dell'appellata Ignazio Messina & C. e quindi ampiamente oltrepassando il termine di 30 giorni *ut supra* evidenziato.

Quanto si è illustrato, riassumendo il contenuto del motivo, dimostra chiaramente la fondatezza della sua scelta interpretativa e della conseguente applicazione.

Il passaggio interpretativo contestato riguarda la precisazione di cui all'art. 8 citato relativa al fatto che «se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'art. 4, comma 1 (ovvero trenta giorni dalla ricezione), la domanda giudiziale deve essere proposta, entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

La Corte d'appello sul punto ha correttamente escluso che per effetto dell'invito a controparte a stipulare un accordo di negoziazione assistita decorra un termine di decadenza per proporre la domanda che sia nuovo e pari a quello applicabile al rapporto sottostante – un anno – seguendo invece – come induce la sua netta inequivocità – la formula testuale per cui la domanda deve essere proposta nel ‘medesimo termine’ di cui all'art. 4 comma 1, ha individuato tale termine nel termine di trenta giorni dal rifiuto della parte, comunicato alla controparte, di stipulare l'accordo di negoziazione assistita, interpretando con esattezza il combinato disposto generato dagli art. 4 e 8.

Invero, è del tutto evidente che il termine di cui all'art 4 comma 1, attinente al tempo per accettare o rifiutare l'invito alla negoziazione, è il termine di trenta giorni. Una tale interpretazione non si pone neppure in contrasto con quanto deciso in tema di mediazione da S.U. 17781/2013, considerata la diversa natura del procedimento di mediazione che si svolge innanzi ad un soggetto terzo quale mediatore delle contrapposte posizioni delle parti.

* * *

Negoziazione assistita e decadenza dall'azione nelle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti.

SOMMARIO: 1. La norma sulla negoziazione assistita. – 2. Le possibili interpretazioni della norma. – 3. La negoziazione assistita e le convenzioni internazionali di diritto dei trasporti. – 4. Le possibilità di utilizzo strumentale della negoziazione assistita.

1. *La norma sulla negoziazione assistita* – L'ordinanza 3268/2026 che si annota interviene sul tema dell'applicazione delle norme sulla negoziazione assistita alle azioni giudiziarie relative ai contratti di trasporto internazionali, e più in precisamente su quelli di trasporto marittimo retti dalle regole dell'Aja – Visby.

La pronuncia offre lo spunto per evidenziare come l'introduzione nel nostro ordinamento di norme frettolosamente redatte senza valutarne i riflessi su altre norme vigenti spesso comporti contrasti giurisprudenziali anche a livello di giurisprudenza di legittimità, oltre che conseguenze applicative pratiche poco prevedibili.

Nel nostro caso, la norma in questione è l'art. 8 del d.l. 132/2014 ⁽¹⁾, che, fra le altre cose, ha introdotto nel nostro ordinamento la cosiddetta negoziazione

⁽¹⁾ D.l. 12 settembre 2014 n. 132, *Misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile*, convertito con modificazioni dalla l. 10 novembre 2014 n. 162.

assistita ed ha stabilito l'obbligo di ricorrere ad essa prima di poter proporre innanzi alla magistratura, fra le altre, domande di risarcimento del danno sino ad Euro 50.000,00 ⁽²⁾. L'obbligo di negoziazione assistita è stato poi successivamente esteso alle controversie in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto, indipendentemente dal loro valore ⁽³⁾.

L'intenzione del legislatore era quella di equiparare la richiesta di negoziazione assistita alla proposizione della domanda giudiziale in relazione alla prescrizione del diritto o alla decadenza dall'azione o dal diritto ⁽⁴⁾. Se non che, nel momento di specificare gli effetti del rifiuto di partecipare alla negoziazione assistita o della mancata accettazione dell'invito nel termine di trenta giorni ⁽⁵⁾, la norma si è limitata ad affermare che «la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati» ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ Art. 3.1 del d.l. 132/2014. Le controversie di valore indeterminato non sono soggette all'obbligo di negoziazione assistita (Trib. Verona ord. 25 giugno 2015).

