

Messaggio

| numero | data | Dipartimento |
|-------------|----------------|--------------|
| 8021 | 23 giugno 2021 | TERRITORIO |
| Concerne | | |

Autoveicoli inservibili - modifica della Legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili dell'11 novembre 1968

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con il presente messaggio sottoponiamo al vostro esame una proposta di modifica della legge cantonale concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili dell'11 novembre 1968 (RL 832.200) volta a migliorare la gestione ambientale dei depositi di tali veicoli.

1. INTRODUZIONE

La problematica dei veicoli inservibili è conosciuta da molto tempo, prova ne è che la legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili data dell'11 novembre 1968. A quel tempo non era inusuale abbandonare le autovetture non più utilizzate nei boschi o al bordo delle strade. A testimonianza di questa abitudine il primo articolo della legge recita proprio *“È vietato abbandonare autoveicoli inservibili sulle aree di dominio pubblico”*. Da allora molto è cambiato, in particolare con l'avvento della legge federale sulla protezione dell'ambiente del 7 ottobre 1983 (LPAmb) e le ordinanze in materia di rifiuti, dove l'accento è stato posto sulla protezione del suolo e delle acque e sul riciclaggio dei rifiuti nella cosiddetta economia circolare.

In Svizzera vengono annualmente tolti dalla circolazione circa 200'000 veicoli, gran parte dei quali sono ancora in buone condizioni e sono considerati **prodotti usati**. Spesso vengono esportati e immessi sui mercati dell'usato all'estero secondo la procedura del normale scambio delle merci. Tutti gli altri veicoli sono considerati **veicoli fuori uso** e rientrano nella categoria dei **rifiuti soggetti a controllo**. Essi devono essere consegnati ad imprese di smaltimento autorizzate dai Cantoni, oppure possono essere esportati per lo smaltimento o lo smontaggio di pezzi di ricambio previa autorizzazione dell'UFAM.¹

Secondo i dati² raccolti dalla fondazione Autorecycling Schweiz, nel 2019 sono state importate 329'508 nuove automobili e sono state tolte dalla circolazione 290'618 auto. Di queste, il 57% (164'750) è stato esportato, il 21% (61'428) è stato demolito in Svizzera e per il 22% (64'440) la destinazione non è conosciuta. È presumibile che quest'ultima frazione riguardi prevalentemente veicoli stoccati provvisoriamente presso garage, officine e privati.

¹ Fonte: UFAM (www.ufam.ch, > Temi > Rifiuti > Guida ai rifiuti > Veicoli fuori uso).

² Fonte: Autorecycling Schweiz (www.stiftung-autorecycling.ch > Rapport annuel 2019).



Figura 1 – Statistica dell'importazione e smaltimento di automobili in Svizzera (Fonte: Autorecycling Schweiz)

In Ticino sono state censite nel 2019 circa 600 t di veicoli inservibili (circa 400 automobili)³ che sono state consegnate alle imprese di smaltimento, a fronte di 24'580 veicoli tolti dalla circolazione⁴.

Da questi dati si deduce l'importanza di regolamentare correttamente la gestione dei veicoli tolti dalla circolazione, soprattutto per i casi che non seguono né la via della demolizione in Svizzera, né la via dell'esportazione.

La presente proposta di modifica della legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili si prefigge specificatamente di ridurre le problematiche ambientali e di decoro generate dal deposito provvisorio di veicoli usati presso garage, officine, piazzali sterrati e altre proprietà private. Con la presente modifica s'intende inoltre introdurre la seguente abbreviazione del titolo della legge: LEVI.

2. DESCRIZIONE DELLA PROBLEMATICAZIONE

Sul territorio del Canton Ticino non è raro constatare la presenza di garage, officine, piazzali e altre proprietà private con importanti accumuli di veicoli usati, alcuni dei quali oggettivamente in cattive condizioni al punto che è ben difficile immaginarne un futuro reimpiego, se non forse per il recupero di pezzi. Una pratica quest'ultima comunque relativamente poco diffusa rispetto a quanto avviene in altri paesi.

