L'istituzione da parte dei Comuni, previa deliberazione della Giunta, di aree di sosta a pagamento ai sensi dell'art. 7, primo comma, lettera f), d. lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (codice della strada), non comporta l'assunzione dell'obbligo del gestore di custodire i veicoli su di esse parcheggiati se l'avviso "parcheggio incustodito" è esposto in modo adeguatamente percepibile prima della conclusione del contratto (artt. 1326, primo comma, e 1327 cod. civ.)

Perché l'esclusione della custodia attiene all'oggetto dell'offerta al pubblico (art. 1336 cod. civ.), e l'univoca qualificazione contrattuale del servizio, reso per finalità di pubblico interesse, normativamente disciplinate, non consente il ricorso al sussidiario criterio della buona fede, ovvero al principio della tutela dell'affidamento incolpevole sulle modalità di offerta del servizio (quali ad esempio l'adozione di recinzioni, di speciali modalità di accesso ed uscita, dispositivi o personale di controllo), per costituire l'obbligo della custodia, potendo queste costituire organizzazione della sosta.

Il testo integrale

SUPREMA CORTE DI CASSAZIONE

SEZIONI UNITE CIVILI

Sentenza 9 novembre 2010 – 28 giugno 2011, n. 14319

Svolgimento del processo

La società ---------- assicurazioni conveniva nel 1999 dinanzi al Tribunale di Milano l'azienda Trasporti ---------- chiedendone la condanna, a titolo di rivalsa, al pagamento di lire 50 milioni, indennizzate al proprio assicurato, L.B., per il furto dell'auto Jeep Grand Cherokee, da lui utilizzata in leasing, parcheggiata dal medesimo chiusa a chiave con l'antifurto inserito, nell'area (omissis), in prossimità della stazione della metropolitana milanese, stazione (omissis), gestita a pagamento dalla suddetta azienda.

La domanda era respinta dal Tribunale perché nella specie era stato concluso un contratto atipico di parcheggio, disciplinato dalle norme sulla locazione, di area e di qui l'inesistenza di un obbligo di custodia dell'auto da parte del parcheggiatore.

Con sentenza del 30 aprile 2004 la Corte di appello di Milano rigettava il gravame dell'---------- assicurazioni sulle seguenti considerazioni: 1) l'area di parcheggio ----------, realizzata dal Comune di Milano in attuazione del programma di decongestionamento dei centri urbani, imposto dall'art. 6 della legge 24 marzo del 1989 n. 122 ai Comuni di 15 città, era finalizzata "all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo", nella specie con la metropolitana, stazione (omissis) ; 2) l'art. 15 di detta legge aveva aggiunto la lettera d) al quinto comma dell'art. 4 decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959 n. 393, riprodotto nell'art. 7 lettera f) decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, recante il nuovo codice della strada, che prevede il parcheggio del veicolo anche senza custodia, subordinato al pagamento di una somma da calcolare mediante dispositivi di controllo della durata, previa fissazione delle relative condizioni e tariffe; 3) in attuazione di detta normativa il Comune aveva deliberato - atto n. 1740/1993 - di destinare le aree di interscambio di linea a parcheggio "sorvegliato senza custodia dei veicolo", in tal modo tutelando l'interesse pubblico, in città di intenso traffico, a reperire uno spazio per parcheggiare l'auto, senza i costi derivanti dalla custodia, ed ha concesso il relativo servizio all'azienda Trasporti ----------; 4) perciò, avendo il B. optato per il parcheggio incustodito, la causa del contratto **non è la custodia**, ma **la locazione dell'area**, il cui corrispettivo, a tempo, è determinato da dispositivi automatici, senza rilevanza né del tipo di struttura adibito a parcheggio - silos, strada, recinzione - né della presenza di personale addetto a riscuotere il corrispettivo o alla sorveglianza della sicurezza e manutenzione ed integrità delle strutture ed attrezzature, del flusso dei veicoli, e del rispetto della disciplina della sosta nelle aree, e legittimato a ricevere la denunzia dei danni di cui l'ente deve rispondere, ma senza espletare attività di custodia dei veicoli; 5) in varie parti dell'infrastruttura ove aveva parcheggiato il B. era affisso il regolamento contenente l'offerta della sosta, ottimizzata da semafori, impianti video e recinzione, e munita di dispositivi di controllo per disciplinare le modalità di accesso e uscita e rilasciare un contrassegno, non identificativo dell'auto o del conducente, ma misuratore dei tempi d'uso dell'area, in cui era espressamente richiamata la delibera comunale n. 1740/1993 che esclude la responsabilità dell'---------- per furto del veicolo, contemplata invece per i danni arrecati alle strutture e attrezzature e per l'incendio; 6) questa offerta è stata accettata dall'utente con l'introduzione, del veicolo nel parcheggio secondo le modalità prescritte, ponendolo in sosta in qualsiasi spazio libero, senza affidarlo in custodia a nessuno, e ritirando il biglietto al fine di pagare l'utilizzazione dell'area all'---------- che ha adempiuto l'obbligo di assicurare l'occupazione dello spazio per il tempo richiesto.

Ha proposto ricorso per cassazione l'-------- Assicurazioni cui ha resistito la s.p.a. ----------.

