

Problemi di diritto amministrativo in tema di disciplina concreta della circolazione stradale

di Francesco Garri

1. Il presente scritto intende segnalare sia le problematiche di diritto amministrativo che, invero, non hanno attratto molto l'interesse della dottrina, ma che sono prospettate dalla realtà della circolazione stradale, sia le soluzioni indicate dalla giurisprudenza.

Di queste problematiche, per motivi di dimensioni dello scritto, sono, però, qui raccolte quelle riguardanti la disciplina concreta della circolazione stradale, mentre ad altro scritto riserviamo la trattazione di altri profili in materia.

2. Poiché è da trattare della disciplina concreta della circolazione stradale, il primo aspetto che viene in esame è quello che riguarda le ordinanze, i provvedimenti che regolamentano la circolazione stradale dei veicoli, per conseguire le finalità della disciplina normativa e cioè la sicurezza e la circolazione senza intralci.¹

Si premette che l'art. 16 cost. non preclude al legislatore la possibilità di adottare, per ragioni di pubblico interesse, misure sull'uso delle strade, specie

¹ Tra la recente dottrina in materia citiamo:

Bonazzi A., *Ordinanze sindacali in materia di circolazione, pubblicità ed esecutività* (nota a Giud. pace Bologna, 4 giugno 2001 n. 1171, Tarabusi c. Pref. prov. Bologna), Arch. giur. circol. e sinistri 2002, 53;

Damonte R., *Competenze in materia specifica di fascia di rispetto stradale* (annotazione a margine di T.A.R. Liguria n. 448 del 1999 in materia di ordinanza sindacale emessa ai sensi degli art. 6 e 7 d.lg. 30 aprile 1992 n. 285) T.A.R. Liguria sez. I, 29 ottobre 1999 n. 448, Soc. Residenza Le Piscine Montesignano c. Com. Genova), Giur. merito 2001, 196;

Freghierì F., *Sequestro e confisca: il nuovo art. 213 C.d.S.*, Arch. giur. circol. e sinistri 2004, 247;

Marino R., *Zone a traffico limitato e pedaggi: un punto a favore degli automobilisti. Illegittimo il ticket-auto per entrare in centri storici e porti* (nota a T.A.R. Campania sez. I Napoli, 15 febbraio 2005 n. 1323, Soc. Lombardi trasp. c. Com. Pozzuoli), D&G – Dir. e Giust. 2005, f. 13, 99;

Vergine F., *Il potere di ordinanza in materia di codice della strada e di sicurezza urbana*, Riv. Giur. polizia 2004, 553.

con mezzi di trasporto, sulla base delle esigenze di sicurezza, di sanità e di buon regime e conservazione della cosa pubblica, articolando la disciplina e la tipologia dei limiti (divieti, diversità temporali o di utilizzazione, subordinazione a certe condizioni), sulla base dei vari elementi in gioco (quali, diversità dei mezzi impiegati, impatto ambientale, situazione topografica o dei servizi pubblici, conseguenze pregiudizievoli derivanti dall'uso indiscriminato del mezzo privato), purché le misure rispondano a criteri di ragionevolezza. - T.A.R. Lazio, Roma, sez. II, 6 aprile 2006 n. 2476, A.M.R. e altro c. Com. Roma, *Foro amm. T.A.R.*, 2006, f. 4, 1357.

In materia di disciplina concreta della circolazione stradale per evitare gli intralci alla circolazione. va ricordata l'affermazione della Cassazione secondo cui non risponde a questa finalità l'eventuale imposizione del divieto di fermata dei veicoli su tutto il territorio comunale se effettuata al fine di contrastare prestazioni sessuali a pagamento (Nella specie, la S.C. ha confermato la sentenza di merito che, ritenendo la predetta ordinanza viziata da eccesso di potere, la disapplicava annullando l'ordinanza ingiunzione irrogata per violazione dell'ordinanza stessa). - Cass. civ. sez. I, 5 ottobre 2006 n. 21432, Com. Verona c. Rossi, *Giust. civ. Mass.*, 2006, f. 10.

E' peraltro, da tener presente che la discrezionalità dell'amministrazione nell'imporre limitazioni di traffico, come l'istituzione, in presenza dei presupposti di legge, di zone a traffico limitato, va temperata con la salvaguardia degli interessi fondamentali dei cittadini, secondo i criteri di economia di mezzi e di effettività, in modo che siano adottate le misure che meno causano aggravio ed incomodo all'amministrazione stessa ed ai cittadini e che eventuali deroghe siano effettivamente soddisfattive degli interessi particolari che mirano a tutelare. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 5 settembre 2000 n. 3366, Coppa e altro c. Com. Ischia e altro, *Foro amm.* 2001, f. 1 (s.m.). Inoltre, tra gli interessi pubblici, individuati dal legislatore, quali idonei ad

attivare il potere sindacale di disciplina del traffico, figurano anche quelli di prevenzione degli inquinamenti, di tutela del patrimonio ambientale e naturale, di sicurezza della circolazione e di tutela della salute; pertanto, sulla necessità di tutela di tali interessi non occorre una particolare motivazione nel provvedimento sindacale, poiché la valutazione della loro incidenza e la comparazione degli interessi in gioco è stata già compiuta in via preventiva e astratta dal legislatore. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, dec. cit.).

In secondo luogo, sono da offrire precisazioni in materia di competenza ad emanare queste ordinanze.

La Cassazione ha previsto che, in tema di disciplina della circolazione sulle strade comunali, rientrano nelle competenza della dirigenza comunale i provvedimenti che, pur dovendosi adeguare agli eventuali atti normativi e di indirizzo generale emanati dagli organi di governo e ferma restando l'attività di vigilanza e verifica successiva riservata a tali organi, siano diretti a regolamentare gli aspetti particolari della circolazione su singole strade del centro abitato (ad esempio il limite di velocità su una determinata strada), a nulla rilevando, in contrario, che il combinato disposto di cui agli art. 6 e 7 c. strad., precedentemente emanato, attribuisca al sindaco la regolamentazione della circolazione nei centri abitati e che i provvedimenti in questione non risultino specificamente tra quelli enumerati dall'art. 107, comma 3, del d.lg. n. 267 del 17 agosto 2000, attesa la natura meramente esemplificativa dell'elenco contenuto in tale disposizione. - Cass. civ. sez. II, 6 novembre 2006 n. 23622, Castellani c. Com. Torino, *Giust. civ. Mass.*, 2006, f. 11.

In senso contrario si era pronunciato il giudice amministrativo secondo cui, ai sensi degli art. 6 e 7 d.P.R. 30 aprile 1992 n. 285, cod. strad., spetta al sindaco il potere di disciplinare il traffico in vista delle finalità di pubblico interesse ivi previste. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 5 settembre 2000 n. 3366, Coppa e altro c. Com. Ischia e altro, *Foro amm.* 2001, f. 1 (s.m.).

Vi è anche l'affermazione che, in base all'art. 6 c. strad. (d.lg. 30 aprile 1992 n. 285) il sindaco ha la potestà di regolare la circolazione su tutte le strade del territorio comunale di proprietà comunale: pertanto si deve ritenere anche di regolare la circolazione dei mezzi a motore sulle piste pedonali, di proprietà comunale. - T.A.R. Valle Aosta 21 aprile 2004 n. 43, B.M. c. Com. Courmayeur, *Foro amm. TAR* 2004, 931 (s.m.).²

Con riferimento all'art. 7, il giudice amministrativo ritiene che detta norma preveda due diverse misure per la limitazione del traffico o l'imposizione di un pedaggio per l'attraversamento dei centri urbani: la prima, prevista dal comma 1, lett. b), di competenza del sindaco, può essere emessa unicamente per fronteggiare l'inquinamento; l'altra, prevista dal comma 9, è di competenza della giunta e può essere emessa per fronteggiare qualsiasi problematica connessa al traffico veicolare. Il principio su cui si basano queste affermazioni è che la separazione tra dirigenza politica e amministrativa degli enti locali, introdotta dalla l. 267/2000, non ha fatto venir meno il potere del sindaco o della Giunta di adottare le misure di limitazione della circolazione, previste dall'art. 7 c. strad. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1325, Soc. Lombardi trasp. c. Com. Pozzuoli, D&G - *Dir e Giust* 2005, f. 13, 102 (con nota di Marino).

Ciò in quanto, si legge in questa sentenza, la previsione dell'art. 7 comma 9 d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, sebbene di epoca anteriore rispetto alla disposizione normativa di cui all'art. 107 d.lg. 18 agosto 2000 n. 267 in materia di competenze della dirigenza degli enti Locali, resta comunque successiva rispetto

² In senso contrario, peraltro, ritroviamo affermazioni del T.A.R., secondo cui, in base all'art. 107 t.u. 18 agosto 2000 n. 267, spetta al dirigente comunale competente, e non al sindaco, l'adozione di provvedimenti, emanati ai sensi dell'art. 7 comma 1 lett. b), c. strad., concernenti la disciplina della circolazione stradale a targhe alterne. - T.A.R. Veneto sez. I, 21 dicembre 2005, n. 4361, c. Com. di Bassano del Grappa, *Foro amm. TAR* 2005, f. 12, 3839, 4 marzo 2004 n. 456, A. c. Com. Venezia, *Foro amm. TAR* 2004, 624 (s.m.); 31 maggio 2002 n. 2462, A. e altro c. Com. di Vicenza c. altro, *Foro amm. TAR* 2002, 2820(s.m.).

