



CAMMINO DIRITTO

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



L'AZIONE DIRETTA DEL SUB-VETTORE NEI CONFRONTI DEI SOGGETTI CHE HANNO ORDINATO IL TRASPORTO

Con l'art. 7 ter del d.lgs. 286/2005 è stata prevista per il sub-vettore la facoltà di esperire un'azione diretta nei confronti di tutti gli operatori della filiera del trasporto, siano essi vettori o committenti, che per espressa previsione normativa sono obbligati in solido seppur nei limiti delle sole prestazioni ricevute, fatta salva la possibilità per i committenti di ricorrere alla relativa azione di rivalsa.

di **Simona Rossi**

IUS/06 - DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile

Raffaele Giaquinto

Publicato, Mercoledì 28 Aprile 2021



Abstract ENG

Pursuant to and for purposes of article 7 ter of legislative decree no. 286/2005 the sub-carrier can take direct action against all the operators in the transport chain, whether they are carriers or principals, which, by express provision of the law, are co-obligars, even if only within the limits of the services received, without prejudice to the possibility for the commissioners to exercise action for recourse.

Sommario: 1. Premessa; 2. Analisi sui presupposti per l'eseribilità dell'azione diretta e sull'esercizio dell'azione diretta; 3. L'ipotesi del fallimento del vettore; 4. Dubbi di costituzionalità; 4.1. L'ordinanza del Giudice di Pace di Nocera Inferiore; 4.2. L'ordinanza del Tribunale di Pesaro; 5. La pronuncia della Corte Costituzionale; 6. Conclusioni.

1. Premessa

Il settore dei trasporti è impegnato in complesse attività tecniche, gestionali, strategiche ed organizzative che vanno dall'approvvigionamento e movimentazione dei materiali finanche all'immagazzinamento e distribuzione del prodotto. Queste attività sono ricondotte sotto la definizione di "logistica" e, mentre in Italia ha iniziato a svilupparsi soltanto qualche decennio fa, in altri Paesi come gli Stati Uniti, ove vi era un'ampia diffusione di complessi industriali, la logistica iniziò a diffondersi sin dai tempi del c.d. fordismo^[1].

Può osservarsi come nel nostro Paese, pur potendosi ritenere oramai ampiamente diffusi i servizi di logistica, essendo il tessuto industriale nostrano caratterizzato prevalentemente da piccole-medie imprese, l'attività prevalente risulta essere ancora quella del trasporto. Difatti se è pur vero che una piccola impresa non ha un vero e proprio stoccaggio della propria merce, si rende comunque necessario provvedere con una certa frequenza al trasporto delle merce.^[2]

Spesso però accade che la società incaricata di effettuare il trasporto debba, per necessità di organizzazione interna o per altro motivo contingente, affidare l'adempimento del trasporto ad un altro vettore. In tali evenienze si ha il c.d. contratto di sub-trasporto, peculiare figura contrattuale venutasi a creare nel nostro Paese grazie alla libertà negoziale riconosciuta alle parti ma che si pone come una fattispecie contrattuale che

ancora non gode di una propria disciplina nel nostro ordinamento.

Il sub-transporto^[3] rappresenta il negozio con cui una parte, commissionata di effettuare un trasporto da un soggetto, incarichi a sua volta un altro vettore affinché provveda all'adempimento: pertanto viene riprodotto quanto previsto nel contratto di trasporto ma con un terzo ed il vettore incaricato diventa a sua volta committente nei confronti dell'ulteriore vettore^[4].

In considerazione di ciò e nel silenzio del legislatore, ci si interroga circa l'inquadramento di questa figura contrattuale e sebbene appaia chiaro come vada innanzitutto ricondotta al contratto di trasporto si può tuttavia osservare come si profilino elementi affini anche al contratto di appalto.

2. Analisi sui presupposti per l'eseribilità dell'azione diretta

In questo panorama generale dunque, tanto le grandi imprese quanto le tantissime piccole-medie attività necessitano di attività di trasporto ragion per cui spesso nella prassi accade che nell'ambito di un contratto di trasporto, sottoscritto da committente e vettore, si inserisca un contratto di sub-transporto con cui il vettore incaricato a sua volta affidi il compito di effettuare il trasporto ad un secondo vettore (c.d. sub-vettore)^[5].

Altrettanto spesso, però, succede che il committente paghi il vettore ma che quest'ultimo non corrisponda quanto dovuto al sub-vettore ossia al soggetto che ha effettivamente adempiuto al trasporto e sostenuto i relativi costi.

Preso atto di ciò, il Governo con il D.L. n. 103/2010 ha emanato delle "disposizioni urgenti" per l'adozione di misure necessarie al fine di assicurare la regolarità del servizio pubblico marittimo nonché per sostenere la produttività del settore del trasporto. Il predetto decreto-legge, segnatamente con l'art. 1 bis, comma 1, ha comportato delle modifiche che il d.lgs. n. 286/2005 in materia di autotrasporto tra cui l'introduzione dell'art. 7 ter con cui viene prevista e disciplinata l'azione diretta del sub-vettore^[6] nei confronti del committente^[7].

Pertanto, al fine di fornire uno strumento di tutela ai sub-vettori dal rischio di insolvenza del vettore originario, la predetta norma prevede che "il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b)^[8], il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro

che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore”.

Con tale previsione normativa, il legislatore ha dunque attribuito al sub-vettore la facoltà di agire, al fine di ottenere il pagamento del nolo^[9], direttamente nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto (ossia committenti)^[10]; quest'ultimi sono dunque considerati obbligati in solido^[11] con il vettore, nei cui confronti potranno poi eventualmente esercitare l'azione di rivalsa.

E' d'uopo rilevare come tale norma abbia provocato l'insorgere di numerose controversie, eppure la giurisprudenza si è sempre mostrata favorevole all'applicazione di tale azione diretta.

Sul punto, si rileva tuttavia come, per contrappasso, se tale norma risulta indubbiamente favorevole per gli interessi del sub-vettore, è altrettanto palese come vada ad intaccare in maniera non marginale gli interessi dei committenti che, essendo obbligati in solido col vettore, rischiano, qualora abbiano già pagato il predetto, di dover pagare anche il sub-vettore per il medesimo trasporto senza poter opporre alcunché.

