CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanza **204/2020** (ECLI:IT:COST:2020:204)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA INCIDENTALE**
Presidente: **MORELLI** - Redattore: **ZANON**
Camera di Consiglio del **08/09/2020**; Decisione del **08/09/2020**
Deposito del **24/09/2020**; Pubblicazione in G. U. **30/09/2020**
Norme impugnate: Art. 1 bis, c. 2°, lett. e), del decreto-legge 06/07/2010, n. 103, convertito, con modificazioni, nella legge 04/08/2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7 ter del decreto legislativo 21/11/2005, n. 286.
Massime: **42950**
Atti decisi: **ord. 247/2019**

ORDINANZA N. 204

ANNO 2020

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Mario Rosario MORELLI; Giudici : Giancarlo CORAGGIO, Giuliano AMATO, Silvana SCIARRA, Daria de PRETIS, Nicolò ZANON, Franco MODUGNO, Augusto Antonio BARBERA, Giulio PROSPERETTI, Giovanni AMOROSO, Francesco VIGANÒ, Luca ANTONINI, Stefano PETITTI,

ha pronunciato la seguente

ORDINANZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell’art. 1-bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti),

convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), promosso dal Tribunale ordinario di Prato con ordinanza del 21 ottobre 2019, iscritta al n. 247 del registro ordinanze 2019 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica n. 4, prima serie speciale, dell'anno 2020.

Visto l'atto di intervento del Presidente del Consiglio dei ministri;

udito nella camera di consiglio dell'8 settembre 2020 il Giudice relatore Nicolò Zanon;

deliberato nella camera di consiglio dell'8 settembre 2020.

Ritenuto che il Tribunale ordinario di Prato, con ordinanza iscritta al n. 247 del registro ordinanze 2019, ha sollevato, in riferimento all'art. 77, secondo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti), convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), che assegna al vettore, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, un'azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto;

che la controversia ha ad oggetto l'opposizione promossa dalla società Conad del Tirreno s.c. (d'ora innanzi: Conad) contro il decreto ingiuntivo emesso su istanza della società C.T.P. Cooperativa Trasportatori Pratesi società cooperativa a r.l. (d'ora innanzi: CTP), per ottenere il pagamento del corrispettivo di prestazioni di autotrasporto di merci su strada per conto terzi;

che la pretesa di pagamento soddisfatta dal decreto ingiuntivo è avanzata dalla CTP allegando di avere eseguito prestazioni di trasporto come vettore su incarico della società SILO spa, a sua volta incaricata dalla committente Conad, nei confronti della quale la ricorrente intende esercitare l'azione diretta di cui all'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005;

che la Conad ha proposto opposizione avverso il predetto decreto ingiuntivo allegando, in primo luogo, di avere stipulato un contratto di trasporto con la SILO spa, ma di non avere avuto alcun rapporto con la CTP, e, in secondo luogo, eccependo l'illegittimità costituzionale dell'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005, per violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost.;

che il Tribunale di Prato ritiene rilevante la questione, in quanto, nel giudizio a quo, la società creditrice, procedendo nei confronti del committente originario, avrebbe esercitato proprio l'azione diretta prevista dalla disposizione censurata, «astrattamente applicabile alla fattispecie in esame, ratione materiae e ratione temporis»;

che, quanto alla non manifesta infondatezza, il rimettente ricorda come l'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005 sia stato introdotto dalla legge n. 127 del 2010, di conversione del d.l. n. 103 del 2010, che in origine non conteneva una simile previsione normativa;

che, infatti, il d.l. n. 103 del 2010, titolato «Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo», sarebbe stato emanato al solo scopo – esplicitato nel relativo preambolo – di completare la procedura di dismissione dell'intero capitale sociale della società Tirrenia di Navigazione spa e, nel contempo, di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo, con particolare riguardo al periodo di picco del traffico estivo;

che la legge di conversione del d.l. n. 103 del 2010, oltre a modificare il titolo del testo normativo – da «[d]isposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo» a «[d]isposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti» – avrebbe invece introdotto una serie di disposizioni attinenti anche all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, tra cui quella censurata, giudicata «completamente scollegata dai contenuti già disciplinati dal decreto-legge, riguardanti esclusivamente la necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo in un arco temporale limitato»;

che il rimettente richiama la giurisprudenza costituzionale secondo cui la legge di conversione deve avere un contenuto omogeneo a quello del decreto-legge (sono citate le sentenze n. 32 del 2014 e n. 22 del 2012, nonché l'ordinanza n. 34 del 2013), sicché l'inclusione di emendamenti e articoli aggiuntivi che non siano attinenti alla materia oggetto del provvedimento urgente, o alle finalità di quest'ultimo, determinerebbe un vizio della legge di conversione in parte qua;

che, per il giudice a quo, dalla giurisprudenza costituzionale si trarrebbe la conclusione che la violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost. per difetto di omogeneità si determina quando le disposizioni aggiunte siano totalmente «estranee» o addirittura «intruse», cioè tali da interrompere ogni correlazione tra il decreto-legge e la legge di conversione (sono citate le sentenze n. 169 del 2017, n. 145 del 2015 e n. 251 del 2014), ciò che sarebbe avvenuto, appunto, nel caso in esame;

che, per superare la mancanza di un nesso funzionale tra il decreto-legge e la legge di conversione, non sembra al rimettente sufficiente la mera riferibilità di entrambi alla materia del trasporto;

che nel giudizio è intervenuto il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, concludendo per la non fondatezza della questione, non potendosi definire la disposizione censurata "totalmente estranea" o addirittura "intrusa";

che, in particolare, l'Avvocatura ricorda che sulla medesima questione, sollevata in riferimento al medesimo parametro costituzionale, la Corte costituzionale si è già pronunciata, dichiarandola non fondata, con la sentenza n. 226 del 2019, di cui riporta ampi stralci.