La causa, a seguito di ordinanza 683/2010 della III sezione civile di segnalazione del contrasto di giurisprudenza all'interno della medesima - Cass. 27 gennaio 2009 n. 1957, contra Cass. 13 marzo 2009, n. 6169 - sulla disciplina applicabile nel caso di furto di un veicolo parcheggiato in un'area recintata, gestita da una società privata, e sulla natura ed efficacia delle clausole di esclusione della responsabilità *ex recepto* stabilite nel regolamento di parcheggio in attuazione del potere amministrativo conferito al Comune dal precitato art. 7, comma primo, lett. f) dlgs n. 285 del 1992 di istituire apposite aree a pagamento anche senza obbligo della custodia dei veicoli - indipendentemente dalle modalità di organizzazione dei parcheggio [recinzioni, accesso e uscita, dispositivi di controllo] – secondo le modalità manifestate con apposito regolamento esposto prima di accedere all'apposita area - e così assimilando questo tipo di contratto di parcheggio a quello di locazione di area - da valutare alla luce delle norme sulla tutela dei consumatore, ha rimesso la causa al Primo Presidente per l'eventuale assegnazione alle Sezioni Unite sulla questione se "**in caso di parcheggio istituito dal Comune, previa deliberazione della Giunta, in un'area recintata a ciò predisposta e gestita da una società privata, al contratto atipico di parcheggio stipulato dall'utente con la predetta società siano applicabili le norme relative al deposito, con la conseguente responsabilità del gestore nel caso di furto del veicolo, oppure le norme relative al contratto di locazione (di area), con esclusione della responsabilità del gestore per la custodia dei veicoli in essa parcheggiati**".

Il Pubblico Ministero ha concluso per il rigetto del ricorso. La ricorrente ha depositato memoria.

Motivi della decisione

1.- I difensori della ricorrente ---------- ed ----------, all'odierna udienza, hanno lamentato di non aver ricevuto la comunicazione prescritta dall'art. 377 cod. proc. civ., secondo comma.

Il rilievo è infondato.

Infatti l'---------- Assicurazioni con comparsa, autenticata, del 17 aprile 2007, nel revocare il mandato all'avv. ----------, con studio in Milano conferito a questi e all'avv. ---------- del foro di Roma presso il quale aveva eletto domicilio con procura speciale in calce al ricorso - non soltanto ha nominato in sua sostituzione l'avv. ----------, con studio in Milano, ma ha altresì eletto domicilio in Roma presso io studio dell'avv. ----------. Pertanto la notifica dell'udienza dinanzi a queste Sezioni Unite è stata effettuata dall'ufficiale giudiziario in data 15 settembre 2010 a questo nuovo domicilio eletto dalla ricorrente.

2.- Con il primo motivo la ricorrente deduce: "Violazione di norme di diritto ex artt. 1766 - 1782 c.c.. Del deposito in generale e falsa applicazione delle norme di diritto ex art. 1571 - 1606 c.c.. Della locazione. Disposizioni generali".

2.1 - Con il secondo motivo: "Violazione e falsa applicazione della norma di diritto ex art. 7, comma primo, lettera f) dlgs del 1992 n. 285".

2.2 - Con il terzo motivo: "Erronea interpretazione e/o valutazione dei documenti probatori e violazione degli artt. 1341, secondo comma, c.c. (Condizioni generali di contratto) e 1362, secondo comma, c.c. (Intenzione dei contraenti)".

2.3 - Erroneamente la Corte di merito ha ricondotto il contratto alla locazione di area anziché al deposito disconoscendo il reale contenuto del rapporto e ignorando il dato normativo di cui agli artt. 1766 - 1782 c.c., relativi al contratto atipico di parcheggio, in cui il veicolo è affidato al gestore dietro il pagamento del corrispettivo con conseguente applicabilità della disciplina del deposito.

Assiomaticamente quindi la Corte di merito, richiamando l'art. 15[1] della l. n. 122 del 1989 e l'art. 7[2] del C.d.S., ha ritenuto il parcheggio di Cascina Gobba senza custodia, ossia un

[1] **Legge 122/89 - costruzione parcheggi** (in Gazz. Uff., 6 aprile, n. 80).
Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonchè modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. (TOGNOLI)
Art. 15.
1. Al quinto comma dell'art. 4 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 e successive modificazioni, è aggiunta infine la seguente lettera: <<d) stabilire con deliberazione del Consiglio comunale aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe>>.
2. I commi ottavo e decimo dell'art. 4 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 e successive modificazioni, sono rispettivamente sostituiti dai seguenti: <<Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo della sosta di cui al quinto comma, lettera d), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze deve essere autorizzato un adeguato parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma del primo comma dell'art. 2 <<area pedonale urbana>> e <<zona a traffico limitato>>, nonchè per quelle definite <<A>> dall'art. 2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dal comune, nelle quali sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico>>. <<Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del presente articolo, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire ottantamila a lire duecentomila, salvo che siano stabilite dalle presenti norme sanzioni diverse. Se la violazione riguarda i divieti o le limitazioni di cui all'art. 3, terzo comma, lettera c), la somma è da lire quarantamila a lire centomila>>.
3. All'art. 4 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 e successive modificazioni, dopo l'ultimo comma, sono aggiunti i seguenti: <<La stessa sanzione di cui al secondo periodo del comma precedente si applica a chiunque usufruisca arbitrariamente del rinnovo del periodo di sosta predeterminato dai dispositivi di controllo. Ai sensi dell'art. 3, settimo comma, l'inizio e la fine delle zone disciplinate con i dispositivi di cui al quinto comma, lettera d), sono evidenziate con segnali stradali stabiliti con decreto dal Ministro dei lavori pubblici. Nelle strade e nei tratti di esse in cui con ordinanza del Sindaco viene stabilito che la sosta degli autoveicoli costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale il segnale di divieto di sosta dovrà essere integrato da un pannello aggiuntivo indicante la rimozione coatta del mezzo. Le caratteristiche del pannello saranno stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici. Chiunque viola i divieti di sosta di cui al comma precedente è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da lire ottantamila a lire duecentomila salvo che siano stabilite

