

CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO

Studio n. 3659/B

Il regime dei posti auto realizzati successivamente alla edificazione del fabbricato dopo il testo unico dell'edilizia e la legge Lunardi

Approvato dalla Commissione Studi Civilistici il 19 marzo 2002

Premessa

Si è in altra occasione esaminata la portata delle disposizioni che, nel breve volgere di un trimestre, si sono succedute nella disciplina dell'edilizia e se ne è cercato di verificare l'impatto sulla materia dei posti auto previsti dall'art. 18 della legge 765/1967 (c.d. legge ponte).

Se la nuova normativa del testo unico non sembra aver inciso più di tanto sulla disciplina dei posti auto realizzati contestualmente alla edificazione del fabbricato, maggiori difficoltà interpretative sorgono invece per quei parcheggi che vengono creati successivamente e che ad oggi risultano disciplinati essenzialmente dalla legge "Tognoli" (122/1989) e dalla legge 662/1996.

Le innovazioni per quel che concerne i titoli abilitativi all'intervento edilizio e l'espressa abrogazione delle disposizioni della legge 662 relative ai posti auto implicano una serie di conseguenze che si riflettono principalmente sulla individuazione del "tipo" di parcheggio realizzato e sul relativo regime di circolazione.

1. I parcheggi "Tognoli"

1.1 L'evoluzione della normativa

A differenza della legge ponte, la legge "Tognoli" fa riferimento a posti auto realizzati successivamente alla edificazione del fabbricato.

È stato esattamente osservato come la normativa del 1989 abbia – a differenza di quella del 1967 – una pluralità di destinatari, e cioè tanto i soggetti pubblici

(come per la legge ponte) quanto i soggetti privati, e la sua finalità sia essenzialmente quella di incentivare la realizzazione di nuovi parcheggi soprattutto in vista di risolvere questioni generali relative al traffico veicolare **(1)**. Per tale motivo, non essendo connessi al rilascio della concessione edilizia, i parcheggi “Tognoli” vengono anche definiti come “parcheggi facoltativi” **(2)**.

La normativa in esame ha subito, nel corso del tempo, notevoli mutamenti, l'ultimo dei quali deriva proprio dal testo unico sull'edilizia **(3)**.

Le caratteristiche dei parcheggi “Tognoli” – almeno nella formulazione iniziale della normativa – erano dunque le seguenti:

a) si tratta di posti auto realizzati successivamente all'edificazione del fabbricato;

b) si tratta di posti auto realizzati nel sottosuolo dei fabbricati ovvero nei locali posti al piano terreno;

c) la loro realizzazione *può avvenire anche in deroga allo strumento urbanistico e ai regolamenti edilizi vigenti*;

d) i posti auto vanno *destinati a pertinenza delle singole unità immobiliari*;

e) il loro titolo abilitativo è costituito dalla autorizzazione gratuita e non onerosa e, se si tratta di opere conformi allo strumento urbanistico, opera una sorta di silenzio assenso decorsi 60 giorni dalla richiesta;

f) la realizzazione dei posti auto è soggetta ad un regime IVA agevolato.

Nel tempo, taluni di questi aspetti caratteristici dei parcheggi “Tognoli” sono venuti meno o comunque sono stati modificati.

È il caso, ad esempio del regime agevolato di cui al punto f) poiché, almeno secondo l'interpretazione ministeriale, la realizzazione dei parcheggi andrebbe equiparata alle opere di urbanizzazione disposta dall'art. 11 comma 1 della legge “Tognoli” con conseguente applicazione dell'aliquota intermedia, attualmente fissata al 10%, prevista appunto per dette opere **(4)**.

È il caso, inoltre, del punto b) poiché l'art. 17, comma 90, lettera a), della legge 15 maggio 1997, n. 127 lo ha esteso anche al sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato **(5)**.

Senza dimenticare, poi, quanto disposto da una serie di decreti legge, non convertiti, nei quali si prevedeva una deroga nel regime di circolazione **(6)**.

1.2. Il regime di circolazione

A fronte delle agevolazioni contemplate dalla norma, il beneficiario di esse è stato sottoposto, secondo la giustificazione che ne dà la dottrina più attendibile, al divieto di procedere alla cessione separata del parcheggio e del bene principale cui

esso è asservito. Si è voluto, in altre parole, con questa rigorosa disciplina evitare fatti speculativi da parte di un soggetto oltremodo favorito nella costruzione del posto a parcheggio **(7)**.

Proprio per ciò che concerne il regime di circolazione, la legge “Tognoli”, a differenza della legge ponte, si caratterizza sul piano del vincolo che lega il posto auto all’immobile principale, per una doppia efficacia: a) un aspetto oggettivo, per cui ogni utilizzazione del bene destinato a parcheggio diversa da quella prevista dalla legge è illecita; b) un vincolo di servizio, cioè un rapporto di strumentalità fra due beni che ha una duplice valenza, civilistica e urbanistica.

Dal punto di vista urbanistico si realizza un regime di pertinenza inscindibile, che si sostanzia in un rapporto quantitativo fra numero di unità immobiliari esistenti numero di posti auto o locali autorimesse destinati a loro pertinenza.

E si tratta di un regime di pertinenza vincolata che si viene ad instaurare sempre e solo fra il parcheggio e l’unità abitativa sita nell’edificio nel cui sottosuolo o nei cui locali posti al piano terreno il parcheggio è realizzato (art. 9, legge 122/1989). A queste ipotesi si deve aggiungere, come detto, quella introdotta dalla legge 127/1997 (c.d. legge Bassanini *bis*) che ha integrato la previsione dell’art. 9 della legge 122/1989, ammettendo la possibilità di realizzare parcheggi “Tognoli”, ad uso esclusivo dei residenti, anche nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato **(8)**.

Senza contare poi, che nella legge “Tognoli” – come affermato da un’attenta dottrina **(9)** – esiste un rapporto quantitativo (*standard*) dato dal numero delle unità immobiliari esistenti rapportato al numero di posti auto o locali autorimesse destinati a loro pertinenza, rapporto che deve essere di uno ad uno, in quanto ammettere che possano chiedersi parcheggi in numero superiore al numero delle unità immobiliari, verrebbe a comportare un’utilizzazione sproporzionata dello strumento pubblicistico che, per favorire la realizzazione di tali parcheggi, da un lato stabilisce una serie di agevolazioni, ma dall’altro impone, sul piano della commerciabilità, un regime rigoroso.

A questa conclusione, peraltro, induce anche il testo della norma: nel comma 1 dell’art. 9, laddove la pertinenzialità è riferita alle “singole unità immobiliari”; e nel comma 5 dell’art. 9, laddove si prevede la nullità degli atti di cessione dei parcheggi “separatamente dall’unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale”.

E tale soluzione, pur nel silenzio della legge “Tognoli”, è preferibile perché sembra contro lo spirito della legge ammettere la realizzazione di un parcheggio come pertinenza di più unità immobiliari **(10)**.

