

I PARCHEGGI A PAGAMENTO, nelle piazze e lungo le strade, sono un'insostenibile gabella

È inaccettabile vedere agenti di Polizia Municipale e ausiliari del traffico utilizzati al posto del personale dei gestori dei parcheggi invece di essere utilizzati per finalità più importanti quali: il rispetto del Codice della Strada davanti alle scuole; l'azione di contrasto diretta ai veicoli che intralciano il traffico e/o inficiano la sicurezza stradale con la loro sosta selvaggia; il controllo del verde prospiciente le strade; la correttezza della segnaletica stradale; la verbalizzazione di strade e marciapiedi dissestati; la vendita abusiva; gli schiamazzi; il corretto utilizzo dei giardini ecc...

In calce a questo documento abbiamo inserito un prezioso sussidio per l'utente della strada e, soprattutto, per il gestore della strada: la relazione dal titolo *"Criteri per l'organizzazione delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli"*.

Affrontiamo il tema "parcheggio a pagamento" ricordando che l'utilizzo del veicolo è sempre meno una libera scelta e sempre più una necessità stante:

- l'inesistenza di servizio pubblico per il percorso utile a raggiungere la destinazione;
- l'inesistenza o scarsa frequenza del trasporto pubblico nella fascia oraria utile per le proprie necessità;
- le lunghe attese alle fermate che impediscono di arrivare in tempo a destinazione.

In tale contesto, si è obbligati a utilizzare il proprio veicolo subendo forzatamente, in caso di sosta, l'ennesimo prelievo, che in questi anni di crisi è destabilizzante per l'assetto socio-economico. E ci sarebbe anche da aggiungere che in molti casi si è spinti ad acquistare un motociclo per potersi meglio districare nel traffico sempre più caotico: quindi, ulteriori oneri per l'acquisto e l'assicurazione. Vale portare ad esempio Firenze dove le moto immatricolate superano abbondantemente il numero di abitanti. Acquisti dettati dal fatto che il trasporto pubblico non risponde alle esigenze di chi lavora. Infatti, per fare due esempi, quando le scuole sono chiuse, il trasporto pubblico è drasticamente ridotto, anche nelle fasce orarie che niente hanno a che fare con l'entrata e uscita dalle scuole. La stessa situazione avviene anche per i giorni festivi dove chi va al lavoro deve utilizzare il proprio veicolo e i turisti devono subire lunghissime attese alle fermate.

La disciplina della sosta, almeno nelle più grandi città italiane, è tale **da obbligare** sostanzialmente l'utente della strada al pagamento di una somma di denaro qualora abbia necessità di sostare col proprio veicolo, perché gli stalli di sosta gratuiti sono ridotti e/o completamente assenti e/o collocati a molta distanza da uffici pubblici, ospedali, scuole, luoghi di frequentazione e poli di attrazione pubblici e privati.

In sintesi, lo squilibrio tra domanda e offerta di sosta, determinato dal rapporto tra le superfici di parcheggio disponibili e il numero di veicoli circolanti (*che in 100 anni sono passati da poche migliaia a oltre 49 milioni*), non consente al singolo utente la fruizione di uno stallo che sia nelle immediate vicinanze ai luoghi di frequentazione, col risultato che spesso anche lo stallo a pagamento non è limitrofo o vicino alla destinazione dell'utente. Questo fa sì che, in caso di disguidi nel disbrigo dei propri impegni, diventa oltremodo disagiata e a volte impossibile tornare al veicolo per rimettere i soldi nel parcometro a tempo scaduto.

Sempre più spesso, il cittadino-utente che intenda sostare col proprio veicolo sulla pubblica strada è obbligato al pagamento di una somma di denaro e l'obbligo è sancito in norme di legge e in particolare nell'art. 6 comma 4, lettera d), nell'art. 7 comma 1, lettera f) del Codice della Strada **ma... qual è la ratio della previsione?**

Per quale motivo di fatto si richiede al cittadino-utente il pagamento di una somma di denaro per sostare quando lo stesso paga già la tassa per il solo fatto di possedere un veicolo?

Nel rispondere occorre tenere conto che originariamente la previsione dei parcheggi a pagamento era giustificata dall'attività di custodia (*posti di lavoro provvisori per categorie protette e/o per risolvere criticità sociali*) mentre, attualmente, il parcheggio può essere a pagamento senza necessità di custodia come avviene per la maggior parte dei parcheggi.

A tali interrogativi i gestori delle strade (nella maggior parte, gli 8.092 sindaci italiani) rispondono solitamente che la sosta a pagamento favorisce la rotazione e induce a ricorrere al trasporto pubblico. **Ma si tratta di equivoci dietro ai quali si celano disparità di trattamento, privilegi, arricchimenti e un sistema che genera contenziosi.**

In realtà, da un punto di vista logico, il pagamento non implica la rotazione dei veicoli! Infatti, se vi è l'esigenza della rotazione nella fruizione degli stalli, è condizione sufficiente e necessaria quella di prevedere una **sosta esclusivamente limitata nel tempo**. Solo in tal modo gli utenti hanno la possibilità di fruire a turno dello stallo di sosta.

