

TI_GERICHTE 52.2021.400 vom 25. August 2021

TI Tribunale d'appello, 2021-08-25, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ti_gerichte_52.2021.400

FR: TI_GERICHTE 52.2021.400 du 25 août 2021

IT: TI_GERICHTE 52.2021.400 del 25 agosto 2021

Regeste

Revoca licenza di circolazione collettiva e targhe professionali

Erwägungen

E. 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). La legittimazione attiva della ricorrente, personalmente e direttamente toccata dal giudizio impugnato, di cui è destinataria, è certa (art. 65 cpv. 1 della legge sulla procedura amministrativa del 24 settembre 2013; LPAm; RL 165.100). Il gravame, tempestivo (art. 10 cpv. 3 LALCStr e 68 cpv. 1 LPAm), è pertanto ricevibile in ordine e può essere evaso sulla base degli atti, senza istruttoria (art. 25 cpv. 1 LPAm).

E. 2

.1. Giusta l'art. 10 cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 (LCStr; RS 741.01), 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. 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 determinato veicolo immatricolato, ma autorizza l'azienda a condurre tutti i veicoli delle categorie corrispondenti, che non devono necessariamente essere immatricolati ed esaminati (cfr. STF 1C_416/2020 del 31 marzo 2021 consid. 3.2 e 4.4, 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, vol. I, II ed., Berna 2002, n. 276). Per non accrescere inutilmente il rischio causato da tali veicoli, le targhe professionali possono infatti essere adoperate soltanto agli scopi esaustivamente elencati 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 prova di veicoli nuovi da parte del costruttore e dell'importatore (lett. c), 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). Le licenze di circolazione collettive e le relative targhe professionali devono essere rilasciate con moderazione (cfr. STF 1C_416/2020 citata consid. 3.2 e 4.4; cfr. pure STA 52.2019.307 del

E. 2.2

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 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. 3.2.1). Quest'ultimo requisito persegue lo scopo di limitare i rischi di impiego abusivo e di preservare la sicurezza del traffico e l'ambiente. 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; STA 52.2019.307 citata consid. 3.2 e 5.1 con rimandi).

E. 2.3

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 - introdotta con la modifica dell'OAV dell'11 aprile 2001 (RU 2001 1383) - conferisce un ampio potere di 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 1C_416/2021 citata consid. 4.1, 2C_522/2012 del 28 dicembre 2012 consid. 2.2 e 3.2, 2A.406/2005 del 7 novembre 2005 consid. 4.2; Philippe Weissen-berger, Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz,

Bundesgerichtspraxis, II ed., Zurigo 2015, n. 4 ad art. 25; cfr. pure STA 52.2019.307 citata consid. 3.3). La possibilità di deroga 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; cfr. pure STA 52.2019.307 citata consid. 5.4).

E. 2.4

Quando non sono più adempiute le premesse per il rilascio, la licenza di circolazione collettiva deve essere ritirata (art. 23 a cpv. 1 OAV). 3. 3.1. Nel caso di specie, la Sezione della circolazione ha revocato la licenza di circolazione collettiva in questione in ragione del fatto che la ricorrente, richiesta di documentare i veicoli venduti nel periodo marzo 2019 - maggio 2020, ha indicato di avere proceduto alla vendita di 6 veicoli soltanto. In tali circostanze, ha ritenuto che non avesse comprovato il rispetto dei requisiti previsti dal n. 3 dell'allegato 4 OAV, in particolare la vendita annua di almeno 40 autoveicoli leggeri. 3.2. L'insorgente non ha mai contestato di non avere raggiunto da sola il limite minimo di 40 autoveicoli venduti. Ha tuttavia spiegato di collaborare con la T_____ SA e la C_____ SA, sostenendo che nel computo vadano considerate anche le vetture vendute nell'ambito di tali collaborazioni (10 + 19, per un totale complessivo di 35). A fronte del particolare periodo di crisi dovuto alla pandemia di Covid-19 e vista la natura soltanto indicativa della soglia minima fissata nell'allegato 4 OAV, già davanti al Consiglio di Stato ha preteso di poter beneficiare di una deroga ai sensi dell'art. 23 cpv. 2 OAV, sostenendo che senza l'attività di vendita di auto di lusso la sua esistenza sarebbe compromessa. 3.3. Nel giudizio impugnato, dopo avere respinto la critica riferita al particolare periodo oggetto del controllo, l'Esecutivo cantonale ha anzitutto rilevato come spetti al detentore della licenza di circolazione collettiva dimostrare, quando richiesto, l'adempimento delle condizioni legali. Ciò posto, ha evidenziato come in concreto la ricorrente non si fosse premurata di illustrare i termini della collaborazione con la T_____ SA. Nell'ipotesi - ritenuta maggiormente plausibile - in cui fosse l'insorgente a procacciare acquirenti alla ditta partner, ha comunque escluso che i 10 veicoli venduti potessero essere computati come vendite da lei effettuate. Ha poi ritenuto che analogo discorso si imponesse per i 19 veicoli venduti nell'ambito della collaborazione con la C_____ SA. Appurato come il numero di automobili vendute dalla ricorrente (6) fosse nettamente inferiore al minimo (40) previsto dal n. 3.2 dell'allegato 4 OAV e dubitando che tale soglia potesse essere raggiunta in futuro (essendo il campo di attività della ricorrente circoscritto ad automobili di lusso), ha accertato il mancato adempimento di una delle condizioni cumulative per la concessione della licenza di circolazione collettiva, escludendo nel contempo che potesse essere rilasciata una deroga. Posto come l'insorgente non avesse versato agli atti la documentazione necessaria a dimostrare l'asserita fondamentale importanza della licenza di circolazione collettiva e come lo scopo sociale della compravendita di automobili fosse soltanto uno fra molti, ha infine negato che la controversa revoca potesse mettere in pericolo l'avvenire economico della ricorrente. A giusta ragione. 3.4. Certo è, anzitutto, che la ricorrente non si può prevalere delle conseguenze derivanti dall'emergenza sanitaria che ha contraddistinto gli ultimi due anni (2020-2022), ritenuto che il cosiddetto lockdown (con la chiusura di tutte le attività non essenziali) è stato deciso soltanto con effetto dal 17 marzo 2020 (cfr. ordinanza 2 COVID-19 del 13 marzo 2020 [RS 818.101.24], modifica del 16 marzo 2020, in particolare