dalle presenti norme sanzioni diverse. Nelle aree pedonali urbane e nelle zone a traffico limitato l'inosservanza dei divieti di sosta comporta inoltre la rimozione forzata dei veicoli lasciati in sosta abusiva>>.

[2] **Articolo 7 - Regolamentazione della circolazione nei centri abitati**

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:
a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;
b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;
c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;
d) riservare limitati spazi alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale, ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;
f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;
g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose;
h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;
i) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.
2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.
3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.
4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.
5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti .
6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.
7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana.
8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.
9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati.
10. Le zone di cui ai commi 8 e 9 sono indicate mediante appositi segnali.
11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

12. Per le città metropolitane le competenze della giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.
13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 80,00 a Euro 318,00. (5)
13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 624 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. (6)
14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 39,00 a Euro 159,00. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 76,00 a euro 306,00. (2)
15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da Euro 24,00 a Euro 94,00 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione. (1) (3)
15 bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 726,00 a euro 2.918,00. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. (4)

---
(1) Il presente articolo è stato inizialmente modificato dall'art. 5, D.Lgs. 10.09.1993, n. 360. Successivamente la misura dell'importo della sanzione contenuta nel presente comma è stata così aumentata:
- dall'allegato 1, D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305);
- dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302);
- dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009;
- dalla tabella I allegata al D.M. 22.12.2010 (G.U. 31.12.2010, n. 305) con decorrenza dal 1° gennaio 2011. Si riporta di seguito il testo previgente:
"15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da Euro 23,00 a Euro 92,00 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione.".
(2) Il presente comma è stato modificato dall'art. 02, D.L. 27.06.2003, n. 151 con decorrenza dal 13.08.2003. Le misure degli importi delle sanzioni contenute nel presente comma sono state così aumentate:
- dall'allegato 1, D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305);
- dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302);
- dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009;
- dalla tabella I allegata al D.M. 22.12.2010 (G.U. 31.12.2010, n. 305) con decorrenza dal 1° gennaio 2011. Si riporta di seguito il testo previgente:
"14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 38,00 a Euro 155,00. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 74,00 a euro 299,00.".
(3) Le denominazioni dei Ministri, dei Ministeri o di altri uffici, contenute nel presente documento, sono state così sostituite in virtù dell'art. 17, D.Lgs. 15.01.2002, n. 9.
(4) Il presente comma è stato aggiunto dall'art. 02, D.L. 27.06.2003, n. 151. Successivamente la misura dell'importo della sanzione contenuta nel presente comma è stata così aumentata:
- dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302).
- dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009;
- dalla tabella I allegata al D.M. 22.12.2010 (G.U. 31.12.2010, n. 305) con decorrenza dal 1° gennaio 2011. Si riporta di seguito il testo previgente:
"15 bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano abusivamente, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 709,00 a euro 2.850,00. Se nell'attività sono impiegati minori la somma è raddoppiata. Si applica, in ogni caso, la sanzione accessoria della confisca delle somme percepite, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. ".
(5) La misura dell'importo della sanzione contenuta nel presente comma è stata così aumentata:
- dall'allegato 1, D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305);
- dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302);
- dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009;

parcheggio a monete o con dispositivo cartaceo di sosta, c.d. gratta e sosta, definibile anche come locazione di area.

