



NOTIZIARIO ORDINE di NAPOLI INGEGNERI



Maggio
Giugno
1998

Bimestrale di informazione a cura del Consiglio dell'Ordine

Reg. Trib. di Napoli n. 2166 del 18/7/1970 • Spediz. in a.p. art. 2 comma 20/c legge 662/96 - Filiale di Napoli

IL GIORNALE È GRATUITO E COME TALE NON È IN VENDITA

NOTE PROFESSIONALI

PREMESSA

L'Ordine degli Ingegneri di Napoli ha affrontato, all'interno della Commissione Urbanistica, lo studio della problematica relativa ai parcheggi e alle condizioni reali esistenti sul territorio, ostative alla loro realizzazione.

Questo articolo raccoglie i risultati dello studio portato avanti dalla Commissione, con una particolare attenzione ai problemi connessi alla città di Napoli, che in Campania da sempre si pone come guida di riferimento rispetto a tutti gli Enti locali. Una soluzione del problema nella città di Napoli significherebbe infatti una soluzione anche per tutti i centri della provincia, dove il problema della carenza di posti auto è ugualmente se non maggiormente sentito, data la rapidissima crescita avvenuta nel dopoguerra di paesi che hanno assunto le dimensioni di città (spesso con oltre centomila residenti), senza però dotarsi delle infrastrutture che delle città sono proprie.

Al termine dell'articolo vi è un paragrafo di sintesi di tutti i problemi che restano aperti. Il paragrafo è denominato "lettera aperta" e tale vuole essere, in primis verso tutti gli Ingegneri, poi anche e soprattutto verso le autorità (cui la nota verrà trasmessa attraverso canali ufficiali).

La Commissione ha affrontato la questione in linea tecnica; si attendono note e domande da parte dei colleghi, nel mentre l'Ordine si ripropone di raccogliere pareri anche di giuristi esperti del settore.

INTRODUZIONE

La problematica dei parcheggi, a distanza di oltre 9 anni dalla promulgazione della legge Tognoli, rappresenta per Napoli un tema sempre attuale, ben lungi dalla soluzione.

Gli sforzi che le varie Amministrazioni, succedutesi negli anni, hanno compiuto per porre rimedio nella Città di Napoli alla cronica carenza di posti auto non hanno finora sortito i risultati sperati per un duplice ordine di motivi.

Da un lato la situazione normativa estremamente ingarbugliata, dall'altro la configurazione urbanistica della Città che non consente di individuare facilmente localizzazioni idonee alla realizzazione di spazi per la sosta.

Diverse sono poi le condizioni ostative alla realizzazione dei parcheggi destinati ad uso pubblico e di quelli destinati ad uso privato.

Nel seguito ci si limiterà ad affrontare pertanto le tematiche connesse alla realizzazione di parcheggi privati a servizio dell'edilizia esistente, evidenziando che una soluzione definitiva del problema consentirebbe di sbloccare la grave situazione creatasi, con i conseguenti benefici sulla vivibilità della Città, senza escludere i riflessi in termini occupazionali.

Per gli immobili di nuova realizzazione, il problema non verrà affrontato in questa sede, in quanto la normativa vigente impone di dotare gli stessi del quantitativo minimo di posti auto dettati dai vigenti standard.

ANALISI STORICA DEL PROBLEMA

La tematica dei parcheggi privati e la individuazione di posizioni operative da parte dell'A.C. su una materia di tale complessità, ha risentito di una situazione legislativa mutevole e disorganica.

La successione cronologica della normativa di riferimento, esposta nel seguito, conferma quanto appena evidenziato.

Nel 1989 fu promulgata la legge 122 (cd. Tognoli) che, nell'affrontare l'annoso problema della carenza di posti auto nei centri urbani, introdusse numerose e significative novità.

In particolare, l'art. 9 comma 1, sancì che: "I proprietari di immobili possono

Parcheggi Pertinenziali

*di Camillo Alfonso Guerra
e Giuseppe Sarubbi*

realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati, parcheggi da destinare a pertinenze delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti".

Il comma 2 dello stesso art. 9 esplicitamente stabilì che tali parcheggi pertinenziali dovessero essere oggetto non di concessione edilizia, bensì di autorizzazione gratuita.

Ancora nello stesso art. 9 il comma 4 consentì ai Comuni di "... prevedere nell'ambito del programma urbano dei parcheggi la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse ...".