A tal proposito si può osservare come l'eccezione di aver già provveduto al pagamento del primo vettore, non liberi il committente dal doppio pagamento^[12]. Tuttavia, se è pur vero che tale azione sia inesorabilmente a discapito dei committenti, si deve rammentare come al committente, al fine di limitare gli effetti di tale pregiudizio, sia attribuita l'azione di rivalsa nei confronti del primo vettore^[13].

E' interessante rilevare come anche in altri ordinamenti si possano ritrovare normative simili: in particolare, con la L. 132/8 del Code de Commerce, introdotta il 6 febbraio 1998 dalla Loi Gayssot sia stata introdotta nell'ordinamento francese una norma a tutela del vettore: al sub-vettore viene infatti riconosciuta la possibilità di agire per il pagamento delle proprie prestazioni direttamente nei confronti del mittente o del destinatario del trasporto ed anche in tale caso il mittente si troverebbe esposto al rischio del “doppio pagamento”.

Va inoltre considerato che si tratta di una norma legata all'ordine pubblico ed, in quanto tale, non rientra nella libertà negoziale delle parti con la conseguenza che qualsiasi patto contrario risulta inesorabilmente nullo^[14].

Dunque nell'ordinamento francese è consentito al vettore agire non solo nei confronti del committente ma anche dello spedizioniere e del destinatario; la normativa italiana attualmente vigente, invece, consente al sub-vettore l'esperimento dell'azione diretta nei solo confronti del committente ossia di colui il quale ha commissionato il trasporto e non bensì anche nei confronti del destinatario che rimane estraneo al trasporto. In considerazione di ciò, appare evidente la scelta del legislatore nostrano di limitare la filiera della sub-vezione soltanto al primo livello (committente - vettore - subvettore).

2. Sull'esercizio dell'azione diretta

Con riferimento all'attuazione di tale azione diretta, l'ordinamento consente il ricorso tanto alla citazione ordinaria quanto ad altri strumenti di tutela giurisdizionale^[15].

La predetta azione diretta, secondo orientamento consolidato, può difatti essere esercitata anche con il ricorso al procedimento monitorio: difatti, il sub-vettore può proporre avverso il committente ricorso per decreto ingiuntivo sulla base delle fatture riferite al nolo al fine di ottenere un'ingiunzione di pagamento^[16].

Tuttavia è anche possibile, stante recenti pronunce giurisprudenziali, procedere con ricorso ex art. 702 bis. Il Tribunale di Trieste, infatti, (con ordinanza provvisoriamente esecutiva del 28.01.2014) per la prima volta ha consentito l'applicazione dell'azione diretta con ricorso al procedimento sommario di cognizione di cui all'art. 702 bis, che si connota per la sua snellezza rispetto al procedimento ordinario di cognizione e che quindi rappresenta una valida alternativa alla citazione ordinaria.

E' inoltre ipotizzabile che, stante l'azione diretta, il sub-vettore possa ricorrere a procedimenti cautelari al fine di tutelare il proprio credito.

In ogni caso, indipendentemente dal ricorso alla cognizione ordinaria piuttosto che al procedimento monitorio o procedimento sommario di cognizione, al fine di provare la sussistenza della propria pretesa creditoria nei confronti del committente è necessario che vi siano le fatture relative ai trasporti nonché i relativi documenti di trasporto debitamente sottoscritti dal vettore e/o destinatario, sarebbe utile anche depositare l'ordine di trasporto ed eventuale contratto di trasporto sottoscritto tra le parti.

Risulta opportuno, infine, evidenziare che la negoziazione assistita non risulta obbligatoria per l'esperimento dell'azione diretta ex art. 7 ter del D.Lgs. n. 286/2005 mentre rappresenta una condizione di procedibilità per le azioni relative a controversie in materia di contratto di trasporto nonché sub-trasporto^[17].

3. L'ipotesi del fallimento del vettore

Una problematica discussa riguarda l'ipotesi della sottoposizione a procedura concorsuale del vettore.

Sul punto, invero, si registrano due indirizzi contrapposti: un orientamento del Tribunale di Torino (sent. del 28.09.2015), rimasto tuttavia "isolato", che limita l'ambito di applicazione dell'art. 7 ter soltanto tra soggetti "in bonis" nonché uno, maggiormente condiviso, secondo cui l'azione diretta nei confronti del committente si connoterebbe come un'azione autonoma che va ad incidere sul patrimonio di un soggetto diverso da quello sottoposto a procedura concorsuale e che pertanto non vi sarebbe alcuna violazione del principio della par condicio creditorum.

Si segnala come la pronuncia del Tribunale di Torino stabilisse che "la disposizione di cui al citato art. 7 ter – che, peraltro, non costituisce un dogma intoccabile ma è dichiarata espressamente derogabile sulla base di "accordi volontari di settore" – debba trovare applicazione solo tra soggetti in bonis. Quando invece (...) interviene una procedura fallimentare, debbono trovare applicazioni le norme speciali dettate dalla L.F., il cui principio fondamentale è quello della par condicio creditorum". Tale pronuncia riguardava un caso inerente una committente, che non aveva ancora corrisposto il pagamento di quanto dovuto al primo vettore in quanto il sub-vettore era ricorso all'azione diretta nei suoi confronti e pertanto richiedevano la revoca del decreto ingiuntivo ottenuto dal vettore; tuttavia il giudice ha ritenuto che ciò avrebbe compromesso la par condicio creditorum in quanto avrebbe alterato l'attivo fallimentare e pertanto stabilendo che l'azione diretta non possa trovare applicazione nel caso in cui una società sia sottoposta a procedura fallimentare.

Tuttavia la giurisprudenza maggioritaria ha invece ritenuto che anche in presenza di una procedura concorsuale trovi applicazione la norma di cui all'art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005.

E' d'uopo rammentare come l'art. 7 ter preveda un regime di solidarietà tra committente e primo vettore nei confronti del sub-vettore ed a quest'ultimo viene riconosciuta la facoltà di agire indifferentemente nei confronti di entrambi i soggetti posti a monte della filiera del trasporto (primo vettore ovvero committente), con l'esperibilità di un'autonoma azione che va ad incidere sul patrimonio di un soggetto diverso da quello sottoposto alla procedura concorsuale, onde potersi ipotizzare una violazione del principio della par condicio creditorum.