La soluzione offerta dalla Cassazione appare quella esatta in quanto coerente con un indirizzo normativo che dà preferenza al c.d. decentramento orizzontale attuato con il sistema della dirigenza ed alla differenziazione della competenza tra potere politico e gestione amministrativa.

all'introduzione nell'ordinamento del principio di separazione tra compiti degli organi di governo e compiti dei dirigenti, a suo tempo introdotta già con la l. 8 giugno 1990 n. 142; deve pertanto ritenersi che, rispetto al predetto principio, la disposizione "de qua" assume natura di "lex posterior" e, come tale, ben può proporsi come fattispecie derogatoria rispetto al preesistente principio di attribuzione delle competenze in materia di regolamentazione del traffico veicolare alla dirigenza - T. A. R. Campania sez.I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1323, e altro c. Com. Ischia e altro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 460.

Tutto ciò precisato in tema di competenza ad emanare i provvedimenti di cui trattasi, risulta, poi, pacifico in dottrina ed in giurisprudenza il principio secondo cui, sulla base alle sopravvenute disposizioni del nuovo c. strad., art. 5 e 6 d.lg. n. 286 del 1992, le ordinanze in materia di traffico devono essere adeguatamente motivate in relazione alle specifiche situazioni di fatto ed alle esigenze di tutela di beni a valenza prioritaria, espressamente richiamate nella parte motiva del provvedimento, quali le caratteristiche della strada; l'insistere su di essa di servitù; l'impatto del transito di mezzi pesanti; la conseguente situazione di criticità ambientale; il rischio per la sicurezza dei residenti. Insufficiente sarebbe quindi una motivazione la quale faccia mero richiamo ad una direttiva verbale del direttore generale del Comune e parafrasi la normativa vigente. - T.A.R. Emilia R. sez. II, Bologna, 1 febbraio 2005 n. 151, Soc. U. c. Com. Goro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 380 (s.m.).

Il fatto che l'art. del nuovo c. strad. disponga espressamente che le ordinanze in materia di disciplina della circolazione veicolare debbano essere puntualmente " motivate " accentua con previsione speciale detto obbligo in tale particolare settore, al fine di garantire ai destinatari delle ordinanze medesime la piena tutela dei diritti e degli interessi di cui sono titolari. - T.A.R. Liguria sez. I, 29 ottobre 1999 n. 448, Soc. Residenza Le Piscine c. Com. Genova, *Giur. merito*

2001, 195 (nota Damonte).³

Tale importante obbligo di motivazione sarebbe vano se non venisse attuata l'osservanza della normativa sulla pubblicità legale delle ordinanze emesse ai sensi degli art. 6 e 7 c. strad. (art. 47 l. n. 142 del 1990), e cioè ed in primo luogo la pubblicazione nell'Albo Pretorio la cui omissione determina la inefficacia delle ordinanze stesse e preclude la esecutività dei verbali di accertamento. - Giudice di pace Bologna, 4 giugno 2001 Tarabusi c. Pref. prov. Bologna, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2002, 52 (nota Bonazzi).⁴

3. Le prescrizioni in materia di circolazione, inoltre, debbono essere rese note al pubblico mediante l'apposizione della prescritta segnaletica.⁵

Il principio di tipicità posto a fondamento della disciplina sulla segnaletica stradale comporta che un determinato obbligo (o divieto) di comportamento è legittimamente imposto all'utente della strada solo per effetto della visibile apposizione del corrispondente segnale specificamente previsto dalla legge. In particolare, per potersi ritenere in capo agli automobilisti un dovere di comportamento di carattere derogatorio rispetto ai principi generali in tema di circolazione veicolare, è necessario il perfezionamento di una fattispecie complessa, costituita da un provvedimento della competente autorità impositivo

³ Si segnala l'affermazione che è illegittima l'ordinanza che impone limitazioni al transito dei veicoli pesanti in un tratto di strada che, pur attraversando il centro urbano, è di proprietà della provincia, in assenza del parere di quest'ultima, richiesto dagli art. 6 e 7 d.lg. n. 285 del 1992. - T.A.R. Piemonte, Torino, sez. I, 1 febbraio 2006 n. 706, Soc. T.C. c. Com. Gavi, *Foro amm. TAR* 2006, f. 2, 451 (s.m.).

⁴ Si accenna in nota che è stato ritenuto legittimo il provvedimento col quale il Comune revoca la concessione di passo carraio rilasciata per locale adibito ad autorimessa, trasformato dal proprietario in esercizio commerciale. - T.A.R. Toscana, Firenze, sez. III, 17 febbraio 2006 n. 485, *Riv. giur. polizia*, 2006, f. 3, 353 (s.m.). Interessante anche la precisazione secondo cui, qualora con riferimento al divieto di circolazione di autoveicoli su un'area pubblica, sussista una deroga relativa alle automobili la cui circolazione è connessa a funzioni religiose, l'esplicitazione del concetto di funzione religiosa deve essere rimesso alla competente Autorità religiosa, in conformità a quanto stabilito dall'art. 19 cost. - T.A.R. Lombardia sez. III, Milano, 10 settembre 2002 n. 3368, Parrocchia S. Eustorgio c. Com. Milano, *Foro amm. TAR* 2002, 2807 (ss).

⁵ Ferzetti F., *Circa la legittimità della segnaletica stradale* (nota a Giudice pace Atri, 28 febbraio 2005), *Riv. giur. Sarda*, 2005, f. 2, 88.

dell'obbligo (o del divieto) e dalla pubblicizzazione di detto obbligo attraverso la corrispondente segnaletica predeterminata dalla legge, con la conseguenza che la conoscenza del provvedimento amministrativo acquisita "altronde" dall'utente è del tutto inadeguata a far sorgere qualsivoglia obbligo specifico nei suoi confronti, costituendo la segnaletica stradale non una forma di pubblicità-notizia del comportamento imposto, bensì un elemento costitutivo della fattispecie complessa da cui l'obbligo stesso scaturisce. - Cass. civ. sez. II, 28 giugno 2005 n. 13875, Orza c. Capitaneria Porto Salerno, *Giust. civ. Mass.* 2005, f. 6.⁶

In tema, il problema venuto in evidenza nella giurisprudenza riguarda la mancata indicazione, sul retro del segnale verticale di prescrizione, degli estremi della ordinanza di apposizione - indicazione imposta dall'art. 77, comma 7, del regolamento di esecuzione del codice della strada. La Cassazione ha precisato che questa illegittimità non esime l'utente della strada dall'obbligo di rispettarne la prescrizione, non trattandosi di una difformità rispetto alla previsione normativa tale da rendere il cartello inadeguato a svolgere la funzione propria del segnale stradale, che è quella di rendere nota all'utente della strada la norma di condotta da osservare. - Cass. civ. sez. II, 22 febbraio 2006 n. 3962, Pettorano c. Pref. Isernia, *Giust. civ. Mass.*, 2006, f. 7-8.

In altri termini, la mancata indicazione, sul retro di un segnale stradale degli estremi del provvedimento che ha imposto il suddetto limite, non è causa di invalidità della segnaletica, e non rende illegittimo il verbale di contestazione dell'infrazione. - Cass. civ. sez. I, 29 marzo 2006 n. 7125, Com. Padova c. Spatalino, D&G - *Dir e giust.*, 2006, f. 21, 23 (nota Terracciano); Giudice di

⁶ In applicazione del suindicato principio la S.C. ha cassato la sentenza con la quale il giudice di pace aveva rigettato l'opposizione all'ordinanza ingiunzione emessa dal Comandante del Porto di Salerno, osservando essere rimasto nel caso pacificamente accertato, in fatto, che ove era stato lasciato in sosta il veicolo del ricorrente non vi era alcun divieto, ed evidenziando al riguardo che un segnale orizzontale relativo ad una zona destinata al parcheggio - esplicitamente disciplinante lo spazio fisico sul quale esso incombe - non può essere anche ad altro spazio ad essa esterno riferito ed applicato, non essendo possibile, in contrasto con il principio di tassatività della norma prescrittiva, estendere in via interpretativa la portata di un divieto.

pace Roma, sez. V, 17 novembre 2005 n. 49065, *Riv. giur circol. trasp.*, 2005, f (ant.), 378.