Invece dovrà esser confermato il consolidato orientamento di legittimità, secondo il quale il contratto di affidamento al gestore di un parcheggio di un automezzo è deposito o contratto atipico, con obbligo di custodia, poiché il servizio offerto attraverso la predisposizione di un'area di sosta, automatizzata per l'accesso, per il pagamento della prestazione e per il ritiro del veicolo, modalità che l'automobilista accetta all'atto dell'immissione - in particolare in prossimità di aeroporti, ospedali, supermercati, onde liberarsi del veicolo - lo inducono a confidare nel servizio di custodia, elemento essenziale del deposito, in cui il titolare dell'aerea di parcheggio, nel mettere a disposizione uno spazio, contemporaneamente assume la detenzione del veicolo, e questo comportamento oggettivo prevale su eventuali condizioni generali predisposte dall'impresa escludenti la custodia le quali, se richiamate nello scontrino o scheda rilasciati dagli apparecchi automatici, è legittimo ritenere sfuggano alla conoscenza dell'utente dato il modo rapidissimo con cui il contratto si è realizzato. Né la chiusura dell'auto a chiave, né la recinzione dell'aerea finalizzata alla riscossione del prezzo nella sosta a tempo, possono escludere la custodia ed il ragionevole affidamento dell'automobilista su di essa, pur se manca il personale addetto alla consegna e riconsegna delle auto, perché la moderna tecnologia ha sostituito i dipendenti con dispositivi automatizzati di accesso e uscita mediante schede magnetizzate, soprattutto nei grandi parcheggi metropolitani per quei viaggiatori che hanno interesse ad avvalersi non solo di un'area di sosta, ma anche della custodia. Il gestore quindi avrebbe potuto provvedere adottando un unico scontrino automatizzato per l'entrata e l'uscita, indicando la targa dei veicoli in modo da consentire il controllo della corrispondenza del numero all'uscita. Peraltro la struttura protettiva perimetrale dell'area utilizzata dal B. denotava la funzione di custodia e la sicurezza dei veicoli immessi, ed infatti egli aveva denunciato il furto di un'auto all'interno di un parcheggio custodito, mentre la locazione dell'area - che non ricorre nel caso di stazionamento di veicolo anche perché il depositante non consegna l'area ai depositario, ma questi gli consegna l'auto - non può esser recintata e deve consentire una molteplicità di vie di uscita, non protette e custodite.

2.4 - La delibera comunale n. 1740/1993 richiamata dalla Corte di merito è un atto politico e la normativa del 1989 n. 122 si riferiva ai parcheggi regolamentati con parchimetri. Ed infatti nella stessa delibera il Comune di Milano precisa che dopo l'entrata in vigore di detta legge, con delibera di urgenza del giugno 1989, la Giunta aveva deciso di far cessare

---

- dalla tabella I allegata al D.M. 22.12.2010 (G.U. 31.12.2010, n. 305) con decorrenza dal 1° gennaio 2011. Si riporta di seguito il testo previgente:
"13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 78,00 a Euro 311,00.".
(6) Il presente comma è stato inserito dall'art. 2 L. 29.07.2010, n. 120, con decorrenza dal 13.08.2010.

il servizio di custodia nei parcheggi regolamentati da parchimetri estendendo poi la normativa speciale anche ai parcheggi di interscambio gestiti dall'ATM per attenuare il deficit di gestione. L'art. 7 del n.C.d.S, al primo comma, lettera f), precisa che nei centri abitati i Comuni possono con ordinanza del sindaco stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe, e questa norma, come la legge delega, si riferisce a parcheggi regolati con meccanismi funzionanti con l'introduzione di monete, mentre nel caso vi siano una struttura protettiva perimetrale, le sbarre di ingresso e di uscita, le videocamere a circuito chiuso e il personale addetto alla sorveglianza, il parcheggio non può esser ricondotto a quello "gratta e sosta" poiché ingenera l'affidamento in custodia. Né d'altra parte alla configurabilità di un contratto di parcheggio privato osta l'affidamento da parte del Comune della gestione del parcheggio. Quindi, poiché nel caso di specie l'auto non era stata immessa in un'area aperta, ma integralmente recintata, significa che non era destinata soltanto alla sosta e del resto anche la Corte di legittimità ha ritenuto che il pagamento progressivo e differenziato secondo la durata è legittimo soltanto per il parcheggio con custodia. Dunque il depositario si libera dalla responsabilità *ex recepto* provando che l'inadempimento è dovuto a causa a lui non imputabile.

2.5 - Nel regolamento dell'area di parcheggio di (omissis) si afferma che è istituito un servizio di sosta regolamentata entro spazi delimitati dall'apposita segnaletica o indicati dal personale di sorveglianza a cui possono esser denunciati i danni. Pertanto il personale di sorveglianza espleta attività di custodia e quindi il B. ha accettato un servizio che, secondo le modalità di esecuzione, era con sorveglianza, come ha dichiarato nella denuncia di furto, e poiché il contratto deve esser interpretato secondo il principio di buona fede, la limitazione di responsabilità indicata nel regolamento non ha effetto ai sensi dell'art. 1341, secondo comma, cod. civ. se non espressamente approvata per iscritto e neppure conosciuta o conoscibile prima della conclusione, per adesione, del contratto, a norma degli artt. 1469 bis n. 10 e 1469 *quinquies* c.c. poiché la clausola affissa alle casse del parcheggio e sul biglietto di ingresso non poteva esser conosciuta prima della conclusione del contratto, che avviene proprio con l'immissione nel parcheggio dell'auto, e dovendo il comportamento della P.A., allorché fornisce servizi pubblici mediante contratti di diritto comune, esser improntato ai principi di correttezza e buona fede.

3.- **I motivi, che possono esaminarsi congiuntamente, sono infondati**.

Il quadro normativo di riferimento che disciplina il contratto di parcheggio a pagamento senza custodia è costituito da norme di rilevanza pubblica e di diritto privato.