A decorrere dal 1994 si sono susseguiti una serie di Decreti Legge mai convertiti in legge. Tra questi provvedimenti va ricordato il D.L. 475/94 che, nel consentire il trasferimento di parcheggi a favore di soggetti, purché residenti o dimoranti nello stesso Comune, anche a prescindere dalla vendita dell'unità immobiliare a cui il parcheggio era collegato, finì per dilatare il concetto di pertinenza all'intera città. In ogni caso il parcheggio doveva essere realizzato alle stesse condizioni previste nella citata legge Tognoli.

Nel 1995 fu varato il DL n. 88/95, che costituiva il capostipite di un lungo elenco di decreti legge, reiterati più volte, senza sostanziali modifiche, fino all'ultimo D.L. 285/96.

I suddetti decreti legge introducevano delle importanti novità:

- era abrogato il comma 2 della legge 122/89, che prevedeva il rilascio di autorizzazione gratuita in luogo di concessione edilizia;
- per parcheggi nel "lotto dei fabbricati" e conformi allo strumento urbanistico era prevista una "denuncia" di inizio lavori.

Si fa notare che questa dizione "lotto dei fabbricati" è stata introdotta in data 24/1/96 con il D.L. n. 30/96, in luogo della precedente dizione "sottosuolo dei fabbricati".

La legge 127/1997, denominata legge Bassanini, apporta infine delle modifiche all'art. 9 della legge 122/89; al termine del primo comma dello stesso articolo è stato aggiunto il seguente periodo: "Tali parcheggi possono essere realizzati, ad uso esclusivo dei residenti, anche nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato, purché non in contrasto con i piani urbani del traffico, tenuto conto dell'uso della superficie sovrastante e compatibilmente con la tutela dei corpi idrici". La stessa legge Bassanini introduce poi la possibilità che i parcheggi siano realizzati anche da singoli proprietari a non da interi condomini.

È interessante a tal punto presentare una rapida disamina di quanto deliberato dal Comune di Napoli, con riferimento al tema di cui all'oggetto.

Dopo una serie di deliberazioni sull'argomento, successive al 1990 (del. di G.M. n. 193 del 25/10/90), nell'anno 1994 si sono susseguite alcune delibere di Consiglio Comunale che hanno raggiunto forma compiuta con la delibera n. 327 del 2/9/94 e con il successivo testo integrato approvato con delibera n. 356 del 27/9/94.

Con essa veniva regolamentata la realizzazione di parcheggi interrati ad uso privato. Si trascurano in questa sede i molteplici aspetti della delibera legati al dimensionamento dei parcheggi. Si vuole, invece, appuntare l'attenzione sulla definizione di pertinenzialità data dal Consiglio Comunale nel formulare l'anzidetto deliberato.

Veniva difatti data la possibilità di realizzare parcheggi pertinenziali ad unità immobiliari che non avessero distanza da essi maggiore di 500 metri (misurati su percorrenze stradali e non in linea d'aria) da realizzare anche su aree libere non vincolate pertinenzialmente ad alcun fabbricato.

La suddetta delibera è stata poi rivisitata con successiva deliberazione di C.C. n. 294/95, che ha modificato la anzidetta deliberazione n. 356/94 per quanto riguarda il dimensionamento dei parcheggi e la loro attuazione, con particolare attenzione a problematiche di carattere ambientale, lasciando inalterata la definizione di pertinenzialità come distanza (anch'essa immutata) dall'unità immobiliare.

In seguito il CORECO ha sospeso l'esecutività della delibera di C.C. n. 294/95, intimando in data 6/11/95 (prot. 207463) al Comune di controdedurre al ricorso proposto da un privato secondo cui porre una definizione di pertinenza basata sulla distanza dalla relativa unità immobiliare equivale ad una variante urbanistica e pertanto deve seguire gli iter approvativi di legge, riprendendo le motivazioni addotte dall'A.G. all'atto del sequestro di un cantiere.

Non risulta che il Comune di Napoli abbia mai prodotto le richieste controdeduzioni.

Il testo delle delibere 327/94 e 294/95 è stato quindi recepito come parte integrante del PUT, adottato dal Consiglio Comunale di Napoli, con delibera n. 263/97.

