

CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **118/2011** (ECLI:IT:COST:2011:118)

Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALE**

Presidente: **DE SIERVO** - Redattore: **FRIGO**

Udienza Pubblica del ; Decisione del **04/04/2011**

Deposito del **07/04/2011**; Pubblicazione in G. U. **13/04/2011**

Norme impugnate: Art. 168, c. 10°, del codice della strada (d.lgs. 30.4.1992, n. 285).

Massime: **35558 35559 35560 35561**

Atti decisi: **ord. 282/2010**

SENTENZA N. 118

ANNO 2011

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Ugo DE SIERVO; Giudici : Paolo MADDALENA, Alfio FINOCCHIARO, Alfonso QUARANTA, Franco GALLO, Luigi MAZZELLA, Gaetano SILVESTRI, Sabino CASSESE, Giuseppe TESAURO, Paolo Maria NAPOLITANO, Giuseppe FRIGO, Alessandro CRISCUOLO, Paolo GROSSI, Giorgio LATTANZI,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 168, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), promosso dal Giudice di pace di Verona nel procedimento vertente tra la Nobel Sport Martignoni s.p.a. e il Ministero dell'Interno con ordinanza del 2 dicembre 2009, iscritta al n. 282 del registro ordinanze 2010 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 40, prima serie speciale, dell'anno 2010.

Visti l'atto di costituzione della Nobel Sport Martignoni s.p.a. nonché gli atti di intervento dell'A.N.P.A.M. (Associazione Nazionale Produttori Armi e Munizioni) e del Presidente del Consiglio dei ministri;

udito nell'udienza pubblica del 23 febbraio 2011 il Giudice relatore Giuseppe Frigo;

uditi l'avvocato Giovanni Serges per la Nobel Sport Martignoni s.p.a. e l'avvocato dello Stato Chiarina Aiello per il Presidente del Consiglio dei ministri.

Ritenuto in fatto

1. - Con ordinanza del 2 dicembre 2009 (r.o. n. 282 del 2010), il Giudice di pace di Verona ha sollevato, in riferimento agli artt. 3, 23, 27 e 117, primo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 168, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), che estende alle sanzioni amministrative per le violazioni della «disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi» la previsione del precedente art. 167, comma 9, in forza della quale le sanzioni «si applicano sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo».

Il rimettente riferisce di essere investito del giudizio di opposizione a processo verbale di accertamento e contestazione di violazione amministrativa proposto da una società, quale «committente esclusivo» di un trasporto su strada di merci pericolose: trasporto in relazione al quale identica contestazione era stata elevata, a seguito di controllo della polizia stradale, anche nei confronti del conducente e del proprietario del veicolo. Di qui la rilevanza della questione, la quale inciderebbe sulla stessa «legittimità [della] identificazione dei soggetti passivi della verbalizzazione».

Quanto alla non manifesta infondatezza, il rimettente deduce, innanzitutto, il contrasto della disposizione censurata con il principio di personalità della responsabilità, enunciato in rapporto alle sanzioni amministrative dall'art. 3 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale) e che - secondo il giudice a quo - costituirebbe espressione dell'analogo principio sancito, in materia penale, dall'art. 27 Cost.

L'art. 168, comma 10, cod. strada sottoporrebbe, infatti, a sanzione il proprietario del mezzo e il «committente esclusivo» a titolo di responsabilità oggettiva, non essendo le violazioni in alcun modo imputabili ai predetti soggetti, privi di qualsiasi «facoltà» di effettuare controlli sulle modalità di esercizio del trasporto.

In particolare, il committente si limiterebbe a rivolgersi a un professionista abilitato al trasporto di merci pericolose e dotato di mezzi omologati a tal fine: il che gli consentirebbe - anche in forza dei principi di affidamento del pubblico e della clientela, sanciti dall'art. 5, comma 1, del d.lgs. 2 febbraio 2006, n. 30 (Ricognizione dei principi fondamentali in materia di professioni, ai sensi dell'articolo 1 della legge 5 giugno 2003, n. 131) - di confidare nel rispetto della normativa vigente e nell'esecuzione della prestazione secondo le regole della buona tecnica. Il committente non potrebbe essere, pertanto, chiamato a rispondere delle conseguenze negative derivanti dall'inadempimento del professionista, in relazione al quale sarebbe piuttosto il soggetto danneggiato.