Sotto il profilo civilistico, ciò si traduce nel disposto del comma 5 dell’art. 9 il quale stabilisce che «i parcheggi realizzati (...) non possono essere ceduti separa-

tamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale». La violazione di questa norma è sanzionata con la nullità.

La norma fa espresso riferimento alla cessione separata del parcheggio e non della unità immobiliare e tuttavia si ritiene che: a) se l'atto di cessione si limita ad indicare il parcheggio, senza far menzione dell'unità immobiliare, l'atto è nullo, perché il negozio mira a far circolare il parcheggio separatamente dal bene principale; b) se l'atto di cessione si limita ad indicare l'unità immobiliare, senza far menzione del parcheggio, l'atto è interamente valido, perché il trasferimento dell'unità immobiliare (cosa principale) comporta, nel silenzio, anche il trasferimento del parcheggio (cosa secondaria): in tal caso la norma non sarebbe violata; c) se l'atto di cessione concerne la sola unità immobiliare con riserva del parcheggio a favore dell'alienante, l'atto è valido per la parte concernente la cessione dell'unità immobiliare, parzialmente nullo invece per la riserva del parcheggio, con la sostituzione di diritto della clausola nulla ex art. 1419, comma 2 c.c. **(11)**.

Quanto agli atti che possono dar luogo alla violazione del divieto, vi rientrano tutti quelli che costituiscono strumento formale legittimante un'utilizzazione del parcheggio separata da quella dell'unità immobiliare di cui esso costituisce pertinenza, e, dunque, tanto gli atti a titolo oneroso ed atti a titolo gratuito; tanto gli atti traslativi del diritto di proprietà quanto quelli traslativi o costitutivi di diritto reale limitato; tanto i negozi bilaterali o plurilaterali quanto i negozi unilaterali **(12)**.

Vi rientrano altresì, oltre ai negozi giuridici, anche i provvedimenti giurisdizionali ed atti amministrativi che pongono in essere l'evento vietato dalla legge.

Si è pertanto affermato che ove la procedura esecutiva abbia riguardo ad un appartamento cui è legato da vincolo "Tognoli" anche un box, il relativo decreto di trasferimento comprenderà automaticamente anche il parcheggio **(13)**.

Rispetto a queste limitazioni nella circolazione dei posti auto, occorre ricordare come alcuni decreti legge avessero previsto una cerchia dei soggetti ai quali il posto auto "Tognoli" poteva esser alienato – separatamente dall'appartamento – e cioè soggetti residenti o dimoranti nel territorio del Comune **(14)**.

Tali decreti, più volte reiterati, non vennero, infine, convertiti in legge **(15)**; il legislatore provvede, tuttavia, a disporre espressamente una convalida degli atti posti in essere durante la loro vigenza **(16)**.

Riguardo a tali atti, pertanto, non si pone un problema di validità, avendovi a ciò provveduto la norma, ma resta da precisare se, e in che modo, lo «statuto» dei parcheggi che sono stati trasferiti in nella vigenza dei decreti risulti esser modificato. Si è pertanto ritenuto che per effetto dei decreti si sia verificata una sorta di scissione consentita del vincolo pertinenziale, con l'acquisto da parte del bene parcheggio di una sorta di autonomia di commercializzazione. E si sono indicate le conseguenze di detta scissione: a) il bene circola ormai separatamente dall'unità im-

mobiliare e può continuare ad essere negoziato come bene autonomo. Non si può più affermare che il bene debba rientrare nel vincolo pertinenziale, perché ciò sarebbe in contrasto con la volontà dei titolari dei due beni, né si saprebbe su quali basi debba essere riaffermato il vincolo pertinenziale, quando una legge ha tenuto fermi gli effetti della rottura del vincolo; b) non si può affermare che detto bene possa ormai essere ceduto soltanto a favore di soggetti residenti o dimoranti nel comune, perché la norma che prevedeva detta facoltà non è più in vigore. Né si può dire che tale facoltà s'imprima come effetto del negozio posto in essere perché ciò non accade. La condizione che il bene potesse essere venduto a persona residente, infatti, non era condizione che ineriva al bene sotto l'aspetto reale, ma era soltanto una condizione per facultizzare il proprietario del bene assoggettato a vincolo di pertinenza a sciogliere detto vincolo; c) il vincolo di destinazione a parcheggio, invece, resta, perché esso inerisce al bene nella sua entità di bene soggetto a vincoli urbanistici ed edilizi. In altre parole si può fondatamente affermare che il vincolo di destinazione d'uso a parcheggio continui a produrre i suoi effetti, poiché questi ultimi si sono incorporati sul bene qualificandolo urbanisticamente in modo indelebile. Insomma: il bene può essere venduto a chiunque, non è indispensabile che sia venduto a soggetto residente, ma la destinazione a parcheggio deve continuare **(17)**.

In definitiva, è possibile affermare che i parcheggi già "Tognoli" che sono stati alienati nella vigenza dei decreti legge costituiscano una ulteriore categoria di "parcheggi liberi", il cui unico limite è quello del mantenimento della destinazione.

1.3 La creazione del vincolo e sua individuazione

Si è in precedenza accennato al fatto che la realizzazione del posto auto assoggettato alla disciplina della legge 122/1989 presuppone la preesistenza del fabbricato (o immobile principale) alla cosa accessoria (parcheggio) e che il vincolo si costituisce al momento stesso della realizzazione del parcheggio **(18)**.

A questa conclusione inducono il dato testuale, giacché l'art. 9 della legge 122 fa riferimento – per quanto riguarda i soggetti abilitati alla realizzazione dei posti auto – ai proprietari di "immobili", per poi precisare, riguardo alla loro ubicazione, che questa può avvenire nel sottosuolo o nei locali posti al piano terreno, laddove il termine "immobile" sembra potersi contrapporre, nel linguaggio del legislatore, al termine "area" (per indicare il suolo ineditato; ma soprattutto ragioni di ordine sistematico, posto che non sembra congruo prevedere l'autorizzazione in deroga a normativa urbanistica se non per costruzione già realizzata, sul presupposto che una concessione non può per una parte assentire in linea con la normativa urbanistica e per un'altra parte autorizzare in contrasto con detta normativa **(19)**).

In ogni caso deve ritenersi che il ricorso al parcheggio “Tognoli” sia consentito: tanto per edifici realizzati prima della legge ponte; quanto per edifici realizzati successivamente a tale legge, siano o meno dotati di posti auto ponte, giacché quelli esistenti potrebbero non esser sufficienti rispetto alle esigenze dei condomini; quanto ancora ad edifici costruiti successivamente alla legge “Tognoli” che abbiano l'esigenza di incrementare gli spazi per parcheggio.

Quanto al provvedimento abilitativo richiesto, in luogo della concessione edilizia, è richiesta la semplice autorizzazione, per di più gratuita, nonostante le opere possano esser realizzate anche in deroga agli strumenti urbanistici.

