

I chiarimenti della Cassazione. Solo la presenza di una Authority esclude il tributo

Le aree portuali pagano la Tari

Le Capitanerie sono tenute alla raccolta dei rifiuti

DI SERGIO TROVATO

Le aree portuali sono soggette al pagamento della tassa rifiuti. Ad essere esonerate sono solo le aree dove sono istituite le Autorità portuali, da non confondere con le Capitanerie di porto, tenute a svolgere il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti. Solo in presenza di un'Autorità portuale è esclusa la privativa comunale. In tal caso l'ente locale non ha diritto a riscuotere la tassa, anche qualora abbia svolto effettivamente il servizio. Lo ha ribadito la Corte di cassazione, con l'ordinanza 31058 del 30 novembre 2018.

Le aree portuali, dunque, sono soggette al pagamento della tassa rifiuti. La natura demaniale delle aree occupate non esonera dal prelievo. Per i giudici di legittimità, «l'attività di gestione dei rifiuti

nell'ambito dell'area portuale (da intendersi come spazio territoriale in cui svolge i suoi compiti la singola Autorità portuale) rientra nella competenza di quest'ultima, la quale per legge è tenuta ad attivare il relativo servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti fino alla discarica. Ne deriva, per esclusione, che la relativa attività sfugge alla competenza in materia dei Comuni, che invece normalmente agiscono in questo ambito in regime di privativa». Tuttavia, il presupposto è che sia stata istituita l'Autorità portuale.

Per la Cassazione, la tassa rifiuti è un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare in relazione ad una utilità che egli trae dallo svolgimento di una attività svolta da un ente pubblico. Viene richiamata

nella pronuncia in esame l'art. 6 della legge 84/1994 che ha istituito le Autorità portuali in alcuni porti con il compito di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni. E questa legge che riser-



va le competenze in materia di pulizia e raccolta dei rifiuti. La stessa regola vale per Tares e Tari. Quindi, all'interno del perimetro di competenza l'Au-

torità portuale è tenuta ad assicurare il servizio di smaltimento rifiuti prodotti anche in banchine, pontili galleggianti e specchi d'acqua. Per effetto della normativa sopra citata, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti all'interno dell'area di competenza dell'Autorità portuale, compresi quelli prodotti a bordo dalle navi e i residui di carico, costituiscono operazioni che non sono demandate al comune o comunque al gestore del servizio pubblico di igiene urbana, ma al soggetto incaricato dalla stessa Autorità portuale. Ed essendo istituita una tariffa ad hoc per lo svolgimento del servizio, è escluso che l'amministrazione comunale possa richiedere nell'ambito portuale il pagamento della tassa rifiuti. Il servizio che le Autorità sono chiamate a

svolgere consiste anche nella raccolta dei rifiuti e nel loro conferimento in discarica. Adirittura, secondo la Cassazione (sentenza 23583/2009), ai fini dell'esistenza dell'obbligazione tributaria non può essere riconosciuto alcun valore giuridico alla circostanza che il comune svolga di fatto il servizio di raccolta dei rifiuti, tenuto conto che il potere impositivo deve trovare la sua fonte necessariamente nella legge e non ha rilevanza l'attività di fatto svolta da un soggetto che non ha alcuna competenza. Invece, nei porti privi di Autorità solo l'amministrazione comunale è tenuta a svolgere il servizio di smaltimento rifiuti, in regime di privativa. L'Autorità portuale, però, non va confusa con la Capitaneria di Porto che non rientra in questa nozione giuridica.

Solo i veicoli non immatricolati possono usare la targa di prova

Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, in data 5 novembre, ha risposto a una interrogazione scritta, presentata in senato, sull'uso della «targa prova» per la circolazione dei veicoli già immatricolati.

Nel parere giunto dal ministero dell'Interno circa l'uso della targa prova sui veicoli sprovvisti di copertura Rca, datato 30 marzo 2018, veniva specificato che, diversamente dalla prassi ormai consolidata, l'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'art. 98, codice della strada, ha il solo scopo di evitare di munire della carta di circolazione un veicolo immesso su strada per determinate esigenze, e che possono utilizzare la targa prova esclusivamente i veicoli non immatricolati, e in genere i veicoli privi di carta di circolazione, compresi quelli per i quali, in conseguenza di variazioni tecniche, il documento deve essere aggiornato.

