

*Intervento del Prof. ALDO BARDUSCO Presidente della Commissione Giuridica dell'Automobile Club di Milano e Componente della Commissione Giuridica Nazionale ACI
"ORGANIZZAZIONE E TARIFFAZIONE DELLA SOSTA"*

1. Le scelte di organizzazione della sosta.

Le scelte di organizzazione della sosta, di competenza dell'Amministrazione locale, possono essere orientate a molteplici finalità ed obiettivi.

- a) Assicurare accoglienza per gli automezzi e garantire ordine e civiltà nelle strade
- b) Contribuire alla razionalizzazione del movimento e del traffico di automezzi
- c) Applicare principi di equità nella fruizione degli spazi pubblici
- d) Realizzare degli introiti per le casse dell'ente locale

Lo spazio stradale urbano è un bene scarso; anzi scarsissimo. La domanda di parcheggio supera nelle aree cittadine - sia di giorno che di notte - di gran lunga l'offerta, e confligge con diverse domande: l'esigenza di circolazione (da cui la congestione del traffico); l'esigenza di verde pubblico; l'esigenza di uno spazio urbano più vario e godibile che non un parcheggio assiepato.

La sosta è un elemento fortemente condizionante della circolazione urbana e la sua regolazione è determinante per garantire migliori condizioni al traffico e più alta qualità degli spazi urbani. In considerazione della scarsità di strutture attrezzate per il ricovero degli autoveicoli (autorimesse, parcheggi, silos, ecc.) i provvedimenti di regolamentazione della sosta sono necessari per governare la mobilità, e per gestire un bene scarso quale è il suolo pubblico.

Regolare in modo razionale la sosta degli automezzi in un centro abitato si riverbera sulla mobilità degli autoveicoli. La disciplina della sosta, e l'inevitabile limitatezza in ogni zona della città (salvo le periferie poco urbanizzate) dei parcheggi disponibili può disincentivare l'utilizzo degli autoveicoli, e ridurre in qualche misura il volume del traffico. Una corretta disciplina della sosta su strada è anche utile ad assicurare (a

condizione che i divieti siano fatti rispettare) maggiore capienza e larghezza delle strade e quindi maggiore fluidità della circolazione.

L' organizzazione della sosta può dunque essere finalizzata a regolare il traffico. Sia il traffico complessivo dell' abitato (laddove i servizi pubblici abbiano un minimo di efficienza); sia il traffico proprio di particolari zone e quartieri dell' area urbana.

Ma la regolazione della sosta può anche essere vista come strumento di tutela del benessere dei cittadini residenti; e strumenti di regolazione positiva di quel fattore sociale ed igienico che è l' ambiente urbano.

Infine la regolazione della sosta può dare un contributo all' equità nella distribuzione di vantaggi sociali legati all' uso degli autoveicoli. La possibilità di parcheggiare il proprio veicolo nella zona desiderata è un interesse (se non un valore) che riguarda tutti i proprietari di automezzi. Con la regolazione e soprattutto con la tariffazione della sosta si impone a chi beneficia del relativo vantaggio di versare un tributo alla collettività locale. Si può anche cercare con un' opportuna politica tariffaria (ad es. con tariffe orarie di entità progressiva in determinate ore) di ottenere un avvicendamento degli automezzi nelle aree predisposte per la sosta in città.

2. Competenza dell' ente locale per le decisioni in materia di organizzazione.

La sosta è un fenomeno che riguarda spazi di competenza dell' Amministrazione comunale. Sia che si tratti di strade comunali; sia che la sosta riguardi aree di proprietà privata situate nel territorio comunale. E' il Comune che decide in materia di destinazione d' uso degli immobili urbani. E comunque le aree private dedicate alla sosta degli automezzi comunicano con la rete stradale del Comune attraverso varchi, e passi carrai, che debbono essere autorizzati dall' Amministrazione comunale.

Il Comune è l' ente locale (recita l' art. 3 del T.U. 267 /2000 degli enti locali) che rappresenta la propria comunità, ne cura gli interessi, ne promuove e ne coordina lo sviluppo. Il Comune è oggi l' ente cui competono tutte le decisioni relative alla mobilità ordinaria ed all' uso delle strade. Al Comune spetta di assumere le decisioni necessarie per

il governo della mobilità sul proprio territorio, e di adottare i provvedimenti necessari per regolare il volume e le caratteristiche del traffico privato e pubblico. L' approvazione dei P U T (piani urbani del traffico) è appunto compito del Comune.