Infatti, la legge [Tognoli] del 1989, n. 122 (Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del Testo Unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con d.P.R. del 1959, n. 393. Ecologia) - emanata (cfr. Relazione governativa sul disegno di legge e dibattito parlamentare che ne ha preceduto l'approvazione) per ovviare ad una situazione di grave disagio e di concreti danni, divenuta "all'improvviso polo di riferimento dell'attenzione collettiva" per la gravità che nelle aree a grande intensità, in specie negli ultimi anni, a seguito dell'aumento dei veicoli circolanti, ha assunto il problema "della paralisi della circolazione che, rallentando i tempi delle comunicazioni e del trasporto, influisce direttamente e negativamente sulla produzione nazionale... danneggia lo svolgimento degli affari e delle relazioni commerciali... mette a rischio le stesse condizioni di salute dei cittadini a cagione dell'aumento dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico, tale da compromettere in modo serio e forse irreparabile lo sviluppo dell'intero Paese ed il benessere, non soltanto fisico, dei suoi abitanti" - ha stabilito (art. 3) "di consentire la realizzazione e l'organizzazione di un servizio essenziale per le città e per i loro abitanti, a salvaguardia di esigenze primarie dei singoli e dell'intera collettività nazionale". A tal fine "le Regioni, entro 150 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, individuano i Comuni... i quali, sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico... sono tenuti alla realizzazione del programma urbano dei parcheggi. Tale programma deve tra l'altro indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane", (art. 5.1) Pertanto, "Per l'attuazione del piano il Comune interessato provvede alla progettazione ed alla esecuzione dei lavori, nonché alla gestione del servizio direttamente ovvero mediante concessione di costruzione e gestione con affidamento a società, imprese di costruzione anche cooperative, loro consorzi. Per le opere da ammettere ai contributi previsti dall'articolo 4, la concessione è subordinata alla stipula di una convenzione redatta secondo gli schemi-tipo predisposti dal Ministro per i problemi delle aree urbane di concerto con il Ministro del Tesoro e diretta, tra l'altro, a garantire l'equilibrio economico della gestione. A tal fine il Comune è tenuto ad inviare al Ministro per i problemi delle aree urbane copia dell'atto di concessione e della convenzione stipulata". Perciò (art. 6.1) "I Comuni [di quindici maggiori città]., tra cui Milano., formulano entro 150 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge un programma urbano dei parcheggi per il triennio 1989 - 1991. Il programma deve essere redatto... indicando, tra l'altro, le localizzazioni, i dimensionamenti, le priorità di intervento nonché le opere e gli interventi da realizzare in ciascun anno; il programma dovrà privilegiare le realizzazioni più urgenti per il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto

collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote...." (art. 8). "Per l'attuazione degli interventi la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere ai Comuni i mutui occorrenti. Per le medesime finalità il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane,... è autorizzato ad erogare... contributi in conto interessi a (fronte di contratti di mutuo da essi stipulati per il finanziamento delle infrastrutture".

Quindi la suddetta legge, al fine di coordinare le norme precitate con la disciplina del codice della strada, con l'art. 15 ha disposto: "Al quinto comma dell'articolo 4 del Testo Unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con d.P.R. del 1959, n. 393 e successive modificazioni, è aggiunta infine la seguente lettera: Comuni possono... d) stabilire con deliberazione del consiglio comunale aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, anche senza custodia dei veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe", e "i commi ottavo e decimo dell'articolo 4 del medesimo Testo unico sono rispettivamente sostituiti dai seguenti: qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo della sosta di cui al quinto comma, lettera d) - precitato - su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze deve essere autorizzato un adeguato parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo della sosta.

3.1- Le disposizioni contenute nel d.P.R. del 1959, n. 393, sono state confermate dal dlgs del 1992, n. 285 e successive modificazioni. Infatti l'art. 4, quinto comma, lett. a, b, c, del primo decreto contenente le norme sulla circolazione stradale conferivano al Sindaco il potere di stabilire con ordinanza aree sulle quali autorizzare il parcheggio dei veicoli con e senza custodia, ma - art. 3, sesto comma del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420 - anche in quest' ultimo caso con possibilità di "uso di mezzi e dispositivi atti al controllo del tempo di sosta" (definito dall'art. 115 "arresto del veicolo protratto nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente") - [fermo l'obbligo di destinare anche aree autorizzate a parcheggio libero non a pagamento (art. 3, quinto comma d.P.R. del 1959, n. 420]. L'art. 3, primo comma, n. 34, del dlgs del 1992 n. 285, definito il parcheggio come "area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli" - nel ribadire che "la sosta è la sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente (art. 157, comma 1, lett. c)", ha riaffermato il potere del Sindaco di regolamentare la circolazione nei centri abitati stabilendo [art. 7. 1 - lett. f]: ".. previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio - da ubicare preferibilmente fuori della carreggiata (art. 7.6, omologo dell'art. 4, settimo comma d.P.R. del 1959, n. 393 "le aree indicate nel quinto comma debbono essere ubicate possibilmente fuori della carreggiata e comunque in modo che il parcheggio non ostacoli lo scorrimento del traffico") - sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al

pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta - le cui caratteristiche, modalità costruttive, procedura di omologazione e criteri di installazione e di manutenzione sono stabiliti con decreto del Ministro dei LL.PP., di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane (art.7.5, omologo dell'art. 3, ultimo comma del regolamento approvato con d.P.R. del 1959 n. 420) - anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle Direttive dei Ministero dei LLPP di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri., ed i cui "proventi.. sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi.. e le somme eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana (art.7.7)", ribadendo che (art. 7.8). "Qualora il Comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione, ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lett. f), su parte della stessa area, o nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta", da appositamente segnalare (art. 7.10).

