

TI_GERICHTE 52.2019.307 vom 22. Mai 2019

TI Tribunale d'appello, 2019-05-22, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2019.307

FR: TI_GERICHTE 52.2019.307 du 22 mai 2019

IT: TI_GERICHTE 52.2019.307 del 22 maggio 2019

Regeste

Revoca della licenza di circolazione collettiva

Erwägungen

E. 1.1

La competenza del Tribunale cantonale amministrativo è data dall'art. 10 cpv. 2 della legge di applicazione alla legislazione federale sulla circolazione stradale e la tassa sul traffico pesante del 24 settembre 1985 (LALCStr; RL 760.100). Occorre precisare che ricorrente è RI 2, la ditta individuale (RI 1) di cui egli è titolare non avendo personalità giuridica, né capacità di essere parte. Legittimato ad agire è infatti solo il suo titolare, quale persona fisica (cfr., ad esempio, CCR 16.2017.16 del 13 febbraio 2019 consid. 2 e rimandi). Ciò premesso, in concreto non sussistono confusione o dubbi in merito al fatto che a insorgere sia RI 2, titolare della ditta individuale. La denominazione del ricorrente può pertanto essere rettificata senza ulteriori formalità (cfr. DTF 142 III 787 consid. 3.2.1) e la sua legittimazione attiva, in quanto personalmente e direttamente toccato dal giudizio impugnato, di cui è destinatario, va senz'altro ammessa (art. 65 cpv. 1 della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013; LPAm; RL 165.100). Il gravame, che è inoltre tempestivo (art. 10 cpv. 3 LALCStr e 68 cpv. 1 LPAm), è pertanto ricevibile in ordine.

E. 1.2

Il giudizio può essere reso sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAm).

E. 2

L'insorgente si duole anzitutto di una violazione del suo diritto di essere sentito, per il fatto che la precedente istanza non si sarebbe espressa sull'argomento relativo al lunghissimo tempo trascorso prima che la Sezione della circolazione adottasse la qui controversa decisione di revoca. Così facendo, lamenta in sostanza una carente motivazione della decisione impugnata, che non tratterebbe tutte le censure sollevate.

E. 2.1

Giusta l'art. 46 cpv. 1 LPAm, ogni decisione deve essere motivata per iscritto. La citata disposizione legale si limita a stabilire il principio della motivazione scritta e non precisa altrimenti il contenuto e l'estensione della motivazione, cosicché valgono le garanzie minime dedotte dall'art. 29 cpv. 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera del 18 aprile 1999 (Cost.; RS 101), che comprende vari aspetti tra cui il diritto a una decisione motivata (cfr. DTF 138 I 232 consid. 5.1; 136 I 229 consid. 5.2). Per costante giurisprudenza, la motivazione di una decisione è sufficiente quando la parte interessata è messa in condizione di rendersi conto della portata del provvedimento che la concerne e di

impugnarlo con cognizione di causa (cfr. DTF 143 III 65 consid. 5.2). In quest'ottica basta che l'autorità esponga, almeno brevemente, i motivi che l'hanno indotta a decidere in un senso piuttosto che in un altro. Essa non è quindi tenuta a pronunciarsi in modo esplicito ed esaustivo su tutti gli argomenti sollevati, ma può limitarsi alle sole circostanze che appaiono rilevanti per il giudizio in quanto atte a influire sulla decisione di merito (cfr. DTF 142 II 154 consid. 4.2, 138 I 232 consid. 5, 137 II 266 consid. 3, 134 I 83 consid. 4.1). Inoltre, sempre che ciò non ne ostacoli troppo la comprensione, la motivazione di una decisione può anche essere implicita, risultare dai diversi considerandi della stessa o da rinvii ad altri atti (cfr. DTF 141 V 557 consid. 3.2.1; STF 2C_583/2017 del 18 dicembre 2017 consid. 5.2.1, 2C_630/2016 del 6 settembre 2016 consid. 5.2).

E. 2.2

e 3.2, 2A.406/2005 del 7 novembre 2005 consid. 4.2; Philippe Weissenberger, *Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz*, Bundesgerichtspraxis, II ed., Zurigo 2015, n. 4 ad art. 25).