A tal proposito è doveroso riportare l'ordinanza emanata dal Tribunale di Bologna in data 07.07.2018 che, dissociandosi dalla posizione assunta dal Tribunale torinese, si è orientato nel senso di sostenere l'ammissibilità dell'azione diretta da parte del sub-vettore anche nell'ipotesi in cui il primo vettore sia sottoposto a procedura concorsuale.

Il giudice bolognese, difatti, nell'emettere la predetta ordinanza con cui confermava il decreto ingiuntivo ottenuto dal sub-vettore, ha ritenuto che, in considerazione della finalità di tutela dell'azione diretta, non possa derogarsi alla previsione normativa di cui al noto art. 7-ter. Una diversa statuizione del resto vanificherebbe l'intento del legislatore di salvaguardare il sub-vettore dal rischio di insolvenza.

L'On. Giudicante ha altresì osservato come non possa ravvisarsi alcuna violazione del principio della par condicio tra i creditori in quanto il sub-vettore, come già si è avuto modo di porre in evidenza, può agire sia contro il committente che contro il primo vettore avendo un'azione autonoma che non incide sul patrimonio di un soggetto diverso rispetto a quello sottoposto a procedura concorsuale^[18].

Dello stesso tenore, si segnala una pronuncia del Tribunale di Treviso che, rifacendosi a quanto statuito dal Tribunale di Bologna, ha stabilito che “venendo all'obiezione per la quale l'esercizio dell'azione diretta da parte del sub-vettore determinerebbe, in caso di fallimento di ---- (VETTORE) una violazione del generale principio della par condicio creditorum, si dissente dalle conclusioni raggiunte dall'attrice. Il Tribunale di Bologna, con una pronuncia del 7.7.2018 che si condivide, ha recentemente osservato che l'esercizio dell'azione diretta di cui al citato art. 7-ter deve ritenersi legittimo anche nei casi in cui il primo vettore sia sottoposto a procedura concorsuale. - omissis - L'art. 7-ter prevede un regime di solidarietà tra committente e primo vettore nei confronti del sub-vettore, che può agire indifferentemente nei confronti di ciascuno dei soggetti posti a monte della filiera del trasporto, con un'azione autonoma che va ad incidere sul patrimonio di un soggetto diverso da quello sottoposto a procedura concorsuale, il che consente di non ravvisare una violazione del principio della par condicio creditorum. La finalità dell'art. 7-ter è, infatti, quella di fornir un particolare strumento di tutela al sub-vettore sottraendo al rischio dell'insolvenza del primo vettore e detta tutela sarebbe evidentemente vanificata se si aderisse alla tesi patrocinata dall'opponente”^[19].

Ancora, si registra il consolidarsi del predetto orientamento e difatti con la sentenza n. 339/2018 anche il Tribunale di Novara ha rilevato che “il sub-vettore, esercitando l'azione ai sensi dell'art. 7 ter, non viola la par condicio creditorum né in nessun altro modo lede i diritti degli altri creditori, perché non consegue il pagamento con risorse appartenenti alla massa fallimentare; al contrario, rivolgendosi ad un altro soggetto verso cui la legge gli riconosce azione, avvantaggia i creditori concorsuali perché si sottrae al concorso e

rinuncia ad essere soddisfatto con somme della procedura”^[20].

Orbene, si ritiene d’uopo considerare anche quali siano le ipotesi che si prospettano qualora il committente, a seguito dell’esercizio dell’azione diretta da parte del sub-vettore, decida di esperire l’azione di rivalsa nei confronti del primo vettore sottoposto a procedura concorsuale.

Sul punto, è necessario distinguere il caso in cui la società committente abbia o meno già provveduto al pagamento di tale primo vettore.

Qualora il committente abbia già corrisposto il prezzo del nolo al primo vettore, rammentando che ciò non fa venire meno l’obbligo solidale per cui è tenuto al pagamento del sub-vettore (ragion per cui si parla di “doppio pagamento”), sarà possibile esercitare l’azione di rivalsa. Tuttavia, essendo il primo vettore sottoposto a procedura concorsuale, il committente dovrà sottostare a quanto previsto dalla legge fallimentare e, segnatamente, alle limitazioni previste ad opera degli artt. 61 e 62 della legge fallimentare. Difatti, tali norme prevedono che nel caso di obbligazioni solidali e di consequenziale esercizio dell’azione di rivalsa, con cui si realizza una surrogazione nei diritti del creditore concorsuale, il coobbligato potrà agire anche per il pagamento parziale se il pagamento è antecedente all’apertura del fallimento ovvero in caso di pagamento successivo a tale accadimento, l’azione di rivalsa sarà esperibile solo a saldo del pagamento del creditore che, pertanto, non potrà insinuarsi al passivo per un’eventuale somma residuale.

Nell’eventualità in cui, invece, il committente non abbia ancora adempiuto al saldo di quanto dovuto al primo vettore, il committente nei cui confronti il sub-vettore eserciti l’azione diretta risulterà agevolato nell’azione di rivalsa sulla procedura per il recupero delle somme versate al sub-vettore. Difatti, il committente sarà sia creditore che debitore nei confronti della procedura fallimentare. Pertanto, ai sensi e per gli effetti dell’art. 56 della legge fallimentare, potrà esercitare una composizione in sede di fallimento. Tale norma prevede infatti che i creditori abbiano diritto di compensare con i propri debiti i crediti che vantano verso il fallito, unica condizione per la compensazione è l’anteriorità dell’obbligazione da cui deriva credito rispetto alla dichiarazione di fallimento^[21].

4. Dubbi di costituzionalità

Sin dalla sua introduzione, l’azione diretta riconosciuta al sub-vettore ha destato non pochi dubbi circa la sua legittimità costituzionale.