Inoltre anche la disposizione dettata dall'art. 77, comma 7, d.lg. 16 novembre 1992 n. 495 che prevede che sul retro dei segnali stradali deve essere indicato l'ente o l'amministrazione proprietari della strada, il marchio della ditta che ha fabbricato il segnale e l'anno di fabbricazione nonché il numero dell'autorizzazione concessa dal Ministero dei lavori pubblici alla ditta medesima per la fabbricazione, assolve alla sola finalità di consentire il controllo della provenienza del segnale e della legittimità della sua apposizione, allo scopo di impedire che siano collocati segnali non conformi al tipo regolamentare ovvero da soggetti non autorizzati, e, pertanto, l'eventuale omissione di tali indicazioni non costituisce causa di illegittimità del segnale stesso e, per l'effetto, della prescrizione in esso contenuta. - Cass. civ. sez. II, 13 aprile 2006 n. 8660, Com. Terni c. Soc. Rit, *Giust. civ. Mass.*, 2006, f. 4. Viceversa in sede di merito (ma l'indirizzo deve ritenersi superato dalle indicazioni della Suprema Corte) si era ritenuto che una segnaletica stradale può ritenersi vincolante per l'utente e quindi in caso di sua violazione occasione di contravvenzione, se conforme alla normativa regolamentare di esecuzione del codice della strada di cui all'art. 77 d.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 per cui il cartello stradale deve essere nel retro di colore neutro opaco e deve contenere il marchio di fabbrica, il numero di autorizzazione alla fabbrica e gli estremi dell'ordinanza che autorizza l'apposizione del segnale, diversamente non potendo il cartello avere forza precettiva e quindi ritenersi giuridicamente valido e produttivo di effetti sanzionatori.⁷

⁷ Nella prima sentenza il giudice ha accolto l'opposizione relativa a contravvenzione elevata a conducente di veicolo che aveva disatteso un segnale di stop, con conseguente decurtazione di punti 12 sulla patente di guida, in quanto il relativo segnale, rientrando tra quelli di prescrizione, non era suscettibile di verifica riguardo la sua provenienza e legittimità perché carente degli estremi previsti dal cennato art. 77 che devono comparire sul segnale stesso. - Giudice di pace Ravanusa 25 maggio 2005, Giudice di pace, 2006, f. 4, 345; Giudice di pace Roma 26 febbraio 2004, Giur. merito 2004,

Per quanto concerne, poi, l'ambito territoriale dell'attività di apposizione e manutenzione della segnaletica che compete al Comune, ai sensi dell'art. 37, comma 1, cod. strada, l'attività di apposizione e manutenzione della segnaletica, è da precisare che essa deve esplicarsi, oltre che nei centri abitati, anche sulle strade private aperte all'uso pubblico (e sulle strade locali), coerentemente, del resto, con il criterio, risultante dall'art. 2, di identificazione delle strade soggette alla disciplina del codice, ossia il criterio della destinazione ad uso pubblico - e non della proprietà - della strada. - Cass. civ. sez. I, 5 agosto 2005 n. 16529, Com. Albareto c. Comunalità di Albareto, *Giust. civ. Mass.*, 2005, f. 9.

Il contenuto dell'obbligo imposto a carico dell'ente proprietario o gestore della strada (art. 13 c. strad.) di imporre fuori dei centri abitati i segnali di pericolo, non si esaurisce nell'adozione della segnaletica indicata in tali norme, ma si estende anche all'uso di segnali diversi idonei ad impedire l'insorgere di situazioni di pericolo per l'incolumità degli utenti della strada quando i normali segnali di pericolo, in relazione a situazioni concrete siano insufficienti. (vedi Cass. pen. N. 2653 del 1991). - Cass. civ. sez. III, 2 febbraio 2001 n. 1505, Soc. Autostrada Brennero c. Soc. Unione Subalpina assicur., *Giust. civ. Mass.* 2001, 196; *D&G – Dir. e giust.* 2001, f. 7, 32 (nota di Rossetti); *Giust. Civ.* 2001, I, 622; *Riv. giur. polizia* 2001, 468.

Costituiscono ipotesi non infrequente quelle di danneggiamento, spostamento,

1388; Giudice di pace di Cosenza 17 novembre 2003, ivi 2004, 791. V. per una pronuncia di merito conforme alle affermazioni della Cassazione Infine è da considerare che i cartelli stradali - la cui collocazione e rimozione rientra tra gli obblighi degli enti proprietari delle strade in base a discrezionalità tecnica collegata alle ritenute esigenze della circolazione - debbono essere osservati da tutti gli utenti della strada senza possibilità da parte loro di censurarne la legittimità, sia per l'esecutività propria degli atti amministrativi, sia per evitare che l'altrui affidamento nella legittimità della segnaletica generi situazioni di pericolo. - Trib. Nocera Inferiore, 27 luglio 1999 Palermo c. Soc. Helvetia assicur. e altro, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2000, 495.

rimozione o imbrattamento della segnaletica stradale. In proposito, è da tenere presente, in primo luogo che la norma di cui all'art. 15 c. strad., che prevede una sanzione amministrativa prescinde del tutto dal considerare situazioni di pericolo per la pubblica incolumità, pertanto essa non può considerarsi speciale rispetto a quella prevista dall'art. 673 c.p. e, pertanto, non ne esclude l'applicabilità. - Cass. pen. sez. I, 17 marzo 2000 n. 5985, Sebastiano, *Cass.pen.* 2001, 1902 (s.m.).

In caso di sinistro stradale, verificatori in un'area dove era stata rimossa od era divenuta invisibile la presenza della segnaletica verticale, sussiste la responsabilità dell'Ente proprietario della strada soltanto ove l'omissione della segnaletica abbia avuto diretta efficacia causale nella produzione del sinistro, vale a dire quando la presenza del segnale avrebbe verosimilmente - secondo un giudizio di cd. prognosi postuma - evitato il sinistro. - Trib. Roma, 20 dicembre 1999 Soc. Bayerische assicur. c. Cuccarini e altro, *Riv. giur. circol. trasp.* 2001, 301.⁸

⁸ Riportiamo in nota talune affermazioni di spiccato interesse in materia di specifici segnali stradali.

Anzitutto la Corte Costituzionale ha ritenuto non fondata, in riferimento all'art. 117 cost., in relazione all'art. 10 l. cost. 18 ottobre 2001 n. 3, agli art. 8 n. 2 e 17, 16, 99, 100, 101 e 102 d.P.R. 31 agosto 1972 n. 670, la q.l.c. dell'art. 1 comma 2 ter d.l. 27 giugno 2003 n. 151, conv., con modificazioni, in l. 1 agosto 2003 n. 214, il quale, introducendo il comma 2 bis nell'art. 37 d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, stabilisce che i comuni e gli altri enti indicati dal comma 1 "possono utilizzare nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana". La norma impugnata pone, in tema di circolazione stradale, norme generali, da interpretare, in difetto di contrarie indicazioni del legislatore, secondo il canone per cui la legge generale posteriore non deroga a quella speciale previgente, sicché deve escludersi che la norma abbia inciso sui parametri evocati, e in particolare su quelli concernenti la potestà legislativa spettante alle province autonome in materia di toponomastica. - Corte cost. 29 dicembre 2004 n. 428, Prov. auton. Bolzano c. Pres. Cons., *Giur. cost.* 2004, f. 6.

Per quanto riguarda la regola della circolazione in caso di rotatoria, la Cassazione penale ha precisato che il vigente codice della strada omette ogni specifica disciplina destinata a regolare la circolazione nelle cosiddette "rotatorie", limitandosi l'art. 122 del regolamento di esecuzione (d.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495, e successive modificazioni) a contemplare, alla lett. d), tra i segnali di obbligo generico, quello di "rotatoria" ed a specificare, al comma 6, che esso deve essere usato per indicare ai conducenti l'obbligo di circolare secondo il verso indicato dalle frecce; aggiungendosi poi che il segnale deve essere collocato sulla soglia dell'area dove si svolge la circolazione rotatoria e deve essere sempre preceduto, nelle strade extraurbane, dal segnale di "preavviso di circolazione rotatoria". Attraverso un adeguato uso della segnaletica stradale, è disciplinata la circolazione nelle rotatorie in maniera flessibile, con riguardo, di volta in volta, alle singole esigenze dell'incrocio considerato. Valgono, in proposito, le regole contenute, rispettivamente: nell'art. 145 comma 2 c. strad. (d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, e successive modificazioni), in forza del quale la precedenza, nel caso di intersezione tra le traiettorie percorse da due veicoli, è regolata nel senso dell'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo che sia diversamente segnalato; nell'art. 146 dello stesso codice, che rinvia all'art. 38, e in particolare al comma 2, laddove si stabilisce che le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale vanno rispettate anche se difformi dalle altre regole di circolazione. rese note a mezzo della segnaletica stradale vanno rispettate anche se difformi alle altre regole di circolazione: Per determinare il regime della circolazione nelle rotatorie è pertanto necessario avere riguardo alla

4. In materia di regolazione della circolazione stradale viene, ora, in esame, sotto il profilo del diritto amministrativo il tema della tutela.

Al proposito, deve essere, in primo luogo, chiarito che, a fronte dei provvedimenti limitativi della circolazione stradale è dato individuare posizioni qualificabili come interessi legittimi e come tali tutelabili in sede giurisdizionale.

Il nostro ordinamento riconosce una posizione di interesse qualificato e differenziato a chi si ritenga lesa dal provvedimento che, per motivi di sicurezza pubblica, limita la sua facoltà di circolazione ed analoga posizione riconosce in capo a chi, nello stesso provvedimento, ravvisi un pregiudizio all'interesse alla propria incolumità fisica, posto che il diritto alla salute, inteso nella specie come pretesa a che non si attentino illegittimamente al benessere fisico, è situazione soggettiva di dignità costituzionale, tanto quanto il diritto di libertà. - T.A.R. Valle Aosta 17 febbraio 2004 n. 12, S.F. e altro c. S.I.T.M.B. e altro, *Foro amm. TAR* 2004, 343 (s.m.).

Sotto questo secondo profilo deve essere ricordato che nell'imporre limiti con questa finalità alla circolazione del traffico commerciale nell'area urbana il Comune può solo tenere conto dei parametri europei per valutare il

segnaletica esistente, cui è consentito "derogare" alla regola della precedenza a destra vigente nel nostro ordinamento. - Cass. pen. sez. IV, 30 marzo 2005, n. 27 379, Cass. Pen. 2006, f. 10, 3321; *Arch. giur. circol. e sinistri* 2006, f. 3, 266.