art. 6 cpv. 2 lett. a), protraendosi, per i negozi (categoria in cui ricade, a non averne dubbio, anche la ricorrente), fino all'11 maggio successivo (cfr. ordinanza 2 COVID-19, modifica del 29 aprile 2020). Tale situazione e la conseguente crisi (anche) economica possono dunque semmai avere condizionato l'attività degli ultimi due mesi e mezzo del periodo soggetto a controllo (da metà marzo a fine maggio 2020), ma non quella precedente (svolta da marzo 2019 a metà marzo 2020). Peraltro, la Sezione della circolazione ha considerato un periodo di computo di 3 mesi più lungo rispetto ai 12 mesi sanciti dal n. 3.2 dell'allegato 4 OAV, come rilevato anche nella decisione impugnata (cfr. consid. 4.2). 3.5. Altrettanto evidente è che nelle vendite dell'insorgente del periodo marzo 2019 - maggio 2020 non possano essere conteggiate quelle riconducibili alle collaborazioni con la T_____ SA e la C_____ SA. In primo luogo va rilevato, come già fatto dal Governo, che i contorni di queste collaborazioni sono tutt'altro che liquidi. In ogni caso, per quanto riguarda la T_____ SA, non è dato di vedere per quale motivo le vendite procurate a questo garage dovrebbero essere conteggiate sul suo conto. Di certo non lo spiega la sola circostanza che avrebbe incassato delle provvigioni per intermediazione (cfr. ricorso, punto n. 7, pag. 3 e punto n. 10, pag. 6). A ciò aggiungasi, come rilevato dall'istanza inferiore, che in una simile costellazione trattandosi di automobili vendute da un garage, è logico desumere che le targhe professionali, se necessarie, siano messe a disposizione dal medesimo (cfr. decisione impugnata, consid. 4.2). Analoga conclusione vale per gli affari con la C_____ SA. Nella misura in cui la ricorrente pretende di avere anche in questo caso procurato degli acquirenti alla ditta partner (cfr. ricorso, punto n. 7, pag. 3 e punto n. 11, pag. 6), vale infatti quanto considerato per l'intermediazione a favore della T_____ SA. Oltretutto, dei veicoli venduti in collaborazione con la C_____ SA si ignora pure l'effettivo numero, ritenuto che i 19 indicati dalla ricorrente risultano essere la somma di quelli venduti e riparati nel corso dell'intero 2020 (cfr. doc. E prodotto davanti a Governo) e non soltanto quelli venduti nel periodo di computo (cfr. pure doc. D, che sembrerebbe fare stato di soli 2 veicoli venduti durante il 2020). Inoltre, la ditta partner stessa ha situato la collaborazione legata alla vendita soltanto a partire dal mese di agosto 2020 (cfr. citato doc. E), cioè in un periodo successivo a quello oggetto di controllo. Nulla può invece dedurre l'insorgente dal fatto di essersi affidata alla C_____ SA per la riparazione di veicoli suoi o appartenenti a suoi clienti, avvalendosi poi delle targhe professionali per effettuare dei giri di prova (cfr. ricorso, punto n. 7, pag. 4 e punto n. 11, pag. 6). A torto pretende in particolare che si tenga conto di tale attività in base al n. 20 dell'allegato 4 OAV. Secondo questa disposizione, alle aziende, attive in più tipi d'esercizi, la cui portata - in funzione del tipo di attività - non raggiunge però quella minima richiesta, può essere rilasciato un attestato di circolazione collettivo se la portata totale dell'azienda equivale alla portata minima prescritta per un solo tipo d'attività e se i locali e le installazioni soddisfano globalmente le esigenze fissate per ciascun tipo di attività. Per le officine di riparazione di autoveicoli leggeri e veicoli analoghi il n. 4 dell'allegato 4 OAV esige in particolare un minimo di lavori di riparazione remunerati, che necessitano di corse di trasferimento di veicoli a motore o corse di prova, su almeno 50 veicoli all'anno (n. 4.21). L'azienda deve inoltre disporre di determinati locali e installazioni e attrezzature per la riparazione dei veicoli (cfr. n.