Sanzionando soggetti ai quali l'infrazione stradale non è addebitabile, la norma censurata violerebbe anche il principio di ragionevolezza.

Al riguardo, il rimettente rileva come la disposizione in esame si differenzi da quella dall'art. 196, comma 1, cod. strada, che, sulla falsariga di quanto previsto nell'art. 6 della legge

n. 689 del 1981, stabilisce che «per le violazioni punibili con sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo [...] è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta»: regola generale la cui ratio - come chiarito dalla giurisprudenza costituzionale - risiede nella duplice necessità di evitare che numerose norme sulla circolazione stradale restino eluse e che i danneggiati da sinistri stradali possano non ottenere il giusto risarcimento. Di contro, l'art. 168, comma 10, cod. strada configurerebbe in capo al proprietario del mezzo e al «committente esclusivo» del trasporto una responsabilità, non solidale e alternativa, ma «parallela» e per fatto altrui: assetto da reputare privo di razionale giustificazione, poiché il responsabile materiale della violazione risulterebbe «già necessariamente individuato» e nessuna norma rischierebbe di venire elusa. Ciò, senza considerare che - proprio perché si tratta di responsabilità distinte e non solidali - la possibile coincidenza tra le varie figure sanzionate potrebbe determinare «la paradossale evenienza che un soggetto, seppure responsabile, venga sanzionato due volte per il medesimo fatto».

Un ulteriore profilo di violazione dell'art. 3 Cost., per trattamento differenziato di situazioni uguali, si connetterebbe alla circostanza che la norma censurata sottoponga a sanzione il solo committente «in via esclusiva». Nella grande maggioranza dei casi, infatti, il committente non è in grado di controllare se i propri prodotti vengano trasportati da soli o insieme a quelli di altri committenti: con la conseguenza che l'elemento differenziale, ai fini dell'assoggettabilità a sanzione, non rientrerebbe nella «disponibilità» dell'interessato. La stessa distinzione tra committente in via esclusiva o meno apparirebbe, d'altra parte, irragionevole, «dal momento che tutti i committenti usufruiscono di un medesimo servizio».

Sarebbe, altresì, violato l'art. 117, primo comma, Cost., per inadempimento di obblighi internazionali e mancato rispetto dei vincoli «di omogeneità e di parità di trattamento di tutti i cittadini europei derivanti dall'ordinamento comunitario». La disciplina dettata dalla disposizione censurata risulterebbe, infatti, non conforme all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR), concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, ratificato e reso esecutivo in Italia con legge 12 agosto 1962, n. 1839, successivamente recepito anche in ambito comunitario (in particolare, con la direttiva n. 94/55/CE, ora sostituita dalla direttiva n. 2008/68/CE). Il citato Accordo contemplerebbe, infatti, nelle sezioni 1.4.2 e 1.4.3 dell'allegato A, una dettagliata ripartizione delle responsabilità tra i diversi soggetti coinvolti nelle operazioni di trasporto (speditore, trasportatore, destinatario, caricatore, riempitore, imballatore), della quale l'art. 168, comma 10, cod. strada non avrebbe tenuto affatto conto.

Ne deriverebbe una concorrente lesione dell'art. 3 Cost. per difetto di «coerenza interna dell'ordinamento giuridico», ove si consideri che lo stesso art. 168 cod. strada, ai commi da 7 a 9-ter, delinea un sistema sanzionatorio volto a garantire proprio il rispetto dell'Accordo ADR, specificamente richiamato dal comma 1.

Risulterebbe leso, per altro verso, l'art. 23 Cost., giacché, nel comminare una sanzione a carattere «patrimoniale» nei confronti di soggetti esenti da ogni responsabilità, la norma denunciata oltrepasserebbe i limiti del legittimo «esercizio del potere impositivo attribuito allo Stato [...] dal parametro in parola».