Quindi, dai complesso di norme surrichiamate si evince che il legislatore ha rimesso la regolamentazione della sosta e del parcheggio e il pagamento per il tempo di sosta - termini equivalenti, come si desume anche dall'art. 157, comma 6, del DLGS 285 del 1992 secondo il quale nella sosta a tempo limitato deve esser segnalata l'ora di inizio - al potere deliberante della giunta comunale e del Sindaco per motivi di pubblico interesse.

Questo assetto normativo, compresa la possibilità di sosta a pagamento senza custodia del veicolo, è stato ritenuto conforme alle norme (artt. 76, 16 e 23) e ai principi costituzionali - Corte Costituzionale sentenza 29 gennaio 2005 n. 66 - poiché "il precetto di cui all'art. 16 non preclude al legislatore la possibilità di adottare, per ragioni di pubblico interesse, misure che influiscano sul movimento della popolazione. In particolare l'uso delle strade, specie con mezzi di trasporto, può essere regolato sulla base di esigenze che, sebbene trascendano il campo della sicurezza e della sanità, attengono al buon regime della cosa pubblica, alla sua conservazione, alla disciplina che gli utenti debbono osservare ed alle eventuali prestazioni che essi sono tenuti a compiere. La tipologia dei limiti (divieti, diversità temporali o di utilizzazioni, subordinazione a certe condizioni) viene articolata dalla pubblica autorità tenendo conto dei vari elementi in gioco: diversità dei mezzi impiegati, impatto ambientale, situazione topografica o dei servizi pubblici, conseguenze pregiudizievoli derivanti dall'uso indiscriminato del mezzo privato. Si tratta pur sempre, però, di una disciplina funzionale alla pluralità degli interessi pubblici meritevoli di tutela ed alle diverse esigenze, e sempre che queste rispondano a criteri di ragionevolezza".

Peraltro, prosegue la Corte Costituzionale "il pagamento per la sosta del veicolo sfugge sia alla nozione di tributo che a quella di prestazione patrimoniale imposta; esso è configurabile piuttosto come corrispettivo, commisurato ai tempi e ai luoghi della sosta, di

una utilizzazione particolare della strada, rimessa ad una scelta dell'utente non priva di alternative; sicché il corrispettivo risulta privo di uno dei fondamentali requisiti che questa Corte ha ritenuto indispensabile affinché possa individuarsi una prestazione patrimoniale imposta; e ciò esclude che debba essere assistito dalla garanzia prevista dall'art. 23 Costituzione".

La giurisprudenza di legittimità ha poi aggiunto che (Cass. 15 settembre 2009 n. 19841) il suddetto costo è legittimo anche perché l'area pubblica, pur se concessa ad un'impresa, non è sottratta all'uso generalizzato, che permane pur se la gestione persegue un reddito, peraltro da investire nell'installazione, costruzione e gestione di parcheggi e per migliorare la mobilità urbana (art. 7.7 dlgs del 1992 n. 285).

3.1 - È dunque evidente che nelle zone urbane ad alta densità in cui sussiste la finalità sociale e pubblica di snellire il traffico la disciplina applicabile al contratto di autoparcheggio trova fondamento nell'interesse primario del conducente di parcheggiare l'auto in zone in una certa misura sorvegliate, e nell'interesse pubblico di incentivare la sosta dei veicoli a tariffe contenute, fissando le relative condizioni in modo da prestare un servizio non particolarmente oneroso né per il gestore, né per l'utente, salvaguardando l'equilibrio economico delle parti e il reciproco principio di buona fede, nonché il potere normativo di impresa se il servizio è concesso dal Comune ad un professionista (art. 33, primo comma, decreto legislativo 6 settembre 2005 n. 206).

Ne consegue che la scelta tra i due tipi di parcheggio normativamente disciplinati nei centri urbani dalla surrichiamata legislazione è rimessa all'utente: **se il suo interesse concreto prevalente è di concludere un contratto che gli assicura uno spazio per lo stazionamento del veicolo in prossimità di luoghi di interscambio con sistemi di trasporto collettivo** a cui intende accedere velocemente e senza incorrere in divieti sanzionati dal codice della strada (art. 158 dlgs del 1992 n. 285), pagando la somma corrispettiva della prestazione del gestore - mettere a disposizione un'area – senza trasferire la detenzione del veicolo al personale eventualmente preposto alla sorveglianza del parcheggio, e purché l'avviso dell'esclusione della custodia sul veicolo sia apposto in modo da esser adeguatamente percepibile prima della conclusione del contratto secondo le modalità predisposte dal proponente (artt. 1326, primo comma, e 1327 cod. civ.), **si configura il contratto di parcheggio senza custodia**, e senza che l'esclusione di questa attività debba esser contenuta in una clausola da sottoscrivere ai sensi art. 1341, secondo comma, cod.civ. poiché è oggetto di proposta negoziale, manifestata prima dell'accettazione di essa, e perciò, se richiamata in una clausola negoziale, è efficace a norma della legge 6 febbraio 1996 n. 52 [e valida a norma dell'art. 33, secondo comma, lettera 1) dlgs dei 2005 n. 206], non potendosi presumere nessuna vessatorietà di essa poiché le caratteristiche del servizio da fornire secondo le modalità indicate non sono determinate successivamente alla conclusione del contratto stesso, né attengono ai suoi

effetti o garanzie legali, ovvero alla limitazione di adempimento di obblighi o esonero di responsabilità (Cass. 7 febbraio 2003 n. 1833).