⁽³⁾ Art. 1, comma 249 della l. 23 dicembre 2014 n. 190. Si tratta di una fra le tante disposizioni eterogenee contenute nella finanziaria del 2014, composta da un unico articolo contenente ben 735 commi trattanti le più disparate materie. Ricordiamo che la stessa legge, ai commi 247 e 248 dell'art. 1, ha apportato notevoli modifiche alla disciplina dell'autotrasporto nazionale ed al sub trasporto, modificando (comma 247 dell'art. 1) il d.l. 21 novembre 2005 n. 286 e (comma 248 dell'art. 1), il d.l. 25 giugno 2008 n. 112, convertito, con modificazioni, dalla l. 6 agosto 2008 n. 133. Sull'obbligatorietà della negoziazione assistita anche in tema di subtrasporto, Trib. Verona ord. 24 novembre 2017. Non è però obbligatoria per l'azione diretta del subvettore nei confronti del committente (art. 7 *ter* del d.lgs. n. 286/2005). La negoziazione assistita non è obbligatoria anche nel caso di contratti di trasporto in cui una delle parti è un consumatore, in quanto ciò sarebbe in contrasto con la normativa dalla direttiva 2013/11/EU del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2013 sulla risoluzione alternativa delle controversie dei consumatori (Trib. Genova ord. 27 aprile 2017).

⁽⁴⁾ Riportiamo, per comodità del lettore, il testo completo del suddetto art. 8 del d.l. 132/2014: «Dal momento della comunicazione dell'invito a concludere una convenzione di negoziazione assistita ovvero della sottoscrizione della convenzione si producono sulla prescrizione gli effetti della domanda giudiziale. Dalla stessa data è impedita, per una sola volta, la decadenza, ma se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'articolo 4, comma 1, la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

⁽⁵⁾ Il termine di trenta giorni è previsto all'art. 4.1 del d.l. 132/2014. Anche in questo caso la norma avrebbe potuto essere più precisa, in quanto essa non parla di termine di decadenza, ma specifica solo che «l'invito a stipulare la convenzione deve indicare l'oggetto della controversia e contenere l'avvertimento che la mancata risposta all'invito entro trenta giorni dalla ricezione o il suo rifiuto può essere valutato dal giudice ai fini delle spese del giudizio e di quanto previsto dagli articoli 96, primo, secondo e terzo comma, e 642, primo comma, del codice di procedura civile».

⁽⁶⁾ Art. 8 del d.l. 132/2014.

2. *Le possibili interpretazioni della norma* – L'interpretazione che in italiano appare più corretta è che «il medesimo termine di decadenza» si riferisca al termine di decadenza dall'azione (se esistente per quel tipo di azione giudiziaria) che è stato impedito dall'invito alla negoziazione assistita; e tale interpretazione è stata accolta da alcuni giudici di merito ⁽⁷⁾. Altri giudici di merito ⁽⁸⁾ invece hanno accolto l'interpretazione secondo la quale il termine di decadenza sarebbe di trenta giorni; interpretazione fatta propria dall'ordinanza 3268/2026 che si annota.

Quest'ultima ha ritenuto che il termine di decadenza entro il quale proporre l'azione nel caso di rifiuto o esito negativo della negoziazione assistita non sia quello originariamente previsto per il tipo di azione che l'attore desidera intraprendere, ma quello di 30 giorni previsto dall'art. 4.1 del d.l. 132/2014.

3. *La negoziazione assistita e le convenzioni internazionali di diritto dei trasporti* – Tale interpretazione forza evidentemente la lettera della norma, ma è l'unica che consente ragionevolmente di applicarla alle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti che prevedono un termine di decadenza dell'azione ⁽⁹⁾. Il ricorrente sosteneva infatti che dal rifiuto di partecipare alla negoziazione assistita sarebbe decorso nuovamente il termine di decadenza annuale previsto dalle regole dell'Aja-Visby, e che quindi la propria azione giudiziaria, introdotta un anno e otto mesi dopo l'arrivo a destinazione della nave, fosse tempestiva ⁽¹⁰⁾. Un'applicazione di tale interpretazione alle convenzioni internazionali di diritto dei trasporti porterebbe di fatto ad un'espansione incontrollata del termine di decadenza, che potrebbe raggiungere quasi il doppio del termine previsto da ciascuna convenzione internazionale.