Inoltre, la segnalazione dell'altezza massima di un cavalcavia dal piano stradale costituisce facoltà discrezionale e non obbligo dell'ente proprietario della strada, posto che, alla luce del vigente codice della strada, tale obbligo sussiste solo per i segnali di prescrizione o divieto o segnalazione di pericoli speciali (lavori in corso, strettoie, ecc.), particolarmente riferiti a condizioni di modificazione della situazione di percorribilità, come percepibile dall'utente della strada (Fattispecie nella quale il tribunale non ha ritenuto risarcibili i danni riportati da un camionista il quale, nel percorrere alla guida del proprio autocarro una strada comunale, urtava la trave di un cavalcavia con la parte superiore della gru). - Trib. Brindisi, 13 dicembre 2000 R.D. c. Com. Fasano, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2001, 131.

Infine, in tema di segnaletica nella disciplina della circolazione stradale, nel punto in cui un'isola pedonale sbocca su una strada a transito veicolare non v'è obbligo di apporre un segnale indicante il flusso del traffico nell'unica direzione consentita, posto che tale segnale non ha alcuna rilevanza nei confronti dei pedoni, avendola solo per i veicoli. Né la configurabilità di un obbligo di tal fatta può derivare dalla circostanza che in un'isola pedonale può anche transitare una persona con un velocipede alla mano che si immetterà successivamente nel flusso del traffico veicolare, e ciò in quanto i ciclisti con la bicicletta alla mano sono equiparati ai pedoni ai sensi dell'art. 182, comma 4, cod. strada, e devono pertanto usare la comune diligenza e la comune prudenza, verificando, prima di salire in bicicletta di procedere con tale mezzo lungo una strada transitata da veicoli, il senso di marcia di questi ultimi. - Cass. civ. sez. I, 29 settembre 2004 n. 19547, Guida c. Pref. Firenze, *Giust. civ. Mass.* 2004, f. 9.

raggiungimento o meno di una certa soglia di inquinamento ma non imporre agli operatori un'anticipazione di una scadenza adottata per l'intera Unione europea, ovvero dettare una disciplina di circolazione dei veicoli commerciali difforme da quella comunitaria, dovendo altresì applicare il generale concetto sintetizzabile nelle regole comunitarie della proporzionalità adeguatezza e ragionevolezza. - T.A.R. Veneto sez. III, 10marzo 2005 n. 852, Soc. A. e altro c. Com. Padova, *Foro amm. TAR* 2005, f. 3, 645 (s.m.).

Pertanto, ben può l'amministrazione, nell'avvalersi del potere di disciplina generale di cui all'art. 7 comma 9 d.lg. 1992 n. 285 ed in una visione d'insieme del "problema traffico", imporre specifici divieti, assoluti e non, di circolazione e sosta, relativamente a determinate zone. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1323, G.L. e altro c. Coni Ischia e altro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 460.

Nell'individuare detti divieti di circolazione, andrà attuato il contemperamento degli interessi tra le opposte esigenze di disincentivare l'afflusso veicolare a determinate zone del territorio di un Comune e la costituzionalmente garantita libertà di circolazione. Il punto di equilibrio deve essere rinvenuto nella rigorosa applicazione del principio di competenza; principio che comporta non solo la - ovvia - impossibilità che tale disciplina possa avere ad oggetto aree estranee al territorio comunale, ma anche l'illegittimità di qualsiasi disciplina del proprio territorio che incida negativamente sul diritto di spostarsi liberamente ed in particolare di accedere ai territori di altri Comuni. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1323, G.L. e altro c. Com. Ischia e altro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 460; T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1325, Soc. Lombardi trasp. c. Com. Pozzuoli, D&G - *Dir. e Giust.* 2005, f. 13, 102 (con nota di Marino); *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 460; *Giur. merito* 2005, f. 6, 1438.

In particolare, il divieto assoluto di circolazione, sia pure limitato ad una certa tipologia di veicoli, presuppone necessariamente la valutazione non solo dell'interesse pubblico, ma anche delle esigenze dei privati radicate nella zona colpita dal divieto, così da prendere in considerazione la possibilità di contemperare l'interesse pubblico alla limitazione della circolazione stradale con l'interesse di chi svolga l'attività lavorativa nella predetta zona. - T.A.R. Lombardia sez. III, Milano, 19 novembre 2004 n. 6049, G.L. c. Com. Sesto S. Giovanni, *Foro amm. TAR* 2004, 3261 (s.m.).

Il divieto assoluto di circolazione e quindi di transito, difatti, è misura restrittiva destinata ad incidere pesantemente, tra l'altro, sulle attività imprenditoriali e deve trovare adeguata giustificazione in una completa istruttoria che metta in risalto l'ineluttabilità ed infungibilità della misura stessa, e che soppesi l'eventuale possibilità, per i veicoli oggetto dell'impugnata ordinanza, di permessi di circolazione nella zona "de qua" limitati a determinate ore della giornata. - T.A.R. Lombardia sez. III, Milano, 19 novembre 2004 n. 6049, G.L. c. Com. Sesto S. Giovanni, *Foro amm. TAR* 2004, 3261 (s.m.).

E' stato anche ritenuto che ben può l'amministrazione, in presenza di una strada con il fondo sconnesso e pericoloso, disporre il divieto di transito "sine die" su di essa degli autocarri, anziché provvedere ai lavori di sistemazione. Infatti, il comune ha legittimamente operato nell'ambito della discrezionalità allo stesso demandata dal codice della strada, optando per la misura consistente nel divieto di transito agli autocarri, in modo da consentire, però, il passaggio, su veicoli adeguati alle caratteristiche della strada, piuttosto che preferire la sistemazione viaria, che avrebbe richiesto opere notevoli e spese ingenti. - T.A.R. Veneto sez. III, Fall. Muraro c. Com. Longare, 8 novembre 2001 n. 3470, *Riv. giur. polizia* 2002, 215.⁹

⁹ E' stato ritenuto legittimo il provvedimento che, a tutela delle esigenze di incolumità degli sciatori e dei pedoni fruitori di piste da sci, limiti, solo per alcune fasce orarie, la circolazione con motoslitte su strade intersecanti le predette piste da sci. - T.A.R. Valle Aosta 21 aprile 2004 n. 43, B.M. c. Com. Courmayeur, *Foro amm. TAR* 2004, 931 (s.m.).

E veniamo, da ultimo in argomento, alla inposizione di pedaggi.

Va premesso che la previsione della corresponsione di una somma per il rilascio del contrassegno abilitante all'ingresso nel centro storico, mercè una procedura automatizzata ed "accelerata" offerta dal comune, di per sé non viola l'art. 23, cost., in quanto il divieto costituzionale d'imporre prestazioni patrimoniali *sine previa lege "ad hoc"* vale solo nel caso in cui la pubblica amministrazione pretenda la prestazione senza alcun collegamento qualificato con il servizio od il bene offerto alla collettività e non anche quando essa richieda agli interessati il pagamento di una somma corrispondente ai costi relativi all'erogazione di un servizio specifico, specie se quest'ultimo sia aggiuntivo rispetto alla normale prestazione del servizio da parte della pubblica amministrazione medesima. - Cons. St. sez. V, 1 marzo 2000 n. 1075, Com. Bologna c. Presempi e altro, *Foro amm.* 2000, 875.

Ai fini della tutela degli utenti della strada, in conformità a pacifici principi di diritto amministrativo si è affermato in giurisprudenza che l'attualità del pregiudizio ricollegabile all'adozione delle misure volte a regolamentare il traffico veicolare - ivi compresa la tariffazione per l'accesso alla Ztlg - è da ascrivere al momento dell'adozione dell'ordinanza che stabilisca concretamente dette misure e non all'assunzione di precedenti deliberazioni di organi di governo che costituiscono atti generali a contenuto programmatico, come tali non immediatamente lesivi dell'interesse dell'utente della strada. - T.A.R. Campania sez. I, Napoli, 28 febbraio 2005 n. 1323, G.L. e altro c. Com. Ischia e altro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 460.

5. Fermata, sosta e parcheggio sono modi di svolgimento della circolazione stradale che hanno dato luogo a diverse questioni.¹⁰

¹⁰ In dottrina, vedi:

Ambrosini R., *Divieto di sosta in corrispondenza dell'intersezione stradale e genericità della contestazione (nota a Giudice di pace di Roma 17 maggio 2003, P. c. Com. Roma)*, *Giudice di pace* 2004, 335.

Iniziamo dalla sosta.

Dal momento che l'art. 157 comma 1, lett. c), codice della strada, definisce la sosta come la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente; ne deriva che il conducente che sospenda temporaneamente la marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, rimanendo presente sul luogo, non pone in essere una sosta bensì una fermata, fattispecie contemplata alla lett. b) del medesimo articolo. - Giudice di pace Milano 9 novembre 2005, *Corriere del merito*, 2006, f. 3, 289.

Le interessanti precisazioni della giurisprudenza in materia di sosta sono di seguito elencate con riferimento alle aree in cui la sosta si effettua.

Una prima ipotesi è quella della sosta su marciapiede ed in argomento la Cassazione ha ritenuto che al combinato disposto degli art. 2 commi 1 e 3, n. 33, c. strad. - i quali definiscono rispettivamente come strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali", e come marciapiede la "parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni" - si desume che, ai fini dell'accertamento della violazione dell'art. 158 comma 1, lett. h), del medesimo codice, che vieta la sosta "sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione", è decisiva soltanto la rilevazione della utilizzazione del suolo, sul quale la sosta è

Annunziata M., *Natura e finalità dei passi carrabili (nota a TAR Toscana, Sez. III, 13 aprile 2005 n. 1624, Soc. S.I.A.S. immob. c. Com. Firenze e altro)*, Arch. giur. circol. e sinistri 2005, 1103.

