

## COMMISSIONE STUDI CIVILISTICI

Studio n. 4511

### L'INCIDENZA DEL TESTO UNICO DELL'EDILIZIA SULLA REALIZZAZIONE E SUL REGIME DI CIRCOLAZIONE DEI POSTI AUTO (\*)

#### Premessa

Il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia (decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380), come modificato dal d.Lgs. 27 dicembre 2002, n. 301, per consentirne il coordinamento con la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. legge Lunardi), disciplinando anche il settore dei titoli abilitativi alla edificazione, inevitabilmente, viene ad incidere anche sulla realizzazione dei posti auto privati.

Il titolo abilitativo alla edificazione – che oggi il testo unico viene a limitare al permesso di costruire e alla denuncia di inizio attività, con conseguente eliminazione del provvedimento di autorizzazione - è spesso, infatti, uno degli elementi utili per determinare in base a quale disposizione il posto auto è stato realizzato e, conseguentemente, per individuarne il relativo regime di circolazione.

L'ordinamento conosce diverse tipologie di parcheggi privati, che si caratterizzano tutte per una particolare regolamentazione per ciò che concerne il titolo per la loro costruzione e per un peculiare regime di circolazione giuridica.

Si cercherà, pertanto, di esaminare la portata delle novità introdotte dalla recente normativa con riguardo a questi due aspetti, distinguendo nell'ambito delle varie categorie di parcheggi, fra quei posti auto realizzati contestualmente all'edificazione del fabbricato a servizio del quale vengono destinati e quei posti auto realizzati successivamente tale momento, per i quali sembrano delinearsi le modificazioni più incisive.

#### **I. I posti auto realizzati contestualmente alla edificazione del fabbricato: i parcheggi ponte o parcheggi obbligatori ed i parcheggi c.d. «liberi» nel nuovo testo unico. 1. Il posto auto ponte ed il titolo abilitativo per la sua realizzazione**

Il posto auto può essere stato creato contestualmente alla realizzazione del fabbricato.

Ciò può avvenire, in particolare, per l'ipotesi dei c.d. parcheggi "ponte" o parcheggi obbligatori, cioè dei posti auto disciplinati dall'art. 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765 (c.d. legge-ponte) che ha inserito l'articolo 41-*sexies* nella legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, così formulato: "nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni dieci metri cubi di costruzione".

L'originaria formulazione della norma prevedeva un rapporto di un metro quadrato per ogni venti metri cubi di costruzione, rapporto successivamente innalzato allo *standard* attuale dalla legge 122 del 1989.

L'art. 26, ultimo comma della legge 47/1985 sul condono edilizio ha poi precisato che "gli spazi di cui all'art. 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765, costituiscono pertinenze delle costruzioni, ai sensi e per gli effetti degli articoli 817, 818 e 819 codice civile".

Quest'ultima disposizione, tuttavia, è stata – forse inconsapevolmente – abrogata dal testo unico. Gli effetti di tale novità non sembrano, però, potere incidere più di tanto sulle conclusioni cui è pervenuta la giurisprudenza in ordine al regime di circolazione dei posti auto, giurisprudenza che si è attestata sulle medesime posizioni già sostenute prima della vigenza della legge del 1985: il vincolo introdotto dalla legge ponte è un vincolo di destinazione pubblicistico che ha natura reale e che deve essere sempre rispettato; il posto auto si qualifica come pertinenza inscindibile dell'edificio e la sua utilizzazione spetta sempre a colui che ha in godimento il bene principale; ciò non esclude che la proprietà del bene spetti a soggetti diversi, tuttavia anche in tale ipotesi colui che ha il diritto di godimento dell'appartamento risulta titolare, *ope legis*, del diritto reale d'uso del parcheggio; pertanto, nel rispetto del diritto reale d'uso, è lecita anche la alienazione a terzi del posto auto.

Ma su questo punto si tornerà a breve.

La norma ha portata generale, nel senso che essa si applica a tutti gli edifici, sia abitativi che commerciali.

Caratteristica di siffatti posti auto è dunque lo strettissimo collegamento con il rilascio del provvedimento che abilita alla costruzione del fabbricato giacché la pubblica amministrazione non può autorizzare nuove costruzioni che non siano corredate di dette aree, costituendo l'osservanza della norma condizione di legittimità della licenza (o concessione) di costruzione.

Ne deriva che, a partire dal 1° settembre 1967, per tutti i fabbricati, ai fini del rilascio del provvedimento abilitativo alla costruzione devono essere previsti posti auto in misura non inferiore agli *standards* previsti dalla legge ponte.

Di conseguenza l'accertamento della conformità degli spazi alla misura proporzionale stabilita dalla legge e della loro idoneità ad assicurare concretamente la prevista destinazione, spetta esclusivamente alla pubblica amministrazione. Nell'ipotesi in cui si intenda trasferire il posto auto da un'area ad altra, dovrà sempre ricorrersi alla pubblica amministrazione, che provvederà attraverso il rilascio di una nuova concessione in variante.

Con l'ulteriore precisazione che – non avendo l'art. 18 della legge ponte un'efficacia retroattiva, l'instaurazione del vincolo contemplato dalla legge n. 765/1967, può verificarsi solo rispetto alle "nuove costruzioni", cioè a quelle la cui realizzazione sia avvenuta in forza di licenza edilizia rilasciata dopo l'entrata in vigore della legge "ponte" (appunto dopo il 1° settembre 1967): il vincolo a parcheggio pertanto non "trova applicazione agli edifici realizzati in epoca precedente alla sua entrata in vigore, non essendo detta norma retroattiva".

Pertanto, i posti auto realizzati prima di tale data sono "parcheggi liberi", non caratterizzati da particolari vincoli in ordine alla destinazione ed alla loro commerciabilità.

Sotto questo profilo, l'incidenza del testo unico sulla normativa in esame sembra avere una portata piuttosto limitata, giacché se prima il rilascio della licenza (o concessione) edilizia era subordinato alla previsione di spazi a parcheggio sufficienti per il fabbricato, ugualmente avverrà con il testo unico per il permesso di costruire che della concessione edilizia viene a prendere il posto.

Operando il disposto dell'art. 41 *sexies* della legge urbanistica quale condizione per il rilascio del provvedimento abilitante la realizzazione di un nuovo fabbricato, esso trova applicazione anche per il permesso di costruire giusto il disposto dell'art. 12 del testo unico che, al comma 1, stabilisce che "Il permesso di costruire è rilasciato in conformità alle previsioni degli strumenti urbanistici, dei regolamenti edilizi e della disciplina urbanistico-edilizia vigente".