Irragionevole risulterebbe, infine, l'estensione al trasporto delle merci pericolose della disciplina sanzionatoria relativa all'eccesso di carico dei veicoli adibiti al trasporto di cose, cui si riferisce il richiamato art. 167, comma 9, cod. strada. In quest'ultima ipotesi, infatti, la responsabilità del «committente esclusivo», almeno sotto il profilo della culpa in vigilando, potrebbe essere fatta discendere dalla circostanza che egli è a conoscenza della quantità di merce trasportata e, quindi, dell'eventuale sovraccarico del veicolo, dal quale potrebbe trarre vantaggio in termini di risparmio di spesa dovuto all'utilizzazione di un singolo mezzo di trasporto. Al contrario, nel caso di trasporto di merci pericolose, il committente non acquisirebbe alcun vantaggio dalla violazione delle norme sulla sicurezza del trasporto, ma ne

sarebbe danneggiato, dal momento che i beni di sua proprietà verrebbero messi in pericolo. D'altro canto, egli non avrebbe alcuna possibilità di effettuare i controlli necessari sui mezzi utilizzati e sulle loro dotazioni nel corso dell'intero viaggio. Da ciò conseguirebbe la violazione del principio di eguaglianza, perché la norma disporrebbe un trattamento uguale di situazioni differenti.

2. - È intervenuto nel giudizio di costituzionalità il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, il quale ha chiesto che la questione sia dichiarata non fondata.

Ad avviso della difesa dello Stato, la norma in esame andrebbe coordinata con la nuova disciplina in materia di autotrasporto introdotta dal d.lgs. 21 novembre 2005 n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), disciplina che ruota intorno al principio della «responsabilità condivisa», tra gli operatori della cosiddetta «filiera del trasporto» (vettore, committente, caricatore e proprietario della merce), per le violazioni di alcune delle norme in materia di sicurezza della circolazione stradale. Il relativo meccanismo, attivato con l'accertamento da parte della polizia stradale della violazione commessa dal conducente, mira segnatamente a favorire la contrattazione in forma scritta, al fine di garantire la certezza dei rapporti tra le parti. Se, infatti, l'operatore di polizia verifica che dal contratto, presente a bordo del mezzo, e dall'eventuale documentazione di accompagnamento risultano modalità di esecuzione della prestazione incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme del codice della strada, egli contesta la violazione al soggetto che vi ha dato causa con le istruzioni, e, inoltre, al committente, al caricatore e al proprietario delle merci: questi ultimi, dunque, risponderanno per fatto proprio, in concorso con il conducente.

Diversamente, se la copia del contratto, stipulato in forma scritta, non fosse a bordo del veicolo, l'organo accertatore ne richiede la presentazione, unitamente all'eventuale documentazione di accompagnamento; in caso di mancata esibizione sono previste apposite sanzioni.

Infine, nel caso in cui il contratto sia stato stipulato oralmente, il committente viene invitato a produrre la documentazione da cui risulti che le istruzioni impartite al vettore non contrastano con il rispetto della norma che il conducente ha violato.

L'elemento soggettivo richiesto per la configurabilità della responsabilità in capo al vettore e al committente sarebbe, quindi, almeno la colpa: essi rispondono, infatti, dell'infrazione commessa dal conducente solo se vi abbiano cooperato, non predisponendo adeguate e vincolanti istruzioni di sicurezza.

Escluso, dunque, che la norma censurata preveda una forma di responsabilità oggettiva, essa non contrasterebbe neppure con l'Accordo ADR, relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada. L'art. 168 cod. strada si limiterebbe, infatti, a prevedere le sanzioni applicabili in caso di inosservanza delle prescrizioni contenute in detto Accordo; quest'ultimo, d'altro canto, al punto 1.4.2.1.3 dell'allegato A, stabilisce specificamente che «quando lo speditore agisce per conto di un terzo, questi deve segnalare per iscritto allo speditore che si tratta di merci pericolose e mettere a sua disposizione tutte le informazioni e i documenti necessari all'esecuzione dei suoi obblighi»: donde l'infondatezza dell'assunto del giudice a quo, secondo il quale l'atto internazionale in parola non sarebbe riferibile al committente.

