



# CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica  
<https://rivista.camminodiritto.it>



## **L'AZIONE DIRETTA DEL SUB-VETTORE EX ART. 7-TER D.LGS. 286/2005 AL VAGLIO DELLA CORTE COSTITUZIONALE**

---

*Con ordinanza del 5.3.2019 il Tribunale di Prato rimette alla Consulta la questione concernente la legittimità costituzionale dell'art. 7-ter d.lgs. 286/2005, introdotto in sede di conversione del d.l. 103/2010, prospettando una violazione dell'art. 77, comma 2 Cost.*

---

di **Davide Belloni**  
IUS/15 - DIRITTO PROCESSUALE CIVILE  
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile  
**Raffaele Giaquinto**

Publicato, Domenica 11 Agosto 2019

**Sommario:** 1. L'azione diretta del sub-vettore ex art. 7-ter d.lgs. 286/2005; 2. La questione di legittimità costituzionale; 3. La giurisprudenza costituzionale sull'emendabilità del decreto-legge in sede di conversione; 4. Le conclusioni del giudice rimettente; 5. Le conseguenze di un eventuale accoglimento della questione di legittimità costituzionale

## 1. L'azione diretta del sub-vettore ex art. 7-ter d.lgs. 286/2005

Con l'art. 7-ter d.lgs. 286/2005, introdotto in sede di conversione del d.l. 103/2010, il legislatore ha previsto a favore del sub-vettore la possibilità di esercitare, a tutela del proprio credito, un'azione diretta<sup>[1]</sup> nei confronti di tutti coloro che abbiano ordinato il trasporto. Ciascuno dei soggetti coinvolti nella filiera del trasporto è obbligato in solido nei limiti delle prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa nei confronti della propria controparte contrattuale.

Appare evidente come la norma in esame persegua l'obiettivo di rafforzare il credito del soggetto a valle della filiera del trasporto, che materialmente svolge l'attività richiesta dal committente, tramite un ampliamento del novero dei soggetti obbligati: il regime delle obbligazioni solidali implica che il sub-vettore abbia facoltà di rivolgersi indifferentemente a ognuno dei soggetti che abbiano commissionato il trasporto. È escluso, altresì, che questi possano eccepire di aver adempiuto nei confronti della parte con cui hanno un diretto rapporto contrattuale, potendo esclusivamente ricorrere, in seconda battuta, allo strumento della rivalsa nei confronti di quest'ultima.

## 2. La questione di legittimità costituzionale

La norma che introduce l'azione diretta del sub-vettore – più precisamente, l'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del d.lgs. n. 103/2010, convertito in legge n. 127/2010, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter nel d.lgs. n. 286/2005 – si trova ad essere oggetto di una questione di legittimità costituzionale, in riferimento all'art. 77, comma 2 Cost., recentemente sollevata dal Tribunale di Prato<sup>[2]</sup>.

Non è la prima volta che l'art. 7-ter viene sottoposto al vaglio della Corte Costituzionale. Il medesimo giudizio era infatti stato promosso dal Tribunale di Grosseto, con due diverse ordinanze. La Consulta ha, tuttavia, ritenuto insufficiente la descrizione delle fattispecie concrete oggetto dei giudizi a quibus, tale da impedire il necessario controllo sotto il profilo della rilevanza. Con l'ordinanza n. 37 del 2018<sup>[3]</sup> ha quindi dichiarato la questione manifestamente inammissibile e non ha, per tale ragione, avuto modo di sindacare la questione nel merito.

Proprio in punto di rilevanza, il Tribunale di Prato osserva che, nel caso di specie, oltre al fatto che la norma censurata risulta applicabile *ratione temporis* e *ratione materiae*, la domanda di pagamento del sub-vettore contenuta nel ricorso per ingiunzione si fonda esclusivamente sulla previsione di cui all'art. 7-ter. Non è infatti stato dedotto, quale causa petendi, un diverso rapporto esistente tra le parti, a titolo contrattuale o extracontrattuale.