Sebbene non esista un censimento preciso, è possibile distinguere tre casistiche principali:

1. Garage e officine con un importante numero di veicoli parcheggiati temporaneamente, con frequente rotazione perché generalmente destinati all'esportazione o alla demolizione. Vi sono molte situazioni del genere, ma non si tratta dei casi più problematici poiché le eventuali lacune a livello ambientale (assenza di pavimentazione, assenza di raccolta delle acque meteoriche, ecc.) possono essere risolte tramite una normale procedura edilizia.

³ Fonte: Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati, Censimento annuale dei rifiuti.

⁴ Nel 2019 il parco dei veicoli stradali è diminuito di 1'556 unità. Le nuove immatricolazioni sono state 23'024, pertanto risultano 24'580 veicoli tolti dalla circolazione. Fonte: USTAT.

2. Garage e officine con un importante numero di veicoli vetusti depositati da diversi anni, con scarsa rotazione e in stato di semi-abbandono. Si tratta di casi limitati ma potenzialmente pericolosi dal profilo ambientale, a causa delle possibili perdite di liquidi inquinanti e per il rischio di incendi.
3. Proprietà private non dedicate espressamente al commercio di veicoli, con un numero limitato di veicoli vetusti, spesso depositati da molti anni in stato di semi-abbandono. Si tratta di situazioni piuttosto frequenti in ambito extra urbano, relativamente poco pericolose dal profilo ambientale ma che nuocciono a livello di decoro.

I Comuni, alle volte coadiuvati dalle polizie comunali, intervengono in caso di segnalazioni o di situazioni manifestamente illegali intimando ai proprietari l'allontanamento dei veicoli, applicando la LEVI. Nella maggior parte dei casi, soprattutto per quanto concerne le proprietà private con pochi veicoli (caso 3), i proprietari danno seguito all'ordine del Comune e provvedono ad allontanare i veicoli. In alcuni casi tuttavia le decisioni comunali sono state impugnate, contestando la dichiarazione di inservibilità dei propri veicoli e giustificando la detenzione dei veicoli per il recupero di pezzi di ricambio. In alcuni casi i ricorsi sono stati accolti, creando giurisprudenza in merito ai seguenti aspetti (cfr. STA 52.2006.38 del 9 marzo 2006):

- **l'inservibilità di un autoveicolo va debitamente accertata** in funzione dell'attitudine alla circolazione. Non è quindi sufficiente che un veicolo sia sprovvisto di targhe o carta grigia per dichiararne automaticamente l'inservibilità, ma è necessario un accertamento peritale che attesti l'impossibilità a rimetterlo in circolazione senza un dispendio sproporzionato;
- **l'estensione della nozione di inservibilità ai pezzi di ricambio**, per effetto dell'art. 5 LEVI. Non è quindi soltanto l'intero veicolo a dover essere dichiarato inservibile ma anche i potenziali pezzi di ricambio in esso contenuti.

L'ordinamento attuale presuppone dunque che un veicolo può essere dichiarato inservibile (e dunque assoggettabile alla LEVI) se (1) non è idoneo alla circolazione e (2) se non può essere utilizzato per trarne pezzi di ricambio.

Per i Comuni questo comporta, anche in presenza di perizie che attestano l'inservibilità di ogni singolo veicolo depositato, l'impossibilità di intimare lo sgombero in quanto generalmente ogni veicolo presenta comunque pezzi di ricambio riutilizzabili. Questa situazione spiega perché sul territorio sono ancora oggi presenti alcuni depositi di autoveicoli che per i rischi ambientali che comportano e anche solo per un ragionevole utilizzo del territorio dovrebbero essere senz'altro sgomberati.

3. PROPOSTA DI MODIFICA DELLA LEVI

Sulla scorta di quanto precede si propongono le seguenti modifiche della legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili:

Art. 1 cpv. 2

²Sono considerati inservibili tutti gli autoveicoli che per il loro stato non sono più atti alla locomozione o non più conformi alle norme in materia di circolazione.

Art. 2 cpv. 1 e 2

¹Il proprietario di un autoveicolo inservibile deve:

- a) conservarlo in luogo adatto dal profilo del diritto della pianificazione territoriale, della protezione dell'ambiente e del paesaggio, oltre che in modo da garantire il decoro del fondo, oppure
- b) consegnarlo a proprie spese a imprese di smaltimento idonee entro il termine di sei mesi dal ritiro delle targhe o dal sopravvenire dell'inservibilità.