Busca A. M., *Segnaletica stradale e sosta nell'area portuale di un autoveicolo (nota a Cass., sez. II, 28 giugno 2005 n. 13875)*, Giudice di pace, 2006, f. 4, 316.

Catellani S., *Il sistema di parcheggio pubblico di autovetture a pagamento utilizzato nella città di Parma (nota a Giudice di Pace Parma, sez. IV, 18 febbraio 2000 n. 5215, Catellani c. Az. cons. trasp. Parma)*, Riv. giur. circol. trasp. 2000, 550.

Catellani S., *Parcheggi a pagamento. Studio di un sistema irregolare*, Riv. giur. polizia 2000, 27.

Cocco G., *La sosta in seconda fila diventa violenza privata (nota a Cass., sez. I pen., 19 maggio 2005 (ud.); 4 luglio 2005 (dep.) n. 24614)*, Resp. civ. e prev. 2005, 1019.

Fittipaldi O., *Privatizzazione dei pubblici servizi, mancato pagamento del "ticket" in un parcheggio incustodito e giudizio di equità (nota a Cass., sez. I, 24 luglio 1999 n. 8027, Az. torinese mobilità c. Spina)*, Corriere giuridico 2000, 187.

Maini S., *La mancata esposizione o la illegittimità dello scontrino emesso da parcometro fra interpretazione analogica ed estensiva (nota a Trib. Rovigo 1 luglio 2000 n. 527, Pasini c. Pref. Rovigo)*, Riv. giur. polizia 2001, 505.

Terracciano U., *Marciapiedi zona "off limits" per i "vigilini". Ausiliari del traffico figli di un dio minore. Meno che agenti, più che posteggiatori: limiti di una figura ibrida (nota a Cass., sez. I, 7 aprile 2005 n. 7336, Petrocchi c. Com. Firenze)*,

avvenuta, quale componente del sistema viario destinata alla circolazione dei pedoni, senza che assuma rilievo la proprietà dell'area (e, in particolare, la circostanza che essa eventualmente appartenga allo stesso autore della contestata infrazione), non essendo essenziale il suo assoggettamento a diritto di passaggio a favore della collettività o la sua appartenenza al demanio. - Cass. civ. sez. I, 2 febbraio 2006 n. 2340, Com. Lanciano c. Banca Lanciano Sulmona, *Gius. civ. Mass.*, 2006, f. 2.

Per quanto riguarda la sosta in area portuale, la Cassazione ha affermato che il divieto di sosta di autoveicoli deve essere espressamente segnalato da cartello indicatore, essendo irrilevante la generica segnalazione, su tabella collocata all'ingresso, dell'ordinanza di divieto emanata della Capitaneria di porto. - Cass. civ. sez. II, 28 giugno 2005 n. 13875, Orza c. Capitaneria Porto Salerno, *Giudice di pace*, 2006, f. 4, 314 (con nota di Busca).

L'attualità della fattispecie induce, poi, a riportare l'affermazione, sempre della Suprema Corte, secondo cui, qualora il sindaco, al fine di contrastare il meretricio e i reati a esso connessi, emani una ordinanza che vieti la fermata e la sosta in una via solitamente frequentata da prostitute, tale ordinanza, in quanto incidente sulla disciplina della circolazione, è soggetta alle norme del codice della strada, e deve essere portata a conoscenza del pubblico mediante appositi segnali stradali, mentre è insufficiente a tal fine la mera pubblicazione nell'albo pretorio. Ne consegue che, in quest'ultimo caso, è nulla la sanzione amministrativa irrogata per violazione della suddetta ordinanza. - Cass. civ. sez. I, 7 ottobre 2004 n. 19995, Com. Alessandria c. Costanzo, *D&G – Dir. e Giust.* 2004, f. 42, 41 (nota Salvato).

Da ultimo, sotto il profilo ora in esame, e per quanto riguarda, in particolare, le modalità di effettuazione della sosta, è utile la precisazione che, dal tenore dell'art. 157 c. strad. - a norma del quale nelle zone di sosta all'uopo

predisposte i veicoli debbono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica - si deduce il principio secondo cui la sosta degli autoveicoli è libera, se non vietata, e che vi è obbligo di sostare nel modo prescritto solo dove tale prescrizione esiste. - Cass. civ. sez. I, 6 marzo 1999 n. 1918, Com. Jesolo c. Bortoluzzi, *Riv. giur polizia* 2000, 75 (s.m.).

Altro tema che ha dato luogo a dibattiti e ad affermazioni della giurisprudenza è quello dei divieti di sosta.

Per quanto riguarda la sosta in zona a traffico limitato, il problema più rilevante riguarda l'ingresso in detta zona.

Al riguardo, risulta interessante la precisazione che la sosta di un'auto in zona a traffico limitato a talune ore del giorno debba di per sé far presumere l'ingresso dell'auto in detta zona nelle ore vietate e non, invece, in quelle in cui la circolazione era consentita. Questa affermazione si basa sul principio in base al quale affinché possa sussistere una prova basata su una presunzione semplice, è necessario che i fatti accertati (o anche il singolo fatto accertato, potendo la presunzione fondarsi anche su un singolo elemento, purché preciso e grave), su cui essa si fonda, siano tali da rendere il fatto ignoto conseguenza normale di essi, alla stregua di canoni di ragionevole probabilità, dovendosi cioè ravvisare ordinaria connessione fra i fatti accertati e quelli ignoti, secondo regole di esperienza che convincano di ciò, sia pure con qualche margine di opinabilità, restando il relativo giudizio insindacabile in sede di legittimità solo ove sia motivato alla stregua di detto criterio e restando invece censurabile la palese inadeguatezza della motivazione nel caso in cui (come in quello di specie) non risultando acquisito, alcun motivo logico che possa far ritenere, neppure come altamente probabile il fatto ignoto. - Cass. civ. sez. I, 16 marzo 2001 n. 3837, -, *Riv. giur. polizia* 2004, 341.

Peraltro, l'ente proprietario della strada può legittimamente emanare un'ordinanza che vieti la sosta a particolari categorie di utenti (nelle fattispecie

le autocaravan e i c.d. posterbus) in applicazione del potere riconosciutogli dall'art. 7 c. strad., espressione di un'attività discrezionale non soggetta al sindacato della autorità giudiziaria. - Cass. civ. sez. I, 28 agosto 2001 n. 11278, Mereu c. Com. Orosei, *Riv. giur. Polizia* 2003, 767 (s.m.); TAR Toscana sez. III, 10 ottobre 2002 n. 2426, soc. Pagoda c. Com. Firenze e altro, *Foro amm. Giur. merito* 2003, 343.

Veniamo, ora, alla sosta in deroga.

Tra i permessi speciali idonei, a norma dell'art. 7 comma 4 nuovo c. strad., a consentire la sosta in deroga al divieto esistente nei centri abitati, non rientra il contrassegno rilasciato dall'ordine dei medici, posto che gli atti autorizzatori prescritti dall'articolo citato possono essere rilasciati esclusivamente dal sindaco con apposita ordinanza. - Trib. Brindisi, 29 dicembre 2000 Mavilio c. Com. Fasano, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2001, 300.

Per quanto riguarda gli invalidi civili, la problematica è più ampia.

Anzitutto, è stata ritenuta manifestamente inammissibile per irrilevanza la questione di legittimità costituzionale, in riferimento all'art. 3 cost., dell'art. 158 comma 2 lett. g) d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, in combinato disposto con gli art. 11 e 12 d.P.R. 24 luglio 1996 n. 503, e in relazione all'art. 381 d.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495, nella parte in cui tali norme individuano, quali soli soggetti legittimati a beneficiare degli appositi contrassegni per invalidi civili, abilitanti alla sosta e parcheggi delimitati sulle strade comunali, gli invalidi civili non deambulanti e non invece anche altri invalidi civili parimenti affetti da patologie gravemente invalidanti, che, a causa di ciò, si trovano ad essere impossibilitati o seriamente ostacolati, seppur deambulanti, ad esplicitare liberamente la propria libertà di locomozione. A prescindere, infatti, dalla natura regolamentare di alcune delle norme impugnate, poiché il rimettente è chiamato a decidere sull'opposizione al verbale di accertamento relativo alla mancata esposizione del contrassegno previsto per sosta e il parcheggio negli

spazi riservati alle persone invalide, la questione attinente all'individuazione dei soggetti legittimati o meno a sostare nei suddetti spazi è estranea al giudizio a quo. - Corte cost. 17 marzo 2006 n. 113, S.A. c. Com. Verona *Giur cost.* 2006, f. 2 e v. già Corte cost. 25 novembre 2004 ord. n. 362, Sartori c. Com. Verona, *Giur. cost.* 2004 f. 6.

È stata, infine, ritenuta manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale, in riferimento all'art. 3 cost., dell'art. 188 d.lg. 1992 n. 285 (nuovo cod. strad.), nella parte in cui, regolamentando la circolazione e la sosta dei veicoli di persone disabili, escludono dal beneficio della sosta senza limiti di tempo i veicoli addetti al trasporto di cortesia di tali persone, in quanto il remittente muove da un erroneo presupposto interpretativo. - Corte cost. 21 luglio 2000 ord. n. 328, Vallicelli c. Polizia municip. Cesenatico, *Giur. cost.* 2000, 2443.