A sollevare la questione di legittimità fu dapprima il Tribunale di Grosseto, con due

ordinanze, che aveva ritenuto illegittima la norma in esame per eccesso di delega del Parlamento sull'assunto per cui tale previsione normativa fosse estranea rispetto al contenuto di cui al decreto legge n. 127/2010 che era inerente il servizio pubblico del trasporto marittimo.

E' d'uopo sottolineare come infatti il Parlamento, con il predetto decreto legge, avesse delegato il Governo di adottare misure urgenti al fine di garantire la regolarità del servizio marittimo nonché di salvaguardare la produttività nel settore trasporti e, come si è già avuto modo di esporre, veniva introdotto l'art. 7 ter nel d.lgs. 286/2005 con cui si introduceva e disciplinava il rapporto di sub-vezione e la facoltà del sub-vettore di esperire l'azione diretta nei confronti di tutti i soggetti della filiera del trasporto, sancendo ex lege la responsabilità solidale tra committente e primo vettore.

Pertanto, il Giudice sosteneva che l'introduzione di tale disciplina rappresentasse un eccesso di delega rispetto a quanto previsto nel decreto legge n. 127/2010 concernente misure da adottarsi al fine di consentire la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo e che quindi si palesava una violazione dell'art. 77 della Costituzione.

La Corte Costituzionale, investita della questione, tuttavia con l'ordinanza n. 37/2018 pronunciata il 23.02.2018, ha ritenuto manifestamente inammissibile la questione di costituzionalità, precisando che "l'insufficiente descrizione delle fattispecie concrete oggetto dei giudizi a quibus impedisce il necessario controllo in punto di rilevanza e rende la questione manifestamente inammissibile; il giudice a quo (...) si è limitato ad affermare che la questione «è sicuramente rilevante ai fini della decisione delle cause riunite, in quanto il diritto di credito azionato con i decreti ingiuntivi opposti dalla società convenuta opposta si fonda sulla disposizione sopracitata» – senza indicare però – le ragioni per cui la norma censurata debba applicarsi nei giudizi a quibus, né spiegare adeguatamente perché la decisione sulla questione di legittimità costituzionale sollevata risulti pregiudiziale ai fini della definizione dei processi principali”.

Tale pronuncia di inammissibilità che, come si è illustrato, sembrerebbe essersi limitata a stabilire non tanto sulla legittimità dell'azione diretta quanto piuttosto sull'infondatezza della questione sollevata a causa delle scarse informazioni, non è entrata dunque nel merito.

Non sorprende, quindi, che l'art. 7 ter sia stato nuovamente oggetto di questione di costituzionalità: sia il Giudice di Pace di Nocera Inferiore, con ordinanza del 04.09.2018 che il Tribunale di Pesaro, con la pronuncia del 24.01.2019, nonché il Tribunale di Prato, ordinanza del 05.03.2019, hanno difatti sollevato dubbi sulla legittimità della norma rimettendo la questione alla Corte Costituzionale che è stata chiamata a pronunciarsi

nuovamente sul punto.

4.1. L'ordinanza del Giudice di Pace di Nocera Inferiore

Con l'ordinanza del 04.09.2018 (n. 571 del 03.09.2018) emessa dal Giudice di Pace di Nocera Inferiore, all'esito di un procedimento di opposizione di decreto ingiuntivo, ritenendo non manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale relativa all'esaminanda norma, disponeva la trasmissione degli atti alla Corte costituzionale e sospendeva il procedimento sino all'esito del giudizio incidentale di legittimità costituzionale.

Il giudizio trae origine dall'opposizione proposta dalla società committente avverso il decreto ingiuntivo ottenuto da una ditta individuale per dei trasporti effettuati in rapporto di sub-vezione per conto del primo vettore. La ditta, difatti, aveva effettuato su ordine del primo vettore una serie di trasporti commissionati dalla società ingiunta, come emergeva dai documenti di trasporto depositati; tuttavia non avendo ricevuto il corrispettivo pattuito e dovuto dal primo vettore, il sub-vettore aveva agito in giudizio nei confronti della committente ai sensi per gli effetti dell'art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005 richiedendo ed ottenendo l'emissione di un decreto ingiuntivo per il pagamento della somma dovuta per le prestazioni effettuate.

La società opponente proponeva una serie di eccezioni (l'assenza di requisiti per l'emissione del decreto opposto; l'inesistenza del rapporto in quanto le prestazioni non erano mai state commissionate) e sollevava questione di illegittimità costituzionale della norma su cui si fonda l'azione proposta nei suoi confronti dall'opposta e, segnatamente, dell'art.7-ter del decreto legislativo n. 286 del 2005 quale disposizione, aggiunta in sede di conversione con modifiche del decreto-legge n. 103 del 2010 per violazione dell'art. 77 comma secondo della Carta Costituzionale.

Il Giudice, ritenendo non manifestamente infondata e rilevante la questione di legittimità costituzionale dell'art. 7-ter decreto legislativo n. 286/2005 sollevata in riferimento all'art. 77 secondo comma, rilevava come risultasse essere già stata sottoposta al vaglio costituzionale dal Tribunale ordinario di Grosseto con due ordinanze del 3 giugno 2016, iscritte ai numeri n. 271 e 272, e a seguito delle quale la Corte Cost. con ordinanza n. 37 del 23 febbraio 2018 di manifesta inammissibilità della questione.

A tal proposito il Giudice onorario sottolineava come “l'ordinanza della Corte, appena richiamata, non è entrata nel merito della questione di incostituzionalità in quanto la pronuncia ha trovato carente il carattere pregiudiziale e la rilevanza della questione ad essa sottoposta” e ritenendo di dover condividere le ragioni espresse nelle ordinanze

emesse dal Tribunale di Grosseto riguardo alla carenza di omogeneità della legge di conversione rispetto alla materia disciplinata con il decreto-legge in contrasto con quanto disposto dall'art. 77, comma 2 Cost. sull'assunto per cui l'eterogeneità delle disposizioni aggiunte in sede di conversione determinassero un eccesso di delega ed un vizio da censurarsi.