²Le parti ancora utilizzabili estratte dall'autoveicolo devono essere conservate alle condizioni di cui al cpv. 1 lett. a).

Art. 3

abrogato.

Art. 4 cpv. 4 e 5

⁴Per le spese derivanti dalla rimozione del veicolo inservibile, al proprietario del fondo che ha proceduto alla consegna spetta un diritto di regresso nei confronti del proprietario o dell'ultimo detentore del veicolo.

⁵Il Municipio diffida il proprietario o l'ultimo detentore del veicolo inservibile lasciato su area di dominio pubblico a volerlo consegnare entro quindici giorni ad un'impresa di smaltimento idonea, sotto comminatoria della rimozione d'ufficio a spese del diffidato.

Art. 5

abrogato.

Appurato che, ad eccezione di casi evidenti (p. es. carcasse d'auto bruciate), è necessario eseguire un esame (perizia) per stabilire se un veicolo è inservibile o meno, la modifica della LEVI viene incentrata sulla dichiarazione di inservibilità dei pezzi di ricambio, che per effetto dell'art. 5 è attualmente giudicata alla stessa maniera dell'inservibilità dell'intero veicolo. Si propone dunque, quale principale modifica, l'**abrogazione dell'art. 5**. Se oggi l'inservibilità del veicolo è giudicata a dipendenza della possibilità di circolare e inoltre dalla possibilità di trarne pezzi di ricambio, con la modifica farà stato solo la possibilità di circolare (idoneità del veicolo alla circolazione). Il proprietario di un veicolo inservibile che volesse estrarne eventuali pezzi di ricambio ancora utilizzabili dovrà pertanto provvedere allo smontaggio entro un lasso di tempo ragionevole (6 mesi giusta l'art. 2 cpv. 1 lett. b).

L'**art. 1 cpv. 2** viene precisato indicando che l'inservibilità di un veicolo è determinata dalla sua inattitudine alla locomozione, oppure dalla non conformità alle norme in materia di circolazione. Se da un lato l'inattitudine alla locomozione necessita spesso di essere accertata mediante una specifica perizia, la non conformità alle norme della circolazione è uno stato immediatamente verificabile in base alla data dell'ultimo collaudo superato e secondo gli intervalli d'esame dettati dall'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali del 19 giugno 1995 (OETV, art. 33). Questa nuova definizione di veicolo inservibile facilita notevolmente l'assoggettamento o meno di un veicolo alla LEVI, riducendo di conseguenza le possibilità di successo in caso di ricorso contro le decisioni comunali.

Inoltre, si ribadisce che l'inservibilità è un concetto di natura economica (cfr. STA 52.2006.38 del 9 marzo 2006), che può però anche essere soggetto ad eccezioni, per esempio per ragioni d'interesse storico, segnatamente per quanto concerne le automobili d'epoca. Per tali veicoli si giustifica difatti di sostenere spese di ripristino o restauro in funzione di considerazioni amatoriali o storiche, a prescindere quindi dall'onere economico ragionevolmente ammesso per le usuali e generiche categorie di veicoli.

L'**art. 2** viene riformulato come segue:

- cpv. 1 lett. a): si pone l'obbligo di custodire il veicolo inservibile in luogo adatto dal profilo del diritto della pianificazione territoriale, della protezione dell'ambiente e del paesaggio, oltre che in modo da garantire il decoro del fondo. Rispetto alla situazione attuale (**art. 3, abrogato**) vengono unite in uno stesso articolo la possibilità di conservare il veicolo e le condizioni a cui lo si può fare. Nel caso si voglia conservare un autoveicolo inservibile (per esempio per ricavarne pezzi di ricambio) la conservazione deve avvenire conformemente alle normative ambientali e della pianificazione territoriale, che nel 1968 ancora non erano in vigore.
- cpv. 1 lett b): rispetto al termine di un mese contenuto nell'art. 2 cpv. 2 attuale, viene aumentato a sei mesi il tempo concesso per la consegna del veicolo per dare l'opportunità di verificare il mercato e trovare la via di smaltimento più conveniente. Il termine "centri di demolizione o di raccolta autorizzati" viene modificato utilizzando la terminologia corretta derivante dall'ordinanza sul traffico di rifiuti del 22 giugno 2005 (OTRif, 814.610), ovvero "imprese di smaltimento idonee".
- cpv. 2: le parti ancora utilizzabili eventualmente estratte dall'autoveicolo (entro il termine di sei mesi dal ritiro delle targhe o dal sopravvenire dell'inservibilità) devono essere conservate alle condizioni di cui al cpv. 1 lett. a).