E. 3.1

Giusta l'art. 10 cpv. 1 LCStr, i veicoli a motore e i loro rimorchi, per essere ammessi alla circolazione, devono essere provvisti della licenza di circolazione e delle targhe di controllo. L'art. 25 cpv. 2 lett. d LCStr autorizza il Consiglio federale a emanare delle prescrizioni concernenti le licenze e le targhe di controllo, comprese quelle temporanee per i veicoli a motore e i loro rimorchi, come anche per le aziende dell'industria dei veicoli a motore. Sulla scorta di questa disposizione, il Consiglio federale ha adottato l'ordinanza sull'assicurazione dei veicoli (OAV), che ai suoi art. 22-26 e nell'allegato 4 disciplina nel dettaglio le modalità di concessione delle licenze di circolazione collettive e delle targhe professionali alle aziende del ramo automobilistico. L'art. 22 cpv. 1 OAV prevede la possibilità di rilasciare licenze di circolazione collettive unitamente a targhe professionali segnatamente per autoveicoli (lett. a). Giusta l'art. 24 cpv. 1 OAV, la licenza di circolazione collettiva autorizza ad applicare le targhe professionali che vi sono menzionate a veicoli del genere indicato nella licenza esaminati o no, in perfetto stato di funzionamento e conformi alle prescrizioni, ritenuto che il veicolo non deve essere conforme in tutte le sue parti alle prescrizioni in caso di corse effettuate per constatare un danno o controllare una riparazione. Le targhe professionali possono essere adoperate agli scopi indicati all'art. 24 cpv. 3 OAV, in particolare per trasferire e provare veicoli, nell'ambito del commercio automobilistico, su cui sono eseguite riparazioni e trasformazioni (lett. b), per la presentazione del veicolo all'esame ufficiale e le corse effettuate per detto esame (lett. e) e per tutte le altre corse gratuite, purché nel o sul veicolo vi siano 9 persone al massimo, conducente compreso (lett. f). La licenza di circolazione collettiva costituisce un permesso specifico che differisce fundamentalmente dagli altri tipi di licenza di circolazione, ritenuto che non è rilasciata per un veicolo immatricolato determinato, ma autorizza l'azienda a condurre tutti i veicoli delle categorie corrispondenti, che non devono necessariamente essere immatricolati ed esaminati (cfr. STF 1C_567/2018 del 22 luglio 2019 consid. 4.2, 1C_26/2015 del 23 giugno 2015 consid. 2.3). In ragione di questa situazione eccezionale, trovano applicazione delle regole particolari in materia di rilascio per impedire ogni abuso nell'impiego di questo permesso (René Schaffhauser, *Grundriss des Schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, Volume I, II ed., Berna 2002, n. 276).

E. 3.2

Secondo l'art. 23 OAV, le licenze di circolazione collettive sono rilasciate alle aziende che soddisfano i requisiti di cui all'allegato 4 OAV e che, cumulativamente (cfr. STF 1C_26/2015 citata consid. 2.6), dispongono dei permessi necessari per il loro esercizio (lett. a), garantiscono un impiego irreprensibile della licenza (lett. b) e, trattandosi di imprese dell'industria automobilistica, hanno stipulato l'assicurazione prescritta dall'art. 71 cpv. 2 LCStr (lett. c). L'allegato

E. 3.3

Giusta l'art. 23 cpv. 2 OAV, l'autorità cantonale può eccezionalmente derogare ai requisiti di cui all'allegato 4 in favore del richiedente o del detentore se dalla valutazione globale dell'azienda risulta che le targhe professionali possono essere rilasciate senza pericolo per la sicurezza del traffico e per l'ambiente. La norma conferisce un ampio potere apprezzamento all'autorità cantonale. Dalla sua entrata in vigore, il 1° giugno 2001, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ritiene del resto che le esigenze minime di cui all'allegato 4 OAV costituiscano soltanto delle direttive, da cui l'autorità cantonale può scostarsi quando la valutazione globale dell'azienda lo giustifichi. La concessione di una tale deroga deve essere valutata alla luce dell'allentamento delle condizioni poste al rilascio delle targhe professionali voluto dal legislatore con l'introduzione dell'art. 23 cpv. 2 OAV, da un lato, e delle esigenze della sicurezza del traffico, dall'altro (cfr. STF 2C_522/2012 del 28 dicembre 2012 consid.

E. 3.4

Quando non sono più adempite le premesse per il rilascio, la licenza di circolazione collettiva deve essere ritirata (art. 23 a cpv. 1 OAV). 4. 4.1. Nel caso di specie, la Sezione della circolazione ha revocato la licenza di circolazione collettiva in questione in ragione del fatto che, nonostante le richieste (segnatamente con lettera raccomandata del 6 aprile 2017), il ricorrente non aveva fornito la documentazione atta a comprovare il rispetto dei requisiti previsti dal n. 3 dell'allegato 4 OAV, in particolare la vendita annua di almeno 40 autoveicoli leggeri.