Il Comune è in ogni caso un ente pubblico “ *a competenza generale* “.

3.. Criteri generali per l' azione dell' Ente locale nella regolazione della sosta.

Occorre che l' Amministrazione nell' organizzare gli spazi per la sosta degli autoveicoli sulla sede stradale:

tenga conto del fatto che la concentrazione di automezzi nelle aree a stazionamento regolamentato deve essere proporzionata alla capacità della rete stradale. Alcuni criteri sono fissati dallo stesso Codice della strada;

disponga di un' adeguata strumentazione amministrativa che sappia garantire efficienza ed obiettività nell' attribuzione degli spazi assegnati e nel controllo del loro utilizzo;

tenga conto del rapporto tra il complesso delle auto dei residenti; e il complesso delle auto in circolazione per uso commerciale e terziario;

Curi una migliore comunicazione con i cittadini, anche attraverso processi di formazione più qualificati del personale dedicato (si parla di vigili urbani) a contatto con l' utenza.

3. Strutture su cui può essere prevista la sosta di automezzi.

Ogni ente territoriale si trova di fronte nella politica della sosta a scelte organizzative in parte vincolate, ed in parte libere.

I vincoli possono derivare da diversi fattori: la struttura urbanistica ed architettonica della città; la forma e l' ampiezza delle strade e degli spazi pubblici; la presenza o meno di aree non ancora edificate e disponibili temporaneamente per il parcheggio; la disciplina stessa del Codice della strada per alcuni tipi di strutture viabilistiche.

Per quanto riguarda la realizzazione di strutture nuove (parcheggi in elevazione e/ nel sottosuolo) alcuni vincoli provengono dalle necessità finanziarie; e dal tipo di investimento progettato.

Per la parte in cui le scelte di organizzazione della sosta risultano libere l' ente locale può impostare le proprie iniziative secondo programmi concepiti in base a criteri e indirizzi finalizzati ad obiettivi di politica locale. La determinazione dei criteri e dei programmi generali rientra nella sfera di competenza del Consiglio dell' ente territoriale. La competenza - viceversa - sulle scelte puntuali e concrete (in attuazione degli indirizzi) appartiene all' esecutivo (Giunta) dell' Ente locale.

4. Modalità di gestione del sistema della sosta.

Il servizio di sosta a pagamento su strade e spazi cittadini - nonché il servizio di gestione dei parcheggi in strutture pubbliche - va inquadrato fra i servizi pubblici locali (art. 121 d. lgs. 267 del 2000).

Secondo la classificazione operata dall' art. 14 del D.L. 269 del 2003 occorre stabilire se tale servizio abbia rilevanza economica o sia privo di rilevanza economica. I modelli gestionali previsti dall' ordinamento sono diversi nell' uno e nell' altro caso. Va precisato che il Consiglio di Stato (sez. V, 10 febbraio 2004, n. 2155) ha ritenuto che la gestione dei parcheggi per autoveicoli *abbia rilevanza economica*.

Di conseguenza il modello organizzativo e gestionale della sosta su spazi pubblici del Comune è - a' sensi dell' art. 14 del d. lgs. 267 / 2000 - il seguente:

a) separazione giuridica tra proprietà degli impianti, gestione degli stessi e prestazione del servizio;

b) la proprietà degli impianti (il discorso ovviamente non tocca la proprietà delle strade comunali) rimane dell' ente locale; o *può essere conferita ad una società con capitale interamente pubblico*;

c) la gestione degli impianti può essere affidata (*si dice può, non deve*) direttamente ad una società di capitali allo scopo costituita, con la partecipazione totalitaria di capitale pubblico; o - alternativa - essere affidata ad idonee imprese, da individuarsi mediante procedure ad evidenza pubblica;

d) l' erogazione del servizio può essere conferita:
mediante gara a società di capitali (senza distinzione di capitali);
a società a capitale misto pubblico-privato, a determinate condizioni;
a società a capitale interamente pubblico a precise condizioni.
Nei casi 2 e 3 di cui sopra - e se vengono osservate le condizioni di legge -
l' attività di erogazione del servizio può essere attribuita alla società con stipulazione diretta e senza gara.