Art. 3

Questo articolo viene abrogato poiché ripreso, modificato, nell'art. 2 cpv. 1 lett. a).

L'**art. 4** viene riformulato come segue:

- cpv. 4: il termine "relitto" viene sostituito con il termine "veicolo inservibile"
- cpv. 5: il termine "centro di demolizione o di raccolta autorizzato" viene modificato utilizzando la terminologia corretta derivante dall'ordinanza sul traffico di rifiuti del 22 giugno 2005 (OTRif, 814.610), ovvero "impresa di smaltimento idonea".

Art. 5

Questo articolo viene abrogato poiché viene prevista la possibilità di conservare le parti ancora utilizzabili degli autoveicoli alle condizioni di cui all'art. 2 cpv. 1 lett. a).

4. CONSEGUENZE DELLA MODIFICA LEGISLATIVA

Le modifiche proposte non stravolgono la prassi attuale che vede la competenza dei Comuni nell'affrontare la problematica degli autoveicoli inservibili. Rispetto alla situazione attuale, in caso di ricorsi nei confronti delle decisioni di sgombero dovrà essere dimostrata unicamente la non idoneità del veicolo alle norme in materia di circolazione, indipendentemente dal fatto che il veicolo contenga o meno pezzi ancora utilizzabili.

Ai proprietari di veicoli inservibili viene dunque permesso di:

- a) smaltire il veicolo entro il termine di sei mesi dal ritiro delle targhe o dal sopravvenire dell'inservibilità, con la possibilità di estrarne le parti ancora utilizzabili (entro il medesimo termine);

- b) conservare, sia il veicolo sia i pezzi di ricambio, a condizione che siano custoditi in luogo adatto dal profilo del diritto della pianificazione territoriale, della protezione dell'ambiente e del paesaggio, in modo da garantire il decoro del fondo.

Si confida che attraverso questa modifica normativa - seppur limitata - un numero maggiore di situazioni problematiche rispetto ad oggi possano essere risolte positivamente.

5. CONCLUSIONI

Sulla scorta di queste considerazioni, si chiede al Gran Consiglio di approvare l'annesso disegno di modifica della legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

LEGGE

concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili dell'11 novembre 1968; modifica

IL GRAN CONSIGLIO
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio 23 giugno 2021 n. 8021 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

I

La legge concernente l'eliminazione degli autoveicoli inservibili dell'11 novembre 1968 è modificata come segue:

Introduzione dell'abbreviazione del titolo: LEVI

Art. 1 cpv. 2

²Sono considerati inservibili tutti gli autoveicoli che per il loro stato non sono più atti alla locomozione o non più conformi alle norme in materia di circolazione.

Art. 2 cpv. 1 e 2

¹Il proprietario di un autoveicolo inservibile deve:

- a) conservarlo in luogo adatto dal profilo del diritto della pianificazione territoriale, della protezione dell'ambiente e del paesaggio, oltre che in modo da garantire il decoro del fondo, oppure
- b) consegnarlo a proprie spese a imprese di smaltimento idonee entro il termine di sei mesi dal ritiro delle targhe o dal sopravvenire dell'inservibilità.

²Le parti ancora utilizzabili estratte dall'autoveicolo devono essere conservate alle condizioni di cui al cpv. 1 lett. a.

Art. 3

abrogato

Art. 4 cpv. 4 e 5

⁴Per le spese derivanti dalla rimozione del veicolo inservibile, al proprietario del fondo che ha proceduto alla consegna spetta un diritto di regresso nei confronti del proprietario o dell'ultimo detentore del veicolo.

⁵Il Municipio diffida il proprietario o l'ultimo detentore del veicolo inservibile lasciato su area di dominio pubblico a volerlo consegnare entro quindici giorni ad un'impresa di smaltimento idonea, sotto comminatoria della rimozione d'ufficio a spese del diffidato.

Art. 5

abrogato

II

¹Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, la presente modifica di legge è pubblicata nel Bollettino ufficiale delle leggi.

²Il Consiglio di Stato ne stabilisce la data di entrata in vigore.