La possibilità di ricorrere alla denuncia di inizio attività (o super d.i.a., secondo una definizione ormai corrente) in luogo del permesso di costruire, prevista dapprima con l'art. 1, comma 6 della legge Lunardi, e confermata dalla nuova formulazione dell'art. 22 del testo unico (per il quale in

alternativa al permesso di costruire, possono fra l'altro essere realizzati mediante denuncia di inizio attività b) gli interventi di nuova costruzione o di ristrutturazione urbanistica qualora siano disciplinati da piani attuativi comunque denominati, ivi compresi gli accordi negoziali aventi valore di piano attuativo, che contengano precise disposizioni plano-volumetriche, tipologiche, formali e costruttive, la cui sussistenza sia stata esplicitamente dichiarata dal competente organo comunale in sede di approvazione degli stessi piani o di ricognizione di quelli vigenti nonché c) gli interventi di nuova costruzione qualora siano in diretta esecuzione di strumenti urbanistici generali recanti precise disposizioni plano-volumetriche) implica, pertanto, la possibilità di parcheggi ponte realizzati – come il fabbricato - sulla base della denuncia di inizio attività anziché del permesso di costruire.

Ma anche per gli edifici realizzati sulla base della d.i.a. vale l'obbligo di cui all'art. 18 della legge 765, dato che tale strumento opera in sostituzione del permesso di costruire, nel presupposto della conformità, non solo rispetto ai piani attuativi, ma anche rispetto alla disciplina urbanistico-edilizia vigente.

Vi è però un'ipotesi che merita di essere attentamente vagliata ed è quella che concerne il rilascio della concessione edilizia o del permesso di costruire che si riferiscano non già alla prima edificazione, bensì ad una successiva ristrutturazione del fabbricato già esistente, questione peraltro non nuova, poiché già sottoposta al vaglio della giurisprudenza sotto il previgente regime concessorio.

La Suprema Corte, ribadendo la natura pubblicistica del vincolo imposto dalla legge 765/1967, ha infatti affermato che ove la ristrutturazione edilizia di fabbricati già esistenti dia luogo alla realizzazione di edifici dotati di spazi di parcheggio, questi ultimi debbono comunque ritenersi soggetti al vincolo di cui alla legge "ponte" (Cass. 20 aprile 1995, n. 4465).

Ma in tal modo, la Cassazione viene ad affermare implicitamente due principi: da un lato che la ristrutturazione che pure implica il rilascio della concessione edilizia non comporta con sé l'obbligo di realizzare i posti auto rispetto agli edifici preesistenti alla legge 1967, che ne erano privi, quand'anche detta ristrutturazione implichi la creazione di fabbricati nuovi; dall'altro lato che, ove i privati spontaneamente realizzino i posti auto, questi saranno comunque soggetti alla disciplina "ponte".

La soluzione cui perviene la citata sentenza sembra in qualche modo trovare una via di mezzo fra le due opposte opzioni della irrilevanza dello *standard* "ponte" rispetto agli edifici già esistenti (sicché i posti auto realizzati sarebbero liberi) ovvero la sua completa applicazione (il rilascio della concessione per la ristrutturazione, specie se implicante la creazione di fabbricati autonomi, sarebbe in pieno soggetta all'art. 18 della legge 765, sicché la concessione non potrebbe esser rilasciata se non fosse prevista la realizzazione dei posti auto).

Va comunque sottolineato che il problema potrebbe oggi considerarsi in parte ridimensionato, a seguito dell'entrata in vigore del testo unico.

L'art. 3 (*definizione degli interventi edilizi*) del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, alla lettera *d*), qualifica infatti come *interventi di ristrutturazione edilizia*, gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi anche quelli consistenti nella demolizione e ricostruzione con la stessa volumetria e sagoma di quello preesistente, fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica".

La lettera *e*) dello stesso articolo precisa invece quali sono gli *interventi di nuova costruzione*, e cioè quelli di trasformazione edilizia e urbanistica del territorio non rientranti nelle categorie definite alle lettere precedenti.

L'art. 10 [*Interventi subordinati a permesso di costruire (legge n. 10 del 1977, art. 1; legge 28 febbraio 1985, n. 47, art. 25, comma 4)*] assoggetta espressamente tanto le ristrutturazioni edilizie quanto interventi di nuova costruzione, al permesso di costruire. Ma, con riferimento alle ristrutturazioni, limitatamente a quegli interventi che “portino ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente e che comportino aumento di unità immobiliari, modifiche del volume, della sagoma, dei prospetti o delle superfici, ovvero che, limitatamente agli immobili compresi nelle zone omogenee A, comportino mutamenti della destinazione d'uso”. Interventi che sono peraltro esser realizzati mediante denuncia di inizio attività in forza della lettera *a*) del comma 3 dell'art. 22 del testo unico, come riformulato dal D.Lgs. 301 del 2002.

In definitiva, mentre per gli interventi di ristrutturazione che non comportino la realizzazione di “un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente e che comportino aumento di unità immobiliari, modifiche del volume, della sagoma, dei prospetti o delle superfici ...”, ecc. il titolo abilitativo sarà rappresentato dalla denuncia di inizio attività, per quelli che invece comportino tali effetti il titolo abilitativo sarà rappresentato dal permesso di costruire, salva restando la possibilità, anche per questi, di ricorrere alla d.i.a.

Essendo stata introdotta una precisa definizione delle due fattispecie della ristrutturazione edilizia e della nuova costruzione, si può oggi affermare che solo per gli interventi di nuova costruzione trovi applicazione l'art. 18 della legge 765/1967. Viceversa, ove si tratti di vera e propria ristrutturazione, sia essa assoggettata a denuncia di inizio attività o a permesso di costruire, l'eventuale realizzazione di posti auto non dovrebbe soggiacere ai vincoli della legge “ponte”. Si tratterà allora di verificare se tali parcheggi siano assoggettati ad altra disciplina, altrimenti essi dovranno considerarsi quali parcheggi liberi.

Un'altra ipotesi che merita di esser vagliata è quella della assoggettabilità dei posti auto al vincolo di cui all'art. 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765 nell'ipotesi in cui l'edificio sia stato assentito con licenza edilizia anteriore al 1° settembre 1967, ma i cui lavori di costruzione siano iniziati successivamente a tale data e per il quale sono state poi rilasciate diverse licenze in variante, volte anche all'ampliamento degli spazi adibiti a parcheggio.

Occorre qui distinguere fra quei posti auto che siano stati realizzati in forza della licenza originaria e quelli realizzati in forza delle varianti.