Volendo considerare definitiva la qualifica di servizio pubblico a rilevanza economica - attribuita alla gestione della sosta a pagamento dal Consiglio di Stato - non possono essere utilizzati come modelli gestionali né la gestione in economia; né l' Azienda speciale; né le associazioni o fondazioni costituite o partecipate dall' Ente locale.

5. Categorie di fruitori della sosta

La sosta dell' automezzo (di proprietà, o in uso) è un' esigenza che vede in primo piano i cittadini dell' area urbana; cioè coloro che hanno una residenza nel territorio della città. E' di loro che l' Amministrazione deve tenere conto in primo luogo. E quindi è con riferimento ai residenti che si impongono alcune scelte fondamentali: ad es. quanta parte dello spazio disponibile per la sosta nelle strade cittadine debba essere riservato esclusivamente agli automezzi dei residenti; in quali orari della giornata; ed eventualmente a quali condizioni tariffarie (salvo che ai residenti siano lasciati alcuni spazi a titolo del tutto gratuito).

Oltre che dei residenti, si deve tener conto dei titolari di attività professionali, commerciali (negozi, magazzini) ed artigianali. Per costoro si può prevedere - oppure no - un trattamento tariffario agevolato per la sosta (nelle ore di apertura degli uffici e

degli esercizi commerciali). Un' altra categoria è costituita dagli operatori che eseguono interventi tecnici al servizio degli immobili e dei loro impianti (pronto intervento, riparazioni, ecc.). Anche per essi può essere previsto qualche trattamento agevolato; o addirittura un' esenzione totale dal pagamento della tariffa. Né possono essere dimenticati gli automezzi con cui viene effettuata la distribuzione nell' area cittadini di beni, merci e prodotti vari; destinati ai negozi, alle comunità di utenti (mense aziendali, ospedali, scuole, ecc.), ed agli stessi privati. Come pure gli automezzi delle poste e dei corrieri che provvedono alla distribuzione di corrispondenza e pacchi. Per tutti costoro (non sempre la loro sosta si restringe a pochi minuti) può essere ragionevole di stabilire - se l' Amministrazione lo ritiene - un regime di favore. Ad es. un' esenzione completa dalla tariffa di sosta.

. Da ultimo la sosta interessa gli utenti generici degli spazi pubblici: visitatori, lavoratori, impiegati, uomini d' affari, turisti, studenti, ecc. Se la sosta su suolo pubblico viene assoggettata a tariffa, è appunto a costoro che va richiesto il pagamento della tariffa intera. Nella speranza - talvolta giustificata - di far loro preferire per gli spostamenti in area urbana il mezzo pubblico.

A proposito dei residenti il costante incremento di spazi per la sosta di autoveicoli da parte loro impone alle Amministrazioni locali di ragionare sul contenimento di tale domanda anche attraverso l' applicazione di tariffe. L' estensione della tariffazione della sosta su strada alle auto dei residenti dovrebbe essere percepita non come una nuova ingiusta tassazione; ma piuttosto come la regolazione di un bene scarso e prezioso per la comunità. Leva decisiva contro la congestione del traffico; processo virtuoso di modifica dei comportamenti; ed infine come incentivo all' uso di un trasporto pubblico potenziato.

La tariffazione della sosta su strada alle auto dei residenti dovrebbe favorire l' eliminazione delle autovetture superflue mantenute per i bassi costi marginali, e quindi eliminare dal suolo pubblico le numerose auto non più in condizioni di circolare. Dovrebbe essere disincentivata la sosta su strada della seconda e terza auto; ed incentivato (di riflesso) il ricovero delle autovetture in autorimesse ad hoc.

Inoltre la tariffazione della sosta ai residenti, se accompagnata dalla riserva di un certo numero di spazi ai residenti stessi, potrebbe favorire il ricupero delle aree di

sosta occupate spesso dai veicoli commerciali. In alcune zone delle maggiori città italiane lo scarto tra domanda di sosta e offerta di spazi è maggiore nelle ore notturne che in quelle diurne. Cioè nelle ore notturne è maggiore il numero dei veicoli (si suppone dei residenti) che non trovano soddisfacimento al loro bisogno di parcheggio. E non stiamo parlando di richiesta di spazi per la sosta da parte del popolo della notte; cioè dei frequentatori dei locali notturni e delle sale di intrattenimento.