E' difatti da ritenere che, tenuto presente che il permesso di circolazione di veicoli a servizio invalidi con deficit ambulatorio non è "vincolato ad uno specifico veicolo ed ha validità sull'intero territorio nazionale, il titolare del permesso non è onerato della richiesta di autorizzazione preventiva al Comune ove insistano zone z.t.l., giacché la vigente disciplina intende garantire ai veicoli con portatori di handicap piena libertà di accesso nelle zone a traffico limitato. - Giudice di pace Arezzo, 27 giugno 2006, Z.Z. c. Com. Arezzo, *Corriere del merito*, 2006, f. 12, 1399.

D'altro canto, la deroga ai divieti di sosta, prevista dagli art. 7 d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, e 381 d.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495, per i soggetti con limitata capacità motoria, non ha carattere assoluto ma relativo, essendo subordinata al potere conformativo dell'autorità competente a disciplinare la circolazione e la sosta sulle strade pubbliche, che è tenuta a conciliare l'interesse di tale particolare categoria di utenti con le ragioni di sicurezza stradale. Ne segue che il fatto che sia assegnato all'autorità amministrativa il potere di autorizzare

determinate categorie di soggetti a sostare nei luoghi nei quali è limitata o esclusa la sosta di veicoli, il potere stesso trova una limitazione ed è, quindi, escluso in tutti quei casi in cui lo stesso legislatore (art. 158 e 159 c. strad.) abbia previsto situazioni di pericolo per la circolazione stradale tali da imporre il rispetto del divieto a tutte le categorie di utenti, stabilendo per taluna di esse, quale sanzione, anche la rimozione forzata del veicolo stesso. – Consiglio St. sez. V, 28 luglio 2005 n. 4051, G. c. Com. Venezia, Riv. giur. circol. trasp., 2005, 389.¹¹

Per quanto riguarda l'esposizione del contrassegno, la Cassazione ha affermato che il veicolo al servizio di un invalido fruisce della disciplina agevolativa in tema di parcheggio solo se il relativo contrassegno sia esposto sulla parte anteriore del veicolo stesso. - Cass. civ. sez. I, 4 maggio 2004 n. 8425, Cappuccilli c. Com. Campobasso, *Foro it.* 2004, I, 2776.

Più di recente è stato, però, ritenuto che la previsione dell'art. 188 c. strad. - concernente l'obbligo per il disabile di esporre il contrassegno nell'autoveicolo a proprio servizio in una determinata posizione di visibilità - non incide sul diritto del portatore di handicap a parcheggiare di detto veicolo in ogni zona all'uso destinata dal Comune. - Giudice di pace Ovada, 18 marzo 2005 -, *Giur. merito* 2005, f 6, 1419.

Questa seconda soluzione appare quella esatta in questo, come in altre fattispecie in materia di circolazione è sempre distinta le ipotesi del mancato possesso del titolo abilitante ad un determinato comportamento del conducente di veicoli, dall'ipotesi del non avere con se (o non avere esposto che può ritenersi fattispecie equivalente) detto titolo.

Sempre in ordine all'art. 188 comma ultimo c. strad., che prevede quale unica sanzione per le ipotesi di uso improprio dello spazio riservato per la sosta di

¹¹ Nel caso di specie, il Consiglio di Stato ha rigettato l'appello di un automobilista disabile avverso la sentenza del T.A.R., con la quale era rigettato il ricorso dello stesso, perché il provvedimento era stato rilasciato al disabile senza accordargli la deroga al divieto di parcheggio in zone "ove vige il divieto di sosta con rimozione del veicolo".

autovettura al servizio di persona portatore di handicap, quella di tipo pecuniario; è stato ritenuto illegittimo il provvedimento col quale l'amministrazione, pur contestando al ricorrente un uso improprio del parcheggio regolarmente autorizzato, nel richiamare la suddetta norma abbia applicato una sanzione - la revoca dell'assegnazione - non prevista. - T.A.R. Puglia sez. I, Bari, 10 febbraio 2005 n. 513, G. c. Com Altamura, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 485 (s.m.).¹²

Passiamo ora a brevi considerazioni in tema di sosta a pagamento e cioè dei casi in cui aree siano destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo (c.d. sosta tariffata).

Esattamente, in primo luogo, il giudice amministrativo ha ritenuto che i provvedimenti che istituiscono detti parcheggi non pongono alcun ostacolo all'esercizio dei diritti di uguaglianza, di libertà personale e di libera circolazione sanciti dagli art. 3, 13 e 16 cost. italiana, ovvero dall'art. 8, Convenzione europea dei diritti dell'uomo, bensì a mere comodità di vita secondo risalenti consuetudini, divenute oramai incompatibili, in determinate circostanze, con il superiore interesse pubblico, né pongono un ulteriore indebito balzello in violazione dell'art. 23 cost., trattandosi invece di una tariffa correlata all'utilizzo privato di un bene pubblico (l'occupazione della sede stradale con il proprio veicolo). - T.A.R. Lazio, Roma, sez. II, 6 aprile 2006 n. 2476, A.M.R. e altro c. Com. Roma, *Foro amm. TAR* 2006, f. 4, 1357 (s.m.).

¹² In tema di disciplina della sosta dei veicoli in aree urbane, alla luce della disciplina di cui all'art. 7 nuovo c. strad. approvato con d.lg. 1992 n. 285, si rende legittima la conclusione di un contratto di diritto privato fra Comune (o società di esso concessionaria) ed automobilista anche nel caso di parcheggi incustoditi, in quanto anche in relazione a questi trova giustificazione un rapporto privatistico relativo alla prestazione assicurata dal comune attraverso la predisposizione di aree delimitate e di parchimetri, indispensabili per regolamentare la circolazione nei centri urbani. Detto contratto si perfeziona ex art. 1327 c.c., ed alla prestazione del comune fa corrispondenza l'obbligazione, per l'automobilista, di versare un corrispettivo progressivo differenziato in ragione della durata della sosta, attraverso le apposite apparecchiature distributrici di biglietti, obbligazione in relazione al cui inadempimento può essere previsto il pagamento di una penale. - Cass. civ. sez. I, 24 luglio 1999 n. 8027, Az. torinese mobilità c. Spina, *Corriere giuridico* 2000, 183 (nota Fittipaldi).

Infatti, la Corte costituzionale ha ritenuto non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 2 comma 1 lett. d) l. 13 giugno 1991 n. 190 - che prevede la facoltà dell'ente proprietario della strada di subordinare il parcheggio e la sosta dei veicoli al pagamento di una somma - e dell'art. 7 comma 1 lett. f) d.lg. 30 aprile 1992 n. 285 - che rimette al Ministro dei lavori pubblici (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) il compito di indicare le direttive cui devono attenersi le delibere delle giunte comunali che stabiliscono le aree destinate a parcheggio, fissando le condizioni e le tariffe -, sollevata, in riferimento agli art. 76, 16 e 23 cost. Non sussiste la dedotta violazione dell'art. 76 cost., in quanto, posto che il previgente codice della strada già conteneva una disposizione (introdotta dall'art. 15 l. 24 marzo 1989 n. 122) del tutto analoga a quella del d.lg. n. 285 del 1992, la disposizione contenuta nel nuovo codice della strada è in realtà meramente ricognitiva e confermativa della precedente; né sussiste la violazione dell'art. 16 cost., dal momento che tale precetto non preclude al legislatore la possibilità di adottare, per ragioni di pubblico interesse, misure che influiscano sul movimento della popolazione, sicché le censurate limitazioni sono giustificate in funzione di altri interessi pubblici egualmente meritevoli di tutela, quali quelli attinenti al buon regime della cosa pubblica; né infine sussiste la violazione della riserva di legge in materia di prestazioni patrimoniali imposte, giacché il pagamento per la sosta del veicolo è configurabile piuttosto come corrispettivo, commisurato ai tempi e ai luoghi della sosta, di una utilizzazione particolare della strada, rimessa ad una scelta dell'utente non priva di alternative, che non come un tributo o una prestazione patrimoniale imposta. - Corte cost. 29 gennaio 2005 n. 66, Petrangolo c. Com. Roma, *Giur. cost.* 2005, f. 1; *Foro it.* 2005, I, 1307).¹³

¹³ Nella stessa sentenza il giudice delle leggi ha anche ritenuto inammissibile la questione di legittimità costituzionale, sollevata in riferimento all'art. 3 cost., dell'art. 2 comma 1 lett. d) l. 13 giugno 1991 n. 190 - che prevede la facoltà dell'ente proprietario della strada di subordinare il parcheggio e la sosta dei veicoli al pagamento di una somma - e dell'art. 7 comma 1 lett. f) d.lg. 30 aprile 1992 n. 285, che rimette al Ministro dei lavori pubblici (ora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) il compito di indicare le direttive cui devono attenersi le delibere delle giunte comunali che stabiliscono le aree

Va tenuto, però, presente che può ammettersi che, ai sensi del codice della strada, il comune possa esercitare su aree non proprie l'attività di regolazione della circolazione e della sosta, ma ciò non implica che il comune possa anche avviare su aree di proprietà di enti diversi una remunerativa attività che la pertinente disciplina - art. 7 comma 7, c. strada - devolve unicamente agli enti proprietari – T.A.R. Puglia, Lecce sez. I, 2 aprile 2007, n. 1389, Com. di Gallipoli c. Min. Trasporti, e navigazione, capitaneria di Porto di Gallipoli e S.i.S., s.r.l., *Foro amm. TAR* 2007, 1449.