Qualora invece l'utente intenda assicurarsi non solo l'utilizzazione dell'area, ma anche la conservazione e la restituzione del veicolo nello stesso i stato in cui lo ha consegnato - anche senza le chiavi (Cass. 3 dicembre 1990 n. 11568), se il posteggiatore non è incaricato del posizionamento di esso, e ancorché chiuso con inserimento di sistemi di allarme e sicurezza, accorgimenti di solito necessari ai fini della validità della polizza assicurativa e idonei ad escludere la custodia degli oggetti all'interno dell'abitacolo – **si configura il contratto di parcheggio con custodia a cui è applicabile la disciplina sui deposito, contratto a struttura reale** (art. 1766 cod. civ.: "...il contratto con il quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura" - Cass. 14 gennaio 1977 n. 189, 16 novembre 1979 n. 5959, 25 febbraio 1981 n. 1144, 22 dicembre 1983 n. 7557, 2 marzo 1985 n. 1787, 12 dicembre 1989 n. 5546/1989, 23 agosto 1990 n. 8615) perché funzione prevalente dei contratto ed obbligazione caratteristica del gestore del parcheggio è l'espletamento della custodia dell'auto, e perciò egli deve adottare cure e cautele – come ad esempio apporre videocamere o personale per la sorveglianza a distanza, installare sistemi dotati di allarme per l'uscita da vie diverse da quelle indicate - e svolgere attività idonee all'adempimento di tale obbligo e a tutelare l'utente dal rischio di furto del veicolo (art. 1177 cod.civ.), il cui costo questi paga anche in proporzione al valore del veicolo, che incide sulla difficoltà della prestazione, ed in cui il danaro è anche misura della diligenza nell'esecuzione di essa (criterio analogico desumibile dall'art. 1768, secondo comma, cod. civ.). Ed infatti nel caso di autorimessa, in cui l'obbligo di dare l'utilizzazione di area delimitata è accessorio alla prevalente prestazione di espletare il servizio di custodia, questo è proporzionalmente remunerato.

Pertanto operazione ermeneutica preliminare per individuare la disciplina applicabile è accertare il tipo di contratto di parcheggio concluso - con o senza custodia - in base alla volontà manifestata dalle parti che si integra e si coordina, funzionalmente, giuridicamente ed economicamente con le prestazioni individuanti l'oggetto di esso: offerta di godimento di un'area a pagamento - riservata per legge con provvedimento dell'autorità competente (artt. 4, secondo comma, lettera a) del d.P.R. del 1959 n. 393 e 3 del Regolamento approvato con d.P.R. del 1959 n. 420) - per parcheggiare per prevalenti finalità di pubblico interesse - e cioè decongestionare il traffico privato nelle grandi città e agevolare il collegamento pubblico da e con località limitrofe - desumibili anche dall'ubicazione dell'area in prossimità di servizi di trasporto pubblico (stazioni auto pubbliche o ferroviarie, metropolitane) - o offerta di area di sosta per parcheggiare un'auto in uno spazio in cui, ancorché sussista un interesse collettivo ad accedere ad un servizio limitrofo, pubblico o privato, il costo remuneri il gestore dal rischio del trafugamento del veicolo, che egli assume.

Ne consegue che se invece le parti si sono accordate sulla qualificazione del contratto come parcheggio senza custodia, significa che hanno escluso l'obbligo del gestore di controllare che il veicolo venga prelevato soltanto da colui che lo ha parcheggiato, e perciò non può essergli richiesta in fase esecutiva del rapporto una prestazione ulteriore a quella offerta ed accettata dall'utente, rimasta estranea al procedimento di contrattazione, e su cui è stato parametrato il corrispettivo da pagare, né, in presenza di tale espressa volontà negoziale, la responsabilità *ex recepto* del gestore può trovare il suo fondamento nel criterio sussidiario della buona fede dell'utente, ovvero esser originata dall'obbligo di protezione del medesimo derivante dall'art. 1177 cod.civ. sul presupposto che comunque nel contratto di parcheggio è ravvisabile una funzione prevalente di deposito derivante dal controllo altrui sul luogo in cui è lasciato il veicolo, che perciò è esposto ad uno specifico rischio di danno, non essendo ipotizzabile tale principio di ordine generale prevalente sul perseguimento di un interesse pubblico sociale rilevante qual è lo stazionamento di un veicolo in una zona di sosta a costo sostenibile, senza custodia.