La scelta del legislatore, che è stata in qualche misura rafforzata dal testo unico che ha previsto la denuncia di inizio attività in luogo della concessione non deve tuttavia stupire, giacché la possibilità del ricorso al provvedimento abilitativo minore si compensa ampiamente con il regime particolarmente rigido di circolazione e fa emergere con ancor maggiore evidenza la finalità della legge volta ad arginare il problema dell'intralcio alla viabilità e, velatamente, anche a recuperare allo *standard* urbanistico previsto dalla legge ponte (ogni edificio dovrebbe esser dotato di parcheggio) anche quei fabbricati che ne fossero privi. È bene tuttavia precisare, anticipando in parte quanto si dirà in seguito, che questa ricostruzione mostra qualche segno di crisi proprio con le novità introdotte dal testo unico: nel senso che, come vedremo, l'eliminazione dei posti auto previsti dalla legge 662/1996, che sono conformi allo strumento urbanistico e soggetti a semplice denuncia di inizio attività, potrebbe far venire meno gli equilibri (agevolazione urbanistica – circolazione vincolata) creati dalla legge “Tognoli”.

La legge 122/1989 presenta - fra gli altri - due punti critici di particolare rilievo per l'attività notarile, giacché se è vero che la norma sembra sottintendere che il rapporto pertinenziale deve essere di un posto auto per appartamento, si pone il problema da un lato dei posti auto realizzati in misura non corrispondente agli alloggi e, dall'altro lato, quello della concreta individuazione del singolo posto auto di pertinenza della singola unità immobiliare.

Su quest'ultimo aspetto occorre sottolineare come il legislatore, ribadendo una lacuna già propria della legge ponte, non abbia previsto alcuna pubblicità per il vincolo di cui all'art. 9 della legge 122, eccezion fatta per i parcheggi realizzati in diritto di superficie su aree comunali, ai sensi del comma 4°, per i quali vale la trascrizione della convenzione fra il comune ed i privati interessati **(20)**.

Sicché il riscontro sulla effettiva sussistenza del vincolo potrà avvenire sulla base di alcuni riscontri peraltro non sempre decisivi: da un lato, infatti, si procederà alla individuazione del bene principale, che sarà identificato sulla base di quanto risultante dalla domanda del privato e dalla susseguente autorizzazione; quanto al posto auto vincolato si dovrà far riferimento ai dati catastali nel frattempo assegnati

oppure ai disegni tecnici allegati alla richiesta di autorizzazione, o ancora a convenzioni con il comune o ad un apposito atto d'obbligo allegato alla domanda di autorizzazione. Atto d'obbligo che non è richiesto dalla legge ai fini della costituzione del vincolo, ma che, entrato ormai nella prassi, è spesso decisivo ai fini della sua individuazione **(21)**.

Sul primo punto non v'è dubbio che la soluzione che qui si accoglie (sussistenza di un rapporto quantitativo – *standard* - dato dal numero delle unità immobiliari esistenti rapportato al numero di posti auto o locali autorimesse destinati a loro pertinenza, rapporto che deve essere di uno ad uno) abbia un suo fondamento normativo, sicché non dovrebbe esser consentita la realizzazione di un parcheggio come pertinenza di più unità immobiliari o, viceversa, la creazione di più parcheggi vincolati ad un solo alloggio.

E, tuttavia, questa soluzione si scontra, con una certa frequenza con la creazione di vincoli “Tognoli” che prescindono da tale rapporto quantitativo.

Si ponga il caso della costituzione del vincolo di pertinenzialità fra un singolo posto auto (sia esso garage, box o posto auto scoperto) ed una pluralità di unità immobiliari. Ipotesi nella quale la negoziazione separata degli appartamenti potrebbe in astratto dar luogo sempre a nullità **(22)**. Qui, per quanto sopra esposto, sembra possibile il ricorso a due soluzioni:

- o il garage è comprensivo di più posti auto, ed allora - ferma restando la necessità del rilascio di un nuovo provvedimento del Comune e di un'integrazione dell'atto unilaterale costitutivo del vincolo, che specifichi quali siano i posti auto di rispettiva pertinenza per i due appartamenti – le finalità dalla legge “Tognoli” potranno essere più facilmente perseguite. In ogni caso si tratterebbe di un vincolo che va costituito nelle forme previste dalla legge, anche ai fini pubblicitari (e non sarebbe pertanto sufficiente la allegazione all'atto di trasferimento dell'appartamento e del garage di una tabella da cui risultino le quote millesimali relative all'intero fabbricato, essendo necessaria l'esatta individuazione del parcheggio pertinenziale);

- oppure, se il garage comprende un solo posto auto, potrebbero valere le considerazioni che sono state svolte con riferimento all'ipotesi di frazionamento di un'unità immobiliare in due nuovi appartamenti. Si è infatti affermato che in tal caso (due appartamenti risultanti dal frazionamento di un'unica unità immobiliare; un solo parcheggio di pertinenza dell'originaria unità) deve effettuarsi un nuovo asservimento all'uno o all'altro appartamento, poiché altrimenti si verrebbe a condizionare la commerciabilità giuridica separata dei due appartamenti. Anche in tal caso andrebbero comunque rispettati i requisiti per la costituzione del vincolo.

All'opposto può accadere che più posti auto siano assoggettati al regime di pertinenza “Tognoli” rispetto ad un solo appartamento.

In effetti il comma 5, dell'art. 9 della legge 122/1989 stabilisce che “i parcheggi realizzati ai sensi del presente articolo non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale”: il che permetterebbe di sostenere che più parcheggi “Tognoli” possano esser legati da vincolo di pertinenza ad un unico appartamento, e non il contrario, e cioè che di un solo parcheggio sia pertinenza di più appartamenti.

Ma questa ricostruzione contrasta con quanto si è in precedenza affermato in ordine alla sussistenza del rapporto quantitativo, sicché l'eventuale provvedimento amministrativo con il quale si venisse ad instaurare un vincolo di pertinenzialità “Tognoli” fra la singola unità abitativa e più parcheggi dovrebbe ritenersi viziato. Non v'è però dubbio che – nonostante il vizio che presenta il provvedimento amministrativo – il vincolo si è comunque costituito ed il notaio che venisse richiesto di ricevere i successivi atti di trasferimento non potrebbe comunque non tenerne conto. Non resterebbe pertanto altra via che chiedere un nuovo provvedimento del Comune in cui si limiti il vincolo ad un solo posto auto **(23)**.

Resta, infine da segnalare che l'art. 17, comma 90, della legge 15 maggio 1997, n. 127, ha modificato il comma 1 dell'art. 9 della legge 122/1989, stabilendo che “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”.

Ci si è chiesti quale sia il significato dell'inciso “ad uso esclusivo dei residenti”.