E. 4

maggio 2020 consid. 3.1).

E. 4.2

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 dalla 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

E. 4.3

e 4.4). Senonché in concreto è pacifico che l'insorgente non è un'officina di riparazione di autoveicoli leggeri (che dispone delle relative installazioni), ma solo una società che vende automobili di lusso e tutt'al più procura dei lavori di riparazione alla C_____ SA (cfr. replica). Non è quindi dato di vedere perché nel suo conto vendite dovrebbero essere conteggiati i veicoli lavorati da tale ditta, la quale gestisce in proprio delle carrozzerie e autofficine (cfr. doc. D). Tanto meno come la ricorrente possa utilizzare per una tale attività le targhe professionali rilasciate a scopo di commercio (cfr. pure la sua richiesta del 25 febbraio 2019, A01-15 pag. 2 prodotto davanti al Governo). Del tutto irrilevante ai fini delle dimensioni della sua azienda è quindi l'elenco fornito dalla C_____ SA per il 2020 (cfr. doc. D). 3.6. Ferme queste premesse, e considerato in particolare come la ricorrente abbia dimostrato la vendita di appena 6 auto, a giusta ragione le istanze inferiori hanno pure escluso la possibilità di concedere una deroga ex art. 23 cpv. 2 OAV. Come visto, la soglia raggiunta dall'insorgente è infatti nettamente inferiore a quella (min. 40 vendite annue) che il n. 3.2 dell'allegato 4 OAV richiede - fosse anche solo a titolo indicativo - a un'azienda attiva nel commercio di veicoli. Ne discende che, a fronte dello scarso giro d'affari della ricorrente, sussiste il rischio concreto che le licenze di circolazione collettive vengano impiegate in maniera abusiva, in spregio agli scopi che tali licenze perseguono (cfr. art. 24 cpv. 3 OAV). 3.7. A ciò aggiungasi che la ricorrente - che ha dato atto di non essere attiva soltanto nell'ambito del commercio di veicoli ma anche nel campo immobiliare (precisando però di non svolgere le altre attività indicate a RC, ricorso, punto n. 6, pag. 3 e punto n. 12, pag. 7) - non ha in alcun modo comprovato che senza la licenza di circolazione collettiva e le relative targhe professionali il suo avvenire economico sarebbe compromesso. Contrariamente a quanto preteso (cfr. ricorso, punto n. 12, pag. 7), non sono in alcun modo idonei a dimostrare tale circostanza i documenti versati agli atti in questa sede (doc. B: documenti contabili e doc. C: bilancio), dai quali pare anzi che la sua attività principale sia piuttosto quella immobiliare (il relativo scopo sociale risulta del resto in primis nell'elenco riportato a RC). Non va inoltre dimenticato che, a seconda delle esigenze, esiste anche la possibilità di richiedere targhe temporanee (art. 20 OAV). In queste circostanze, non è insomma possibile ritenere che la qui controversa revoca possa seriamente mettere in pericolo l'avvenire della società ricorrente. 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. 3.8. In conclusione, la revoca della licenza di circolazione collettiva in questione deve essere confermata in quanto conforme all'art. 23 a OAV, ritenuto che, non appena le sarà possibile dimostrare un aumento delle vendite, la ricorrente potrà semmai inoltrare una nuova istanza di rilascio di una licenza di circolazione collettiva unitamente a targhe professionali. 4. 4.1. Sulla base delle considerazioni che precedono, il ricorso deve essere respinto.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.