Si vuole ora presentare un episodio sintomatico delle difficoltà che hanno potuto generare le interpretazioni della definizione di pertinenzialità deliberate dal Consiglio Comunale di Napoli prima della promulgazione della legge Bassanini.

L'Amministrazione Comunale aveva rilasciato alcune autorizzazioni per la realizzazione di parcheggi che rispondevano alla definizione di pertinenzialità di cui alle suddette delibere di C.C.

In particolare, il cantiere relativo ad una di tali opere, fu posto sotto sequestro dall'A.G. Una sentenza del 5/10/95 della X sez. penale del Tribunale di Napoli, emessa sulla base del ricorso volto ad ottenere il dissequestro del cantiere, ha dimostrato la non validità del criterio di pertinenza inteso come distanza dall'unità abitativa ed ha ribadito che l'unico concetto valido di pertinenza è quello espressamente indicato nel comma 1 dell'art. 9 della L. 122/89.

Una corretta interpretazione fornita del concetto di pertinenzialità prima delle modifiche introdotte dalla Bassanini è quella resa dalla Commissione Edilizia di Napoli con parere del 10/6/96.

"... la locuzione 'sottosuolo dell'immobile' di cui all'art. 9 della L. 122/89 possa essere congruamente ed utilmente letta conformemente alla allegata giurisprudenza come 'sottosuolo del lotto su cui insiste il fabbricato' ed in particolare è da intendersi per lotto l'aggregazione di terreni contigui al fabbricato e giuridicamente individuati come pertinenza allo stesso..."

Recentemente, alla luce delle variazioni normative introdotte dalla Bassanini, la Commissione edilizia del Comune di Napoli ha reso nuovo parere, che non esclude la possibilità che a realizzare posti auto non siano i soli proprietari delle unità immobiliari cui questi sono legati pertinenzialmente, ma anche terzi soggetti.

In tale parere è difatti possibile leggere che *"[...] è necessario che le domande di autorizzazione siano corredate [...] da atti negoziali, che comportino la pertinenzialità; infatti la pertinenzialità costituisce il presupposto perché operi la deroga prevista dalla legge, che rende urbanisticamente compatibile il progetto. [...] Nell'atto negoziale devono, comunque, essere indicate le unità immobiliari in favore delle quali il rapporto di pertinenzialità dovrà essere costituito, con i relativi estremi ipocatastali, anche se in numero superiore, ma mai inferiore, ai posti auto dei quali si richiede la realizzazione, nel rispetto delle superfici massime corrispondenti [...]".*

Alcune perplessità, a parere degli scriventi, permangono tuttora nonostante lo sforzo interpretativo dell'organo consultivo del Comune di Napoli.

Saranno gli eventi che si verificheranno nei prossimi mesi a fornire una risposta (si spera definitiva) sulla questione.

Alla conclusione di questo excursus sulla situazione normativa e procedurale, si evidenzia che al momento l'Amministrazione può rilasciare solo autorizzazioni edilizie per interventi che rispettino sia quanto previsto dalle norme vigenti, sia, per quanto con esse non in contrasto, dai Deliberati Consiliari.

Pertanto nel seguito si illustreranno le diverse tipologie di parcheggi pertinenziali realizzabili.

CLASSIFICAZIONE NORMATIVA E PROCEDURALE

Alla luce di quanto indicato nel precedente capitolo, un inquadramento normativo delle tipologie di parcheggi privati potrebbe essere il seguente:

- a) parcheggi nel sottosuolo rientranti nella definizione di pertinenza di immobile dell'art. 9, comma 1, L.122/89, se in difformità dallo strumento urbanistico;
- b) parcheggi rientranti nella definizione di cui all'art. 9, comma 4, L.122/89, cioè i parcheggi ad uso privato su area pubblica;
- c) parcheggi nel sottosuolo del lotto dei fabbricati, pertinenti agli stessi e conformi allo strumento urbanistico riferiti ad immobili che non siano assoggettati alle disposizioni contenute all'art. 2 comma 60 della legge "Finanziaria" approvata il 24/12/96

Le procedure autorizzative per i casi suindicati sono esplicitate nei paragrafi seguenti, analizzando separatamente le diverse tipologie.

a) parcheggi rientranti nella definizione di pertinenza di immobile dell'art. 9, comma 1, L.122/89, se in difformità dallo strumento urbanistico.