Le pronunce, in prevalenza dei giudici di pace, hanno offerto delle utili precisazioni in tema di zone regolate da grattino o parchimetro.

Innanzitutto è esclusa la possibilità di contestare la violazione degli art. 7 e 157, comma 6, c.s. nelle aree adibite a parcheggio a pagamento mediante ticket (cd. "grattino"), qualora il segnale con la 'P' bianca su fondo azzurro (figura II 76 ad. 120 Reg. C.S.) non sia integrato con un pannello indicante limitazioni di tempo per la sosta, in virtù del principio di legalità sancito dall'art. 1 l. n. 689 del 1981. - Giudice di pace Bari, 4 aprile 2003 Ciriello c. Com. Bari, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2003, 817.

In secondo luogo, la violazione di cui all'art. 157 comma 6 nuovo c. strad. (omessa esposizione dello scontrino di pagamento del parcheggio in zona regolata da parchimetro) è integrata non dal mancato pagamento del prezzo del parcheggio, bensì dalla omessa esposizione dello scontrino. Pertanto il conducente deve aver cura di accertarsi che lo scontrino risulti regolarmente esposto, con la conseguenza che, se a tanto non provvede per sua negligenza, deve rispondere dell'infrazione sia che abbia pagato, sia che non abbia pagato il dovuto. - Trib. Rovigo, 11 luglio 2000 Spelta c. Pref. Rovigo, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2000, 762.

destinate a parcheggio, fissando le condizioni e le tariffe. La questione risulta infatti sollevata in modo astratto e ipotetico poiché manca, nella parte motiva dell'ordinanza di rimessione, ogni collegamento con la fattispecie del giudizio "a quo"

In egual modo, l'omessa segnalazione dell'orario di inizio della sosta nelle zone in cui è consentita a tempo limitato - operazione comunemente segnalata con disco orario - si realizza col semplice fatto della mancata esposizione del disco nel periodo di validità della limitazione e non nell'aver parcheggiato per un tempo superiore al previsto. (Nella fattispecie il ricorrente non aveva indicato alcun orario d'inizio sosta poiché nella zona dove aveva lasciato l'autovettura la sosta era limitata ad un'ora a partire dalle ore 9 e l'infrazione era stata accertata alle ore 9.55). - Giudice di pace Civitavecchia, 11 dicembre 2003 Veneruso c. Com. Civitavecchia, *Arch. giur. circol e sinistri* 2004, 301.

Infine, in una zona regolata da parchimetro a pagamento, il protrarsi della sosta oltre l'orario indicato nello scontrino di pagamento regolarmente esposto, si configura come inadempimento contrattuale da cui deriva l'obbligo di pagare un corrispettivo, che può corrispondere alla tariffa prevista per ogni ora o frazione di ora per il periodo della sosta in più, non certo una sanzione pecuniaria amministrativa, non sussistendo nella fattispecie un illecito sanzionabile a norma del codice della strada. - Giudice di pace Ascoli Piceno, 18 maggio 2004 Capecchi c. Com. Ascoli Piceno, *Dir. e lav. Marche* 2004, 125.¹⁴

Per quanto riguarda l'accertamento della violazione relative alla sosta nelle aree di cui trattasi, la prima precisazione a fare è che il personale dipendente delle società di gestione dei parcheggi ha possibilità di accertare violazioni relative alla sosta solo all'interno delle aree in concessione e nelle aree limitrofe solo a condizione che queste costituiscano lo spazio minimo e indispensabile per compiere le manovre necessarie a garantire la concreta fruizione del parcheggio concesso, diversamente l'accertamento delle violazioni non può che avvenire a

¹⁴ La società concessionaria del servizio comunale di riscossione del corrispettivo per la sosta in aree a pagamento non può pretendere la penale prevista per l'ipotesi di stazionamento prolungato oltre il periodo per il quale è stato pagato il corrispettivo, ove non dimostri di avere immediatamente contestato l'infrazione al conducente del veicolo. - Giudice di pace Parma, 18 febbraio 2000 Catellani c. Az. cons. trasp. Panna, *Riv. giur. circol. trasp.* 2000, 550 (con nota di Catellani).

norma dell'art. 12 c. strad. (Agenti di polizia municipale ecc.). Aree oggetto di concessione a parcheggio sono solo quelle concretamente destinate a tal fine e opportunamente indicate con apposita segnaletica orizzontale (cd. righe blu) e verticale. - Giudice di pace Parma, 17 luglio 2002 Cons. Padania uno c. Com. Parma, *Riv. giur. circol. trasp.* 2003, 107 (nota Adravanti).

Il personale dipendente di società che gestisca un parcheggio può accertare le violazioni al divieto di sosta con verbali idonei a costituire atti pubblici se il parcheggio sia stato oggetto di concessione comunale alla società ai sensi dell'art. 7 comma 8 d.lg. 1992 n. 285 (nuovo cod. strada) e il potere di accertamento sia stato conferito ai dipendenti dal sindaco con l'attribuzione della qualifica di "esecutore addetto al controllo delle aree di sosta". - Cass. civ. sez. I, 7 aprile 2005 n. 7336, Petrocchi c. Com. Firenze; 20 gennaio 2005, n. 1226, Portaluri c. Comune di Roma, *Foro it* 2005, I, 2011; Giudice di pace Bologna, 12 luglio 2001, Albertini c. Com. Bologna, *Arch. giur. circol. e sinistri* 2002, 137.

Se la sosta avviene in zona non nell'immediata contiguità rispetto all'area del parcheggio, e che, quindi non preclude la funzionalità del parcheggio rientra l'accertamento delle violazioni e l'applicazione delle sanzioni esclusivamente nelle attribuzioni degli agenti di polizia stradale e in particolare di quella municipale. - Cass. Civ. sez. I, 7 aprile 2005, n. 7336, Petrocchi c. Com. Firenze, *Foro it.* 2005, I, 2001; Giudice di pace Parma, 22 luglio 2002 Cons. Padania uno c. Com. Parma, *Finanza locale* 2003, 1043.

La trattazione dell'argomento può essere concluso con il riportare talune affermazioni in tema di responsabilità.¹⁵

Sotto il profilo della responsabilità penale è da ricordare che la violazione

¹⁵ Può, ad integrazione, ricordarsi che il concessionario del pubblico servizio di "rimozione dei veicoli in sosta d'intralcio", esercitando i poteri trasferiti dall'ente concedente, assume verso il proprietario della vettura affidata in deposito una tipica obbligazione di custodia ex art. 1177 c.c., andando esente - in caso di perdita o distruzione del bene - dalla responsabilità "ex recepto" solo nel caso in cui dimostri di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. - Trib. Roma, 8 settembre 2004 Soc. Uniservice c. Com. Roma e altro, *Redazione Giuffrè* 2004 (s.m.).

dell'art. 610 c.p. risulta integrata ogni volta che la condotta dell'agente sia idonea a produrre una coazione personale del soggetto passivo, privandolo della libertà di determinarsi e di agire in piena autonomia. Ciò avviene nel caso di sosta in seconda fila: il parcheggiare l'autovettura in modo da bloccare quella della parte offesa e il rifiuto di spostarla costituisce la condotta attiva; la coazione subita è rappresentata dal restare fermo del soggetto passivo, costretto ad un comportamento non liberamente voluto. - Cass. pen. sez. I, 19 maggio 2005 n. 24614, -, *Resp. civ. e prev.* 2005, 1018 (con nota di Cocco).

Inoltre, il proprietario di un veicolo lasciato in sosta irregolare sulla pubblica via è tenuto a risarcire il danno da interruzione momentanea del traffico causato all'azienda autoferrotramviaria, anche in assenza di collisione. - Giudice di pace Torino, 23 marzo 1999 Atm Torino c. Bonino, *Foro it.* 2000, I, 2385.

In tema di risarcimento di danno anche quelli derivanti dalla sosta di veicoli rientrano nei danni causati da circolazione stradale che comprende, infatti, sia la marcia che la sosta dei veicoli.

Ne seguono le tre affermazioni della giurisprudenza, appresso riportate:

- L'automobilista che parcheggia la propria autovettura in una zona sottratta alla circolazione stradale (nella specie, una cuspidine zebrata), non è responsabile dei danni causati dalla caduta di un motociclista che cerchi di evitare di urtare contro tale ostacolo fisso. - Trib. Milano, 16 marzo 2004 -, *Giur. merito* 2004, 2465 (sm.).
- Il fatto che un'auto sia ferma sulla corsia di emergenza dell'autostrada, senza che sia nota la legittimità di tale sosta, non è sufficiente a far superare la presunzione di colpa a carico dell'automobilista che abbia investito, e in questo caso ucciso, il conducente e il passeggero dell'auto. - Trib. Milano, sez. X, 30 aprile 2005, *Redazione Giuffrè*, 2006.
- I danni patiti dal terzo per effetto dell'improvvisa chiusura dello sportello del veicolo ad opera del conducente sono da risarcire da parte di questo,

non ostando la fase di sosta in cui si trovava l'autovettura né l'indisponibilità, da parte del conducente, all'atto del sinistro, dei congegni meccanici atti a determinare il movimento. Trib. Nocera Inferiore, 13 maggio 1990 Novi c. Soc. Helvetia assicur., *Arch. giur. circol. e sinistri* 2000, 232.