Inoltre, le ulteriori eccezioni sollevate nel giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo dalla società che aveva ordinato il trasporto, relative alla pretesa inapplicabilità della norma nelle ipotesi in cui uno dei vettori incaricati del trasporto sia sottoposto a procedura concorsuale (come, nella fattispecie, è accaduto alle altre società coinvolte nella filiera) e alla nullità del contratto di sub-trasporto concluso dal sub-vettore ex art. 6 ter, comma 3, d.lgs. n. 286/2005, presuppongono entrambe l'esistenza dell'azione diretta del sub-vettore nei confronti del mittente ai sensi della norma sospettata di illegittimità costituzionale.

In punto di non manifesta infondatezza, il giudice rimettente, entrando nel merito della questione di legittimità costituzionale, utilizza le medesime argomentazioni contenute nelle ordinanze di rimessione del Tribunale di Grosseto<sup>[4]</sup> (nonché in altre recenti ordinanze di rimessione<sup>[5]</sup>) ed evidenzia come la previsione di cui all'art. 7-ter, aggiunto dalla legge di conversione, appaia del tutto eterogenea rispetto al contenuto del decreto-legge, prospettando una violazione dell'art. 77, comma 2 Cost. Costituirebbe infatti espressione della ratio implicita di tale norma, dedicata alla procedura di conversione, il principio secondo cui il Parlamento non avrebbe in tale sede il potere di inserire emendamenti del tutto estranei all'oggetto e alle finalità del testo adottato dal Governo.

In particolare, rileva il giudice che il d.l. n. 103/2010, intitolato "Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo", era stato emesso sulla base di presupposti di necessità e urgenza consistenti nell'esigenza di completare il procedimento di dismissione dell'intero capitale sociale della Tirrenia Navigazione S.p.a., al contempo assicurando, mediante la previsione di specifiche misure (quali, ad esempio, la nomina di un amministratore unico per Tirrenia Navigazione S.p.a. e per Siremar S.p.a., munito di particolari poteri, nonché regole specifiche in merito alla responsabilità civile e amministrativa e all'erogazione di finanziamenti), la regolarità del servizio pubblico di trasporto in un arco temporale preciso, corrispondente al periodo di picco del traffico estivo.

La legge di conversione n. 127/2010 ha, tuttavia, modificato il titolo in "Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il

sostegno della produttività nel settore dei trasporti”, aggiungendo un inciso finale che già denota la discontinuità rispetto all’oggetto originario del decreto-legge. Sono state infatti introdotte dal Parlamento una serie di disposizioni che attengono anche all’attività di autotrasporto delle merci per conto di terzi, tra le quali figura la norma in commento.

L’art. 7-ter appare, pertanto, completamente scollegato dai contenuti e dalle finalità perseguite nell’ambito dell’originario decreto, in violazione del precetto costituzionale.

### **3. La giurisprudenza costituzionale sull’emendabilità del decreto-legge in sede di conversione**

La censura del giudice a quo si fonda su una consolidata giurisprudenza costituzionale<sup>[6]</sup>. La sussistenza di un nesso di interrelazione funzionale appare invero necessaria se si considera che il procedimento di approvazione della legge di conversione presenta delle peculiarità rispetto a quello ordinario, poiché si sviluppa attraverso un iter semplificato e particolarmente rapido. Il ricorso a tale procedimento si giustifica solo qualora la legge parlamentare sia effettivamente funzionalizzata a stabilizzare un provvedimento avente forza di legge, emanato in via provvisoria dal Governo e destinato a perdere efficacia in mancanza di conversione, e non anche quando questa sia in realtà volta ad introdurre nell’ordinamento una nuova disciplina, per la quale sarebbe necessario il procedimento di approvazione ordinario.

L’art. 77, comma 2 Cost. implicitamente imporrebbe, pertanto, un collegamento dell’intero decreto-legge alla situazione straordinaria di necessità e urgenza che ha indotto il Governo ad avvalersi dell’eccezionale potere di esercitare la funzione legislativa in assenza di una previa delegazione da parte del Parlamento. Ne consegue che nell’ipotesi in cui gli emendamenti siano tali da interrompere suddetta connessione, si determina un vizio in procedendo della relativa legge di conversione, restando ovviamente salva la possibilità che la materia regolata dagli innesti estranei al decreto-legge venga a formare oggetto di un separato disegno di legge, da discutersi secondo le ordinarie modalità di cui all’art. 72 Cost.