«Nonostante la vaghezza e l'imprecisione della norma, il riferimento al concetto di residente opera nel senso di imporre la destinazione del box ad uso diretto delle persone che stabilmente occupano la costruzione o ad essa abitualmente accedono, senza riferimento alla “residenza anagrafica”. Quindi la norma consente ai *proprietari - tout court* - di costituire il vincolo pertinenziale (si noti, nel testo legislativo, la scelta del termine “uso”); ma tale vincolo è destinato a permanere nelle successive vicende circolatorie dei beni: e, dunque, l'alienazione separata sarà impossibile, così come la locazione del solo appartamento, privo del box.

È stato infatti affermato, con riferimento alla disposizione in esame: “interpretare tale norma in senso letterale comporterebbe un'illogica ed incongrua restrizione della sua portata applicativa, perché potrebbe comportare l'esclusione dei proprietari che li hanno realizzati ma che non risiedono nell'immobile principale”.

E infatti, non sarebbe certo possibile impedire a chi sia proprietario di una seconda casa di vincolare ad essa un box ai sensi della “Tognoli” (anche se limitatamente ad alcuni periodi dell'anno, egli è pur sempre la persona che ad esso abitualmente accede); ma è altrettanto chiaro che, nel momento in cui su tale immobile dovessero essere costituiti dei diritti personali di godimento, essi si estendereb-

bero necessariamente al box» (24).

2. I parcheggi della legge 662/1996

Si tratta dei parcheggi realizzati ai sensi dell'art. 2, comma 60, lettera *h*), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 nel sottosuolo di un edificio la cui costruzione è anteriore al 1967 (25).

Detta norma stabilisce che: "i seguenti interventi sono subordinati alla denuncia di inizio attività ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 della legge 24 dicembre 1993, n. 537: ... *h*) parcheggi di pertinenza nel sottosuolo del lotto su cui insiste il fabbricato".

I parcheggi in questione non sembra possano essere considerati quali parcheggi "Tognoli", le cui caratteristiche sono date da un regime di pertinenzialità molto rigida e dalla possibilità di essere realizzati anche in deroga agli strumenti urbanistici

In comune con i parcheggi "Tognoli", i parcheggi disciplinati dalla legge 662 hanno la procedura semplificata per la loro realizzazione (semplice denuncia di inizio attività per i –parcheggi della 662; autorizzazione – anche in deroga agli strumenti urbanistici e ai regolamenti edilizi vigenti - in luogo della concessione per i parcheggi della legge 122/1989) ma se ne differenziano perché per i parcheggi realizzati ai sensi della legge 662 è necessario che la denuncia di inizio attività sia accompagnata da una dettagliata relazione, a firma del progettista abilitato, nonché dagli opportuni elaborati progettuali che asseveri la conformità delle opere da realizzare agli strumenti urbanistici approvati o adottati ed ai regolamenti edilizi vigenti, nonché il rispetto delle norme di sicurezza e di quelle igienico – sanitarie (art. 11, legge 5 ottobre 1993, n. 398).

Nella legge "Tognoli" emerge in modo chiaro l'intento del legislatore di attribuire al parcheggio un regime di circolazione estremamente rigido – sia parla al riguardo di "pertinenza bloccata" – quasi a compensare le diverse agevolazioni (tributaria ma anche e soprattutto urbanistica, vista anche la derogabilità agli strumenti urbanistici) che sono riconosciute a chi realizza detti parcheggi.

D'altra parte dallo stesso tenore letterale dell'art. 2, comma 60, lettera *h*) non può in alcun modo evincersi la creazione di un vincolo di natura non meramente oggettiva ma anche soggettiva (alla titolarità di quell'alloggio deve corrispondere la titolarità e l'uso di quel parcheggio) con la singola unità immobiliare dell'edificio. Vincolo che peraltro avrebbe come conseguenza l'assoluta incredibilità del parcheggio separatamente dall'alloggio del quale viene a costituire una pertinenza.

Ciò posto, va comunque verificato se i parcheggi in questione possano essere compresi nell'ambito dell'altra categoria di parcheggi attualmente esistente, i c.d.

parcheggi obbligatori o parcheggi “Ponte”, disciplinati dalla legge 765/1967.

L’art. 18 della legge Ponte, tuttavia, nel prevedere l’obbligo di realizzare appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni venti metri cubi di costruzione, viene a riferirsi esclusivamente alle “nuove costruzioni”, il che porta ad escludere che i parcheggi ex art. 2, comma 60 possano venire in considerazione come parcheggi “Ponte”. Peraltro, rispetto ai parcheggi “Ponte”, per i quali si prevede uno *standard* quantitativo, nulla si stabilisce in relazione al rapporto fra cubatura dell’edificio e dimensioni dei posti auto ex *lege* 662.

Caratteristica dei parcheggi “Ponte” è anche qui la creazione di un vincolo pertinenziale ma di natura meramente oggettiva, nel senso che un conto è la titolarità del parcheggio (la cui proprietà si ritiene possa essere trasferita ad un terzo estraneo al condominio), un conto è invece il diritto reale d’uso che deve essere necessariamente conservato a vantaggio della palazzina condominiale e, dunque a vantaggio indifferenziato di chiunque vi acceda (condomino o inquilino). Rileva peraltro, ai nostri fini, la considerazione che il vincolo di destinazione a parcheggio “Ponte” – non diversamente da quello “Tognoli” - non va soltanto creato, ma anche conservato, per cui detto vincolo opera sia nella fase creativa nel rapporto fra costruttore e Pubblica Amministrazione, e sia nella fase conservativa, nelle relazioni interprivatistiche **(26)**.

Verificato dunque che i parcheggi previsti dall’art. 2, comma 60, lettera *h*) della legge 662/1996 non possono esser trattati né alla stregua di parcheggi “Tognoli”, né alla stregua di parcheggi “Ponte”, risulta essere evidente che ci si trova di fronte ad un *tertium genus* di posti – auto.

Ma qual è il loro statuto?

In qualche modo i parcheggi in questione sembrano potersi avvicinare più ai parcheggi Ponte che non ai parcheggi “Tognoli”, perché da un lato abbiamo un (generico) riferimento al concetto di pertinenza, e dall’altro lato per la loro realizzazione non si può prescindere – nonostante il ricorso alla semplice denuncia di inizio attività – dalla conformità allo strumento urbanistico. Ma qui finiscono le analogie.

I parcheggi ex *lege* 662 presuppongono certamente l’elemento della pertinenzialità (come emerge dal dato testuale); ma è discutibile se tale elemento debba in ogni caso sussistere anche dopo la loro realizzazione, ovvero sia richiesto esclusivamente al fine di instaurare il procedimento semplificato.

In realtà, l’assenza di elementi che possano delineare la presenza di un vincolo oggettivo permanente, come quello ex *lege* Ponte, ovvero di un vincolo di natura amministrativa, quale quello della legge “Tognoli”, porta a ritenere che la pertinenza rilevi nel momento della realizzazione ma che tale caratteristica non necessariamente debba permanere in seguito. Si tratterebbe, in sostanza, di una condizione necessaria al fine di ricorrere alla procedura semplificata della denuncia di inizio at-

tività ma destinata a non aver più rilevanza in seguito, allorché il procedimento si sia già concretizzato.