E. 4

OAV fissa per venti attività differenti le esigenze minime da adempiere ai fini del rilascio di licenze di circolazione collettive. Il numero 3 dell'allegato 4 OAV precisa le condizioni applicabili alle aziende operanti nel campo del commercio di veicoli. Oltre ai requisiti relativi alle conoscenze ed esperienze professionali del richiedente o di un'altra persona responsabile nell'azienda (n. 3.1), ai locali dell'azienda (n. 3.3) e alle installazioni aziendali (n. 3.4), il n. 3.2 impone un'esigenza quanto alle dimensioni dell'azienda: per ottenere una licenza di circolazione collettiva, il richiedente deve dimostrare la vendita annua di almeno 40 autoveicoli leggeri (n. 3.21). L'importanza dell'attività sarà esaminata sulla base di documenti contabili (fatture a terzi, conteggi dell'IVA ecc., cfr. Istruzioni e spiegazioni del 5 agosto 1994 dell'Ufficio federale di polizia concernenti le licenze di circolazione collettive con targhe professionali, punto n. 1.3; cfr. pure STF 1C_72/2007 del 29 agosto 2007 consid. 2).

E. 4.2

L'insorgente non ha mai contestato di non adempiere il suddetto requisito. Sarebbe del resto evidentemente impossibile dimostrare la vendita annua di almeno 40 oggetti, ritenuto che le automobili trattate sarebbero tutte d'epoca e di enorme valore (oltre 1 milione di franchi l'una). Già davanti al Consiglio di Stato ha tuttavia preteso di poter beneficiare di una

deroga ai sensi dell'art. 23 cpv. 2 OAV.

E. 4.3

L'Esecutivo cantonale ha negato la concessione della deroga richiesta. È giunto a tale conclusione dopo avere proceduto all'interpretazione della citata disposizione, che ha ritenuto non del tutto trasparente. Ricordato come essa preveda la possibilità di derogare ai requisiti di cui all'allegato 4 OAV se dalla valutazione globale dell'azienda risulta che le targhe professionali possono essere rilasciate senza pericolo per la sicurezza del traffico o per l'ambiente, ha ritenuto che un eventuale pericolo del genere non possa che derivare dall'inosservanza dei requisiti relativi alle conoscenze ed esperienze del richiedente o di un'altra persona responsabile nell'azienda, ai locali dell'azienda e alle installazioni aziendali (n. 3.1, 3.3 e 3.4 dell'allegato 4) e non anche al mancato rispetto di quelli riguardanti le dimensioni dell'azienda (n. 3.2 del medesimo allegato). Considerata l'ipotetica ratio legis della norma, ha dunque concluso che la possibilità di deroga non si estende al requisito del numero di auto vendute nel corso di un anno (cfr. decisione impugnata, consid. 5). Ha poi rilevato che tale interpretazione trovava sostegno nelle istruzioni dell'Ufficio federale di polizia del 5 agosto 1994 (con le quali, già prima dell'introduzione dell'art. 23 cpv. 2 OAV, le autorità locali erano state autorizzate a derogare eccezionalmente ai requisiti per il rilascio di una licenza di circolazione collettiva se l'applicazione rigorosa delle prescrizioni avesse comportato conseguenze eccessivamente severe): le riflessioni in esse contenute erano infatti riferite alle esigenze in materia di dotazione tecnica e disponibilità di spazi, mentre in nessun modo veniva messa in discussione l'applicazione del requisito relativo al numero di veicoli venduti. Ha infine ritenuto che la predetta interpretazione non fosse smentita nemmeno dalla giurisprudenza del Tribunale federale, che avrebbe avuto modo di pronunciarsi su deroghe ai requisiti legati alla qualifica professionale degli interessati rispettivamente alla disponibilità della necessaria infrastruttura tecnica, ma mai a quello del numero di veicoli venduti.