6. In tema di cartelli pubblicitari, la funzione normativa del codice della strada e del suo regolamento attuativo è quella di fissare un limite nel determinare la distanza "minima" del loro posizionamento sulle strade, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale, valide su tutto il territorio nazionale.

Ne è stata tratta la conclusione che legittimamente l'art. 51, d.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 qualifica come minime dette distanze, ferma restando la possibilità degli enti proprietari di strade a livello locale di assumere limiti maggiori (così 500 m. anziché, 100 m. previsti dalle norme sulla circolazione stradale) atti a garantire condizioni di sicurezza più rispondenti alle condizioni di circolazione dei singoli tratti stradali e senza che possa invocarsi il principio costituzionale di libera iniziativa economica, poiché primario è il rispetto e la necessità di raccordo con altri interessi del pari costituzionalmente protetti, quali la vita, la sicurezza e la salute dei cittadini. Inoltre, posto che deve essere riconosciuto agli enti proprietari il potere di disciplinare la distanza dei cartelli pubblicitari sulle strade di proprietà in modo più rispondente alle esigenze concrete di sicurezza della circolazione che una certa comunità territoriale, attraverso i suoi eletti questi saranno chiamati a rispondere della correttezza delle scelte effettuate anche in sede politica. - Cons. St. sez. V, 11 novembre 2004 n. 7342, Prov. Verona c. Soc. P. e altro, *Foro amm. CDS* 2004, 3230 (s.m.).- T.A.R. Lazio sez. III, 26 maggio 2005, n. 4210, *Foro amm. Tar* 2005, 1632; TAR Veneto sez. III, 20 aprile 2005, n. 1633, Soc. A. c. Prov. Verona, ivi 2005, f. 4,

1000(s.m.).

Le distanze previste dall'art. 51 cit. per l'installazione di cartelli stradali prescindono dal lato della strada nel quale il cartello è allocato, assumendo rilevanza tutti i cartelli comunque visibili da un automobilista che percorra una direttrice di marcia. - T.A.R. Umbria 24 febbraio 2005 n. 58, Soc. A.P. c. Prov. Terni e altro, *Foro amm. TAR* 2005, f. 2, 392 (s.m.).

La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade, o in vista di esse, è soggetta, ex art. 23. comma 4, cod. strada, a specifica autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada, ovvero, nell'interno dei centri abitati, dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale; tuttavia, questa specifica autorizzazione non è necessaria nel caso in cui ente proprietario della strada sia il Comune, il quale, per la realizzazione di un manufatto avente finalità pubblicitaria, abbia rilasciato la concessione edilizia contenente la valutazione della sua compatibilità con le norme del codice della strada, in quanto in questa ipotesi la concessione assorbe l'autorizzazione ex art. 23, cod. strada, tenuto anche conto che l'art. 53 del regolamento di esecuzione del codice della strada (d.P.R. n. 495 del 1992) riserva ai regolamenti comunali la disciplina per il rilascio di detta autorizzazione. - Cass. civ. sez. I, 26 novembre 2004 n. 22339, Soc. H.G.V. Advertising c. Pref. Foggia, *Giust. civ. Mass.* 2004, f. 11.¹⁶

Il divieto generale (art. 23, d.lg. 30 aprile 1992 n. 285) di collocazione delle insegne pubblicitarie (e gli altri mezzi di pubblicità), lungo le strade e le autostrade, qualora siano idonee ad incidere sulla segnaletica stradale, con possibili conseguenze negative per gli utenti, peraltro consente, previa autorizzazione, la presenza di cartelli indicatori di servizi, nonché di "insegne

¹⁶ Il regolamento comunale che, consentendo l'autorizzazione a installare impianti pubblicitari in aree e strade comunali previa autorizzazione edilizia e, in mancanza, mediante silenzio assenso, non trova più applicazione, dopo che la legge urbanistica regionale ha sottoposto a Dia la realizzazione del manufatto e dopo l'entrata in vigore dell'art. 23 d.lg. 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i. che, assieme al regolamento di esecuzione, disciplina compiutamente la fattispecie mediante

di esercizio” che possono essere anche multiple (ma non sovrabbondanti per dimensioni, luminosità, animazione, immagine o scritte), ovvero poste in qualunque punto dello stabilimento, come in una pertinenza accessoria situata anche lontano dalla sede principale dell’impresa (ivi compresi pure il tetto, la facciata laterale e l’eventuale ingresso secondario), purché non costituiscano pericolo per la circolazione, ovvero distrazione o disturbo per gli automobilisti in transito. - T.A.R. Emilia R. sez. I, Bologna, 19 settembre 2003 n. 1544, Soc. Hotel Il Parco c. Anas Emilia Romagna, *Foro amm. TAR* 2003, 2582 (s.m.). Tale collocazione non costituisce di per sé indice di intento pubblicitario, avendo invece lo scopo di agevolare l’individuazione della sede della ditta proprio da parte di chi, cliente o fornitore della stessa, debba raggiungerla pur non conoscendo l’esatta ubicazione della medesima. - T.A.R. Veneto sez. III, 19 luglio 2002 n. 3566, Soc. Point c. Soc. autostrada Brescia Padova, *Foro amm. TAR* 2002, 2392 (sia).

Infine, è da tener presente che è stato ritenuto illegittimo il rigetto della domanda di autorizzazione ad installare cartelloni pubblicitari stradali che sia basato sul «regolamento comunale dei mezzi pubblicitari» interpretato ed applicato dall’amministrazione nel senso di un generalizzato divieto di collocazione per i detti cartelli all’interno dei centri abitati, posto che tale divieto è privo di un individuabile fondamento normativo e, comunque, di sufficiente giustificazione - T.A.R. Veneto sez. III, 9 febbraio 2006, n. 339, Soc. P. c. Com. di Legnano, *Foro amm. TAR* 2006, 520.

7. Per quanto riguarda, da ultimo, l’attività di consulenza per la circolazione di mezzi di trasporto se ne precisa, anzitutto la disciplina normativa.

L’art. 5 l. n. 264 del 1991 (recante la “Disciplina dell’attività di consulenza per

la circolazione dei mezzi di trasporto”), prevede che l’esercizio della suddetta attività sia subordinato al rilascio, parte della Direzione Generale della Motorizzazione Civile, di un attestato di idoneità professionale, cui si provvede, in linea generale, previo superamento di un esame di idoneità (commi 1, 2 e 3) ed in via particolare, senza alcun esame, in favore dei soli dirigenti preposti agli uffici di assistenza automobilistica degli “Automobile club” che siano in servizio da almeno 15 anni (comma 4), maturati anche prima dell’entrata in vigore di detta legge, in quanto la deroga alla disciplina generale dell’esame non può ritenersi agganciata alla data di entrata in vigore della cit. l. n. 264 del 1991, sia in mancanza di espressa previsione transitoria in tal senso da parte del legislatore, sia in considerazione della “ratio” della disposizione in esame, che si fonda su un giudizio, svolto dallo stesso legislatore, circa la presunzione “de iure” di possesso dei requisiti di professionalità per lo svolgimento dell’attività cui abilita l’attestato, in favore dei soggetti ivi indicati, stanti la particolare natura ed il livello delle loro mansioni, che rendono superfluo qualsiasi esame. - T.A.R. Campania sez. III, Napoli, 30 luglio 2002 n. 4511, Aci Napoli c. Min. trasp. e altro, *Foro amm. TAR* 2002, 2619 (s.m.).

Peraltro, l’autorizzazione amministrativa prevista dall’art 1, legge n. 264 del 1991, per l’esercizio dell’attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, consistente nello svolgimento dei compiti di consulenza e di assistenza, nonché degli adempimenti indicati da detta legge relativi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore, effettuati a titolo oneroso per incarico di qualunque soggetto interessato, richiede che la stessa sia svolta in virtù di un rapporto di prestazione d’opera professionale e, quindi, detta autorizzazione non è necessaria nel caso in cui l’attività sia espletata da un dipendente in favore del proprio datore di lavoro, ovvero dell’organizzazione nella quale questi è stabilmente inserito, nell’esercizio dei compiti dallo stesso ordinariamente svolti. - Cass. civ. sez. I, 20 ottobre 2004 n. 20505, Prov. Roma

c. Tamburro, *Giust. civ. Mass.* 2004, f. 10.

Per quanto riguarda la revoca (art. 3 e 9 l. 1991 n. 264) dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto essa è consentita, tra l'altro, quando il titolare abbia riportato condanne penali per delitti contro la pubblica amministrazione e contro la fede pubblica; pertanto è legittimo il provvedimento di revoca, qualora l'interessato abbia subito condanne per reati di falso ideologico e corruzione. Ai fini di detta revoca è irrilevante che all'interessato sia stata concessa la sospensione condizionale della pena, poiché l'ad. 4 l. 7 febbraio 1990 n. 19 afferma che la condanna a pena condizionalmente sospesa non può costituire in alcun caso di per sé, motivo di impedimento al rilascio di concessioni, licenze od autorizzazioni necessarie per lo svolgimento dell'attività lavorativa, ma non impedisce affatto, ai fini di quei procedimenti, una valutazione autonoma dei fatti. Non hanno, infine, effetto di vincolo le valutazioni espresse dal Giudice penale, ai fini della concessione del beneficio della sospensione condizionale della pena al titolare dell'autorizzazione che abbia commesso reati di falso ideologico e corruzione. - T.A.R. Lombardia sez. III, Milano, 17 luglio 2003 n. 3596, *Pisanelli c. Prov. Milano*, *Foro amm. TAR* 2003, 2168 (s.m.).