Trattandosi di posti auto realizzati nel sottosuolo dell'edificio, il rapporto di pertinenzialità (o meglio, di accessorietà, ai sensi dell'art. 932 cod. civ.) è *in re ipsa*. Ma si tratta di una pertinenzialità puramente oggettiva, data dal fatto che il parcheggio è realizzato nel sottosuolo dell'edificio, al quale rapporto non si accompagna tuttavia alcun limite in ordine alla commerciabilità del bene. Nel senso che tale rapporto – salva la rilevanza delle prescrizioni contenute negli eventuali atti d'obbligo – può essere sciolto in qualsiasi momento e così il bene parcheggio, non più pertinenziale, può essere negoziato anche in favore di soggetto estraneo all'edificio nel cui sottosuolo è realizzato **(27)**.

Di fatto, la distinzione fra i posti auto 662 da quelli previsti dalla legge “Tognoli” è agevolata dal fatto che per i primi è richiesto, quale titolo abilitativo alla realizzazione, la semplice denuncia di inizio attività, mentre per i secondi è necessaria l'autorizzazione.

Le cose possono complicarsi laddove, giusto il disposto dell'art. 9, comma 2, il parcheggio “Tognoli” sia conforme allo strumento urbanistico e al regolamento edilizio vigente, giacché in tal caso opera un procedimento simile alla DIA, con istanza al Comune per l'autorizzazione, silenzio assenso ove il Comune non si pronunci entro sessanta giorni e comunicazione inizio lavori.

A ben vedere le due disposizioni in qualche modo si sovrappongono, almeno per l'ipotesi di conformità del posto auto allo strumento urbanistico e realizzazione dell'opera di pertinenza nel sottosuolo del lotto su cui insiste il fabbricato.

In tal caso si può forse prospettare una valenza parzialmente abrogativa dell'art. 2, comma 60, lettera *h*), della legge 662/1996 rispetto alla legge “Tognoli”, dato che le due norme hanno lo stesso ambito applicativo e in considerazione della successione delle leggi nel tempo.

Pertanto a questa conclusione potrebbe indurre anche una considerazione d'ordine sistematico: la legge 122 prevede una sorta di “contrappeso” rispetto alla realizzazione di opere, quali i parcheggi, senza concessione edilizia, con possibile deroga allo strumento urbanistico, con regime autorizzatorio gratuito e, almeno per un certo tempo, con agevolazione fiscale. “Contrappeso” costituito dal rigido regime di pertinenzialità che tuttavia sembrerebbe esser divenuto eccessivo per i posti auto conformi allo strumento urbanistico per i quali non vi è più neppure il regime IVA agevolato.

Tuttavia, nonostante il venir meno dell'agevolazione fiscale, anche per i parcheggi conformi allo strumento urbanistico può forse individuarsi un elemento di distinzione, tale da ricondurli nella previsione della legge 662 o della legge “Tognoli”, elemento che è rappresentato dalla onerosità o meno del provvedimento abilitativo.

3. Le novità introdotte dal testo unico rispetto ai parcheggi facoltativi

È il settore dei parcheggi realizzati successivamente alla prima edificazione del fabbricato quello sul quale andrà maggiormente ad incidere il testo unico.

Si prenderanno pertanto in considerazione partitamene le novità introdotte dal testo unico (decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in Suppl. Ord. n. 239/L alla G.U. 20 ottobre 2001, n. 245) e quelle che derivano dalla legge Lunardi o legge "obiettivo" (legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, in Suppl. Ord. 279 alla G.U. n.299 del 27 dicembre 2001), tenuto conto anche del rinvio dell'entrata in vigore del testo unico operato dall'art. 5 *bis* della legge di conversione del decreto-legge 23 novembre 2001, n. 411, recante *proroghe e differimenti di termini*, aggiungendo, il quale prevede che «il termine di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, è prorogato al 30 giugno 2002».

Occorre inoltre ricordare che l'art. 1, comma 14, della legge 443 delega il Governo «ad emanare, entro il 31 dicembre 2002, un decreto legislativo volto a introdurre nel testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia, di cui all'articolo 7 della legge 8 marzo 1999, n. 50, e successive modificazioni, le modifiche strettamente necessarie per adeguarlo alle disposizioni di cui ai commi da 6 a 13». Allo stato attuale non è dato sapere se per ciò che concerne quali saranno i mutamenti nella materia dei parcheggi.

Le novità introdotte dal testo unico riguardano sia i parcheggi "Tognoli" che i parcheggi 662.

L'art. 137 dispone che "all'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. L'esecuzione delle opere e degli interventi previsti dal comma 1 è soggetta a denuncia di inizio attività."".

Gli effetti di questa modificazione appaiono di tutto rilievo, posto che il titolo abilitativo alla realizzazione del posto auto sarà costituito non più dall'autorizzazione (gratuita) bensì dalla denuncia di inizio attività. Sul piano pratico il ricorso a questo procedimento renderà ancor più difficile il riscontro della sussistenza del vincolo, posto che non si avrà più un provvedimento – come quello dell'autorizzazione – dal quale desumere rispetto al rapporto di pertinenzialità, tanto i riferimenti relativi al bene principale quanto quelli, ricavabili dall'eventuale atto d'obbligo allegato, inerenti al parcheggio di pertinenza.

Deve comunque ricordarsi che la proroga dell'entrata in vigore del testo unico sembrerebbe far rivivere l'art. 9 della legge 122 nella sua formulazione originaria e,

dunque, l'autorizzazione, con conseguente rinvio del problema al 1° luglio 2002.

Quanto ai parcheggi 662, occorre sottolinearne la curiosa odissea: da una parte, infatti, il testo unico ne prevede l'abrogazione (art. 136) dall'altra, parte la legge Lunardi ne prevede la reviviscenza.

L'art. 136 del testo unico abroga l'art. 2, comma 60, della legge 662, nonché l'art. 4 del decreto legge 398/1993. L'art. 1, comma 6 lettera b) della legge 443/2001 (norma successiva e dunque prevalente, sebbene in vigore dal 13 aprile 2002) prevede invece l'assoggettamento alla d.i.a. degli interventi edilizi minori di cui all'art. 4 del citato decreto 398/1993, e dunque anche per "i parcheggi di pertinenza nel sottosuolo del lotto sui cui insiste il fabbricato".

Peraltro, almeno secondo le prescrizioni del testo unico, vi possono essere posti auto di pertinenza, realizzati con la DIA, e non soggetti al regime "Tognoli", cioè realizzati in base alla lettera e6) dell'art. 3, la quale sembrerebbe non richiedere il permesso di costruire per le pertinenze che occupino un volume non superiore al 20% del volume dell'edificio principale e sempreché non siano considerati quali interventi di nuova costruzione dagli strumenti urbanistici.