E. 4.4

L'argomentazione della precedente istanza non può essere condivisa. Vero è che l'Alta Corte federale non ha ancora mai avuto modo di esprimersi in un caso di deroga riferita al numero minimo di veicoli venduti in un anno. Nella giurisprudenza si trovano tuttavia casi in cui i giudici federali sono stati chiamati a statuire in merito a deroghe che vertevano su altri requisiti relativi - così come quello del numero minimo di vendite annue per le aziende operanti nel settore del commercio di veicoli - alle dimensioni dell'azienda, in particolare quelli applicabili alle aziende con grande parco di veicoli a motore ai sensi del n. 18.21 dell'allegato 4 (cfr. STF 1C_567/2018 citata consid. 5.4), rispettivamente alle officine di riparazione di autoveicoli leggeri e veicoli analoghi ai sensi del n. 4 dell'allegato 4 (cfr. STF 1C_72/2007 del 29 agosto 2007 consid. 6). Mai, in quei casi, è stato accennato al fatto che per tale requisito una deroga non entrerebbe in considerazione. Circostanza, questa, che da sola basterebbe a smentire la contraria tesi sostenuta dal Governo. A ciò aggiungasi che anche la giurisprudenza di altri Cantoni sconfessa l'Esecutivo cantonale ticinese. Il Tribunale cantonale del Canton Friburgo ha, ad esempio, ripetutamente statuito su deroghe riferite alla condizione relativa alla dimensione dell'azienda: uno dei casi riguardava proprio un'azienda attiva - come la ditta individuale di cui è titolare il ricorrente - nel commercio di autoveicoli e una deroga (anche) al requisito relativo al numero minimo di autoveicoli venduti in un anno di cui al n. 3.2 dell'allegato 4 (cfr. sentenza n. 603 2015 71 del 26 aprile 2016 consid. 3c), mentre in un altro si trattava del numero di riparazioni annue effettuate da officine di

riparazione (cfr. sentenza n. 603 2019 109 del 18 dicembre 2019 consid. 4; cfr. pure sentenza Verwaltungsgericht Zürich VB 2017.740 del 29 gennaio 2018 consid. 3.5 e 3.6). Del resto, forza è constatare che l'art. 23 cpv. 2 OAV non fa alcuna distinzione quanto ai requisiti cui è possibile derogare. Ne discende pertanto che è data di principio la possibilità, segnatamente per le aziende attive, come la RI 1, nel commercio di veicoli, di derogare (anche) al requisito relativo al numero minimo vendite annue. 5. Ferma questa premessa, si tratta ora di valutare se siano adempiute in concreto le condizioni per concedere una tale deroga all'insorgente, ciò che la Sezione della circolazione già davanti al Governo ha escluso (cfr. osservazioni del 6 settembre 2017).

5.1. Come già visto, giusta l'art. 23 cpv. 2 OAV, l' autorità cantonale può derogare, in via eccezionale, ai requisiti di cui nell'allegato 4 in favore del richiedente o del detentore se dalla valutazione globale dell'azienda risulta che le targhe professionali possono essere rilasciate senza pericolo per la sicurezza del traffico e per l'ambiente . Se è vero che l'introduzione di tale norma ha in una certa misura allentato le esigenze legali per la concessione di licenze di circolazione collettive, non si può perdere di vista che il requisito relativo alle dimensioni dell'azienda persegue lo scopo di limitare i rischi di impiego abusivo e di preservare la sicurezza del traffico e l'ambiente (cfr. sentenze Tribunale cantonale Friburgo n. 603 2019 109 citata consid. 4 e n. 603 2015 71 citata consid. 3c).

5.2. Benché sembri genericamente sostenere il contrario, non risulta che il ricorrente abbia mai dato seguito alle richieste dell'autorità dipartimentale, producendo documenti atti a dimostrare le vendite concluse. Omettendo di fornire le informazioni necessarie all'autorità competente, ha dunque disatteso il suo obbligo di collaborare all'accertamento dei fatti (cfr. art. 26 LPAm; cfr. pure DTF 128 II 139 consid. 2b; sentenza Tribunale cantonale Friburgo n. 603 2019 109 citata consid. 3.2 e rif.). Non spetta di conseguenza alle autorità accertare il preciso numero di vendite effettivamente concluse dalla ditta di cui è titolare nel corso di un anno.

5.3. Visto che l'omissione dell'insorgente non ha permesso di appurare il concreto numero delle vendite annue effettuate, vi è da ritenere che quest'ultimo sia ben inferiore al minimo (40) che, secondo il n. 3.2 dell'allegato 4 OAV, deve raggiungere un'azienda attiva nel commercio di veicoli per aver diritto a una licenza di circolazione collettiva. A maggiore se si considera, come già accennato, che il ricorrente stesso afferma di non essere evidentemente in grado di dimostrare un tale commercio e che le vetture in vendita sarebbero tutte d'epoca e di enorme valore (non meno di 1 milione di franchi l'una). A ciò aggiungasi che la ditta individuale RI 1 non risulta peraltro nemmeno iscritta a registro di commercio (ciò che è invece obbligatorio per le ditte individuali che conseguono un introito lordo annuo (cifra d'affari) pari ad almeno 100'000 franchi; cfr. art. 36 cpv. 1 dell'ordinanza sul registro di commercio del 17 ottobre 2007; ORC; RS 221.411). Per queste diverse ragioni, non è nemmeno ben dato di vedere come possa raggiungere il numero minimo di vendite richiesto in futuro. Ne discende che, a fronte dello scarso giro d'affari del ricorrente, sussiste il rischio concreto che la licenza di circolazione collettiva venga impiegata in maniera abusiva, in spregio al motivo (commercio autovetture d'epoca) per il quale è stata a suo tempo sollecitata (cfr. richiesta del 6 novembre 1991, punto 12) e, più in generale, agli scopi che tali licenze perseguono (cfr. art. 24 cpv. 3 OAV), così come anche annotato dall'autorità dipartimentale (cfr. osservazioni citate). In difetto di una delle condizioni cumulative poste alla sua concessione, a cui come visto non sussistono validi motivi per derogare, la licenza di circolazione collettiva in questione deve essere revocata conformemente all'art. 23 a OAV.