Sul punto si richiamava difatti il costante orientamento della Corte Costituzionale che stabilisce che nelle ipotesi in cui le disposizioni aggiuntive siano del tutto eterogenee al contenuto o alle ragioni di necessità e urgenza proprie del decreto, debbono necessariamente ritenersi illegittime in quanto esorbitano da potere di conversione attribuito dalla Costituzione al Parlamento e ritenendo, inoltre, che la norma in esame fosse meritevole di censura anche per la carenza dei requisiti della straordinarietà ed urgenza degli emendamenti introdotti con la legge di conversione.

Il Giudice onorario, rilevava come dalla norma in esame venga effettivamente attribuita azione diretta al vettore, che abbia svolto un servizio di autotrasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto e pertanto osservava come l'eventuale incostituzionalità della norma censurata avrebbe potuto far venire meno la legittimazione del sub-vettore nei confronti del committente, in mancanza di un contratto tra loro. In conclusione, ritenendo non manifestamente infondata la sollevata eccezione di illegittimità costituzionale con la succitata ordinanza disponeva la sospensione del giudizio e la trasmissione degli atti innanzi alla Corte Costituzionale.

4.2. L'ordinanza del Tribunale di Pesaro

Nel decreto di sospensione nr. 907/2019 emesso dal Tribunale di Pesaro, anche in questo caso emesso nell'ambito di un giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo, l'On. Giudicante considerava non manifestamente infondata la questione di costituzionalità in riferimento alla discussa norma: nel decreto si sottolinea come ai sensi dell'art. 77 co. 2 della Cost., nonché in ossequio a consolidato orientamento giurisprudenziale, sia necessario "un nesso di interrelazione funzionale tra decreto-legge, formato dal Governo ed emanato dal Presidente della Repubblica, e legge di conversione, caratterizzata da un procedimento di approvazione peculiare rispetto a quello ordinario e caratterizzato dal rispetto di tempi particolarmente rapidi (...). La suddetta peculiare conformazione della legge di conversazione quale legge a competenza tipica impone limiti di emendabilità del decreto, poiché – in caso contrario – l'iter semplificato potrebbe essere sfruttato per scopi affatto estranei a quelli che giustificavano l'atto con forza di legge, a detrimento delle

ordinarie dinamiche di confronto parlamentare (...) In caso contrario, quando cioè per il tramite di un emendamento si introduca un disegno di legge che tenda ad immettere nell'ordinamento una disciplina estranea all'oggetto del decreto, viene inevitabilmente a fratturarsi il legame tra decreto-legge e legge di conversione imposto dall'art. 77 co. 2 Cost.". Veniva osservato come "l'art. 7 ter (...) è stato introdotto dall'art. 1 bis (emendamento di iniziativa governativa) in sede di conversione del decreto legge n. 103 del 2010 (...) L'inserzione in sede di conversione della norma di cui all'art. 7 ter – la quale prevede la facoltà per il vettore stradale che abbia ricevuto incarico da altro vettore di agire direttamente nei confronti di tutti coloro che avessero ordinato il trasporto – appare quindi completamente distonico rispetto tanto all'oggetto originario (posto che l'emendamento riguarda l'autotrasporto su strada di merci per conto terzi e non pubblici servizi di trasporto marittimo) quanto alla finalità del decreto (posto che questo era solo rivolto ad assicurare (...) l'esatto adempimento delle obbligazioni derivanti dalle convenzioni di pubblico servizio di trasporto marittimo (...)"

Ciò considerato, il Giudice ha ritenuto di non rivenire l'attinenza della norma ai profili e le materie disciplinate dal decreto né un collegamento funzionale con la sua ratio ispiratrice e, pertanto, ha ritenuto fondata la questione di legittimità e pertanto ha sospeso il giudizio, ordinando la trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale.

5. La pronuncia della Corte Costituzionale

Con la sentenza n. 226/2019, depositata il 29.10.2019 e pubblicata in G.U. il 30.10.2019 n. 44, si è avuta la pronuncia sui giudizi incidentali promossi dal Giudice onorario di pace di Nocera Inferiore, con ordinanza del 4 settembre 2018, e dal Tribunale ordinario di Pesaro, con ordinanza del 24 gennaio 2019, rispettivamente iscritte ai numeri 9 e 75 del registro ordinanze 2019, giudizi che, in considerazione dell'identità della disposizione censurata e del parametro evocato, erano stati riuniti per essere definiti con un'unica decisione.

La Corte Costituzionale, chiamata a pronunciarsi, ha innanzitutto rilevato come il Giudice di Pace di Nocera Inferiore avesse osservato che "la disposizione di cui all'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005, aggiunta in sede di conversione del d.l. n. 103 del 2010 con la legge n. 127 del 2010, nell'introdurre «l'azione diretta del vettore che ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, con riferimento all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi», sarebbe «completamente scollegata» dai contenuti già disciplinati dal decreto-legge, riguardanti esclusivamente la necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo. Verrebbe, dunque, a mancare del tutto il nesso di interrelazione funzionale tra la disposizione censurata e quelle originarie del

decreto-legge, con conseguente violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., «essendo stata immessa nell'ordinamento una disciplina estranea ai contenuti ed alle finalità del decreto-legge»».

Con riferimento alla già citata ordinanza emessa dal Tribunale di Pesaro, la Corte ha sottolineato come a giudizio di tale Tribunale, l'inserimento, in sede di conversione, del citato art. 7-ter ad opera della disposizione censurata apparisse “completamente distonico rispetto tanto all'oggetto originario (posto che l'emendamento riguarda l'autotrasporto su strada di merci per conto terzi e non pubblici servizi di trasporto marittimo) quanto alla finalità del decreto (posto che questo era solo rivolto ad assicurare (..) l'esatto adempimento delle obbligazioni derivanti dalle convenzioni di pubblico servizio di trasporto marittimo e con esso la continuità del servizio pubblico di cabotaggio marittimo e non certo a favorire, mediante ampliamento dei soggetti passivi, il pagamento delle prestazioni eseguite dal subvettore nel rapporto privatistico di trasporto di merci su strada)”.

Nel giudizio svoltosi innanzi alla Corte Costituzionale, iscritto al r. o. n. 75 del 2019, si costituivano entrambe le parti coinvolte nel giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo innanzi al Tribunale di Pesaro da cui era scaturita la questione di legittimità costituzionale della norma in esame.