La norma prevede il rilascio di concessione edilizia in deroga agli strumenti urbanistici per i parcheggi che siano di pertinenza di fabbricati e siano situati nel sottosuolo o al piano terreno degli stessi. Al momento, in assenza di un Programma Urbano dei Parcheggi approvato, il comma 1 dell'art.9 della Tognoli è il più potente strumento attuativo per la realizzazione di posti auto destinati ad uso privato.

I suoi limiti di applicazione derivano essenzialmente dalla configurazione urbanistica della Città di Napoli, che risulta povera di situazioni orografiche che consentano ai condomini o ai singoli proprietari di immobili la costruzione dei parcheggi.

Altra difficoltà quasi insormontabile deriva dalla congenita incapacità dei condomini ad organizzarsi imprenditorialmente per la esecuzione dei lavori da effettuarsi, la ripartizione degli spazi ricavati, ecc. Questa incapacità dei privati ha costituito motivo per la formulazione delle diverse delibere, succedutesi negli anni, che di fatto prevedevano la possibilità a terzi di realizzare i parcheggi, da cedere successivamente a cittadini, residenti entro la distanza di 500 m percorribili pedonalmente, che avrebbero vincolato il posto auto acquistato alla propria abitazione.

La strada da seguire deve essere quella di fornire al cittadino tutti gli strumenti che gli consentano di superare le naturali remore ed i timori rispetto alla avventura imprenditoriale da affrontare.

Tutto ciò va per questo tradotto in: *regole chiare*.

Il recente parere reso dalla Commissione Edilizia del Comune di Napoli non esclude la possibilità per Imprese o per soggetti comunque terzi di realizzare i parcheggi, da cedere successivamente a cittadini, residenti entro la distanza di 500 m percorribili pedonalmente.

Allo stato si è in attesa di una concreta verifica di quanto espresso nel citato parere.

b) parcheggi rientranti nella definizione di cui all'art. 9, comma 4, L.122/89, cioè i parcheggi ad uso privato su area pubblica.

Il comma 4 dell'art. 9 della legge Tognoli, si ricorda, consente ai Comuni di "... prevedere nell'ambito del programma urbano dei parcheggi la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse ...".

Questo strumento legislativo è molto potente, anche se richiede necessariamente la preventiva approvazione in Consiglio Comunale del Programma Urbano dei Parcheggi, il quale contiene procedure sintetizzabili nei seguenti punti:

- individuazione di una serie di localizzazioni di proprietà pubblica (aree libere, sottosuolo di piazze, cavità naturali, ecc.) dove realizzare parcheggi, da assegnare in concessione per un periodo di 90 anni a residenti nella zona a mezzo procedura concorsuale;

- selezione degli assegnatari delle localizzazioni a mezzo bando di concorso pubblico;
- avviso pubblico per la richiesta da parte di cittadini di altre localizzazioni dove realizzare posti auto;
- selezione da parte di una commissione comunale delle aree assegnabili tra quelle oggetto di richiesta.

Il Comune di Napoli ha preparato un suo PUP che al momento di uscire in stampa (luglio '98) è in discussione in Consiglio Comunale.

c) parcheggi nel sottosuolo del lotto dei fabbricati, pertinenti agli stessi e conformi allo strumento urbanistico (L. 662/96, art.2, c.60).

Il caso in esame è identico tipologicamente a quello illustrato nel punto a), anche se proceduralmente differisce da esso.

La legge 662/96, difatti, prevede per i parcheggi nel sottosuolo del lotto dei fabbricati la semplice comunicazione di inizio lavori, nel caso in cui l'intervento sia conforme ai dettami del Piano Regolatore vigente.

Nella città di Napoli, gli strumenti urbanistici di recente approvati, in particolare la variante di salvaguardia, consentono l'utilizzo di questa possibilità fornita dal legislatore.

Nel seguito si riportano stralci dalla normativa della variante di salvaguardia, con riferimento alla problematica dei parcheggi (per la pubblicazione della intera variante di salvaguardia, con la relativa zonizzazione, si rimanda ad una prossima pubblicazione di quest'Ordine). Sono riportate, oltre alle norme con specifico riferimento ai parcheggi, anche le principali norme di tutela da rispettarsi nella loro realizzazione e, limitatamente alle zone agricole, i soggetti abilitati alla presentazione di richieste.

Art. 6

(zona nE - Componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio)

[...]