L'Avvocatura dello Stato ricorda, da ultimo, come la norma censurata riproduca la disposizione contenuta nell'art. 121, nono comma, del previgente codice della strada (d.P.R. 15 giugno 1959, n. 393), come sostituito dall'art. 12 della legge 10 febbraio 1982, n. 38 (Modifiche ad alcuni articoli del codice della strada, e della legge 27 novembre 1980, n. 815, riguardanti i pesi e le misure dei veicoli): disposizione che questa Corte ha ritenuto non

contrastante con l'art. 3 Cost., escludendo, in particolare, che essa configurasse «una sorta di responsabilità oggettiva concorsuale» (ordinanza n. 3 del 1989). Alla luce di una corretta esegesi della norma, condotta sulla base dei lavori parlamentari, il conducente, il proprietario e il committente dovevano ritenersi, infatti, gravati da autonomi obblighi di comportamento, consistenti segnatamente in un dovere di vigilanza: con la conseguenza che ciascuno di detti soggetti rispondeva per fatto proprio.

3. - Si è costituita la s.p.a. Nobel Sport Martignoni, opponente nel giudizio a quo.

Ribadita la rilevanza della questione, la parte privata ha chiesto che la stessa venga accolta sulla base di argomentazioni del tutto analoghe a quelle svolte nell'ordinanza di rimessione.

4. - È intervenuta, inoltre, la A.N.P.A.M. (Associazione Nazionale Produttori Armi e Munizioni), ritenendosi a ciò legittimata - alla luce della giurisprudenza costituzionale relativa all'ammissibilità dell'intervento di soggetti investiti di funzioni di rappresentanza di interessi generali, quali gli ordini professionali - in quanto chiamata a svolgere, ai sensi dell'art. 2 dello Statuto sociale, compiti di tutela delle imprese italiane produttrici di armi, munizioni ed esplosivi per il mercato civile, nonché di rappresentanza delle medesime nei rapporti con le istituzioni e le pubbliche amministrazioni. L'intervento sarebbe finalizzato, nella specie, a tutelare un interesse comune delle imprese associate, le quali, nell'attività quotidiana, devono ricorrere al trasporto di prodotti pericolosi.

L'interveniente ha, quindi, riproposto le considerazioni già svolte dalla s.p.a. Nobel Sport Martignoni, concludendo per la declaratoria di incostituzionalità della norma oggetto di giudizio.

5. - Con memorie depositate il 2 febbraio 2011, di contenuto sostanzialmente identico, la s.p.a. Nobel Sport Martignoni e la A.N.P.A.M. hanno insistito per l'accoglimento della questione.

In particolare, hanno ribadito l'irragionevolezza dell'equiparazione del regime sanzionatorio relativo al trasporto di merci pericolose a quello previsto per l'eccesso di carico. Solo nel caso dell'eccesso di carico, sanzionato dall'art. 167 cod. strada, infatti, il committente esclusivo potrebbe trarre un ingiusto vantaggio dalla violazione delle norme sulla circolazione, perché egli sarebbe consapevole della quantità di carico eccedente la misura trasportabile; inoltre, il solo comma 7 dell'art. 168 cod. strada sanziona l'eccesso di carico delle merci pericolose, mentre le disposizioni contenute negli altri commi non riguardano detta violazione.

Considerato in diritto

1. - Il Giudice di pace di Verona dubita della legittimità costituzionale, in riferimento agli artt. 3, 23, 27 e 117, primo comma, della Costituzione, dell'art. 168, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), che estende alle sanzioni amministrative per le violazioni della «disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi» la previsione del precedente art. 167, comma 9, in forza della quale le sanzioni si applicano «sia al conducente che al proprietario del veicolo, nonché al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo».

Ad avviso del giudice a quo, la disposizione censurata violerebbe, anzitutto, i principi di ragionevolezza e di personalità della responsabilità penale (artt. 3 e 27 Cost.), configurando in capo al proprietario del veicolo e al committente una responsabilità per fatto altrui e a carattere oggettivo: detti soggetti sarebbero, infatti, estranei alla violazione commessa ed esenti da ogni colpa, perché privi della possibilità di effettuare controlli sulle modalità di

esercizio del trasporto. La natura autonoma, e non solidale, della responsabilità comporterebbe, d'altro canto, che, nel caso di cumulo di più qualità fra quelle contemplate dalla norma in capo allo stesso soggetto, quest'ultimo, se pure responsabile, verrebbe sanzionato due volte per il medesimo fatto.