In ogni caso risulta ancor più difficile distinguere nel concreto i posti auto DIA non "Tognoli" da quelli invece assoggettati alla legge 122/1989: ciò almeno nell'ipotesi in cui il posto auto sia realizzato nel sottosuolo degli edifici ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati ovvero, ancora, nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato.

Per l'operatore del diritto l'impresa può diventare impossibile laddove non si riesca a riscontrare con certezza l'esistenza o meno dell'atto d'obbligo.

Senza considerare poi la possibile incidenza della legislazione regionale sulla materia in esame **(28)**, tenuto anche conto del fatto che, se per le regioni a statuto speciale la legge 443 è immediatamente operativa, per quelle a statuto ordinario lo sarà solo dal mese di aprile 2002.

Incidenza che potrebbe essere ancor maggiore a seguito della dalla recente legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 che ridisegna i rapporti fra la competenza statale e quella regionale nelle materie di cui al titolo V della Costituzione.

4. Formalità negoziali per i posti auto "facoltativi"

Se, come si è visto, è ancora possibile la realizzazione di posti auto assoggettati alla denuncia di inizio attività e non gravati dal vincolo "Tognoli", si pone comunque il problema delle eventuali menzioni in atto, tanto per l'ipotesi in cui essi vengano commercializzati autonomamente, quanto per l'ipotesi in cui il posto auto sia negoziato come pertinenza unitamente al bene principale.

In quest'ultimo caso, posto che il parcheggio viene commercializzato come pertinenza dell'alloggio, le formalità negoziali previste a pena di nullità riguardano il bene principale, per il quale si dovrà far menzione degli estremi del permesso di costruire, o della concessione edilizia, ovvero della licenza o, ancora della concessione in sanatoria, mentre il richiamo del provvedimento che abilita alla realizzazione del posto auto potrà esser sì effettuato, ma solo ai fini della completezza documentale.

Il discorso muta radicalmente allorché si abbia una circolazione separata del posto auto.

Qui – tanto che si tratti di permesso di costruire (o concessione o licenza o, anche, autorizzazione **(29)**), quanto che si tratti di denuncia di inizio attività – la negoziazione avviene separatamente, per cui è sempre necessaria l'indicazione del titolo abilitativo.

Se tale conclusione appare pacifica nelle ipotesi di titolo abilitativo costituito dal permesso di costruire o da licenza o concessione (giusto l'espresso richiamo a detti titoli contenuto nell'art. 17 della legge 47 e nell'art. 46 del testo unico), altrettanto non potrebbe dirsi, almeno all'apparenza, per la denuncia di inizio attività e per l'autorizzazione.

Le citate disposizioni, infatti, fanno espresso riferimento solo alla licenza ed alla concessione o al permesso di costruire e non alla denuncia di inizio attività.

Si è tuttavia opportunamente precisato che sotto questo profilo la denuncia di inizio attività ha lo stesso valore della concessione edilizia, come emerge, peraltro, dalla stessa normativa: l'art. 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241, prevede, infatti, che l'atto di consenso della pubblica amministrazione "si intende sostituito da una denuncia di inizio di attività da parte dell'interessato alla pubblica amministrazione competente", espressione scarna ma significativa, perché nella sostanza avvalora la conclusione che nella materia edilizia la DIA corrisponde alla concessione edilizia, o meglio – contribuendo a dimostrare l'assenso della pubblica Amministrazione all'opera costruttiva - ne rappresenta l'alternativa, con parità di effetti **(30)**.

Avendo la denuncia di inizio attività lo stesso valore della concessione edilizia; "quindi, per analogia, andrebbero indicati in atto quegli aspetti della fattispecie DIA che servano ad identificarla, come accade per il provvedimento concessorio formale, sempre peraltro per dichiarazione di parte, come prescrive in via generale la legislazione sul condono edilizio.

Basterà indicare: che è stata indirizzata al Comune, in una certa data, la denuncia d'inizio attività per l'opera commercializzata; che essa denuncia era corredata della prescritta documentazione e relazione dell'esperto; che sul bene interessato non esistevano vincoli artistici o ambientali o di bosco; che l'opera realizzata era in sintonia con gli strumenti urbanistici; che sono stati versati gli oneri concessori; infine che il Comune non ha frapposto ostacoli o manifestato determinazioni sospen-

sive della costruzione programmata" (31).

Conclusioni

Con riguardo ai posti auto c.d. "facoltativi", rispetto alla situazione previgente, il testo unico sull'edilizia aveva esteso lo strumento della denuncia di inizio attività, in luogo dell'autorizzazione, ai parcheggi disciplinati dalla legge 122/1989, mentre la legge 443 ha in sostanza ripristinato i parcheggi della legge 662, in precedenza soppressi dal testo unico.

Sotto il profilo delle formalità negoziali, qualora il posto auto sia commercializzato separatamente, sarà sempre necessaria l'indicazione degli estremi del titolo che abilita alla sua realizzazione.

Antonio Ruotolo

- (1) IEVA, *Gli spazi destinati a parcheggio nella legge Tognoli e nella legge n. 765 del 1967: discipline e problematiche a confronto*, in *La disciplina degli spazi per parcheggio*, a cura di Ieva, Milano, 1992., 65 – 66. Sul punto si veda anche MAGLIULO, *La disciplina dei parcheggi a trent'anni dalla legge ponte*, in *Notariato*, 1996, 568.
- (2) CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, in *Notariato*, 1998, 465.
- (3) La legge 24 marzo 1989, n. 122, disponeva, nel testo originario, all'art. 9 che "1. I proprietari di immobili possono realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, *anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti*. Restano in ogni caso fermi i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni e ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali da esercitare motivatamente nel termine di 90 giorni.
2. L'esecuzione delle opere e degli interventi previsti dal comma 1 è soggetta ad autorizzazione gratuita. Qualora si tratti di interventi conformi agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti, l'istanza per l'autorizzazione del Sindaco ad eseguire i lavori si intende accolta qualora il Sindaco stesso non si pronunci nel termine di 60 giorni dalla data della richiesta. In tal caso il richiedente può dar corso ai lavori dando comunicazione al Sindaco del loro inizio.
3. Le deliberazioni che hanno per oggetto le opere e gli interventi di cui al comma 1 sono approvate salvo che si tratti di proprietà non condominiale dalla assemblea del condominio, in prima o in seconda convocazione, con la maggioranza prevista dall'art. 1136, secondo comma, del codice civile. Resta fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.
4. I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, appositamente costituite fra gli stessi, possono 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. La costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione nella quale siano previsti:

- a) la durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novanta anni;
- b) il dimensionamento dell'opera ed il piano economico-finanziario previsti per la sua realizzazione;
- c) i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie e la esecuzione dei lavori;
- d) i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione nonché le sanzioni previste per gli eventuali inadempimenti.