Per quanto concerne i posti auto “iniziali”, cioè quelli previsti nella licenza originaria, si pongono in sostanza due alternative:

- o considerare la licenza rilasciata conformemente alla normativa anteriore al 1° settembre 1967 come valida ed efficace sotto tutti i profili, e dunque ritenere irrilevante lo *ius superveniens*, posto che il provvedimento abilitativo consente la realizzazione di posti auto che non sono gravati da alcun vincolo – se non quello della destinazione a parcheggio, a prescindere da quelli che ne saranno i soggetti utilizzatori – ancorché essi siano stati costruiti dopo l'entrata in vigore della legge “ponte” e sempre che la licenza non sia nel frattempo scaduta. Soluzione, questa, che appare preferibile anche in considerazione del fatto che se il rispetto delle prescrizioni dell'art. 18 è condizione per il rilascio della licenza, tale normativa non potrebbe aver rilevanza rispetto ad una licenza già rilasciata;

- oppure ritenere operante lo *standard* previsto dall'art. 18 anche rispetto alle licenze anteriori al 1° settembre, ove i lavori non siano a tale data già iniziati, seguendo una interpretazione

meramente letterale della norma che si riferisce alle “nuove costruzioni” e dunque incentrando tutto sull’elemento fattuale della edificazione. Ma, in tal caso, il Comune avrebbe dovuto imporre – conformemente alla ricostruzione che s’è data dell’art. 18 – o una integrazione (variante) della licenza iniziale per l’asservimento dei posti auto al fabbricato, o avrebbe dovuto revocare la licenza per rilasciarne successivamente una nuova nel presupposto della destinazione dei parcheggi a servizio del fabbricato.

Ciò posto, sembra pertanto doversi escludere l’assoggettabilità al vincolo “ponte” dei posti auto “iniziali”.

Passando ora all’esame del problema relativo ai posti auto realizzati in forza di variante, deve preliminarmente precisarsi il rapporto che intercorre fra quest’ultima e la concessione iniziale.

Sul punto, la giurisprudenza amministrativa sembra orientata a riconoscere un rapporto di dipendenza fra concessione (o licenza) edilizia e la sua successiva variante (Cons. Stato, sez. V, 14 gennaio 1991, n. 44). La variante di una concessione edilizia è infatti un *atto sostanzialmente confermativo di questa*, che autorizza modificazioni soprattutto qualitative e di limitata consistenza, in relazione – di regola – a necessità sopravvenute nel corso della costruzione (Cons. Stato, sez. IV, 17 giugno 1984, n. 438; TAR Abruzzi, sez. Pescara, 30 maggio 1985, n. 251).

Sulla scorta di tali principi s’è dunque affermato che attesa la mancanza di autonomia tra il provvedimento di variante e l’atto di concessione originaria, devono ritenersi inapplicabili, in sede di rilascio di una concessione edilizia in variante, le sopravvenienze normative intervenute *medio tempore* (TAR Lombardia, Milano, sez. II, 27 marzo 1992, n. 213).

In sostanza, quanto affermato dalla giurisprudenza amministrativa sembra potersi tradurre, per l’ipotesi al vaglio, nella irrilevanza della normativa prevista dalla legge “ponte” rispetto alla variante alla licenza anteriore all’entrata in vigore della legge 765.

## **2. Natura del vincolo**

La laconica espressione utilizzata dal legislatore (“debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi”) ha dato subito luogo a varie ricostruzioni in ordine alla natura del vincolo concernente i parcheggi “ponte” e al relativo regime di circolazione.

Inizialmente, infatti, si era sostenuta, soprattutto in dottrina, l’inesistenza di un vincolo privatistico per i parcheggi “ponte”: l’art. 41 *sexies* si sarebbe in sostanza limitato a porre degli *standards* urbanistici per regolamentare l’attività di costruzione, stabilendo quanta parte dell’edificio o della sua area di pertinenza dovesse essere destinata a parcheggio, con la creazione di un vincolo di destinazione ma non di pertinenzialità e senza che poi rilevasse l’effettivo utilizzo da parte dei condomini del posto auto, giacché il fine del legislatore era solo quello di risolvere i problemi di viabilità.

Il vincolo di destinazione avrebbe quindi avuto rilievo solo nei rapporti fra la pubblica amministrazione ed i privati in sede di rilascio della licenza o concessione edilizia ma non nei rapporti interprivatistici.

Le conseguenze di tale ricostruzione sul piano della circolazione non erano di poco momento in quanto, essendo sufficiente al perseguimento dello scopo della norma la conservazione della utilizzazione del posto auto a parcheggio, si riteneva che la legge non desse luogo un vincolo di inalienabilità, nell’irrilevanza del fatto che poi fossero i condomini della palazzina cui esso è asservito o terzi estranei ad utilizzare il parcheggio. Si osservava, peraltro, che ammettere l’esistenza di un vincolo di inalienabilità derivante dall’art. 18 sarebbe stato incoerente rispetto al sistema urbanistico all’epoca vigente: la vendita dell’edificio senza spazio per parcheggio

avrebbe ricevuto un trattamento assai più rigoroso che per la stessa vendita di un edificio senza licenza o concessione edilizia.

Di diverso avviso era invece la giurisprudenza, che ha costantemente affermato che l'art. 41 *sexies* non opera solo come norma di azione nei rapporti fra il costruttore dell'edificio e la Pubblica Amministrazione, ma ha rilievo anche nei rapporti fra i privati come norma di relazione la cui portata, di conseguenza, si riflette in qualche modo anche nella negoziazione dei posti auto (Cass. Cass. S.U. 17 dicembre 1984, nn. 6600, 6601 e 6602/1984).

In altre parole, l'esigenza che sta alla base dei parcheggi "ponte" va tutelata sia nella fase realizzativa del posto auto che nella fase successiva alla sua creazione, collegando allo scopo cui il posto auto era preordinato anche la sua circolazione giuridica.

Ferma restando la valenza anche interpretativa della norma in esame, la stessa giurisprudenza mostrava poi notevoli difficoltà nella qualificazione giuridica del rapporto fra il fabbricato ed il posto auto, di volta in volta ricorrendosi agli schemi della servitù, del diritto reale d'uso, della parte comune dell'edificio in condominio, della pertinenza a seconda della fattispecie pratica concretamente verificatasi.

Di qui, anche l'esigenza di stabilire le possibili violazioni dell'art. 41 *sexies* e le loro conseguenze, per la quale la giurisprudenza si è orientata distinguendo fra la titolarità dello spazio a parcheggio – che può appartenere anche a soggetto estraneo – e il diritto (reale) alla sua utilizzazione che compete, ed è esclusivo, dei condomini: l'eventuale violazione di questo precetto, cioè l'attribuzione del diritto di utilizzare il parcheggio a terzi estranei alla palazzina, avrebbe comportato la nullità (virtuale) del negozio posto in essere.

È poi intervenuto il legislatore, che, nel tentativo di fare chiarezza, ha precisato nell'art. 26, ultimo comma della legge 28 febbraio 1985, n. 47 sul condono edilizio che "gli spazi di cui all'art. 18 della legge 6 agosto 1967, n. 765, costituiscono pertinenze delle costruzioni, ai sensi e per gli effetti degli articoli 817, 818 e 819 codice civile". Ma l'esito di siffatto intervento chiarificatore è stato tutt'altro che soddisfacente.