5. Ai fini dell'applicazione dell'art. 9 del titolo III della L. 24/3/1989 n.122, è esclusa ogni deroga ai vincoli in materia paesaggistica e ambientale. È fatta salva la realizzazione dei parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari nei locali siti a piano terreno o interrati nell'ambito del volume esistente dei fabbricati ricadenti nella zona nE.

[...]

Art. 7

(sottozona nEa - Aree agricole)

[...]

13. La presente disciplina si attua da parte dei seguenti soggetti: proprietari coltivatori diretti, proprietari conduttori in economia, proprietari concedenti, enfiteuti o titolari di altro diritto reale, nonché affittuari o mezzadri aventi diritto a sostituirsi al proprietario nella esecuzione delle opere, sempreché gli edifici rurali, a uso residenziale e non, siano stabilmente utilizzati per la conduzione del fondo agricolo.

[...]

Art. 15

(Tutela degli alberi)

1. Fatto salvo quanto previsto in sede di approvazione di progetto urbanistico esecutivo o in sede di rilascio di autorizzazione o concessione edilizia, gli alberi esistenti in tutto il territorio comunale, a eccezione della sottozona nEa, non possono essere abbattuti senza il nullaosta del Servizio giardini del Comune di Napoli da rilasciarsi sulla base di apposita certificazione da parte di un agronomo, attestante la sussistenza di condizioni di pericolosità per la pubblica e privata incolumità non altrimenti eliminabile, ovvero di necessità di ordine agronomico.

Nella sottozona nEa in particolare non è consentita la sostituzione delle colture arboree con colture non arboree; eventuali essenze arboree ornamentali o da reddito di particolare pregio paesaggistico sono sottoposte al predetto nullaosta del Servizio giardini.

2. Sono fatte salve le disposizioni di cui all'art. 13.

3. Nell'esecuzione di lavori di qualsiasi genere in prossimità di alberi dovranno essere adottati criteri e opere di protezione idonei ad evitare qualunque danno alla chioma, al tronco, alle radici.

Art. 16

(zona A - Conservazione)

[....]

6. Circa le utilizzazioni degli immobili:

- è ammessa la modifica a favore di residenze o attività ricettive, sempre che sia assicurata la dotazione di parcheggi pertinenziali;
- non sono consentiti mutamenti di destinazione che comportino la presenza di attività terziarie di carattere privato con oltre 40 addetti;
- non è consentita la modifica ad altre destinazioni dei parcheggi pertinenziali.

[....]

10. Salvo che nelle aree sottoposte a vincolo ai sensi della L 431/1985 e della L 1497/1939, sono consentite opere per la realizzazione di parcheggi entroterra, nel sottosuolo degli edifici, ovvero in aree esterne agli stessi, da destinare a pertinenza di unità immobiliari ricadenti entro un raggio di norma compreso in 500 m. Nel sottosuolo del lotto dei fabbricati è consentita la realizzazione di parcheggi di pertinenza delle relative unità immobiliari.

11. Per gli interventi previsti nel presente articolo ricadenti nella perimetrazione della tavola S5 - aree di interesse archeologico - è necessario acquisire il parere preventivo della Soprintendenza archeologica di Napoli e Caserta.

[....]

art. 17

(zona B - Risanamento conservativo)

1. L'art. 8 della normativa del vigente Prg è sostituito come segue.

[....]

5. La disciplina è differenziata in riferimento alle seguenti classi tipologiche dell'edilizia preesistente:

[.... classi 1 e 2 omissis]

3) edifici realizzati in epoca successiva al secondo dopoguerra che siano in contrasto con il tessuto edilizio circostante.

[....]

7. Per gli organismi edilizi di cui al punto 3), sono consentiti soltanto gli interventi di cui alle lettere a) e b) dell'art. 31 della L 457/78, nonché il cambio della destinazione d'uso. Per gli stessi organismi edilizi di cui al punto 3) e limitatamente a quelli ricadenti al di fuori del perimetro della zona B come delimitata dal Prg approvato con Dm 1829/1972, è consentita la destinazione a parcheggi pertinenziali, a condizione che essa interessi un intero edificio e nel rispetto dei volumi esistenti, con esclusione delle opere non legittimamente realizzate e non condonate. In tal caso sono consentiti interventi fino alla lettera d) dell'art. 31 della L 457/1978. Detti parcheggi pertinenziali sono destinati a unità immobiliari adibite a residenza ricadenti in un raggio di norma compreso in 500 m".