5. I parcheggi realizzati ai sensi del presente articolo non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale. I relativi atti di cessione sono nulli.

6. Le opere e gli interventi di cui ai precedenti commi 1 e 4, nonché gli acquisti di immobili destinati a parcheggi, effettuati da enti o imprese di assicurazione sono equiparati, ai fini della copertura delle riserve tecniche, ad immobili ai sensi degli articoli 32 e 86 della legge 22 ottobre 1986, n. 742".

Importante anche segnalare l'art. 11 della legge che, almeno originariamente, prevedeva un'agevolazione fiscale per la realizzazione di questi posti auto: "1. Le opere e gli interventi previsti dalla presente legge costituiscono opere di urbanizzazione anche ai sensi dell'art. 9, primo comma, lettera f), della L. 28 gennaio 1977, n. 10. 2. Le prestazioni derivanti da contratti aventi per oggetto la realizzazione delle opere e degli interventi previsti dalla presente legge sono soggette all'imposta sul valore aggiunto con l'aliquota del 2 per cento. La stessa aliquota si applica ai trasferimenti degli immobili o di porzioni degli stessi anche in diritto di superficie. 3. L'atto di cessione del diritto di superficie è soggetto all'imposta di registro in misura fissa".

- (4) Ris. Min. Fin. Dir. Gen Tasse, 28 febbraio 1992 n. 430063, in CNN Strumenti, 15-6-1992, 5.1. Il D.L. 2 marzo 1989 n. 669 convertito nella legge 27 aprile 1989 n. 154 ha elevato tutte le aliquote I.V.A. dal 2% al 4%. Tuttavia trattandosi di disposizione anteriore alla legge "Tognoli", sarebbe possibile sostenere che la predetto aliquota del 2% relativamente ai parcheggi «Tognoli» conserva tuttora intatta la sua vigenza. Sul punto, F. PURI, *Trattamento IVA della cessione di box*, in CNN Strumenti, 15-12-1995, 8.1.
- (5) Sicché il tenore del 1° comma dell'art. 9 della legge 122/1989, risulta, attualmente, il seguente: "I proprietari di immobili possono realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, anche in deroga agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti. 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. Restano in ogni caso fermi i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni e ai Ministeri dell'ambiente e per i beni culturali ed ambientali da esercitare motivatamente nel termine di 90 giorni. I parcheggi stessi, ove i piani urbani del traffico non siano stati redatti, potranno comunque essere realizzati nel rispetto delle indicazioni di cui al periodo precedente".
- (6) Si tratta di una serie di decreti legge dei decreti-legge 6 agosto 1993, n. 281, 5 ottobre 1993, n. 399, 4 dicembre 1993, n. 498, 2 febbraio 1994, n. 81, 31 marzo 1994, n. 220, 30 maggio 1994, n. 326, 30 luglio 1994, n. 475, 30 settembre 1994, n. 563, 30 novembre 1994, n. 660 e 31 gennaio 1995, n. 28". Decreti che possono ricondursi a due fasi a seconda del contenuto modificativo dell'art. 9 della legge "Tognoli": per la prima fase, da ultimo, l'art. 1, 6° comma del D.L. 30 maggio 1994, n. 326, non convertito, il quale recitava: "Il comma 5 dell'art. 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122 è sostituito dal seguente: 5. I parcheggi realizzati ai sensi dell'art. 9, comma 1, del presente articolo, nei limiti delle quantità di cui all'art. 41 sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150 e successive modificazioni, non possono essere ceduti separatamente dall'unità immobiliare alla quale

sono legati da vincolo pertinenziale. I relativi atti di cessione sono nulli." Per la seconda fase v. da ultimo l'art. 15 D.L. 31 gennaio 1995, n. 28, non convertito, il quale modificava l'intero art. 9 della legge 122 del 1989 e al comma 4 di esso nuova versione disponeva: "Gli atti di trasferimento dei parcheggi possono essere disposti esclusivamente a favore di soggetti residenti o dimoranti nel territorio del Comune. Gli atti di cessione a soggetti diversi sono nulli". Sul punto si veda CASU, *Parcheggi della legge "Tognoli" e loro commerciabilità*, in CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, *Studi e materiali*, 5.1, Milano, 1998, 410 ss..

- (7) Così CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit., 466, nonché A. LUMINOSO, *Posti macchina e parcheggi tra disciplina pubblicistica e codice civile*, in *Contr. e impr.*, 1990, 102.; IEVA, *op. cit.*, 77; IEVA – VASSALLI, *Spazi destinati a parcheggio: brevi riflessioni alla luce della "legge Tognoli"*, in *Riv. Not.*, 1989, 365; S. TONDO, *Atti dispositivi di aree di parcheggio relative ad edifici urbani*, in *Foro It.*, 1995, V, 144.
- (8) CASU – RAITI, *Condominio edilizio e attività negoziale*, Milano, 1999, 136.
- (9) IEVA, *op. cit.*, 73; nello stesso senso CASU – RAITI, *op. cit.*, 137; M. A. SANDULLI, *I parcheggi: profili urbanistici e civilistici*, in COMITATO REGIONALE NOTARILE LOMBARDO, *Parcheggi, profili civilistici e urbanistici*, Milano, 1998, 26 - 27. In senso contrario BRIENZA, *I parcheggi privati nella «legge Tognoli»*, in COMITATO REGIONALE NOTARILE LOMBARDO, *Box e posti macchina*, Milano, 1990, 23, secondo il quale nella legge non vi è un rapporto quantitativo minimo-massimo da rispettare tra parcheggi e unità (nel senso che una unità può avere anche uno o più parcheggi pertinentziali).
- (10) In tal senso CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit., 468 s.; M. A. SANDULLI, *I parcheggi: profili urbanistici e civilistici*, cit., 26 - 27.
- (11) CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit., 470; M. IEVA, voce *Condominio negli edifici*, III, *Parcheggio (destinazione a)*, in *Enc. giur.*, Roma, 1993, pag. 4; A. LUMINOSO, *Posti macchina e parcheggi*, cit., 2308-2309.
- (12) Ancora CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit. 470; A. LUMINOSO, voce *Parcheggio (aree obbligatorie)*, in *Enc. Dir.*, agg. II, Milano, 1998, 691; MAGLIULO, *La disciplina dei parcheggi a trent'anni dalla legge ponte*, cit., 574.
- (13) CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota del 30.05.01/1284, n. 3411. In senso contrario F. MAGLIULO, *La disciplina dei parcheggi*, cit., 574, secondo il quale è la *ratio legis* del divieto di circolazione che è collegata all'intento di evitare speculazioni da parte dei soggetti che abbiano fruito delle agevolazioni di legge, a far propendere per l'inapplicabilità del divieto medesimo a quei provvedimenti che non siano riconducibili alla volontà del proprietario (vendita coattiva a seguito di espropriazione forzata, espropriazione per pubblica utilità ecc.).
- (14) Decreti-legge 6 agosto 1993, n. 281, 5 ottobre 1993, n. 399, 4 dicembre 1993, n. 498, 2 febbraio 1994, n. 81, 31 marzo 1994, n. 220, 30 maggio 1994, n. 326, 30 luglio 1994, n. 475, 30 settembre 1994, n. 563, 30 novembre 1994, n. 660 e 31 gennaio 1995, n. 28."
- (15) Sul tema dei decreti legge non convertiti, M. VELLETTI – A. RUOTOLO, *Decreti legge non convertiti: riflessi sull'attività notarile*, in CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, *Studi e materiali*, V, 1998, 239 ss..
- (16) Art. 1, 2° comma Legge 30 maggio 1995, n. 204, che così dispone: "restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge ...".
- (17) G. CASU, *Parcheggi della "legge Tognoli" e loro commerciabilità*, in CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, *Studi e materiali*, V, 1998, 410 ss..
- (18) M. IEVA, *Gli spazi destinati a parcheggio*, cit. 73. Si afferma generalmente che il vincolo si crea al momento della realizzazione del parcheggio. È stato tuttavia individuato almeno un caso in cui il vincolo non sorge in detto momento, ed è l'ipotesi in cui i parcheggi siano stati realizzati da una cooperativa non proprietaria delle abitazioni principali, poiché in tal caso il vincolo tra i due immobili si costituirà al momento del trasferimento del box ai proprietari, cioè quando saranno chiaramente in-