Segnatamente, si costituiva la società opposta che aderiva alle argomentazioni riportate nell'ordinanza di rimessione a sostegno della dichiarazione di illegittimità costituzionale della disposizione censurata e sosteneva l'assenza di omogeneità tra decreto-legge originario ed emendamenti aggiunti in sede di conversione, sottolineando come tale circostanza era stata evidenziata finanche nel corso della discussione parlamentare e sollevando dubbi circa la carenza dei requisiti «della straordinarietà del caso di necessità e d'urgenza».

Si costituiva altresì la società opponente, sostenendo la non ammissibilità ed infondatezza della questione di legittimità costituzionale sollevata dal Tribunale ordinario di Pesaro.

In entrambi i giudizi interveniva il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, concludendo per la non fondatezza della questione: in particolare veniva evidenziato come il D.L. n. 103/2010 fosse stato adottato al fine di fronteggiare la grave crisi finanziaria in cui versava la società Tirrenia di Navigazione S.p.A. e per garantire l'interesse pubblico connesso alla necessità di assicurare la continuità del servizio pubblico di cabotaggio marittimo.

Veniva inoltre illustrato come in sede di conversione, con emendamento governativo, si

era avuta l'aggiunta di norme a sostegno della produttività nel settore dei trasporti, tra cui anche quella oggetto di censura, le quali erano giustificate dalla grave crisi in cui versava anche il settore dell'autotrasporto e che, pertanto, in un simile contesto "l'azione diretta introdotta con la disposizione censurata avrebbe costituito una «risposta immediata ed urgente alla situazione di fallimenti a catena delle imprese di autotrasporto che, nella maggior parte dei casi, erano generati da mancati pagamenti dei corrispettivi ai vettori finali del trasporto»."

L'Avvocatura di Stato ribadiva altresì come la supposta violazione dell'art. 77 co. 2 Cost. deve ritenersi sussistente non quando si ha una semplice modifica, che rappresenta una legittima facoltà riconosciuta alle Camere in sede di conversione del decreto-legge, bensì quando si verifica l'alterazione dell'originario scopo del provvedimento d'urgenza, in mancanza, evidente o manifesta, di ogni nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell'originario decreto-legge: insistendo come nel caso di specie non potesse ravvisarsi tale alterazione.

Veniva altresì sottolineato come i regolamenti parlamentari attribuirebbero all'aula, specialmente al Senato della Repubblica, «un vero e proprio controllo di legittimità nei confronti del disegno di legge di conversione», anche in merito al requisito della sostanziale omogeneità delle norme contenute in quest'ultima.

Nel caso di specie, dagli atti parlamentari emergeva chiaramente come la disposizione censurata fosse stata espressamente dichiarata ammissibile dal Presidente del Senato della Repubblica; tanto è vero che, l'Avvocatura di Stato rimarcava come il titolo originario del decreto-legge fosse stato oggetto di modifica durante l'iter di conversione, con l'aggiunta delle parole «ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti», proprio «per ribadire la generalità delle misure introdotte a sostegno di tutti i settori del trasporto di merci».

Appare chiaro, dunque, come il parere dell'Avvocatura di Stato fosse che la legge di conversione si ponesse «in termini di coerenza contenutistica e teleologica con il decreto-legge n. 103 del 2010», ritenendosi non ravvisabile alcuna estraneità che consentisse una censura della norma per eccesso di delega ai sensi dell'art. 77 co. 2 Cost.

La Corte Costituzionale, preso atto di ciò, ha ritenuto la questione non fondata motivando la propria decisione sull'assunto per cui per ravvisarsi un eccesso di delega nella legge di conversione è necessario che vi sia "un difetto di omogeneità, in violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., si determina solo quando le disposizioni aggiunte in sede di conversione siano totalmente «estrane» o addirittura «intruse», cioè tali da interrompere ogni correlazione tra il decreto-legge e la legge di conversione (sentenza n. 251 del

2014)”.
.

Il collegio ha affermato, dunque, in ossequio all’orientamento costante espresso dalla Corte, che solo la palese “estraneità delle norme impugnate rispetto all’oggetto e alle finalità del decreto-legge” oppure la “evidente o manifesta mancanza di ogni nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell’originario decreto-legge” che possono inficiare di per sé la legittimità costituzionale della norma introdotta con la legge di conversione.

In considerazione di ciò, la Corte ha considerato che essendo le modifiche apportate nella legge di conversione afferenti alla stessa «materia», il trasporto, e che tale disposizione prevede un intervento a favore delle imprese di autotrasporto (in particolare dei vettori finali, nell’ambito del trasporto di merci su strada), deve ritenersi che le modifiche avutosi condividano con il decreto-legge originario la “comune natura” di un provvedimento finalizzato alla risoluzione di una situazione di crisi.

Pertanto, i giudici chiamati a sindacare la legittimità delle modifiche hanno ritenuto che non vi fossero elementi sufficienti per sostenere l’estraneità della disposizione censurata né tantomeno per ritenere che in essa manchi qualsiasi nesso di interrelazione con il contenuto dell’originario decreto-legge; hanno stabilito difatti come “sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico, deve essere perciò esclusa l’evidente o manifesta mancanza di ogni e qualunque nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell’originario decreto-legge”
[22].

6. Conclusioni

Con questa importante pronuncia, la Corte Cost. ha “salvaguardato” l’azione diretta del sub-vettore e posto il “punto” sui dubbi circa la sua legittimità costituzionale. In ossequio alle ragioni esposte dall’Avvocatura di Stato intervenuta nel procedimento nonché degli atti parlamentari relativi ai lavori per l’emanazione della legge di conversione n. 127/2010 in cui è stata illustrata la ratio sottesa all’emanazione ed attuazione delle modifiche rispetto a quanto previsto nell’originario decreto-legge n. 103/2010, ossia incrementare la produttività nel settore dei trasporti, settore particolarmente colpito dalla grave crisi economica degli ultimi anni e che in tale contesto l’azione diretta introdotta con la disposizione censurata avrebbe costituito una «risposta immediata ed urgente alla situazione di fallimenti a catena delle imprese di autotrasporto che, nella maggior parte dei casi, erano generati da mancati pagamenti dei corrispettivi ai vettori finali del trasporto».