6. Applicazione di tariffe e modalità di esazione.

Il valore sociale dello spazio di sosta è strettamente connesso ai livelli di congestione che si vogliono accettare nell' aggregato urbano, regolando opportunamente (se occorre per tentativi) quantità e prezzi degli spazi di sosta. In tal modo si condiziona la quantità complessiva di autoveicoli che possono circolare sulla rete stradale cittadina. Il prezzo della sosta è un' ottima " proxy" (cioè un' alternativa) della tariffa di accesso in città. Ma tecnicamente è più semplice e socialmente più accettata.

Dovendo razionare un bene ed il suo utilizzo l' imporre un prezzo si rivela sempre più efficiente di un vincolo (come la chiusura del centro o di un quartiere). Infatti il vincolo - se è un vero blocco - non discrimina tra chi più ha bisogno e chi ha meno bisogno di spostarsi in auto. Mentre il prezzo lo fa in termini più tecnici. Il prezzo massimizza il surplus sociale; cioè il benessere aggregato della collettività.

Il prezzo è efficiente anche perché incentiva comportamenti virtuosi. Non così, invece, il vincolo. Occorrerebbe far pagare la sosta in funzione dello spazio occupato dai veicoli, per es. per moduli di 2,5 metri, in modo da incoraggiare l' uso di *city cars*. Diminuirebbe il fenomeno della seconda o terza auto lasciata semi-inutilizzata per strada. Verrebbe favorito il car pooling. Naturalmente la tariffa dovrebbe essere progressiva dalla prima vettura, alla seconda, alla terza, e così via. Quindi dovrebbe aversi gradualità dei livelli tariffari correlati a verifiche modellistiche " del punto di ottimo ritorno economico. E dovrebbero essere applicate tariffe a scalare dal centro verso la periferia.

Le tariffe del parcheggio sono uno strumento essenziale per ridurre la congestione. Ma possono servire utilmente anche a combattere l' inquinamento molto più degli iniqui e inefficienti blocchi domenicali. Sarebbe sufficiente differenziare le tariffe

per tipologie di emissione (auto catalitiche e non, ecc.). Poiché questo approccio rischierebbe di complicare tecnicamente il dispositivo occorre sviluppare tecniche di esazione il più possibile automatizzate.

Nelle città e nelle aree dove è stata introdotta, la sosta a pagamento su spazi stradali sembra abbia avuto sin qui un certo numero di effetti positivi: in quanto, naturalmente, le Amministrazioni abbiano ottenuto da parte degli utenti l'osservanza delle regole con adeguate azioni di prevenzione e repressione delle violazioni. Precisamente:

- la circolazione stradale è stata in qualche misura moderata e razionalizzata;
- lo sosta di lunga durata in spazi urbani di pregio è stata disincentivata;
- la sosta operativa di breve durata è stata meglio tutelata;
- si è incentivato l' utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico in città;
- è stata assicurata migliore protezione alla sosta dei veicoli dei residenti.

Le modalità tecniche per riscuotere il corrispettivo della sosta possono essere diverse. In linea di principio tutte giuridicamente valide. Le più comuni sono oggi il parchimetro, il parcometro; ed il gratta e sosta. Ma il pagamento della tariffa può essere automatizzato e quindi può essere adottata la formula del tesserino magnetico prepagato; l' equivalente cioè del viacard. Anche una forma di pagamento mediante addebito bancario (del genere del telepass autostradale) apparirebbe - laddove fosse tecnicamente applicabile - del tutto normale. Devono poi essere sviluppate le tecnologie di controllo a distanza per ottenere il rispetto delle disposizioni, legittimando l' utilizzo di apparecchiature tecniche, come transponders, telecamere, ed altre; nonché gli impianti utili a rilevare da alcune centrali le infrazioni su strada.

7. Strumenti di controllo ed applicazione di sanzioni.

La disciplina della sosta, e l' applicazione di tariffe possono dare dei risultati a patto che le probabilità di essere sanzionati in caso di infrazione siano abbastanza

elevate. E' importante (ai fini del rispetto delle regole della sosta) che l' utente sappia di esporsi ad un' elevato rischio di contravvenzione in caso di violazione delle regole. In alcune città americane le probabilità di sanzioni (anche per effetto di sistemi di rilevazione telematici) sono del 50 per cento o più. In Italia si preferisce procedere sulla strada dell' aumento della misura pecuniaria delle sanzioni. Ma le probabilità di essere "multati " in caso infrazione al divieto di sosta in molte città italiane (salvo le zone centralissime) sono dell' ordine dell' uno per cento. Probabilità troppo basse per scoraggiare i contravventori.