Ciò non significa, sempre secondo gli insegnamenti della Corte Costituzionale richiamati dall’ordinanza in esame, che il Parlamento non abbia alcuna facoltà di apportare emendamenti: devono ritenersi in contrasto con l’art. 77, comma 2 Cost., in quanto spezzano l’essenziale legame che deve sussistere tra decretazione d’urgenza e legge di conversione, solo quegli interventi che siano espressione di un uso improprio di tale potere, ovvero quegli innesti che, per la loro eterogeneità, sono tali da non presentare alcuna correlazione con il testo originario.

#### **4. Le conclusioni del giudice rimettente**

Sulla base di tali argomentazioni, ritiene il Tribunale di Prato che l'art. 1 bis, lett. e) del d.l. 103/2010, inserito dalla legge di conversione n. 127/2010, che ha modificato il d.lgs. 286/2005 con l'inserimento dell'art. 7-ter, sia costituzionalmente illegittimo, in quanto il contenuto della legge di conversione non può dirsi omogeneo a quello del decreto-legge sulla base della mera riferibilità di entrambi alla generica materia del trasporto. Il decreto emanato dal Governo disciplina le modalità di completamento della procedura di dismissione del capitale sociale di Tirrenia Navigazione s.p.a., al fine di garantire l'esatto adempimento delle obbligazioni derivanti dalle convenzioni di pubblico servizio di trasporto marittimo, e con esso la continuità di tale servizio durante il periodo estivo; la norma censurata, invece, non solo riguarda il trasporto su strada per conto di terzi, ma presenta altresì una portata applicativa generale, introducendo un'importante deroga alla disciplina del sub-contratto, e prescinde da specifici limiti temporali.

La conclusione del giudice a quo, secondo cui lo specifico giudizio non potrebbe essere definito indipendentemente dalla risoluzione della questione di costituzionalità, e secondo cui quest'ultima non sarebbe manifestamente infondata, appare, alla luce di quanto sinora esposto, sufficientemente motivata, sicché non è da escludere che questa volta vi siano i presupposti per un sindacato nel merito da parte del giudice delle leggi.

#### **5. Le conseguenze di un eventuale accoglimento della questione di legittimità costituzionale**

In attesa della pronuncia della Consulta, pare opportuno segnalare che qualora la questione di legittimità dovesse essere accolta, le conseguenze potrebbero essere alquanto dirompenti.

Ai sensi dell'art. 136 Cost., infatti, "Quando la Corte dichiara l'illegittimità costituzionale di una norma di legge o di atto avente forza di legge, la norma cessa di avere efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione"<sup>[7]</sup>. Considerato che la pronuncia di incostituzionalità ha, di regola, effetto retroattivo, una volta espunto l'art. 7-ter dall'ordinamento tutte le controversie in corso dovrebbero essere decise come se tale norma non fosse mai esistita.

In particolare, con riferimento alle controversie ancora sub iudice, verrebbero respinte tutte le domande di pagamento dei sub-vettori fondate esclusivamente sulla norma dichiarata incostituzionale. Quanto ai casi in cui il pagamento sia già avvenuto, essi si troverebbero esposti all'azione di ripetizione di cui all'art. 2033 c.c., fatte salve le sole ipotesi in cui vi sia una sentenza passata in giudicato o sia già decorso il relativo termine

di prescrizione.

## Note

[1] Secondo quanto emerge della giurisprudenza di merito, il sub-vettore può agire ai sensi dell'art. 7-ter anche attraverso il procedimento monitorio. Cfr., ex plurimis, Trib. Civ. di Treviso, 11.10.2018, n. 3739; Trib. Civ. di Vicenza, 30.6.2016, n. 1454.

[2] Trib. Civ. di Prato, 5.3.2019.

[3] Corte Cost., 6.2.2018, n. 37.

[4] Trib. Civ. di Grosseto, 3.6.2016, nn. 271 e 272.

[5] Trib. Civ. di Pesaro, 8.1.2019, n. 907; Corte d'Appello di Cagliari, 17.1.2019, n. 479.

[6] Ex plurimis, Corte Cost., 21.3.2017, n. 169; Corte Cost., 20.4.2016, n. 94; Corte cost., 12.2.2014, n. 32; Corte Cost. 13.2.2012, n. 22.

[7] L'art. 30, comma 3, legge n. 87/1953 statuisce altresì che “Le norme dichiarate incostituzionali non possono avere applicazione del giorno successivo alla pubblicazione della decisione”.

---