Appare chiaro come tale previsione consente una maggior tutela della posizione delle aziende di trasporto che operano in sub-vezione che possono, dunque, agire tanto nei confronti del vettore quanto nei confronti della committente. Ad opinione di chi scrive, tuttavia, spesso l'esercizio dell'azione diretta nei confronti delle singole società committenti può presentare non poche difficoltà in quanto, nella maggior parte dei casi, si tratta di numerosi soggetti.

Inoltre, come si è già avuto modo di evidenziare, dei profili di criticità si presentano anche in merito alla posizione delle società committenti che potrebbero vedersi costrette a corrispondere il costo del trasporto sia al vettore che al subvettore, salvo poi dover esercitare la relativa azione di rivalsa.

Note e riferimenti bibliografici

[1] Col termine “fordismo” si usa indicare quel periodo che va dal secondo dopoguerra agli anni '70 e che si caratterizza per le grandi produzioni ed il consumo di massa; il termine difatti, coniato tra gli anni '20-'30 del secolo scorso, si riferiva alle innovative idee introdotte in campo industriale da Henry Ford nell'ambito della produzione automobilistica, con particolare riferimento alla catena di montaggio.

[2] G. DE VIVO, La logistica e il trasporto merci, in “Trasporti – diritto, economia, politica”, vol. 2001 – n. 84, pp. 189-214.

[3] Il sub-trasporto si caratterizza per l'assunzione da parte di un unico vettore degli oneri e delle responsabilità dell'intero trasporto affidandone ad altro o ad altri vettori l'esecuzione totale o parziale mediante la stipula di uno o più contratti di sub-trasporto a suo rischio e spese. Così Iannuzzi, Caturani, Sensale, *Il trasporto*, Napoli, ed. 1960, p. 201).

[4] C. GABANELLI, Contratto di subtrasporto, il submittente può far valere la responsabilità risarcitoria del vettore in via diretta, in *Quotidiano Giuridico* del 13.10.2014.

[5] Il sub trasporto, fenomeno nato e sviluppatosi in Italia, consiste nel contratto con cui un soggetto, che ricopre la qualità di vettore in considerazione di un contratto di trasporto, attribuisca l'incarico di svolgere la prestazione del trasporto che gli è stata commissionata ad un altro soggetto che, pertanto, assume la veste di sub-vettore. Tuttavia è bene precisare come tale figura contrattuale non sia specificatamente disciplinata bensì bisogna rifarsi alla generale regolamentazione prevista per l'ipotesi di sub-contratto. C. CARANO, *Commento al codice civile*, Cendon, Libro IV, Torino, ed. 1999, p. 1250.

[6] Ai sensi dell'art. 2, comma 1, lett. e-bis del D.Lgs.n. 286/2005, per “sub-vettore” si intende l'impresa di autotrasporto iscritta all'Albo Nazionale autotrasportatori di cose per conto di terzi (ovvero l'impresa non stabilita in Italia) che svolge un servizio di trasporto su strada su incarico di altro vettore.

[7] Dal 13 agosto 2011 è riconosciuta ai sub-vettori, per i trasporti successivi a tale data, la facoltà di agire direttamente contro il committente che ha ordinato il trasporto.

[8] L'art. 2 comma 1 lett. b. citato definisce il vettore nella seguente maniera: “vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada. Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce”.

[9] Per nolo si intendono le spese necessarie per trasportare la merce fino al porto di destinazione convenuto.

[10] E' opportuno rimarcare come l'azione diretta possa essere legittimamente esperita solo nei confronti della “committente” e, come chiarito dalla recente pronuncia del Trib. di Parma (sentenza n. 99 del 18 gennaio 2018), ai sensi dell'articolo 7-ter del Decreto Legislativo n. 127/2010, il destinatario del servizio non rientra tra i soggetti nei cui confronti può essere richiesto il pagamento del corrispettivo del trasporto. Nella citata pronuncia, difatti, il Tribunale di Parma ha rigettato la domanda del vettore che aveva erroneamente esercitato l'azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti della società acquirente, la quale aveva acquistato le merci sulla base di un contratto di compravendita ma senza commissionare alcun trasporto. Appare utile anche richiamare la pronuncia del Trib. di Milano (sent. 12138 del 2016) che ha specificato l'irrelevanza, ai fini dell'esercizio dell'azione diretta, che il contratto tra vettore e committente sia di trasporto o di spedizione (“l'azione diretta ex art 7 ter D.lgs. 286/2005 può essere esercitata dal vettore verso tutti coloro che hanno commissionato il trasporto, a prescindere dalla qualificazione giuridica del contratto alla base del rapporto se contratto di trasporto oppure di spedizione”).

[11] Trattasi di una solidarietà prevista ex lege al fine di tutelare il credito vantato dal sub-vettori il quale, avendo effettivamente provveduto al trasporto, ne ha sopportato anche i relativi costi.

[12] A tal proposito, è utile rammentare la pronuncia del Tribunale di Napoli che, con l'ordinanza emanata il 15.10.2015 nell'ambito di un giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo ottenuto da un sub-vettore nei confronti di un committente, ha precisato come l'aver eseguito il pagamento del primo vettore non liberi il committente dall'azione diretta del sub-vettori ma gli consenta soltanto di esercitare l'azione di rivalsa nei confronti della parte contrattuale (ossia il primo vettore). Difatti, il Giudice di merito ha rimarcato "è consentito al mittente di rivalersi nei confronti della propria parte contrattuale, primo vettore submittente, inadempiente nei confronti del vettore finale, per recuperare il nolo a lui già pagato. Diversamente l'azione di rivalsa non avrebbe alcuna ratio".