La norma avrebbe dovuto avere, nelle intenzioni del legislatore, la finalità non tanto di qualificare la natura giuridica del rapporto fra posto auto e fabbricato, quanto soprattutto la funzione di rendere applicabile, attraverso il richiamo delle disposizioni codicistiche sulle pertinenze, l'art. 818, comma 2, il quale prevede che "le pertinenze possono formare oggetto di separati atti o rapporti giuridici", da che anche la giurisprudenza avrebbe dovuto mutare l'orientamento che escludeva la cessione del posto auto a terzi anche sul piano del suo utilizzo.

E, tuttavia la Suprema Corte a Sezioni Unite (Cass. S.U. 18 luglio 1989, n. 3363), seguita poi costantemente dalla giurisprudenza, ha sì preso atto della definizione del rapporto posto auto-fabbricato data dall'art. 26, ma, in considerazione del fatto che in questa disposizione la norma della legge "ponte", lungi dall'esser stata abrogata, vi è anzi richiamata, ha qualificato tale pertinenza come inscindibile.

In sostanza, secondo la Cassazione, la legge sul condono si sarebbe limitata a prendere posizione sul problema dell'assetto civilistico del rapporto senza peraltro modificare la portata pubblicistica dell'art. 18 della legge 765/1967.

Sul piano pratico ciò si traduce nella seguente affermazione: il vincolo che lega il posto auto al fabbricato è un vincolo pertinenziale ma indissolubile; sicché, mentre a nulla rileva l'assetto proprietario del parcheggio, che potrà appartenere indifferentemente a tutti i condomini, ad uno solo di essi o anche ad un terzo estraneo alla palazzina, quanto alla utilizzazione del posto auto questa deve necessariamente restare a favore dei titolari delle unità abitative.

Pertanto, all'esito di questa ricostruzione, il rapporto che si viene a creare fra edificio e posto auto è tale che quest'ultimo potrà pure esser ceduto a soggetti estranei alla palazzina, ma anche

in tal caso dovrà essere fatta salva la destinazione a parcheggio, che resterà comunque di pertinenza del fabbricato, sicché il diritto alla sua utilizzazione spetterà solo ai condomini.

La ricostruzione offerta dalla Cassazione viene peraltro supportata dalla considerazione che se è vero che l'art. 818 comma 2 ammette la disponibilità separata della pertinenza, è altrettanto vero che il codice civile fa riferimento a rapporti pertinenziali creati dall'autonomia privata, mentre nel caso dei parcheggi "ponte" tale rapporto ha la sua fonte nella legge: e la legge sembra operare su un duplice piano, quello privatistico della qualificazione del rapporto (pertinenza) e quello pubblicistico relativo alla destinazione del posto auto, il quale viene certamente a comprimere l'autonomia privata nel senso che la disponibilità del posto auto *ex art. 818* non può pregiudicare la destinazione.

Secondo la Suprema Corte il diritto sulle aree a parcheggio previste dalla legge "ponte" costituisce un vincolo pubblicistico di destinazione, imposto dalla legge a favore dei condomini del fabbricato cui accede, che ha natura reale, che si trasferisce automaticamente con il trasferimento dell'abitazione.

Il diritto in questione, ribadendo il concetto già espresso prima della legge 47, avrebbe, quindi, secondo la Cassazione, natura di diritto reale d'uso posto quale limite del diritto di proprietà dell'area:

- diritto d'uso che nasce *ex lege*, ma che non è gratuito e va compensato con una somma da determinare, in mancanza dell'accordo fra le parti, secondo il tipo di godimento che viene attribuito. Ciò significa che, normalmente, il corrispettivo per il posto auto è compreso in quello di cessione dell'unità abitativa, quando le parti abbiano espressamente negoziato, con prezzo globale, anche le aree a parcheggio. Ma ciò non significa che l'alienazione dell'unità abitativa implichi necessariamente il trasferimento del parcheggio, purché, in ogni caso, venga rispettato il diritto reale all'utilizzo del posto auto da parte del condomino

- diritto d'uso che tuttavia – come confermato in una recente pronuncia - sarebbe prescrivibile per mancato esercizio protratto per venti anni, in quanto riconducibile allo *ius in re* definito dall'art. 1021.

Affermazione, quest'ultima, che pone seri dubbi sulla coerenza della ricostruzione sin qui operata dalla Suprema Corte.

Il ragionamento della recente Cassazione (Cass. 17 dicembre 1997, n. 12736; Cass. 17 dicembre 1997, n. 12736; Cass. 15 novembre 2002, n. 16053) si basa su un dato normativo testuale rappresentato dal comma 2 dell'art. 2934 c.c., il quale, nello stabilire che non sono soggetti alla prescrizione i diritti indisponibili e gli altri diritti indicati dalla legge, pone un'eccezione al principio di prescrivibilità di cui al 1° comma ("ogni diritto si estingue per prescrizione, quando il titolare non lo esercita per il tempo determinato dalla legge").

Ora, inquadrandosi il diritto spettante ai condomini, sebbene con talune peculiarità, nell'ambito del diritto reale d'uso di cui all'art. 1021 cod. civ., non vi sarebbe alcun riscontro normativo per ricondurre lo stesso nell'ambito dei diritti indisponibili o di quelli che non sono soggetti a prescrizione in virtù di norme espresse, di cui al comma 2° dell'art. 2934.

Ma è evidente a questo punto il contrasto con quanto in precedenza affermato dalla stessa Suprema Corte nelle note pronunce a Sezioni Unite, in relazione alla natura inderogabile, irrinunciabile e indisponibile del diritto d'uso e del carattere permanente, asserito dalle stesse Sezioni Unite, del rapporto di pertinenza fra posto auto e appartamento. Anzi, proprio in virtù di tali peculiarità, i giudici di legittimità avevano in passato affermato che il diritto reale d'uso non fosse soggetto a cause estintive.

La Cassazione ha costantemente ritenuto che l'intervento del legislatore rispetto alla esigenza alla base della legge ponte (migliorare la viabilità, agevolare l'accesso agli edifici, consentire uno snellimento del traffico, integrando con spazi privati destinati a posteggio quelli pubblici, largamente insufficienti alle esigenze di una motorizzazione sempre più diffusa) avesse operato su un duplice piano:

- in primo luogo subordinando il rilascio del titolo abilitativo alla edificazione alla realizzazione di una certa quantità di posti auto e prevedendo che, per le nuove costruzioni in siano a tal fine destinati a parcheggio determinati spazi;

- e in secondo luogo - nel presupposto che il maggiore e più continuativo ingombro delle strade pubbliche in prossimità degli edifici è causato dai veicoli delle persone che quegli edifici abitano o frequentano – affermando che tali spazi sono di utilizzo esclusivo di coloro che tali edifici abitano o frequentano. Di qui appunto, la qualificazione del diritto in termini di diritto d'uso esclusivo.