Con l'assoggettare a sanzioni pecuniarie persone estranee all'illecito commesso, la disposizione denunciata si porrebbe in contrasto anche con l'art. 23 Cost., oltrepassando i limiti del legittimo esercizio del potere dello Stato di imporre prestazioni patrimoniali.

La norma censurata violerebbe l'art. 3 Cost. anche sotto due ulteriori e distinti profili. In primo luogo, in quanto la responsabilità del committente è prevista unicamente quando si tratti di trasporto eseguito «per suo conto esclusivo»: previsione che risulterebbe irragionevole e foriera di una disparità di trattamento fra situazioni uguali, giacché il committente non sarebbe normalmente in grado di controllare se le proprie merci vengano trasportate da sole o assieme a merci altrui, né usufruirebbe di un servizio diverso a seconda della sua esclusività o meno.

In secondo luogo, in quanto l'estensione al trasporto di merci pericolose della disciplina relativa al sovraccarico dei mezzi adibiti al trasporto di cose, alla quale si riferisce il richiamato art. 167, comma 9, cod. strada, implicherebbe una irrazionale equiparazione di situazioni differenti. In quest'ultimo caso, il «committente esclusivo» sarebbe infatti a conoscenza della quantità di merce trasportata e, quindi, dell'eccesso di carico del veicolo, dal quale potrebbe trarre vantaggio in termini di risparmio di spesa. Al contrario, nel caso di trasporto di merci pericolose, il committente non solo non sarebbe in grado di controllare l'osservanza delle norme di sicurezza, ma verrebbe altresì danneggiato dalla loro violazione, la quale metterebbe in pericolo i beni di sua proprietà.

Il censurato art. 168, comma 10, cod. strad. violerebbe, ancora, l'art. 117, primo comma, Cost., non tenendo conto della dettagliata ripartizione delle responsabilità fra i vari soggetti coinvolti (speditore, trasportatore, destinatario, caricatore, riempitore, imballatore) prefigurata dall'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR), adottato a Ginevra il 30 settembre 1957, ratificato e reso esecutivo in Italia con legge 12 agosto 1962, n. 1839, e indi recepito anche in ambito comunitario (in particolare, con la direttiva n. 94/55/CE, ora sostituita dalla direttiva n. 2008/68/CE). Di qui anche un conclusivo profilo di violazione dell'art. 3 Cost., connesso al fatto che l'art. 168 cod. strada, ai commi da 7 a 9-ter, delinea un sistema sanzionatorio volto proprio ad assicurare il rispetto del citato Accordo ADR, con conseguente incoerenza interna della normativa.

2. - In via preliminare, deve essere dichiarata l'inammissibilità dell'intervento dell'A.N.P.A.M. (Associazione Nazionale Produttori Armi e Munizioni).

Secondo il consolidato orientamento di questa Corte, infatti, non possono partecipare al giudizio incidentale di legittimità costituzionale soggetti che non siano parti in causa nel giudizio a quo al momento del deposito o della lettura in dibattimento dell'ordinanza di rimessione (tra le ultime, sentenza n. 48 del 2010); principio ritenuto derogabile soltanto in favore di soggetti titolari di un interesse qualificato, immediatamente inerente al rapporto sostanziale dedotto in giudizio e non semplicemente regolato, al pari di ogni altro, dalla norma oggetto di censura (ex plurimis, sentenze n. 263 e n. 151 del 2009; ordinanze n. 393 e n. 96 del 2008).

Nel caso in esame, l'A.N.P.A.M. si dichiara portatrice di un interesse a carattere generale di tutte le imprese produttrici di armi, munizioni ed esplosivi per il mercato civile, le quali, nella loro quotidiana attività, devono inevitabilmente ricorrere al trasporto del prodotto pericoloso. La posizione giuridica dell'A.N.P.A.M., quindi, non risulta suscettibile di essere pregiudicata in modo immediato e irrimediabile dall'esito del giudizio incidentale, dal momento che la categoria - di cui l'interveniente assume essere ente esponenziale - potrebbe ricevere

documento solo in via indiretta, allorché ad uno dei produttori venissero irrogate le sanzioni previste nella richiamata disposizione.