dividuiati i beni reciprocamente vincolati, che da questo momento non saranno cedibili separatamente. In tal senso CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota del 27.07.00/1869, n. 3008.

- (19) G. CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit., 466.
- (20) Sul punto, M. IEVA, *Gli spazi destinati a parcheggio*, cit., 85, che tuttavia segnala che anche in quest'ultima ipotesi tale problematica potrebbe comunque porsi ove il diritto di superficie sia stato concesso a imprese di costruzione o a società anche cooperative, poiché in tal caso l'individuazione della sussistenza del vincolo verrebbe resa ugualmente difficile per la diversità dei titolari dei diritti sulla cosa principale e sulla cosa accessoria.
- (21) CASU, *I parcheggi nella contrattazione privata*, cit., 469; MAGLIULO, *La disciplina dei parcheggi a trent'anni dalla legge ponte*, cit., 576. Sul punto anche A. BRIENZA, *I parcheggi privati nella "legge Tognoli"*, cit., 33 ss.
- (22) Se il parcheggio A è di pertinenza degli alloggi 1 e 2, il trasferimento dei due alloggi a soggetti diversi implicherebbe automaticamente la violazione dell'art. 9 della legge 122, ove prima non si facesse ricorso ad un frazionamento o ad un previo asservimento ad uno solo di essi.
- (23) CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota del 10.07.00/1701, n. 2962. V'è da segnalare che, rispetto al caso che venne prospettato all'Ufficio studi, il Comune interessato provvede poi al rilascio di una autorizzazione in sanatoria con la quale eliminò del tutto il vincolo "Tognoli" richiamato nel provvedimento amministrativo, giacché i posti auto erano stati edificati addirittura prima del 1967. Sul punto anche SANDULLI, *I parcheggi: profili urbanistici e civilistici*, cit., 27, per la quale non sarebbe ammissibile l'asservimento di più posti auto ad una sola unità immobiliare, a meno che i parcheggi materialmente realizzabili non eccedano il numero di unità immobiliari del fabbricato.
- (24) Così CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota del 27.07.00/1869, n. 3008. L'autore citato è R. DAMONTE, *La realizzazione di box pertinenziali ai sensi della legge n. 122 del 24 marzo 1989*, in *Riv. Giur. Ed.*, 1999, p.179 ss., p.180.
- (25) Sul punto, CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota del 12.11.99/2559, n. 2544, est. RUOTOLO, ne *Il Notaro*, 2000, 21; ma vedi anche GERBO, *I diritti immobiliari di godimento su cosa altrui*, Milano, 2001, 178 s..
- (26) Per queste considerazioni, G. CASU – N. RAITI, *Condominio edilizio*, cit., 128 – 129.
- (27) Così CONSIGLIO NAZIONALE DEL NOTARIATO, nota n. 2544, cit..
- (28) È il caso, ad esempio della legge della Regione Lombardia 19 novembre 1999, n. 22, che all'art. 4, terzo comma così dispone: "la facoltà di denuncia di inizio attività si applica a tutti gli interventi edilizi definiti nell'allegato A della deliberazione della Giunta regionale n. 6/38573 del 25 settembre 1998, avente per oggetto "Criteri ed indirizzi generali per la predisposizione dei regolamenti edilizi comunali", purché conformi alla vigente strumentazione urbanistica comunale; nei casi in cui siano dovuti oneri di urbanizzazione e costo di costruzione, il relativo calcolo deve essere allegato alla denuncia di inizio attività e il pagamento va effettuato nelle modalità previste dalla vigente normativa, prima dell'inizio dei lavori, fatta comunque salva la possibilità per il Comune di richiedere anche successivamente al predetto termine eventuali integrazioni, da corrispondersi secondo le modalità definite da normativa vigente". Dal richiamo dell'allegato A deriva sostanzialmente che la DIA può essere utilizzata non soltanto per gli interventi di recupero del patrimonio esistente, ma anche per gli interventi di nuova costruzione Sul punto si veda il recente studio di G. CASU, *Denuncia di inizio attività e legislazione regionale*, studio n. 3462, approvato dalla Commissione Studi il 3 luglio 2001. È il caso, inoltre, della legge Regione Toscana 14 ottobre 1999, n. 52, e, da ultimo, della legge Regione Campania 28 novembre 2001, n. 19. Peraltro, con due recenti sentenze la Cassazione penale è intervenuta in argomento (Cass. Sez. III penale, 23 gennaio 2001, n. 204; Cass. Sez. III penale, 25 gennaio 2001 n. 263) ed è pervenuta alla conclusione che la legge regionale non può essere interpretata in modo tale che essa abbia inteso sconfinare rispetto ai limiti segnati dalla legge nazionale. Ed anzi, conclude la Corte di Cassazione, proprio il fatto che la legge regionale non possa essere interpretata in modo tale che essa abbia inteso derogare alla legge nazionale, è il motivo per

cui non appare proponibile su questo punto una questione di legittimità costituzionale innanzi alla Corte costituzionale.

(29) Si pensi, ad esempio, ai parcheggi “Tognoli” divenuti liberi perché commercializzati durante la vigenza dei decreti legge non convertiti, i quali erano soggetti al regime dell'autorizzazione.

(30) Così G. CASU, *Denuncia di inizio attività e legislazione regionale*, studio cit..

(31) Così G. CASU, *Denuncia di inizio attività e legislazione regionale*, studio cit..

(Riproduzione riservata)