Considerato che il Tribunale ordinario di Prato ha sollevato, in riferimento all'art. 77, secondo comma, della Costituzione, questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti), convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter nel decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore);

che, a parere del rimettente, la disposizione denunciata, aggiunta in sede di conversione, sarebbe stata introdotta in violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., presentando un contenuto disomogeneo rispetto a quello dell'originario d.l. n. 103 del 2010;

che, infatti, l'art. 7-ter del d.lgs. n. 286 del 2005 – introducendo 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 – risulterebbe disposizione «completamente scollegata dai contenuti già disciplinati dal decreto-legge, riguardanti esclusivamente la necessità di assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo», con conseguente «mancanza di un nesso funzionale tra il decreto-legge e la legge di conversione, a causa della totale estraneità degli emendamenti

introdotti dalla seconda rispetto all'oggetto e allo scopo del primo»;

che la questione in esame, sollevata in forza di censure del tutto corrispondenti a quelle ora dedotte, è già stata dichiarata non fondata con la sentenza n. 226 del 2019 e manifestamente infondata con l'ordinanza n. 93 del 2020, entrambe successive all'ordinanza di rimessione;

che, in tali pronunce, questa Corte – nel riaffermare il principio secondo cui la legge di conversione rappresenta una legge funzionalizzata e specializzata, che non può aprirsi a oggetti eterogenei rispetto a quelli originariamente contenuti nel provvedimento convertito (tra le ultime, sentenza n. 181 del 2019) – ha anche ribadito che un difetto di omogeneità, in violazione dell'art. 77, secondo comma, Cost., si determina solo quando le disposizioni aggiunte in sede di conversione sono totalmente «estranee» o addirittura «intruse», cioè tali da interrompere ogni correlazione tra il decreto-legge e la legge di conversione (sentenza n. 251 del 2014);

che, pertanto, solo la palese «estraneità delle norme impugnate rispetto all'oggetto e alle finalità del decreto-legge» (sentenza n. 22 del 2012) 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» (sentenza n. 154 del 2015) possono inficiare di per sé la legittimità costituzionale della norma introdotta con la legge di conversione (sentenza n. 181 del 2019);

che, si è pure ribadito, la coerenza delle disposizioni aggiunte in sede di conversione con la disciplina originaria può essere valutata sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico (sentenza n. 32 del 2014), come del resto confermato anche dalla giurisprudenza successiva (sentenza n. 115 del 2020 e ordinanza n. 274 del 2019);

che la disposizione censurata, relativa alla stessa «materia» sulla quale incide l'atto con forza di legge da convertire, cioè il trasporto, prevede un intervento a favore delle imprese di autotrasporto (in particolare dei vettori finali, nell'ambito del trasporto di merci su strada), e perciò condivide con il decreto-legge originario la "comune natura" (sentenza n. 251 del 2014) di misura finalizzata alla risoluzione di una situazione di crisi, sicché, sia dal punto di vista oggettivo o materiale, sia dal punto di vista funzionale e finalistico, deve essere esclusa l'evidente o manifesta mancanza di un nesso di interrelazione tra le disposizioni incorporate nella legge di conversione e quelle dell'originario decreto-legge;

che, in base a questi criteri di valutazione, è già stata affermata da questa Corte l'insussistenza di elementi sufficienti a sostenere la palese estraneità, o addirittura il carattere intruso, della disposizione censurata;

che la questione oggi proposta, non aggiungendo né argomenti, né profili nuovi rispetto a quelli già esaminati, deve essere dichiarata manifestamente infondata.

Visti gli artt. 26, secondo comma, della legge 11 marzo 1953, n. 87, e 9, comma 2, delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale.

PER QUESTI MOTIVI

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara la manifesta infondatezza della questione di legittimità costituzionale dell'art. 1-

bis, comma 2, lettera e), del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103 (Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo ed il sostegno della produttività nel settore dei trasporti), convertito, con modificazioni, nella legge 4 agosto 2010, n. 127, nella parte in cui inserisce l'art. 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), sollevata, in riferimento all'art. 77, secondo comma, della Costituzione, dal Tribunale ordinario di Prato, con l'ordinanza indicata in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, l'8 settembre 2020.

F.to:

Mario Rosario MORELLI, Presidente

Nicolò ZANON, Redattore

Roberto MILANA, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 24 settembre 2020.

Il Cancelliere

F.to: Roberto MILANA

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.