

I CENTRI SOCCORSO AUTOVEICOLI - AGGIORNAMENTO GIURISPRUDENZIALE E APPLICATIVO

maggio 2019

a cura di Rosa Bertuzzi

• **Gli obblighi dei soccorritori: la pavimentazione delle aree di deposito di veicoli**

La recente circolare n. 5886 del 10 aprile scorso, indirizzata dal Ministero dell'Interno alle Prefetture, consente di affrontare un tema di grande interesse che ha dato spesso luogo a processi penali in tutto il territorio nazionale: la pavimentazione delle aree oggetto di deposito di veicoli sequestrati.

Diverse Procure, ed organi di vigilanza (quali i Nuclei Operativi Ecologici dei Carabinieri) sulla base dell'art. 318-ter del d.lgs. 152/2006, hanno infatti contestato ai gestori di depositerie di veicoli sottoposti a sequestro la **violazione** delle disposizioni ambientali in materia di gestione delle **acque meteoriche**, nel caso in cui i veicoli incidentati sottoposti a sequestro fossero collocati in un'area in terra battuta o ghiaia. Ciò in quanto sarebbe in ogni caso necessaria una pavimentazione dotata di impianto idoneo alla raccolta e al trattamento delle acque meteoriche.

Se la questione della pavimentazione delle aree oggetto di deposito di veicoli è sicuramente rilevante, è tuttavia necessario fare un po' d'ordine.

Non appare infatti legittimo sostenere che i veicoli incidentati, né tantomeno - in generale - tutti quelli oggetto di sequestro, debbano sempre e comunque essere depositati su un piazzale impermeabilizzato.

La gestione separata delle acque meteoriche è difatti necessaria laddove il dilavamento di determinate superfici possa costituire un **fattore di inquinamento**.

Lo stesso art. 113 del d.lgs. 152/2006, del resto, nel delegare alle Regioni la regolamentazione delle acque di dilavamento, richiama un "... rischio di dilavamento da superfici impermeabili scoperte di sostanze pericolose o di sostanze che

creano pregiudizio per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici...".

Questo è certamente il caso dei veicoli incidentati, qualora, in ragione del danneggiamento subito, potrebbe determinarsi una concreta perdita di liquidi (si pensi alle ipotesi di danni al radiatore o ai circuiti meccanici interni) tale da arrecare una compromissione (o un pericolo di compromissione) delle matrici ambientali.

Una vecchia circolare del Ministero delle Finanze dell'8 marzo 2000 specificava, del resto, proprio in riferimento alle depositerie convenzionate con il Demanio, che l'area adibita a depositaria deve essere ricoperta di ghiaia e non di asfalto.

L'obbligo di impermeabilizzazione è dunque da ritenersi limitato, e limitabile, ai piazzali dove stazionano veicoli incidentati o danneggiati. E neppure in modo assoluto. Nel caso in cui tali mezzi siano stati sottoposti ad accurate **operazioni di trattamento e liberati da liquidi inquinanti**, non si vedono limitazioni a che essi siano trasferiti nell'area (non impermeabilizzata) dove stazionano gli altri veicoli.

Conferme in questo senso si incominciano, d'altro canto, a rinvenire a livello giurisprudenziale, tanto amministrativo quanto penale.

In questo contesto si pone anche la circolare n. 5886 del Ministero dell'Interno, la quale ha precisato che l'area destinata a depositaria giudiziaria, iscrivibile negli elenchi prefettizi di cui all'art. 8 del DPR n. 571/1982, deve contenere una superficie apposita destinata alla custodia di veicoli incidentati. Qualora la depositaria sia coperta, o comunque "al chiuso", saranno necessari la pavimentazione impermeabilizzata del locale e un pozzetto di raccolta degli eventuali sversamenti, con l'onere dello svuotamento periodico e dello smaltimento. Se la depositaria è invece all'aperto, dovrà essere dotata di pavimentazione impermeabile, munita di un sistema di raccolta delle acque meteoriche e/o di

altri liquidi, con l'onere del trattamento secondo quanto previsto dalla normativa regionale di riferimento.

La depositaria, prosegue la circolare del Ministero, dovrà essere idonea a ospitare un numero non inferiore a cinquanta veicoli, non potrà essere parcellizzata e dovrà presentare una superficie tale da custodire almeno due veicoli incidentati contemporaneamente.

Ebbene, viene finalmente chiarito espressamente che le aree di custodia dei veicoli incidentati devono essere appositamente impermeabilizzate; non è tuttavia al contempo precisato se, una volta trattati e svuotati dei liquidi inquinanti, tali veicoli possono essere depositati, insieme a quelli non incidentati, su aree non impermeabilizzate.

Ma questa appare essere la logica conclusione. Non resta dunque che aspettare di vedere come la recente circolare ministeriale verrà recepita a livello applicativo e, soprattutto, dagli organi accertatori e dai tribunali.

• Il Comune è tenuto al pagamento per la custodia di veicoli abbandonati? Sì, ma solo in presenza di un atto scritto

E' quanto affermato dalla Corte di Cassazione nella sentenza n. 10354 del 12 aprile scorso.

Ad avviso del ricorrente (un Comune a cui era stato imposto il pagamento ad un operatore privato di un corrispettivo per la custodia di veicoli abbandonati sul territorio comunale), l'**art. 14 del d.lgs. 285/1992** (regolante i poteri e i compiti degli enti proprietari delle strade) non troverebbe applicazione nel caso dei veicoli abbandonati, specie in presenza di una disposizione specifica, l'art. 159 del medesimo d.lgs. 285/1992, contemplante la rimozione e il blocco di veicoli abbandonati sul suolo pubblico.