Per la verità, se quest'ultima fosse stata l'intenzione del legislatore, certamente non esplicitata nel testo della norma, si sarebbe comunque trattato di una scelta forse criticabile, giacché mentre appare condivisibile il perseguimento della finalità di realizzare nuovi posti auto onde liberare le strade dall'ingombro creato dai veicoli in sosta, non altrettanto sembra esserlo il fatto che tali parcheggi possano essere utilizzati esclusivamente dai condomini o comunque da coloro che frequentano la palazzina e non anche, ad esempio, dagli abitanti delle palazzine contigue.

È fuor di dubbio che nella ricostruzione data dalla Cassazione sino ad oggi sia innegabile una forte valenza pubblicistica del vincolo in questione se non altro, al di là del profilo della titolarità del diritto, sul piano della sua destinazione.

Ma affermare oggi che il diritto reale d'uso sulle aree a parcheggio è prescrivibile ed usucapibile sta a significare, in definitiva che lo stesso è anche disponibile, con buona pace del consolidato orientamento che ne afferma l'indisponibilità, l'irrinunciabilità, e l'inderogabilità.

A fronte di questi ultimi interventi della Cassazione v'è in definitiva da chiedersi se Suprema Corte non abbia aperto un piccolo spiraglio verso un ridimensionamento delle conclusioni cui era in precedenza pervenuta e se tali decisioni non segnino l'inizio del ritorno in auge delle originarie tesi della dottrina che ritenevano che, in fondo, l'art. 18 della legge "ponte" era una norma si limitava a prescrivere degli *standards* urbanistici, una destinazione d'uso, una norma d'azione priva di valenza nei rapporti fra privati.

### **3. Realizzazione di posti auto ponte in misura superiore al rapporto previsto dalla legge. Individuazione dei parcheggi in esubero e loro regime di circolazione.**

Si ritiene comunemente che i posti auto realizzati in eccedenza rispetto agli spazi minimi richiesti dalla legge ponte non siano soggetti ai vincoli nella circolazione giuridica da questa stabiliti.

Tali parcheggi, non diversamente da quelli realizzati prima della entrata in vigore della legge ponte, sarebbero parcheggi liberi, privi di vincoli nella loro circolazione, collocandosi al di fuori dello *standard* urbanistico richiesto per il rilascio della concessione: per tale ragione, essendo già soddisfatte le esigenze che sono alla base della imposizione del vincolo pubblicistico di destinazione, potrebbero anche essere alienati in piena proprietà o concessi in godimento a terzi.

Occorre però puntualizzare le modalità per la concreta individuazione dei posti auto in eccedenza rispetto allo *standard* ponte, in mancanza di criteri legali al riguardo. Si dovrà pertanto fare riferimento, per pervenire, per quanto possibile, alla determinazione degli spazi alla concessione (o licenza) ed i relativi elaborati.

Ove questi non diano riscontri - come sovente accade, soprattutto allorché l'area destinata a parcheggio non abbia costituito oggetto di atto di asservimento a favore del Comune, regolarmente trascritto e contenente l'individuazione grafica dell'area - si dovrà fare riferimento essenzialmente alla autonomia delle parti.

“Sarà cioè possibile ed opportuno che il costruttore, prima di iniziare la vendita delle unità immobiliari del fabbricato, in occasione della predisposizione del regolamento del futuro condominio ovvero nel primo atto di vendita, individui i parcheggi rientranti nello *standard* legale e quelli eccedenti rispetto al medesimo e come tali sottratti alla disciplina della legge ponte. Sarà inoltre possibile che tale individuazione venga effettuata successivamente da tutti i condomini di comune accordo . In mancanza anche di una siffatta regolamentazione l'individuazione dei parcheggi eccedenti rispetto allo *standard* non potrà che desumersi di fatto dalla circostanza che il costruttore se ne sia riservata la proprietà e l'uso o comunque non li abbia trasferiti agli acquirenti delle singole unità immobiliari, sempre che naturalmente abbia provveduto, in sede di vendita delle singole unità immobiliari, ad attribuire alle stesse la proprietà e/o l'uso di spazi per parcheggio nella misura legale. Pertanto in caso di successiva vendita del solo spazio per parcheggio, al fine di richiamare l'attenzione dei contraenti sulla disciplina in oggetto, sarà opportuno che la parte alienante dichiari e garantisca che tutte le unità immobiliari del fabbricato di cui fa parte l'immobile ceduto dispongono di appositi spazi per parcheggio in misura conforme alla vigente normativa e che pertanto il parcheggio ceduto è eccedente rispetto allo *standard* legale”.

V'è infine da segnalare la prassi di alcuni Comuni che richiedono per i posti auto realizzati in eccedenza atti d'obbligo attraverso i quali sono imposti ulteriori vincoli come quello della alienabilità esclusivamente a soggetti proprietari di appartamenti entro un dato raggio dalla ubicazione dei parcheggi o della pertinenza dell'appartamento di proprietà come per i parcheggi Tognoli.

In tali ipotesi non sembra che gli ulteriori vincoli, non trovando fonte nella legge - bensì in atti amministrativi dell'ente locale (le delibere) ovvero negli atti d'obbligo - possano seriamente inficiare la validità delle conclusioni sopra esposte in ordine alla libera commerciabilità del posto auto in esubero rispetto allo *standard* ponte.

Si ritiene, infatti, che anche ove l'atto d'obbligo, non sia meramente riproduttivo di un vincolo già esistente nella legge o nel piano regolatore, e dunque confermativo di uno *standard* già esistente, bensì innovativo rispetto al regime urbanistico normativamente o amministrativamente stabilito, l'impegno a non vendere, o a vendere soltanto ad una determinata cerchia di soggetti, non trovando fonte nella legge in un corrispondente divieto, assuma una valenza meramente pattizia che come tale non impedisce un valido acquisto da parte del terzo.

## **II. Parcheggi realizzati successivamente alla prima edificazione (parcheggi “Tognoli” e parcheggi *ex lege* 662/1996)**

Se la normativa del testo unico non sembra poter incidere più di tanto sulla disciplina dei posti auto realizzati contestualmente alla edificazione del fabbricato (cioè i parcheggi realizzati ai sensi dell'art. 18 della legge 765 del 1967, la c.d. legge ponte), 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 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.

Non essendo connessi al rilascio della concessione edilizia, i parcheggi Tognoli vengono anche definiti come “parcheggi facoltativi”.

La legge Tognoli ha 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.

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

All’interno della legge Tognoli troviamo due categorie di parcheggi, entrambe disciplinati dall’art. 9.

Il comma 4 dell’art. 9 della legge 122, prevede, infatti, una prima categoria, rappresentata dai posti auto realizzati in diritto di superficie su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse.