Viceversa, **il pagamento non garantisce la rotazione nella sosta neppure potenzialmente**, poiché all'utente basterà pagare per lasciare in sosta il veicolo per il tempo che desidera, impedendo così l'altrui fruizione. In certi casi, tale situazione non può che portare a una **discriminazione tra cittadini**: tra l'utente ricco e l'utente che non dispone di risorse sufficienti per consentirgli di lasciare in sosta il veicolo per ore o per giorni. Infatti, come vediamo ogni giorno, i parcheggi a pagamento non sono limitati a una sola ora oppure a due, fatto che consentirebbe una rotazione, ma sono disponibili dalle ore 8 alle ore 20 e in molti casi anche oltre le ore 20, aggiornando il pagamento del parcometro.

Al tormento dei parcheggi a pagamento si va ad aggiungere anche l'impropria commistione tra pagamento e limitazione temporale, alimentata dalla formulazione degli articoli 7 e 157 del Codice della Strada nei quali si utilizza la medesima espressione "*dispositivi di controllo della durata della sosta*".

In sintesi, il cittadino-utente della strada si trova in balia delle interpretazioni e soccombe il suo diritto a leggi chiare e inequivocabili. Infatti, la terminologia impiegata nelle disposizioni citate, e in particolare nell'articolo 7, conduce altresì a **interpretazioni divergenti** - da parte della dottrina, della giurisprudenza e delle Istituzioni - sulla questione delle conseguenze del pagamento parziale. Interpretazioni che conducono a **contenziosi** tra cittadini e Pubblica Amministrazione e **contrast** tra Pubbliche Amministrazioni col risultato di **spaesare il cittadino-utente** a tutto danno della certezza dei rapporti giuridici e della fiducia nelle Istituzioni.

L'art. 7 comma 1 lettera f) del Codice della Strada prevede che le **condizioni e le tariffe** per il pagamento delle somme siano **fissate in conformità alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Tali direttive non sono mai state emanate!

Le condizioni e le tariffe sono rimesse all'ampia discrezionalità del singolo ente proprietario della strada che in Italia sono oltre gli 8.500.

Le clausole e in particolare le **modalità di riscossione** delle somme di denaro nella maggioranza dei casi sono tali che il cittadino ritorna a essere un suddito che deve solo obbedire, infatti, l'utente:

- 1) si trova **costretto a pagare più tempo del necessario** per timore di rischiare la sanzione stante l'impossibilità di preventivare con certezza il tempo impiegato per lo svolgimento dei propri affari;

- 2) si trova **costretto a tornare di corsa sul luogo di sosta** per evitare la sanzione;
- 3) **non ha possibilità del rimborso di somme** per il tempo di sosta non fruito. Situazione questa, che potrebbe integrare gli estremi dell'**indebito** e un ulteriore **disparità di trattamento tra utente e gestore del parcheggio**.

Si tratta di **condizioni inaccettabili** che ben possono essere superate con le seguenti soluzioni alternative:

- 1) l'utilizzo di dispositivi che consentano la registrazione della targa del veicolo al rilascio del tagliando e permettano il pagamento posticipato attraverso la lettura dell'orario, determinando con precisione la somma dovuta. Un investimento che trova persino giustificazione normativa laddove l'art. 7 col. 7 dispone che i proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati al miglioramento dei parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei.
- 2) l'impiego del parcheggiatore-esattore con il vantaggio di creare posti di lavoro provvisori per categorie protette e/o per risolvere criticità sociali.

ECCO LE CONSEGUENZE DEI PARCHEGGI A PAGAMENTO ubicati sia nelle piazze sia lungo le vie cittadine:

- 1) il cittadino-utente non ha alcun vantaggio dal parcheggio a pagamento;
- 2) il cittadino-utente è obbligato pagare per fruire di un bene pubblico;
- 3) il cittadino-utente è indotto a pagare più di quanto reputi necessario per non rischiare di essere sanzionato;
- 4) il pagamento non garantisce la rotazione dei veicoli;
- 5) vi è disparità di trattamento tra l'utente che dispone e l'utente che non dispone di risorse sufficienti che gli consentano di lasciare in sosta il veicolo per il tempo desiderato;
- 6) non è previsto il rimborso a favore dell'utente per il tempo di sosta non fruito con conseguente arricchimento senza giusta causa del gestore;
- 7) vi è disparità di trattamento tra utente e gestore del parcheggio a pagamento poiché in caso di differenza tra il tempo sosta e il pagamento, il gestore recupera l'eventuale differenza con una sanzione mentre l'utente non è in grado di recuperare la differenza a suo favore;
- 8) il gestore incassa denaro senza, di fatto, offrire alcun servizio;
- 9) la formulazione dell'articolo 7 e 157 del Codice della Strada si presta a interpretazioni divergenti tra utenti e Pubblica Amministrazione e a contrasto tra Pubbliche Amministrazioni con l'effetto di creare incertezza negli utenti e proliferazioni di contenziosi.