Un programma di regolazione della sosta richiede quindi, di necessità, un ragionevole progetto di rilevazione delle infrazioni. L' azione di sorveglianza deve, cioè, essere programmata in modo da rendere credibile la minaccia di applicazione delle sanzioni a quegli automezzi che non si adeguano ai divieti. I controlli vanno sviluppati sistematicamente sino a determinare - come verifica delle azioni intraprese - modificazioni significative dei comportamenti. Vi è bisogno, insomma, di rendere prevedibile la repressione, di sanzionare i conducenti asociali, e di premiare i virtuosi. Va previsto l' utilizzo (con un impegno organizzativo e di bilancio idoneo) di agenti di polizia locale e di altro personale (ausiliari della sosta; vigilantes) in numero adeguato alle necessità di sorveglianza programmate. Si deve impostare un' azione di controllo della sosta sull' arco delle ventiquattr' ore. L' organizzazione razionale della sosta (e la previsione di tariffe) non può dare esiti di qualche utilità se non si prende in considerazione anche il fenomeno della sosta notturna; salvo un trattamento di favore, ovviamente, per i residenti.

Sarebbe probabilmente utile ricorrere a forti effetti annuncio; in modo da mettere sull' avviso gli automobilisti che l' Amministrazione intende applicare una politica di contrasto alle soste vietate più determinata. E ciò sia per non cogliere di sorpresa i proprietari di automezzi (e quindi limitarne le resistenze); sia per incoraggiare a scelte razionali (dimensione delle auto; numero delle auto per famiglia, ecc.) da compiersi tempestivamente. Per essere efficaci ed ottenere dei risultati gli interventi dell' Amministrazione devono essere, cioè, non solo programmati, ma anche pubblicizzati e seriamente attuati.

La sorveglianza sulla sosta è oggi affidata agli agenti dei corpi di vigilanza urbana. Nelle grandi metropoli (e in qualche città media) esistono anche gli ausiliari della sosta, che hanno compiti specifici nella rilevazione delle contravvenzioni ai divieti. Per rendere efficace l' azione di dissuasione dovrebbe però essere impiegato il sistema della rilevazione a distanza mediante telecamere degli autoveicoli contravventori. Le trasgressioni al divieto di sosta potranno essere accertate con mezzi di telerilevazione quando saranno superati una serie di ostacoli che la legge oggi interpone.

E' necessario semplificare le norme del Codice della strada. Il Codice consente oggi, infatti, l' uso di telecamere per l' accertamento delle infrazioni in casi diversi dal divieto di sosta (corsie preferenziali violate; incroci attraversati con semaforo rosso). L' impiego di telecamere avrebbe senz' altro una forza di dissuasione non trascurabile, e la vigilanza sul rispetto dei divieti di sosta nelle strade cittadine potrebbe essere esercitata con maggiore efficacia ed economicità di gestione.

Occorre infine aumentare la discrezionalità dell' Amministrazione locale nel decidere la misura delle sanzioni pecuniarie. Infatti dovrebbe essere considerata l' opportunità di una modifica al Codice della strada atta a consentire ai Comuni l' impiego di margini di manovra (naturalmente tra un minimo ed un massimo) sull' entità pecuniaria della sanzione. La misura della contravvenzione per sosta vietata potrebbe essere proporzionata - a discrezione dell' Amministrazione - non soltanto alla gravità dell' infrazione (es. sosta in sede pericolosa); ma anche alla zona, alla particolare area, ed al momento della giornata (ore diurne o notturne) in cui la trasgressione è compiuta.

8. Livello di governo appropriato per le decisioni di organizzazione della sosta

Il discorso sulle competenze in materia di traffico - e di limitazioni del traffico privato di autoveicoli - alla luce dell' attuale ordinamento giuridico italiano tocca tre categorie di enti: i Comuni, le Città metropolitane, le associazioni di Comuni.