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, possono prevedere, nell’ambito del programma urbano dei parcheggi (PUP), la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. Tale disposizione si applica anche agli interventi in fase di avvio o già avviati. La costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione nella quale siano previsti la durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novanta anni, il dimensionamento dell’opera ed il piano economico-finanziario previsti per la sua realizzazione; i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie e la esecuzione dei lavori; i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione nonché le sanzioni previste per gli eventuali inadempimenti.

La seconda categoria, che è quella che qui interessa, è rappresentata dai parcheggi privati di cui al comma 1 dell’art. 9, le cui caratteristiche – almeno nella formulazione iniziale della normativa – erano le seguenti:

*a) si tratta di posti auto realizzati successivamente all’edificazione del fabbricato, nel sottosuolo o nei locali posti al piano terreno; b) la loro realizzazione può avvenire anche in deroga allo strumento urbanistico e ai regolamenti edilizi vigenti; c) i posti auto vanno destinati a pertinenza delle singole unità immobiliari; d) 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; e) la realizzazione dei posti auto è soggetta ad un regime IVA agevolato.*

Nel caso poi, in cui il parcheggio sia realizzato in un immobile in regime di proprietà condominiale, le relative deliberazioni sono approvate dalla assemblea del condominio, in prima o in seconda convocazione, con la maggioranza prevista dall’articolo 1136 secondo comma, del codice civile (voti che rappresentino la maggioranza degli intervenuti e almeno la metà del

valore dell'edificio), ferme restando le disposizioni degli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile in tema di innovazioni che in particolare vietano le innovazioni che rendano talune parti comuni dell'edificio inservibili all'uso o al godimento anche di un solo condomino.

Risulta pertanto difficile ipotizzare la creazione di parcheggi pertinenziali a singole unità immobiliari che non rientrino tra le innovazioni che rendono talune parti dell'edificio inservibili all'uso o al godimento anche di un solo condomino.

D'altronde la delibera a maggioranza vale solo ai fini del procedimento per il rilascio della autorizzazione edilizia per la realizzazione del posto auto, mentre non può valere a pregiudicare i diritti dei condomini ancorché dissenzienti sugli spazi comuni oggetto della trasformazione a parcheggio.

Assunto, questo, che risulta confermato dalla giurisprudenza (Cass. 4 giugno 1997, n. 5369), secondo la quale “i diritti spettanti a ciascun condomino (in base agli atti di acquisto, ovvero al regolamento condominiale in essi richiamato) sulle parti comuni dell'edificio non possono essere oggetto di delibere assembleari approvate a maggioranza che ne ledano il contenuto, essendo necessaria, a tal fine, una manifestazione unanime di volontà da parte di tutti i condomini, senza che, su tale principio, possa legittimamente incidere il disposto dell'art. 9, commi primo e terzo, della legge n. 122 del 1989, che stabilisce le maggioranze richieste per la validità delle deliberazioni assembleari aventi ad oggetto le opere e gli interventi per la realizzazione dei parcheggi, ma non prevede alcuna deroga al principio generale che esclude il potere della maggioranza dei condomini di menomare diritti validamente acquisiti da ciascuno di essi (fattispecie in tema di delibera condominiale, adottata a maggioranza, autorizzativa del parcheggio di autoveicoli in spazi comuni dell'edificio - costruito anteriormente all'entrata in vigore della legge n. 765 del 1967 - nonostante una espressa previsione in senso contrario contenuta nel regolamento di condominio contrattuale)”.

Nel tempo, taluni di questi aspetti caratteristici dei parcheggi Tognoli sono venuti meno o comunque sono stati modificati, come ad esempio quello relativo al trattamento tributario di favore. Mentre con l'art. 17, comma 90, lettera *a*), della legge 15 maggio 1997, n. 127 si è estesa l'ubicazione di detti posti auto anche al sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato.

## **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 speculazioni da parte di un soggetto oltremodo favorito nella costruzione del posto a parcheggio.

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.

Sotto il profilo urbanistico si realizza un vincolo di destinazione per cui è illecita ogni utilizzazione del bene diversa da quella a parcheggio ed un regime di pertinenza inscindibile fra i posti auto e le unità immobiliari.

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 o nella cui area di pertinenza il parcheggio è realizzato.

Secondo autorevole dottrina, peraltro non incontrastata, nella legge Tognoli il rapporto di pertinenza si sostanzia in un rapporto quantitativo (*standard*) fra numero di unità immobiliari esistenti e 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, comporterebbe 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 ammettere la realizzazione di un parcheggio come pertinenza di più unità immobiliari sembra contro lo spirito della legge.

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 separatamente 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.*

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.

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.

In senso contrario si è invece ritenuto che 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.).

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.

Tali decreti, più volte reiterati, non vennero, infine, convertiti in legge; il legislatore provvide, tuttavia, a disporre espressamente una convalida degli atti posti in essere durante la loro vigenza. Per tali parcheggi si è pervenuti alla conclusione che, una volta alienati, essi siano usciti definitivamente dall'orbita della legge Tognoli, sicché in definitiva, essi costituiscono una ulteriore categoria di “parcheggi liberi”, il cui unico limite è quello del mantenimento della destinazione a parcheggio.

### **1.3 La creazione del vincolo e sua individuazione**

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 il vincolo si costituisce al momento stesso della realizzazione del parcheggio.

A questa conclusione inducono non solo 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 inedificato); 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.

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 per edifici costruiti successivamente alla legge Tognoli che abbiano l'esigenza di incrementare gli spazi per parcheggio.

Mentre si discute se la realizzazione di questi posti auto possa riguardare, oltre che le unità con destinazione abitativa, anche immobili con diverse destinazioni e quindi studi professionali, uffici, laboratori per arti o mestieri ecc.

Al riguardo non sembra decisivo il riferimento al concetto di “uso esclusivo dei residenti” di cui al primo comma dell'art. 9. Vero è che il termine residente, se inteso in senso stretto, dovrebbe portare a ritenere che destinatario della previsione possa essere solo colui che detiene la residenza in quella unità immobiliare. Ma a questo argomento testuale se ne contrappone un altro, e cioè la genericità del significato dell'espressione “singole unità immobiliari” di cui allo stesso comma.

Se poi si tiene conto della ratio della norma, che sotto questo profilo è in linea generale la stessa che aveva animato il legislatore del 1967 (realizzare posti auto per liberare le strade dalle auto in sosta e migliorare quindi la circolazione) non si vede per quale motivo si debba limitare l'ambito dei destinatari della disposizione ai soli soggetti che abbiano la residenza anagrafica nel fabbricato interessato dall'intervento e non comprendervi anche, ad esempio, coloro che vi svolgano l'attività professionale.

Con riguardo al provvedimento abilitativo richiesto, in luogo della concessione edilizia, il legislatore ha inizialmente ritenuto sufficiente la semplice autorizzazione, per di più gratuita, nonostante le opere possano esser realizzate anche in deroga agli strumenti urbanistici.

Il punto critico della legge 122/1989, di particolare rilievo per l'attività notarile, è quello della concreta individuazione del singolo posto auto di pertinenza della singola unità immobiliare.