5.4. A ciò aggiungasi che la possibilità di deroga, introdotta con la modifica dell'OAV dell'11 aprile 2001 e in vigore dal 1° giugno 2001 (RU 2001 1383), è stata creata per

facilitare la sopravvivenza economica delle piccole e medie aziende interessate. Una deroga ai requisiti posti dal diritto federale per il rilascio di una licenza di circolazione collettiva si giustifica perciò in particolare quando, senza targhe professionali, l'avvenire economico dell'azienda in questione sarebbe seriamente messo in pericolo (cfr. STF 1 C_567/2018 citata consid. 5.4, 1C_72/2007 del 29 agosto 2007 consid. 6). Ciò che non è il caso in concreto e nemmeno l'insorgente del resto pretende. Non è in effetti dato di vedere come, senza la qui controversa licenza di circolazione collettiva e le relative targhe professionali, il suo avvenire economico possa risultare compromesso. Anzi. Come correttamente rilevato dalla Sezione della circolazione nella sua risposta al Governo, esiste, per i veicoli d'epoca, come quelli trattati dall'insorgente per sua stessa ammissione (cfr. ricorso, punto 1, pag. 2), la possibilità, in deroga all'art. 13 cpv. 2 OAV, di immatricolare più di due vetture con lo stesso numero di targhe trasferibili (cfr. Istruzioni per i veicoli d'epoca, edite dall'USTRA il 3 novembre 2008, punto n. 4), ciò che permette in una certa misura di raggiungere lo stesso risultato che si otterrebbe con le targhe professionali. Esiste inoltre la possibilità di richiedere targhe temporanee (art. 20 OAV). La revoca della licenza di circolazione collettiva non impedisce quindi la prosecuzione della ditta individuale di cui il ricorrente è titolare, che appare invero più di deposito di veicoli che non di compravendita (cfr. suo scritto del 21 febbraio 2017). Ne discende che, anche per queste ragioni, non è possibile derogare a suo favore ai requisiti di cui al n. 3.2 dell'allegato 4 OAV. 5.5. Invano l'insorgente si appella al lungo tempo trascorso (25 anni) in cui è stato titolare della licenza di circolazione collettiva in questione, senza che gli sarebbe mai stato richiesto un numero minimo di vendite annue, pretendendo dunque di beneficiare di un "diritto acquisito". La licenza di circolazione collettiva - che può essere ritirata quando non sono più adempiute le premesse per il suo rilascio (cfr. art. 23a OAV) - non fonda infatti alcun diritto soggettivo e l'interesse pubblico all'applicazione uniforme e conforme al principio della parità di trattamento del diritto oggettivo prevale di principio sull'interesse dell'attuale titolare al suo mantenimento (cfr. DTF 120 Ib 317 consid. 3a, 106 Ib 252 consid. 2b; STF 1C_26/2015 citata consid. 2.6). 6. 6.1. Sulla base delle considerazioni che precedono, il ricorso deve essere respinto. 6.2. Dato l'esito, la tassa di giustizia (art. 47 cpv. 1 LPAm) è posta a carico dell'insorgente, secondo soccombenza. Per questi motivi, decide: 1. Il ricorso è respinto. 2. La tassa di giustizia di fr. 1'500.-, già anticipata dal ricorrente, resta interamente a suo carico. 3. Contro la presente decisione è dato ricorso in materia di diritto pubblico al Tribunale federale a Losanna entro il termine di 30 giorni dalla sua notificazione (art. 82 segg. della legge sul Tribunale federale del 17 giugno 2005; LTF; RS 173.110). 4. Intimazione a: Per il Tribunale cantonale amministrativo Il giudice presidente
La vicecancelliera