Il parere sancisce quindi l'invalidità dell'autorizzazione di prova se questa viene adoperata per spostare o testare un veicolo usato e già immatricolato. Alcuni senatori hanno espresso perplessità relativamente all'impossibilità, per le officine, di poter utilizzare la targa prova per testare un veicolo in riparazione: questa interpretazione danneggia tutti i soggetti che attualmente utilizzano, nel rispetto dell'art. 1, dpr 24 novembre 2001, n. 474, l'autorizzazione di prova per motivi di lavoro su veicoli immatricolati, come ad esempio commercianti di automobili usate, esercenti di officine di riparazione e carrozzerie. Il parere del ministero sembra palesemente in contrasto con la normativa citata, in considerazione del fatto che i veicoli da testare da parte di officine, produttori di pneumatici e di allestimenti per verificarne il corretto funzionamento, e di commercianti di auto usate per far provare l'auto su strada a possibili acquirenti, sono già immatricolati. Si è chiesto, quindi, al ministero, di chiarire definitivamente e univocamente se i soggetti di cui all'art. 1, dpr n. 474 del 2001, sono autorizzati a circolare, per esigenze strettamente connesse alla propria attività lavorativa, con veicoli muniti di targa di prova, anche se immatricolati. La risposta del Ministero ha evidenziato il diffuso fenomeno di abuso nell'utilizzo delle autorizzazioni alla circolazione di prova ravvisando, quindi, l'esigenza di adottare misure correttive alla vigente disciplina, finalizzate, da un lato, a contrastare tale fenomeno e dall'altro, a garantire che gli operatori del settore possano continuare a utilizzare in piena legalità le targhe di prova. In quest'ottica ha annunciato un tavolo tecnico, al quale è stato affidato il compito di redigere uno schema di decreto recante modifiche al dpr n. 474 del 2001 e il cui scopo è anche quello di definire le modalità e i termini di utilizzo delle targhe di prova sui veicoli immatricolati. Nelle more dell'adozione delle citate modifiche, in considerazione della necessità di evitare l'irrogazione di provvedimenti sanzionatori agli operatori del settore, il ministero dell'Interno ha diramato disposizioni con le quali ha richiesto agli organi di polizia di evitare, per il momento, ogni azione sanzionatoria ed economicamente pregiudizievole nei confronti degli operatori del settore che agiscono secondo la prassi consolidata di utilizzare le targhe prova anche su veicoli già immatricolati ma sprovvisti di copertura assicurativa.

Marco Massavelli

Doppio premio per i comuni puntuali nell'approvare i bilanci

Doppio premio per le amministrazioni puntuali nell'approvare bilanci e rendiconti. La manovra in corso di approvazione, infatti, aggiunge nuove agevolazioni a quelle già previste dal dl 50/2017. Anche se la modifica entrerà in vigore solo dal prossimo 1° gennaio, i suoi effetti retroagiranno a favore delle amministrazioni che riusciranno a varare il preventivo 2019-2021 entro il prossimo 31 dicembre.

Nel corso dei lavori alla camera, al disegno di legge di Bilancio è stata aggiunta una norma che prevede importanti semplificazioni per i comuni e le loro forme associative (unioni e comunità montane) che approvano il bilancio di previsione entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento e il rendiconto entro il 30 aprile dell'anno successivo. In tali casi, verranno disapplicate le seguenti norme:

- a) art. 5, commi 4 e 5, della legge n.67/1987 (obbligo di comunicare al Garante delle spese pubblicitarie effettuate nel corso di ogni esercizio finanziario, al momento previsto per i soli comuni con più di 40.000 abitanti);
- b) art. 2, comma 594, della legge n.244/2007 (obbligo di approvare piani triennali per l'individuazione di misure finalizzate alla razionalizzazione dell'utilizzo delle dotazioni strumentali, anche informatiche, che corredano le stazioni di lavoro nell'automazione d'ufficio, delle autovetture di servizio, attraverso il ricorso, previa verifica di fattibilità, a mezzi alternativi di trasporto, anche cumulativo, dei beni immobili ad uso abitativo o di servizio, con esclusione dei beni infrastrutturali);
- c) art. 6, commi 12 e 14, del dl 78/2010 (contenimento delle spese di missione e per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi);
- d) art. 12, comma 1-ter, del dl n. 98/2011 (limitazione all'acquisto di beni immobili);
- e) art. 5, comma 2, del dl n. 95/2012 (contenimento delle spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi);
- f) art. 24 del dl n. 66/2014 (limitazioni in materia di locazioni e manutenzioni di immobili).

Particolarmente rilevanti appaiono l'eliminazione dei tetti di spesa per le autovetture (che tanti problemi hanno creato specialmente ai piccoli comuni) e dei limiti agli acquisti di immobili (che spesso si sono tradotti nell'impossibilità di portare avanti progetti anche importanti di riqualificazione). Le nuove semplificazioni si aggiungono a quelle già previste dall'art. 21-bis del dl 50/2017, riguardo alle spese per studi ed incarichi di consulenza, relazioni pubbliche, convegni, pubblicità, rappresentanza, sponsorizzazioni, formazione e spesa per la stampa delle relazioni e di ogni altra pubblicazione.

Matteo Barbero

Pagina
a cura di