Di diverso avviso è però la Corte di Cassazione. Il menzionato art. 14, infatti, impone in generale all'ente proprietario della strada di provvedere alla sua manutenzione, gestione e pulizia. Si tratta di una **previsione** particolarmente **ampia**, in cui rientrano certamente la rimozione, custodia, e se del caso demolizione, sia dei veicoli lasciati in sosta d'intralcio sia di quelli abbandonati, sostenendo i relativi oneri e spese, salvo rivalsa nei confronti del proprietario del veicolo. A ciò si aggiunge anche lo smaltimento dei veicoli che tecnicamente vanno qualificati come "rifiuti", ossia dei veicoli abbandonati e non reclamati dai proprietari e quindi destinati alla demolizione.

Anche se tali obblighi derivano direttamente dalla legge, la Corte afferma tuttavia che non si può comunque sfuggire dalla regola formale imposta tassativamente all'attività negoziale della Pubblica Amministrazione. Il rispetto della **forma scritta ad substantiam**, prevista a pena di nullità, deve sempre essere assicurato.

Traendo le fila del ragionamento dei supremi giudici, si può dunque ritenere che la rimozione e la custodia dei veicoli abbandonati sulle strade comunali, rientrano a pieno titolo fra i compiti addossati ai Comuni sulla base dell'art. 14 del d.lgs. 285/1992.

Affinché l'operatore privato possa richiedere il pagamento per le attività, di rimozione e deposito, da lui svolte, occorre tuttavia un preciso accordo negoziale in forma scritta con l'Amministrazione, non essendo invece sufficiente sostenere di aver agito di fatto.

• I soccorritori e la tassa sui rifiuti urbani

Un tema ricorrente nell'attività dei soccorritori è quello del pagamento della tassa sui rifiuti urbani. Diversi sono infatti i casi di **contestazioni per omesso pagamento** della Tassa sui Rifiuti (cd. TARI) notificate dai Comuni.

Appare dunque necessario fare un po' di chiarezza sulla TARI, tassa introdotta dalla Legge 147/2013 in sostituzione della TARES, la quale, a sua volta, aveva preso il posto di tutti i precedenti prelievi relativi alla gestione dei rifiuti urbani, sia di natura patrimoniale sia di natura tributaria (TARSU, TIA1, TIA2).

In generale, nella loro attività i soccorritori possono essere chiamati a custodire tanto veicoli (sottoposti a sequestro/fermo) perfettamente funzionanti quanto veicoli fuori uso.

Mentre nel primo caso le aree di deposito (solitamente piazzali esterni) possono di fatto essere assimilate ad un **normale parcheggio** di veicoli a motore, nel secondo caso ci si trova di fronte a veicoli fuori uso giuridicamente qualificabili come **rifiuti speciali**.

Ebbene, la TARI è dovuta, ai sensi dell'art. 1, comma 642 della Legge 147/2013, da chiunque possieda o detenga a qualsiasi titolo locali o aree scoperte, a qualunque uso adibiti, suscettibili di produrre rifiuti urbani.

I rifiuti considerati sono dunque solo quelli urbani, gli unici del resto (insieme ai rifiuti assimilati agli urbani) ad essere presi in carico dal servizio comunale di gestione rifiuti, e le aree tassate sono

quelle “suscettibili” di produrre tale tipologia di rifiuti.

Come precisato dal comma 649 del medesimo art. 1 della L. 147/2013, nella determinazione della superficie assoggettabile alla TARI non si tiene infatti conto di quella parte di essa ove si formano, in via continuativa e prevalente, rifiuti speciali, al cui smaltimento sono tenuti direttamente a provvedere a proprie spese i relativi produttori.

In entrambi i casi all’inizio prospettati, l’attività dei soccorritori appare dunque ragionevolmente **esente** dal pagamento della TARI. In tal senso, del resto, paiono proprio indirizzate alcune recenti sentenze della Corte di Cassazione, nell’affermare l’esenzione dalla tassa sui rifiuti urbani di un’area adibita a parcheggio (di betoniere) e di una superficie in cui si producevano rifiuti industriali (come dimostrato dagli stessi formulari compilati dall’azienda).

Le contestazioni di omessi pagamenti mosse dai Comuni certo non mancano, ma, nella maggior parte dei casi, sono giustificate dall’**omessa dichiarazione**, da parte dei soccorritori, dell’assenza della produzione di rifiuti urbani (o assimilati). L’onere della prova dell’inidoneità di un’area alla produzione di rifiuti urbani (o assimilati) è infatti rimessa ai privati e, in tal senso, i Regolamenti comunali disciplinanti la TARI stabiliscono che, ai fini dell’esenzione da tale tassa, debba essere indirizzata al Comune un’apposita dichiarazione in cui si dichiara che sulle superfici possedute (o su parti di esse) non si producono rifiuti urbani e assimilati.

I soccorritori devono dunque prestare particolare attenzione a tale adempimento, controllando quanto previsto dal pertinente Regolamento comunale, al fine di evitare di vedersi notificate contestazioni di omesso pagamento relativamente ad aree di deposito di veicoli che non appaiono assoggettabili alla TARI.

Peraltro, la **giurisprudenza recente** sembra comunque venire incontro ai soccorritori, ritenendo inutile e irragionevole pretendere che la comunicazione di esenzione di aree dalla tassa sui rifiuti urbani sia effettuata periodicamente ogni anno. Ciò in ragione di un necessario equilibrio tra le esigenze impositive dei Comuni e la salvaguardia dei principi di correttezza, solidarietà ed effettiva capacità contributiva, che impongono di evitare di gravare i contribuenti di adempimenti e preclusioni non strettamente funzionali alla corretta riscossione delle imposte (cfr. Corte Cass., sent. n. 13120/2018).