3. - Nel merito, la questione non è fondata, in relazione a tutti i parametri invocati.

4. - Quanto alla prima censura, inerente all'asserita violazione dei principi di ragionevolezza e di personalità della responsabilità penale (artt. 3 e 27 Cost.), è dirimente, a prescindere da ogni altro rilievo, la considerazione che le doglianze del rimettente poggiano su un erroneo presupposto interpretativo. Tale deve ritenersi l'assunto in forza del quale la norma censurata configurerebbe, a carico del proprietario del veicolo e del committente del trasporto, una responsabilità per fatto altrui e a carattere oggettivo.

Questa Corte ha già avuto modo di escludere la correttezza di tale lettura, pronunciando su questione parzialmente analoga avente ad oggetto l'art. 121, nono comma, del codice della strada abrogato (d.P.R. 15 giugno 1959, n. 303, recante il «Testo unico delle norme sulla circolazione stradale»), come sostituito dall'art. 12 della legge 10 febbraio 1982, n. 38 (Modifiche ad alcuni articoli del codice della strada, e della legge 27 novembre 1980, n. 815, concernenti i pesi e le misure dei veicoli): norma di tenore identico a quello del primo periodo dell'art. 167, comma 9, del vigente codice della strada, cui la disposizione censurata rinvia (ordinanza n. 3 del 1989).

Nell'occasione, questa Corte ha disatteso la tesi secondo cui la disposizione dianzi citata avrebbe delineato «una sorta di responsabilità oggettiva concorsuale», rilevando come essa, al contrario, ponesse a carico dei soggetti coinvolti - conducente, proprietario del veicolo e committente - «autonomi obblighi di comportamento che si sostanziano [...] in un dovere di vigilanza, quando sia escluso il concorso». Con la conseguenza che «i tre soggetti rispondono ciascuno per fatto proprio, sicché la prova della responsabilità di ognuno resta regolata dai principi generali». A sostegno della conclusione, si è fatto leva, in particolare, sull'avvenuto superamento, a seguito dei rilievi mossi nel corso dei lavori preparatori, dell'originaria impostazione della proposta di legge n. 299, presentata alla Camera dei deputati il 10 luglio 1979, in forza della quale proprietario e committente avrebbero dovuto rispondere delle violazioni «in solido» con il conducente.

La circostanza - su cui lo stesso rimettente pone l'accento - che la responsabilità prevista dalla norma censurata non abbia carattere solidale, diversamente da quella sancita in via generale dall'art. 196 cod. strada a carico del proprietario del veicolo, dimostra, in effetti, il contrario di quello che il giudice a quo intenderebbe provare: e, cioè, che la responsabilità in questione resta regolata dai principi generali in materia di sanzioni amministrative e, in particolare, da quello della responsabilità almeno per colpa, sancito dall'art. 3 della legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale); principi ai quali non consta che il legislatore abbia inteso nella specie derogare.

Le indicazioni fornite da questa Corte sono state, d'altro canto, recepite dalla giurisprudenza di legittimità sia con riguardo al citato art. 121, nono comma, del codice della strada abrogato (Cass., 26 maggio 1995, n. 5854), sia in relazione all'art. 167, comma 9, del codice della strada vigente, in cui esso è stato trasfuso: essendosi ribadito, in specie, che tale disposizione pone a carico del committente un obbligo, distinto da quello del conducente e del proprietario, di vigilanza sull'idoneità del veicolo da utilizzare all'esecuzione del trasporto, in relazione alle prescrizioni normative (Cass., 29 novembre 2001, n. 15194).

Ad analoga conclusione deve quindi pervenirsi anche con riguardo al trasporto dei materiali pericolosi, al quale dalla norma denunciata viene esteso il regime di responsabilità in questione. Per il resto, sarà compito del giudice verificare, in rapporto alle specificità delle singole violazioni che vengono in rilievo - descritte dai commi da 7 a 9-ter dello stesso art. 168 cod. strada - e tenuto conto della particolare regolamentazione della materia, se ed entro quali

limiti l'adempimento del predetto dovere di vigilanza possa considerarsi concretamente esigibile, trattandosi di presupposto per la configurabilità della colpa. Tutto ciò, indipendentemente dall'operatività della normativa, evocata dall'Avvocatura generale dello Stato, di cui al d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore) e dalla riferibilità, per quanto attiene alla cosiddetta responsabilità condivisa del vettore, del committente, del caricatore e del proprietario della merce, di detta disciplina anche alle violazioni dell'art. 168 cod. strada, testualmente applicabile solo alle violazioni dell'art. 167 cod. strada (art. 7, comma 6, lettera e, del citato decreto legislativo).