Un prezioso sussidio per l'utente della strada e, soprattutto, per il gestore della strada è la **relazione dal titolo "Criteri per l'organizzazione delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli"** che l'Avv. Fabio Dimita (Direttore amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) presentò nel settembre 2013 alla XXXII edizione de **Le Giornate della Polizia Locale**.

Il documento, inserito su http://www.coordinamentocamperisti.it/files/ancora_divieti/2_Parcheggi_norme_per_realizzarli.pdf,

contiene nozioni su come organizzare i parcheggi e le aree adibite alla sosta dei veicoli e sull'impiego corretto della segnaletica orizzontale e verticale. Chiarisce la differenza tra sosta e parcheggio, termini troppo spesso utilizzati come sinonimi.

Nel capitolo **DEFINIZIONI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO** sono contenute le indicazioni per l'attività preliminare, fondamentale per la progettazione di un parcheggio o di un'area adibita alla sosta e l'indagine sui flussi di traffico. Infatti, solo in base alle esigenze emerse e alle criticità riscontrate attraverso l'analisi dei flussi, l'ente proprietario sarà in grado di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta.

Nel capitolo **ATTIVITÀ PRELIMINARE: L'ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO** è evidenziato come vanno acquisiti i dati sui flussi di traffico.

Nel capitolo **ORGANIZZAZIONE AREA: OTTIMIZZAZIONE IN BASE ALLA GEOMETRIA** è evidenziato come un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli si organizza e si ottimizza, anzitutto, alla luce della sua geometria.

Nel capitolo **SUPERFICIE ADIBITA ALLA CIRCOLAZIONE E SUPERFICIE DI PARCAMENTO DEI VEICOLI: TIPOLOGIA E DIMENSIONE DEGLI STALLI NEI PARCHEGGI** si sottolinea come l'organizzazione del parcheggio dovrà avere alla base un'attività istruttoria che, preso atto dell'entrata e dell'uscita del parcheggio, individui la larghezza della sede stradale utile per la circolazione interna e necessaria per compiere in sicurezza le manovre d'ingresso e uscita dagli stalli.

Nei capitoli **Parcheggio e sosta lungo le strade. RISERVA DI SOSTA E DI PARCHEGGIO A PARTICOLARI TIPOLOGIE DI VEICOLI - ALCUNI ASPETTI DEL PARCHEGGIO A PAGAMENTO** si rileva la rotazione come falsa esigenza per creare un parcheggio a pagamento, ricordando, infatti, che il parcheggio è infrastruttura che può compensare le criticità che si manifestano sulle strade limitrofe e adiacenti, fornendo una risposta alle esigenze di traffico esterno all'area. Nel positivo intento di fluidificare il traffico e di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta, può accadere che l'ente proprietario della strada incorra in errore laddove intenda garantire la rotazione dei veicoli istituendo un parcheggio a pagamento. Invero il parcheggio a pagamento NON è uno strumento atto a garantire la rotazione dei veicoli. Si tratta di un errore logico, prima ancora che tecnico-giuridico. Infatti, non vi è alcun nesso di causa-effetto tra la richiesta di un corrispettivo in denaro e la limitazione temporale di sosta. Né vi è certezza che alla richiesta di una tariffa crescente nel tempo l'utente rinunci al persistere della sosta. L'unico strumento per garantire la rotazione dei veicoli è rappresentato dalla limitazione temporale. In conclusione, se l'esigenza da soddisfare consiste nel garantire la rotazione dei veicoli si suggerisce di emanare un provvedimento che istituisca un segnale di parcheggio limitato nel tempo e non di un parcheggio a pagamento.

Per quanto sopra, un sindaco, per ottimizzare la circolazione stradale e gli spazi utili al parcheggiare, deve:

1. abolire i parcheggi a pagamento salvo che in detti parcheggi ci siano servizi che giustifichino la tariffa e che il parcheggiarvi sia una scelta dell'utente della strada;
2. far sì che le proprie strutture procedano per ottenere la rotazione dei veicoli in aree con grandi necessità di sosta, tenendo conto che le soluzioni gli devono essere rappresentate solo dopo che abbiano attivato uno studio di una o più zone con alla base:
 - il rilevamento, la classificazione e il monitoraggio del traffico con sistemi a gestione centralizzata per il censimento veicolare con sensori elettromagnetici (spire) e per la pesatura dinamica con sensori piezoelettrici per arrivare ai più avanzati sistemi video AID;
 - Il rilevamento di tutti gli spazi utili alla sosta;
 - il rilevamento dell'ubicazione e degli orari operativi delle attività insistenti che sono le "calamite" che attraggono la circolazione stradale.

Solo dopo aver ottenuto dette informazioni si potrà procedere all'organizzazione degli spazi utili alla sosta e alla limitazione o meno della durata della stessa con disco orario.

oooooooooooooooooooo