A tal proposito 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.

Sicché la verifica 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;

- dall'altro lato, 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 di alcuni comuni (si pensi all'esperienza del Comune di Milano e a quello di Napoli, ma anche al Comune di Roma, che ne pretende anche la trascrizione), è spesso decisivo ai fini della sua individuazione.

Senza dimenticare, peraltro, il problema – piuttosto ricorrente - dei posti auto realizzati in misura non corrispondente al numero degli alloggi (es. più posti auto di pertinenza di un alloggio o, all'inverso, un posto auto di pertinenza di più alloggi): ipotesi nella quale, chiaramente, non si è tenuto conto del predetto *standard*, ma per la quale l'operatore del diritto, salva l'eventuale impugnazione del provvedimento abilitativo, non può sindacarne la legittimità.

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. 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.

Qui, per quanto sopra esposto, sembra possibile il ricorso a due soluzioni: *a)* 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 *b)* 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

A ciò si aggiunga che spesso si assiste ad una sorta di “ibridazione” dell’intervento.

Nel senso che sovente nella documentazione relativa al posto auto che le parti intendono negoziare – e del quale il notaio è quindi chiamato a valutare la commerciabilità – emerge o un promiscuo richiamo alla legge ponte ed alla legge Tognoli (il più delle volte determinato dall’innalzamento del rapporto metri cubi di costruzione-metri quadrati destinati a parcheggio apportato dalla norma del 1989 sui posti auto obbligatori) o, cosa ancor più grave poi sul piano della ricostruzione della fattispecie, un rinvio alla legge Tognoli per ipotesi che presentano una più o meno marcata difformità rispetto al “tipo” previsto dall’art. 9.

È il caso, recentemente posto all’attenzione dell’Ufficio Studi, di una cooperativa che aveva costruito un fabbricato ad uso residenziale, alla quale era stata concesso dal Comune - con apposita convenzione stipulata nei primi mesi 1997 ai sensi della legge 24 marzo 1989, n. 122 – di realizzare nel sottosuolo di area di proprietà pubblica parcheggi ai sensi della legge citata.

La convenzione prevedeva che i parcheggi realizzati fossero destinati a pertinenza di immobili privati situati nell’area sulla quale sorge il predetto fabbricato e che non potessero esser ceduti separatamente dalla unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale.

In questa ipotesi, a ben vedere, non si rientra né nella previsione del primo comma dell’art. 9, perché i posti auto non sono realizzati nel sottosuolo dell’immobile, né nei locali siti al piano terreno dei fabbricati e neppure nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato; né nella previsione del quarto comma, relativa alla realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse nell’ambito del programma urbano dei parcheggi, che presuppone la cessione del diritto di superficie mentre nel caso prospettato veniva ceduta la proprietà.

Ed è il caso, anche questo recente, di alcune autorimesse realizzate in base ad autorizzazione edilizia da una società nel sottosuolo di un area di sua proprietà, anche qui citando la legge 24 marzo 1989, n. 122. Per il rilascio dell’autorizzazione, la società aveva stipulato nello stesso anno, un atto d’obbligo, regolarmente trascritto, con il Comune in base al quale le autorimesse dovevano essere adibite a pertinenza di appartamenti posti nel raggio di 500 metri lineari dalle stesse.

Anche in questa ipotesi, a ben vedere, il richiamo alla legge Tognoli è un richiamo improprio, giacché si è sempre affermato che fra le caratteristiche dei parcheggi previsti dall’art. 9 vi è quella che si tratta di parcheggi realizzati successivamente all’edificazione del fabbricato e posti nel sottosuolo dei fabbricati ovvero nei locali posti al piano terreno, tanto che è solo con l’art. 17, comma 90, lettera a), della legge 15 maggio 1997, n. 127 (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, che ne è consentita la realizzazione nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato. Mentre nel caso prospettato l’area in

questione non era di pertinenza del fabbricato, né si trattava di parcheggi realizzati nel sottosuolo o nei locali posti al piano terra, ma di suolo inedificato non pertinenziale.

In tutte queste ipotesi, in sostanza, si è al di fuori della previsione della legge Tognoli, con la conseguenza che le eventuali clausole contenute nelle convenzioni che sanciscono la nullità o debbono considerarsi per non apposte ovvero hanno un valore meramente pattizio, determinando sanzioni diverse da quella della nullità ma riconducibili al piano contrattuale (risoluzione) o al piano amministrativo (decadenza dal provvedimento abilitativo) non diversamente da quanto si afferma in tema di edilizia residenziale pubblica a proposito delle clausole contenute in convenzioni che riproducono divieti di legge ormai abrogati.

Ogniqualevolta ci si trova di fronte ad ipotesi che presentano delle difformità dalla tipologia prevista dall'art. 9 non appare corretto ricorrere ad interpretazioni estensive della norma, tali da includerle nella previsione, estendendosi altrimenti la nullità prevista per la circolazione separata a fattispecie non espressamente previste dal legislatore, cosa che appare in contrasto con i principi sanciti dal codice civile.

## **2. I parcheggi della legge 662/1996**

Si tratta dei parcheggi realizzati ai sensi dell'art. 2, comma 60, della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

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.

Né i parcheggi in questione possono essere compresi nell'altra categoria di parcheggi attualmente esistente, i c.d. parcheggi obbligatori o parcheggi “Ponte”, disciplinati dalla legge

765/1967, poiché caratteristica dei parcheggi “Ponte” è sì la creazione di un vincolo pertinenziale di natura meramente oggettiva, ma questi vengono realizzati contestualmente alla edificazione del fabbricato.

Si tratta dunque di *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 attività 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.

Di fatto, almeno sino ad oggi, la distinzione fra i posti auto 662 da quelli previsti dalla legge Tognoli è stata 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 denuncia di inizio attività, 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.

### **3. Le novità introdotte dal testo unico rispetto ai parcheggi facoltativi ed il coordinamento con la legge 443/2001**

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

Le novità riguardano sia i parcheggi Tognoli che i parcheggi 662.

Quanto ai parcheggi 662, occorre sottolinearne la curiosa odissea: da una parte, infatti, il testo unico ne ha dapprima previsto l'abrogazione (art. 136 che appunto abroga l'art. 2, comma 60, della legge 662, nonché l'art. 4 del decreto legge 398/1993).

Dall'altra, parte la legge Lunardi ne ha previsto la reviviscenza, disponendo 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".

Infine ancora, il testo unico, nella sua nuova versione risultante dalla legge di coordinamento con la legge Lunardi (D.Lgs. 27 dicembre 2002, n. 301) conferma la suddetta abrogazione, eliminandosi dal corpo delle norme comprese nel testo unico ogni riferimento ai ... parcheggi di pertinenza nel sottosuolo del lotto su cui insiste il fabbricato o alla disposizione del decreto 398 che li contemplava.