L' area metropolitana è la dimensione, peraltro, più appropriata per la programmazione del traffico veicolare urbano. La creazione di zone in cui l' accesso degli

automezzi privati è subordinato al pagamento di un pedaggio va inquadrata in uno scenario territoriale sufficientemente esteso. Si tratta di pianificare il traffico tenendo conto degli effetti della tariffa di parcheggio sia sull' area interna, sia su quelle esterne alle zone stesse.

L' ente preposto al governo dell' area metropolitana - e quindi competente in materia di traffico e di zone con sosta pagamento - è la Città metropolitana, prevista dall' art. 114 della Costituzione. All' interno dell' area metropolitana rimangono in vita i Comuni, anche se la Regione, d' intesa con gli enti locali interessati può procedere alla revisione delle circoscrizioni territoriali dei Comuni compresi nell' area. Ma il traffico veicolare (e la circolazione stradale in genere) è una di quelle materie su cui i Comuni interni all' area perdono - una volta istituita la Città metropolitana - competenza (anche in base all' art. 118, 1° comma, Cost.). Competente ad adottare i piani, a scegliere il regime delle varie zone, e ad adottare i provvedimenti è la Città metropolitana. Quali saranno gli organi della Città competenti ad assumere i diversi tipi di provvedimenti sarà lo statuto della stessa Città metropolitana a determinarlo.

Il problema delle Città metropolitane è che esse non esistono ancora. La loro creazione era stata prevista dalla legge sulle autonomie locali del giugno 1992 (legge 142. all' art. 14). L' attuale Costituzione prevede espressamente l' esistenza delle Città metropolitane come enti locali (con propri statuti, poteri e funzioni secondo i principi fissati dalla Costituzione) a fianco dei Comuni e delle Province (art. 114). Una serie di aspetti (funzioni amministrative, autonomia finanziaria, ecc.) delle Città metropolitane sono richiamati da precisi articoli della Costituzione: 117, secondo comma, lett. p); 118, primo, secondo e quarto comma; 119, primo, secondo, quarto, quinto, sesto e settimo. L' istituzione delle Città metropolitane è una decisione che compete al legislatore regionale.

9. Organizzazione della sosta e coordinamento tra Regione e Comuni.

Nell' attesa della nascita delle Città metropolitane le Regioni possono decidere che per tutta una serie di materie i Comuni (con l' eventuale presenza della Provincia) si riuniscano in forme associative, o di cooperazione, per procedere all'

esercizio coordinato delle relative funzioni in ambiti sovracomunali definiti. Così stabilisce l' art. 24 (appunto intitolato “ *esercizio coordinato di funzioni* “) del T.U. degli enti locali d.lgs. 267 del 2000, che include fra le materie la pianificazione territoriale e - soprattutto - i piani del traffico intercomunali.

Stabilisce ancora il citato art. 24 che “ *le disposizioni regionali per l' esercizio coordinato di funzioni in ambiti sovracomunali*) *si applicano fino all' istituzione della città metropolitana* “.

Nell' ordinamento attuale non vi sono elementi che facciano ritenere necessaria una previa disciplina legislativa regionale per legittimare la destinazione di alcune aree alla sosta a pagamento e l' istituzione, ad opera dei Comuni, di un pedaggio per i veicoli privati che trovano parcheggio in determinate parti del territorio comunale. Allo stato delle cose si debbono quindi considerare legittimi i provvedimenti di questo genere assunti dai Comuni nell' esercizio delle proprie competenze, vuoi attraverso i P U T; vuoi in altra forma. Tuttavia non si può trascurare l' esistenza di una norma, nel T.U. degli enti locali (art. 4 del d. lgs 267 del 2000) che parla di sistema regionale delle autonomie locali. L' art. 4, contiene - a sua volta - un comma che potrebbe fondare una competenza del legislatore regionale in materia di provvedimenti per la gestione del traffico veicolare; ed in particolare in materia di parcheggi e di zone sottoposte a pedaggio. La disposizione è la seguente: “ *La legge regionale indica i principi della cooperazione dei comuni e delle province tra loro e con la regione, al fine di realizzare un efficiente sistema delle autonomie locali al servizio dello sviluppo economico, sociale e civile* “.