7/bis. Nell'ambito della zona B e al di fuori del perimetro del centro storico come delimitato dal Prg approvato con Dm 1892/1972, nel sottosuolo fabbricato è consentita la realizzazione di parcheggi di pertinenza delle unità immobiliari ricadenti negli stessi fabbricati. È altresì consentita la realizzazione di parcheggi interrati nelle aree esterne agli edifici a condizione che sulla superficie di esse l'amministrazione comunale preveda la realizzazione di attrezzature pubbliche o d'uso pubblico.

[....]

15. Per gli interventi previsti nel presente articolo è necessario acquisire il parere preventivo della Soprintendenza archeologica di Napoli e Caserta qualora gli stessi ricadano:

- nella perimetrazione della tavola S5 ove detti interventi interessino le aree di pertinenza, i cantinati, i livelli di piano terra e il primo piano; per gli interventi ricadenti negli isolati dei teatri greco-romani delimitati da vico storto Purgatorio ad arco, via Pisanelli, via L. Armanni, via D. Capozzi, via Consolazione, via S. Giovanni in porta, vico Giganti, via Tribunali, per i quali detto parere va richiesto in relazione alle aree di pertinenza e a tutti i livelli di impalcato;

- nella perimetrazione della tavola S5 - aree di interesse archeologico ove detti interventi interessino le aree di pertinenza, i cantinati, i livelli di piano terra e di primo piano per gli edifici di cui ai punti 1 e 2 del comma 5; per gli edifici di cui al punto 3 del comma 5, il parere è richiesto in relazione alle sole operazioni di scavo in aree di pertinenza, nei cantinati e nei livelli di piano terra;

- in tutte le aree non edificate della zona B".

Art. 18

(Zona C - Ristrutturazione urbanistica)

[....]

4. Salvo che nelle aree sottoposte a vincolo ai sensi della L 431/1985 e della L 1497/1939, sono consentite opere per la realizzazione di parcheggi, entroterra da destinare a pertinenza di unità immobiliari, nel sottosuolo degli edifici, ovvero in aree esterne agli stessi ricadenti entro un raggio di norma compreso in 500 m. È consentito altresì destinare edifici esistenti a parcheggi pertinenziali di unità immobiliari ricadenti entro un raggio di norma compreso in 500 m, nel rispetto dei volumi esistenti, con esclusione delle opere non legittimamente realizzate non condonate".

5. Nel sottosuolo del lotto dei fabbricati è consentita la realizzazione di parcheggi di pertinenza delle relative unità immobiliari.

[....]

Art. 20

[....]

2. Su tutto il territorio cittadino i parcheggi esistenti possono essere oggetto di opere edilizie interne tali da aumentarne la capacità. Tali interventi non devono in alcun modo modificare l'aspetto esterno dell'immobile e non devono superare il perimetro preesistente del parcheggio.

3. È consentito altresì il cambio di destinazione d'uso per il ripristino della originaria destinazione a parcheggi.

4. Nelle zone del Prg approvato con Dm 1829/1972 non modificate dalle varianti adottate dal consiglio comunale, sono consentite opere per la realizzazione di parcheggi nel sottosuolo del lotto su cui insiste il fabbricato o in aree esterne a esso, da destinare a pertinenze di unità immobiliari ricadenti entro il raggio di norma compreso in 500 m.

[....]

Art. 21

1. Ogni intervento di trasformazione di immobili, ammesso con la presente normativa, deve rispettare altresì la Normativa del Piano Territoriale Paesistico in vigore per l'area sulla quale insiste l'immobile, ovvero rispettare le misure di salvaguardia del Parco naturale qualora ricada entro il perimetro di un parco naturale definito secondo le procedure di legge.

LETTERA APERTA SULLA TEMATICA
DEI PARCHEGGI PERTINENZIALI

La legge 127/1997 ha allargato il concetto di pertinenza, non più esclusivamente ai suoli immediatamente adiacenti i fabbricati, ma anche ai suoli che, pur avendo da essi una distanza geografica, siano loro vincolati pertinenzialmente.

Su questo punto non sembra allo stato che vi sia alcun dubbio; semmai, non essendosi premunito il legislatore di fissare distanze massime, in alcuni casi hanno provveduto a ciò i singoli Comuni, con norme regolamentari varate ad hoc, ad esempio Napoli.