Peraltro, almeno secondo le prescrizioni del testo unico, vi possono essere posti auto di pertinenza, realizzati con la denuncia di inizio attività, e non soggetti al regime Tognoli, 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 semprechè non siano considerati quali interventi di nuova costruzione dagli strumenti urbanistici.

In ogni caso risulterà ancor più difficile distinguere nel concreto i posti auto realizzati con la denuncia di inizio attività 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, elemento, quest'ultimo, che appare ormai decisivo per l'individuazione della tipologia di parcheggio.

Quanto ai parcheggi Tognoli, 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.

È di tutta evidenza, poi, l'antinomia rappresentata dalla possibilità di ricorrere alla denuncia di inizio attività (comma 2 dell'art. 9) anche in deroga "agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti" (comma 1), laddove lo strumento della denuncia di inizio attività sembra sempre presupporre la conformità allo strumento urbanistico.

Delle due l'una: o si è implicitamente venuta a modificare anche la norma del primo comma, sì che i parcheggi potranno esser realizzati solo caso di conformità agli strumenti urbanistici (ed allora l'intero art. 9 andrebbe ripensato, perché di fatto non si giustificherebbe più la previsione di nullità di cui al comma 5 posto che le agevolazioni che la legge Tognoli riconosceva sono pressoché tutte venute meno); oppure siamo di fronte ad una deroga, che potrebbe peraltro avere effetti dirimpenti sul sistema, al principio per cui la d.i.a. presuppone la suddetta conformità. Deroga che chiaramente deve esser considerata nella sua eccezionalità e come tale, v'è da augurarselo, non estensibile ad altre ipotesi.

Senza considerare il problema derivante dalla sostituzione dell'autorizzazione con la d.i.a. in ordine al trasferimento del vincolo per surrogazione reale. Si ritiene infatti generalmente possibile procedere ad un atto di svincolo del posto auto Tognoli mediante un nuovo atto d'obbligo, che individui il nuovo posto auto di pertinenza, preceduto da una autorizzazione del comune che si va, sotto questo profilo, a sostituire alla precedente. Ma l'utilizzabilità di tale soluzione anche per mezzo della d.i.a. è tutta da verificare come d'altronde non appaiono allo stato attuale ipotizzabili ulteriori idonei strumenti – al di fuori della convenzione - dai quali far risultare il consenso del comune al predetto trasferimento del vincolo.

Un'ultima considerazione de iure condendo. A fronte del venire meno di quasi tutte le agevolazioni previste dalla legge Tognoli (non solo quella fiscale: si pensi al fatto che ormai anche l'edificazione di interi fabbricati è soggetta alla d.i.a., che la d.i.a. è generalmente gratuita, eccezion fatta per le ipotesi di cui all'art. 22 del testo unico) risulta oggi difficile – salvo forse che per quei boxes realizzati in deroga allo strumento urbanistico – trovare una seria giustificazione alla sanzione della nullità. È l'intero sistema che ruota attorno alla legge Tognoli che si è evoluto nel senso della semplificazione, ed il perdurare della disposizione di cui al comma 5° sembra ormai stridente rispetto alla realtà normativa circostante.

#### **4. Formalità negoziali per i posti auto “facoltativi”**

Se, come si è visto, è forse 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.

Quanto alle formalità negoziali, se il posto auto realizzato con la denuncia di inizio attività – sia esso Tognoli o meno - viene commercializzato, senza esser menzionato in atto, come pertinenza dell'alloggio, andranno effettuate quelle menzioni previste a pena di nullità per il bene principale, per il quale si dovrà far riferimento agli 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 (si pensi ai posti auto Tognoli eccedenti il rapporto quantitativo di uno ad uno, secondo la ricostruzione qui accolta) o una sua evidenziazione in atto. In tal caso – tanto che si tratti di permesso di costruire (o concessione o licenza o, anche, autorizzazione), quanto che si tratti di denuncia di inizio attività – 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'esplicito richiamo a detti titoli contenuto nell'art. 17 della legge 47), altrettanto non potrebbe dirsi, almeno all'apparenza, per la denuncia di inizio attività e per l'autorizzazione. Il fatto che le citate disposizioni facciano esplicito riferimento solo alla licenza ed alla concessione o al permesso di costruire e non alla denuncia di inizio attività non appare assolutamente decisivo.

L'art. 17 menzionava soltanto la concessione come ipotesi della quale tener conto ai fini della commerciabilità degli edifici e pertanto se ne dovrebbe ricavare la conclusione che soltanto le costruzioni che richiedono la concessione meritino attenzione ai fini della nullità negoziale disciplinata dalla norma. Ma è proprio il carattere di alternativa alla concessione che induce a

ritenere applicabile l'art. 17 - sia pure con alcune peculiarità legate al fatto che trattasi di procedimento e non di provvedimento – a quei posti auto autonomamente commercializzati e che sono stati realizzati sulla base della denuncia di inizio attività.

V'è poi da aggiungere che ogni interpretazione della normativa in esame che si limitasse al solo tenore letterale sarebbe comunque fuorviante: paradossalmente si potrebbe anche sostenere l'assoluta incommerciabilità di tutto ciò che è abilitato con la denuncia di inizio attività, dato che per l'art. 17 ogni atto che implica il trasferimento di edificio, o parte di esso, richiede l'indicazione degli estremi della concessione. Allora non resterebbe altra alternativa che quella di richiedere la concessione.

Se invece si guarda alla *ratio* e alla sostanza di queste norme non si può non condividere la conclusione secondo la quale per il trasferimento degli immobili soggetti a denuncia di inizio attività sia comunque richiesta l'indicazione degli estremi della denuncia di inizio attività.

E di tale esigenza si è reso conscio il legislatore che, nel coordinare le disposizioni del testo unico con la legge Lunardi, ha inserito all'art. 46 dello stesso (che sostituisce l'art. 17 della legge sul condono) il comma 5 bis, a tenore del quale “le disposizioni del presente articolo si applicano anche agli interventi edilizi realizzati mediante denuncia di inizio attività ai sensi dell'articolo 22, comma 3, qualora nell'atto non siano indicati gli estremi della stessa”.

Resta da stabilire, in che cosa consistano questi estremi: se cioè ci si debba limitare alla sola indicazione degli estremi della denuncia di inizio attività (data e protocollo); ovvero se si debbano menzionare anche il parere favorevole sui vincoli o attestare l'insussistenza dei vincoli stessi (condizione per l'avvio dell'iter della d.i.a.); o infine se si debbano menzionare anche l'ulteriore elemento costitutivo del procedimento, relativo al decorso del termine di trenta giorni (o il diverso termine previsto alcune normative regionali) senza che il Comune abbia richiesto ulteriore documentazione ecc..

(\*) Relazione tenuta in vari Convegni notarili nei mesi di maggio e giugno del 2003.