Che la mobilità, la circolazione veicolare e la sosta degli automezzi sulle strade appartengano alla competenza legislativa delle Regioni in base all' attuale Costituzione non possono esistere dubbi. Va però considerato che nella Costituzione (art. 117, terzo comma) sono indicate due materie di legislazione concorrente (Stato/Regioni) quali il governo del territorio e la tutela della salute. La questione da risolvere è dunque se quando si parla di mobilità, traffico veicolare, circolazione e sosta sulle strade ci si riferisce nella Costituzione a qualcosa che va compreso nel governo del territorio e nella tutela della salute; oppure a qualcosa che rappresenta una materia autonoma. Nel primo

caso la competenza del legislatore regionale dovrebbe considerarsi una competenza concorrente con quella dello Stato; nel secondo caso una competenza esclusiva

10. Il contratto di parcheggio nelle aree recintate.

La più recente giurisprudenza della Corte di cassazione riconosce l'applicabilità della disciplina giuridica del deposito al contratto atipico di parcheggio. E ne trae la deduzione che il gestore dell'area adibita a posteggio per autovetture è responsabile in caso di furto del veicolo.

Il contratto atipico di parcheggio - osserva la Corte (sez. III civile) nella sentenza 26 febbraio 2004, n. 3683 - si conclude nel momento in cui il veicolo viene immesso e lasciato nell'area in cui sono predisposti con sistemi automatici l'accesso, il pagamento della sosta, ed il prelievo del veicolo.

Le condizioni generali di contratto predisposte dall'impresa che gestisce il parcheggio, ed intese ad escludere l'obbligo di custodia a carico dell'impresa stessa, sono irrilevanti -soggiunge la sentenza - perché contrastano con l'affidamento ingenerato nell'utente del posteggio.

Comunque nella specie la responsabilità antifurto per la custodia del veicolo era stata esclusa in una dicitura della scheda fornita dagli apparecchi automatici di ingresso. Si tratta - conclude la sentenza della Cassazione - di condizioni che sfuggono all'attenzione ed alla conoscenza dell'utente, giacché il contratto si presenta nella fattispecie come una tipica *quick hand transaction*, un negozio, cioè, che non lascia tempo per trattative o riflessioni.

ORGANIZZAZIONE E TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

1. *Finalità, obiettivi e funzioni della disciplina a pagamento della sosta.*

Quali effetti e risultati può attendersi il Comune con la tariffazione della sosta. Estensione del potere di scelta dell'Amministrazione comunale circa le aree da sottoporre a pagamento tariffa. Disciplina differenziabile per zone. Zone libere e zone a traffico limitato

3. *Quali categorie di utenti possono -o debbono- pagare per la sosta.*

4. *Quali criteri adottare per determinare il prezzo della sosta.*

Durata, vicinanza al centro, dimensioni del veicolo

5. *Quali mezzi tecnici e quali modalità di riscossione*

6. *Quali mezzi umani e tecnici di vigilanza e accertamento delle infrazioni alla sosta regolata.*

Le considerazioni che precedono hanno un senso concreto nella misura in cui le Amministrazioni locali siano mosse da una reale intenzione di fare osservare le regole di viabilità e di sosta da loro stesse stabilite. E' un problema di organizzazione e è anche un problema di cultura civile.

7. *Quale tipo di sanzioni:*

Differenza di misura tra sosta selvaggia o pericolosa (divieto assoluto); e violazione della regola del pagamento per la sosta.. Contravvenzione; perdita punti; rimozione; fermo amministrativo

8. Impianti ed edifici preordinati alla sosta. Aree e strutture dedicate.

Differenza tra sosta a pagamento su strada e sosta entro tali strutture.

Va rapidamente sviluppato il programma dei parcheggi strutturati in corrispondenza delle linee di trasporto pubblico (in particolare linee metropolitane, treni e autolinee) al fine di dare sistemazione ad una consistente quota del traffico pendolare.

Responsabilità in caso di sosta entro aree dedicate e recintate (Cassaz. Febr. 2004).

Nuove categorie di utenza (oltre la contrapposizione residenti/ non residenti) potrebbero essere configurate al fine di applicare tariffe agevolate. Alcune categorie:

i medici e i paramedici;

gli artigiani ed i titolari di piccole attività commerciali;

gli addetti alla manutenzione di pronto intervento;

i distributori di corrispondenza (corrieri, agenzie, ecc.) e merci;

le istituzioni pubbliche e private al servizi della collettività;

i visitatori e gli assistenti domiciliari.