[13] Al fine di tutelare la posizione del committente che, come si è visto non può opporre l'eccezione dell'aver già pagato il primo vettore, è bene che nei contratti di trasporto venga specificato il divieto di ricorrere alla sub-vezione ovvero di consentire la sub-vettura ma prevedendo l'obbligo in capo al primo vettore di comunicare il nominativo del sub-vettori nonché di provare di aver regolarmente provveduto al pagamento del nolo, anche se nella prassi risulterebbe di non poca complessità. Si sottolinea come con la legge di stabilità del 2015 (l. 190/2014) abbia introdotto l'art. 6-ter del d. lgs. n. 286/2005 che, nel disciplinare la sub-vettura, ha previsto che possa essere ammessa solo se espressamente autorizzata e che, qualora non fosse prevista, può essere causa di risoluzione del contratto di trasporto per inadempimento del primo vettore (fatto salvo il diritto al compenso per le prestazioni eseguite). Inoltre, nelle pattuizioni inerenti il contratto di trasporto, le parti possono valutare l'inserimento di una clausola di manleva da parte del vettore per eventuali rivendicazioni avanzate dai sub vettori.

[14] V. LOCATELLI, Azione diretta del trasportatore francese nei confronti del mittente, in Filodiritto.com, 06.11.2006, {[https/URL](https://URL)}

[15] Per l'esercizio dell'azione diretta è necessario che il sub-vettore dia prova del rapporto contrattuale intercorso col primo vettore nonché di aver effettivamente effettuato il trasporto commissionato dal committente. Difatti perché sia riconosciuto il principio di corresponsabilità della filiera è necessario comprovare documentalmente il lavoro svolto in sub-vezione con l'allegazione dei DDT (ossia il documento di trasporto previsto per il trasporto delle merci).

[16] E' opportuno rammentare che alla luce della previsione normativa che consente l'azione diretta, è possibile ricorrere al procedimento monitorio nei confronti del committente nonostante le fatture siano intestate al primo vettore.

[17] L'art. 1 comma 249 della l. n. 190/2014 (legge di stabilità 2015) ha previsto che "costituisce condizione dell'esercizio in giudizio di un'azione relativa a una controversia in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto l'esperimento del procedimento di negoziazione assistita da uno o più avvocati di cui al capo II del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 novembre 2014, n. 162, cui si rinvia per la disciplina del procedimento stesso. Se le parti, con accordo o nel contratto, prevedono la mediazione presso le associazioni di categoria a cui aderiscono le imprese, la negoziazione assistita esperita si considera comunque valida. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano per l'attivazione dell'azione diretta di cui all'articolo 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286".

[18] Con tale pronuncia, il Giudice ha sottolineato come la solidarietà tra i soggetti della filiera del trasporto "continui ad operare in tutte le ipotesi di procedure concorsuali" e, di conseguenza, anche qualora la società del primo vettore sia stata dichiarata fallita.

[19] Così il Tribunale Treviso, Ordinanza n. 3739 del 12 ottobre 2018.

[20] Con tale pronuncia il Tribunale di Novara, in conformità con gli orientamenti espressi sia dal Tribunale di Bologna che di Treviso ha ribadito, come l'esercizio dell'azione diretta da parte del sub-vettore invero "si tradurrebbe in una mancata entrata per la procedura derivante da un meccanismo legislativamente previsto, non già in una lesione della par condicio creditorum".

[21] Nei confronti dei soggetti che siano sia creditori che debitori nei confronti del fallito, è esperibile operare una compensazione tra debito (quanto dovuto al vettore) e credito (quanto versato ovvero da versarsi al sub-vettore che abbia esercitato l'azione diretta nei confronti del committente), non rilevando quando si verifichi l'effetto della compensazione ed ossia e il pagamento al creditore si sia verificato successivamente all'apertura del fallimento. L'unica condizione necessaria per l'esperibilità della compensazione prevista ex art. 56 della legge fallimentare è che l'obbligazione da cui deriva il credito sia anteriore rispetto all'apertura della procedura ovvero che il contratto di trasporto da cui consegue la responsabilità in solido del committente sia precedente all'instaurarsi del fallimento.

[22] Sul punto appare d'uopo riportare quanto già sancito dalla Corte Cost. in una precedente pronuncia con cui veniva precisato la ratio e l'estensione dei limiti all'emendabilità del decreto-legge da parte della legge di conversione, osservando che "la legge di conversione – per l'approvazione della quale le Camere, anche se sciolte, si riuniscono entro cinque giorni dalla presentazione del relativo disegno di legge (art. 77, secondo comma, Cost.) – segue un iter parlamentare semplificato e caratterizzato dal rispetto di tempi particolarmente rapidi, che si giustificano alla luce della sua natura di legge funzionalizzata alla stabilizzazione di un provvedimento avente forza di legge, emanato provvisoriamente dal Governo e valido per un lasso temporale breve e circoscritto. Dalla sua connotazione di legge a competenza tipica derivano i limiti alla emendabilità del decreto-legge. La legge di conversione non può, quindi, aprirsi a qualsiasi contenuto ulteriore, come del resto prescrivono anche i regolamenti parlamentari (art. 96-bis del Regolamento della Camera dei Deputati e art. 97 del Regolamento del Senato della Repubblica, come interpretato dalla Giunta per il regolamento con il parere dell'8 novembre 1984). Diversamente, l'iter semplificato potrebbe essere sfruttato per scopi estranei a quelli che giustificano l'atto con forza di legge, a detrimento delle ordinarie dinamiche di confronto parlamentare. Pertanto, l'inclusione di emendamenti e articoli aggiuntivi che non siano attinenti alla materia oggetto del decreto-legge, o alle finalità di quest'ultimo, determina un vizio della legge di conversione in parte qua. È bene sottolineare che la richiesta coerenza tra il decreto-legge e la legge di conversione non esclude, in linea generale, che le Camere possano apportare emendamenti al testo del decreto-legge, per modificare la normativa in esso contenuta, in base alle valutazioni emerse nel dibattito parlamentare; essa vale soltanto a scongiurare l'uso improprio di tale potere, che si verifica ogniqualvolta sotto la veste formale di un emendamento si introduca un disegno di legge che tenda a immettere nell'ordinamento una disciplina estranea, interrompendo il legame essenziale tra decreto-legge e legge di conversione, presupposto dalla sequenza delineata dall'art. 77, secondo comma, Cost." (così la Corte. Cost. con la sentenza n. 32/2014).

* Il simbolo {https/URL} sostituisce i link visualizzabili sulla pagina:
<https://rivista.camminodiritto.it/articolo.asp?id=6825>