La lettura della norma, in particolare del comma 1 dell'art. 9 della legge 122/1989, indica che i proprietari degli immobili possono realizzare parcheggi da vincolare pertinenzialmente agli stessi. È quindi evidente che i condomini, proprietari di un suolo, o anche solo alcuni singoli proprietari, possono consorzarsi nelle forme previste dalla legge per promuovere la realizzazione di un parcheggio pertinenziale.

Ma cosa accade se l'iniziativa imprenditoriale non è dei singoli proprietari degli appartamenti cui il parcheggio sarà vincolato pertinenzialmente, ma di un terzo soggetto, tipicamente un'impresa di costruzione?

Un'interpretazione letterale della norma non consentirebbe tale tipo di soluzione alla problematica della realizzazione di parcheggi. Pur tuttavia in molti casi (Napoli è un esempio) la possibilità che un terzo soggetto attuatore realizzi posti auto, da vendere poi a proprietari di singoli immobili, è stata direttamente o indirettamente inserita nelle norme del Piano Urbano del Traffico.

Si è in tal modo superato ogni tipo di problema, come conferma anche l'autorevole parere della Commissione Edilizia del Comune di Napoli (che non esclu-

de tale possibilità), o dobbiamo attenderci in futuro che la Magistratura possa accogliere denunce presentate da novelli censori su autorizzazioni rilasciate per parcheggi in base a tale interpretazione normativa?

Oltre a preoccupazioni sul futuro dei primi cantieri che saranno aperti, non possiamo come Ingegneri non esprimere la nostra profonda esigenza di regole chiare. Regole chiare implicano il rilascio delle autorizzazioni a TUTTI coloro che si trovano nelle condizioni di ottenerle implicano quindi l'apertura di 100 piuttosto che di 10 cantieri. Una soluzione solo limitata del problema rappresenterebbe infatti una operazione puramente speculativa, in quanto il mantenimento della situazione di scarsità di posti auto pertinentziali, creando un grande divario tra la domanda (enorme) e l'offerta (scarsissima), porterebbe alle stelle il loro valore commerciale.

Non è certo questo ciò che noi Ingegneri vogliamo. Noi desideriamo, invece, che la soluzione di questo problema instauri finalmente un ciclo virtuoso dal quale emerga anche la possibilità di ridurre la vasta disoccupazione presente purtroppo anche nella nostra categoria.

La realizzazione, nel rispetto dell'ambiente e della tutela dei beni storici ed architettonici, di centinaia di parcheggi, ad esclusivo uso pertinentziale e quindi di non rilevanti dimensioni, provoca, oltre ad un'immediata possibilità di lavoro per tecnici e maestranze, la rivalutazione degli immobili cui i posti auto sono legati, la rivitalizzazione del mercato immobiliare, il conseguente riaprirsi dei cantieri per la riqualificazione degli stessi fabbricati, una nuova esigenza di decoro e di ordine nelle città, un riordino del traffico, una ulteriore rivalutazione degli immobili e così via.

Gli Enti e le Autorità preposti alla soluzione di questa complessa problematica, in primis il Ministro dei Lavori Pubblici, diano quindi una risposta ai quesiti che noi Ingegneri, dopo quasi 10 anni dall'uscita della legge Tognoli, formuliamo a bassa voce, ma che, se non troveranno risposta, saranno gridati nelle sedi più opportune.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Decreto Ministero dell'Interno 1° febbraio 1986

Norme di sicurezza antincendi per la costruzione e l'esercizio di autorimesse e simili.

Gazzetta Ufficiale n.38 del 15 febbraio 1986.

Legge 24 marzo 1989, n. 122

Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Gazzetta Ufficiale 6 aprile 1989, n. 80.

Decreto Ministeriale 14 febbraio 1990

Approvazione degli schemi-tipo di convenzione per l'affidamento in concessione della costruzione e gestione di parcheggi ai sensi della legge 24 marzo 1989, n. 122.

Gazzetta Ufficiale 2 marzo 1990, n. 51.

Legge 5 febbraio 1992, n. 122

Disposizioni in materia di sicurezza della circolazione stradale e disciplina dell'attività di autoriparazione.

Gazzetta Ufficiale. 19 febbraio 1992, n. 41.

Legge 15 maggio 1997, n. 127

Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo.

Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.113 del 17 maggio 1997.