5. - Quanto, poi, al denunciato rischio di una duplice punizione dello stesso soggetto per il medesimo fatto, nel caso di cumulo di più qualifiche fra quelle contemplate dalla norma (rischio che deriverebbe proprio dal carattere autonomo delle singole responsabilità), vale osservare, da un lato, come l'eventualità che il committente del trasporto sia anche il conducente o il proprietario del veicolo per esso utilizzato appaia meramente teorica, e in fatto non ricorra nel giudizio a quo; dall'altro, come il risultato paventato possa essere in ogni caso evitato in via interpretativa - laddove la regola cautelare violata risultasse unitaria - tramite l'applicazione del principio del ne bis in idem sostanziale.

6. - Le considerazioni che precedono comportano anche l'insussistenza dell'ipotizzata violazione dell'art. 23 Cost.: censura basata, peraltro, su un argomento non pertinente rispetto al parametro, venendo il vulnus costituzionale fatto discendere - non già dall'inosservanza della riserva di legge ivi sancita - ma esclusivamente dalla circostanza che la norma in esame sottoponga a sanzioni pecuniarie soggetti in tesi estranei all'illecito, e dunque dal medesimo rilievo posto a fondamento della denunciata lesione del principio di ragionevolezza.

7. - Per quanto attiene agli ulteriori profili di pretesa violazione dell'art. 3 Cost., parimenti insussistente è quello legato alla circostanza che il committente sia chiamato a rispondere delle violazioni in discorso unicamente «quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo».

La censura poggia, in effetti, sul presupposto che la formula «per suo conto esclusivo» attenga alla merce caricata sul singolo veicolo, la quale dovrebbe appartenere, in tesi, ad un unico committente affinché la responsabilità divenga operante. Per converso, tanto nella terminologia del codice civile (si veda, in specie, l'art. 1737, recante la definizione del contratto di spedizione), quanto nell'ambito della disciplina speciale del trasporto (si consideri, in particolare, la distinzione fra il trasporto «in conto proprio» e il trasporto «per conto di terzi», quali definiti dagli artt. 31 e 40 della legge 6 giugno 1974, n. 298, recante «Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada») l'espressione «per conto» assume la valenza di «nell'interesse». In questa prospettiva, la nozione di trasporto eseguito «per [...] conto esclusivo» del committente si contrappone, non già a quella di trasporto eseguito a favore di più committenti, ma all'altra di trasporto eseguito anche nell'interesse del trasportatore, e cioè per soddisfare anche esigenze dell'impresa di quest'ultimo.

Tale lettura esclude le incongruenze denunciate dal giudice a quo, essendo la situazione appena sopra indicata, da un lato, agevolmente verificabile dal committente nella generalità dei casi, e, dall'altro, atta a determinare una differenziazione non irragionevolmente valorizzabile dal legislatore ai fini che qui rilevano.

8. - Contrariamente a quanto assume il rimettente, il principio di eguaglianza non può ritenersi violato neppure dalla avvenuta equiparazione, sotto l'aspetto considerato, delle violazioni relative al trasporto di materiali pericolosi, sanzionate dall'art. 168 cod. strada, a quelle concernenti il sovraccarico dei veicoli, di cui al precedente art. 167 (il quale punisce, in

realtà, anche violazioni di altro tipo, attinenti ai limiti alla circolazione dei veicoli che effettuano trasporti in condizioni di eccezionalità: art. 167, commi 4 e 7, cod. strada).

Le fattispecie poste a confronto non presentano, infatti, gli elementi differenziali che, ad avviso del giudice a quo, renderebbero irragionevole detto allineamento.