L'interpretazione data dall'ordinanza 3268/2026, se ha da un lato l'aspetto positivo che il termine di decadenza dell'azione non può essere eccessivamente

⁽⁷⁾ Trib. Milano 21 luglio 2021 n. 6370, confermata da App. Milano 1° febbraio 2023 n. 341.

⁽⁸⁾ Trib. Venezia 16 dicembre 2024 n. 667.

⁽⁹⁾ Fra queste ricordiamo, oltre alle regole dell'Aja-Visby applicabili nel caso di specie (termine di decadenza: un anno, art. III.6), la convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo (due anni, art. 35), la convenzione d'Atene del 1974 sul trasporto per mare di passeggeri (tre o cinque anni, art. 16.3), la convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale (due anni, art. 25). Secondo il tribunale di Verona (ordinanza 13 aprile 2018) l'obbligo di negoziazione assistita non si applica ai trasporti regolati dalla C.m.r., in quanto l'art. 31 «prevede la facoltà dell'attore di adire "liberamente" il Giudice del luogo di carico della merce (comma 1, lett. b), senza che il suo esercizio possa ritenersi condizionato al previo esperimento dell'invito alla negoziazione assistita, non applicabile ai trasporti in c.m.r.».

⁽¹⁰⁾ Si noti che la stessa formulazione dell'art. 8 del d.l. 132/2014 è contraddittoria, in quanto prima si parla di *invito non accettato o rifiutato*, mentre nell'ultima parte dell'articolo si parla di «termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati».

allungato oltre a quello previsto dalla convenzione di diritto dei trasporti applicabile ⁽¹¹⁾, ha dall'altro l'aspetto negativo che detto termine può essere notevolmente accorciato rispetto a quello previsto da una convenzione di diritto dei trasporti. Se infatti chi richiede il risarcimento invita alla negoziazione assistita appena dopo la constatazione del danno e l'invito è rifiutato, il termine di decadenza a suo favore non sarà più quello previsto dalla convenzione applicabile, ma uno diverso molto più corto ⁽¹²⁾.

4. *Le possibilità di utilizzo strumentale della negoziazione assistita* – Ciò potrebbe essere strumentalmente utilizzato anche da un vettore che, conscio del danno e della sua responsabilità, intenda rendere il più difficile possibile l'azione dell'avente diritto al risarcimento. Le norme sulla negoziazione assistita non prevedono che essa debba essere introdotta necessariamente da chi richiede il risarcimento, sicché il responsabile del danno potrebbe immediatamente invitare l'altra parte alla negoziazione e non raggiungere alcun accordo; col risultato di ridurre al minimo il termine di decadenza per l'azione di chi pretende il risarcimento.

La questione potrebbe essere risolta con un semplice intervento normativo che modifichi l'art. 8 del d.l. 132/2014, specificando che nel caso in cui la normativa applicabile al trasporto preveda un termine di decadenza dall'azione, nel caso di rifiuto della negoziazione assistita, di mancata accettazione nel termine o di dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati, il termine di decadenza dall'azione rimanga quello previsto dalla normativa applicabile. Solo nel caso in cui il rifiuto della negoziazione assistita, la mancata accettazione nel termine o la dichiarazione di mancato accordo avvenissero meno di trenta giorni prima della scadenza del termine di decadenza, quest'ultimo verrebbe prorogato in modo da scadere trenta giorni dopo il rifiuto della negoziazione assistita, la mancata accettazione nel termine o la dichiarazione di mancato accordo.

ENZO FOGLIANI

⁽¹¹⁾ Nel caso estremo in cui la mancata risposta all'invito o il rifiuto alla negoziazione avvengano il giorno prima del compiersi del termine di decadenza previsto dalla convenzione, il termine si allungherà al massimo di trenta giorni.

⁽¹²⁾ A esempio, nel caso di trasporto soggetto alle regole dell'Aja-Visby, un invito alla negoziazione assistita presentato un mese dopo la riconsegna della merce (o della data in cui avrebbe dovuto essere riconsegnata) che sia rifiutato dalla controparte comporta un termine di decadenza dall'azione di tre mesi anziché di un anno.