Quanto alla culpa in vigilando del committente - ipotizzabile, secondo il rimettente, solo in rapporto all'eccesso di carico - si è già rimarcato come la sua configurabilità in concreto condizioni, in base ai principi generali, la responsabilità di detto soggetto anche in rapporto alle infrazioni alla disciplina del trasporto di materiali pericolosi (infrazioni tra le quali rientra, peraltro, anche il sovraccarico del veicolo: art. 168, comma 7, cod. strada).

Inoltre, non diversamente dalle restanti violazioni delle regole cautelari attinenti al trasporto di materiali pericolosi, anche l'eccessivo carico del mezzo di trasporto, rendendone meno sicura la circolazione, ingenera il rischio della perdita o del danneggiamento della merce: sicché non è condivisibile nemmeno l'altro argomento del giudice a quo, secondo il quale il committente trarrebbe vantaggio dagli illeciti amministrativi previsti dall'art. 167 cod. strada, mentre potrebbe essere soltanto danneggiato da quelli contemplati nell'articolo che segue.

9. - Parimenti infondata, infine, è la censura di violazione degli artt. 117, primo comma, e 3 Cost., conseguente all'asserita non conformità della norma censurata alle previsioni dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose (ADR).

Al riguardo, va rilevato che il comma 2 dell'art. 168 cod. strada rinvia specificamente agli allegati a detto Accordo per la disciplina della circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose, nonché «per le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio sui veicoli stradali». In tal modo, le prescrizioni contenute negli allegati all'Accordo ADR vengono ad integrare - anche per quanto attiene alla determinazione degli obblighi gravanti sui diversi soggetti coinvolti nelle operazioni - la componente precettiva degli illeciti amministrativi previsti dai commi 9, 9-bis e 9-ter dello stesso art. 168 cod. strada, i quali sanzionano specificamente le violazioni del citato comma 2: il che assicura la piena aderenza della disciplina interna all'atto internazionale di cui si tratta.

Il richiamo all'art. 167, comma 9, operato dal censurato comma 10 dell'art. 168 cod. strada, ha, a sua volta, una valenza estensiva, e non già delimitativa dell'area della responsabilità (basti considerare, al riguardo, l'esplicito riferimento del comma 9, secondo periodo, dell'art. 168 cod. strada alla responsabilità del «trasportatore», in contrapposizione a quella del conducente: soggetto - il trasportatore - contemplato dall'Accordo ADR, e non pure dall'art. 167, comma 9, cod. strada).

Detta estensione non può reputarsi, d'altra parte, contrastante con l'Accordo, il cui art. 5 stabilisce espressamente che i trasporti da esso regolati restano soggetti alle norme nazionali riguardanti, in via generale, la circolazione stradale: norme che, per quanto qui rileva, prevedono, come principio di massima, la corresponsabilizzazione del proprietario del veicolo e del committente per le violazioni relative ai trasporti di cose, come emerge non soltanto dall'art. 167, comma 9, ma anche dall'art. 10, comma 23, cod. strada, con particolare riguardo ai trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità.

Inoltre, l'allegato A all'Accordo, se da un lato contempla uno specifico dovere di cooperazione del terzo nell'esecuzione del trasporto, il quale deve segnalare per iscritto allo spedite che si tratta di merci pericolose e mettere a sua disposizione tutte le informazioni e i documenti necessari all'esecuzione dei suoi obblighi (punto 1.4.2.); dall'altro, fornisce un'indicazione dichiaratamente non esaustiva degli obblighi degli altri «operatori» (punto 1.4.3), consentendo, in tal modo, ai singoli Stati di ampliarne l'area.

10. – La questione sollevata va, in conclusione, dichiarata non fondata.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara inammissibile l'intervento della A.N.P.A.M. (Associazione Nazionale Produttori Armi e Munizioni);

dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 168, comma 10, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), sollevata, in riferimento agli artt. 3, 23, 27 e 117, primo comma, della Costituzione, dal Giudice di pace di Verona con l'ordinanza indicata in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 4 aprile 2011.

F.to:

Ugo DE SIERVO, Presidente

Giuseppe FRIGO, Redattore

Gabriella MELATTI, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 7 aprile 2011.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: MELATTI

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.