Né può ritenersi che i presupposti per tutelare l'affidamento incolpevole dell'utente sulla custodia sono costituiti dalle modalità con cui è offerta al pubblico la prestazione, e cioè l'apparente predisposizione del servizio - area recintata o chiusa, autosilo, sbarra meccanica di entrata e uscita del parcheggio - perché se la custodia è univocamente esclusa, le strutture ed i meccanismi predisposti costituiscono modalità organizzativa del gestore per lo stazionamento dei veicoli, volte a delimitare l'area ad esso destinata per escluderla dalla viabilità - come prescrive la normativa innanzi richiamata del codice della strada - e ad impedire, mediante meccanismi automatizzati di controllo o personale a tal fine addetto, la gratuita utilizzazione dell'area, garantendo invece al gestore la riscossione del corrispettivo della sosta - progressivo e differenziato secondo la durata, e perciò rapportato al tempo dell'occupazione del suolo altrui - prima di consentire l'uscita del veicolo, conformemente alle indicazioni solitamente scritte nello scontrino, automatizzato e non personalizzato - poiché non è richiesto nessun riconoscimento personale per ritirare il veicolo – tipico mezzo per lo scambio delle prestazioni negli affari di massa a conclusione rapida e semplice (mass market transactions), senza possibilità di adottare particolari accorgimenti identificativi del fruitore del servizio - e documento di prova del tempo dell'utilizzazione dello spazio messo a disposizione.

4.- Nella fattispecie la Corte di merito di Milano ha accettato che il Comune di questa città, con delibera del 6 agosto 1993, ha predisposto un'area di parcheggio sorvegliato senza custodia, concessa in gestione all'----------, nella zona di (omissis), in prossimità della stazione della metropolitana milanese, e che il B. ha accettato questo servizio posteggiando l'auto in detta area. Perciò ha ritenuto concluso tra dette parti un contratto di parcheggio incustodito, e, poiché fondato nelle innanzi richiamate norme dei codice della strada volte al perseguimento del pubblico interesse allo snellimento del traffico e

all'incentivazione all'uso del mezzo pubblico, e nell'interesse concreto del B., prevalente su quello alla custodia del veicolo, a reperire velocemente uno spazio di stazionamento in prossimità di mezzi di trasporto pubblico, a costi proporzionati al servizio reso, l'ha ritenuto valido ed efficace. Accertato poi che il gestore ha adempiuto agli obblighi assunti, ha ritenuto il rapporto giuridico che ne è derivato rispettoso del sinallagma tra le rispettive prestazioni (corrispettivo per la locazione o comodato del c.d. posto auto e responsabilità limitata alla struttura dell'area). Di conseguenza la Corte ambrosiana ha legittimamente confermato l'esclusione della responsabilità dell'A.T.M. per il danno derivato dal furto dell'auto parcheggiata dai B. nell'area di (OMISSIS) e il rigetto della domanda risarcitoria che l'assicurazione ha proposto nei confronti dell'azienda di trasporto surrogandosi al danneggiato.

La decisione è conforme a diritto ed immune da vizi logici dovendosi osservare inoltre che la mancanza di sperequazione tra le prestazioni ed il contenimento delle tariffe permette la fruizione diffusa del servizio di parcheggio che il Comune offre anche senza custodia per perseguire i suddetti interessi pubblici, poiché se invece il costo del parcheggio dovesse remunerare una custodia idonea ad assicurare la persistente vigilanza del veicolo da parte del gestore fino al ritiro di esso da parte dell'utente, il servizio diverrebbe limitato soltanto a coloro che pagano una tariffa proporzionata agli strumenti e meccanismi di ordine tecnico, ambientale e strutturale adottati.

Pertanto il ricorso va respinto ed il contrasto di giurisprudenza è composto con l'affermazione del seguente principio di diritto: "**L'istituzione da parte dei Comuni, previa deliberazione della Giunta, di aree di sosta a pagamento ai sensi dell'art. 7, primo comma, lettera f), d. lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (codice della strada), non comporta l'assunzione dell'obbligo del gestore di custodire i veicoli su di esse parcheggiati se l'avviso "parcheggio incustodito" è esposto in modo adeguatamente percepibile prima della conclusione del contratto (artt. 1326, primo comma, e 1327 cod. civ.) perché l'esclusione della custodia attiene all'oggetto dell'offerta al pubblico (art. 1336 cod. civ.), e l'univoca qualificazione contrattuale del servizio, reso per finalità di pubblico interesse, normativamente disciplinate, non consente il ricorso al sussidiario criterio della buona fede, ovvero al principio della tutela dell'affidamento incolpevole sulle modalità di offerta del servizio (quali ad esempio l'adozione di recinzioni, di speciali modalità di accesso ed uscita, dispositivi o personale di controllo), per costituire l'obbligo della custodia, potendo queste costituire organizzazione della sosta.**

Ne consegue che il gestore concessionario dei Comune di un parcheggio senza custodia non è responsabile del furto del veicolo in sosta nell'area all'uopo predisposta".

Si compensano le spese del giudizio di cassazione per le oscillazioni anche recenti della giurisprudenza di legittimità e le frastagliate pronunce di merito sulla questione.

P.Q.M.

La Corte rigetta il ricorso. Compensa le spese del giudizio di cassazione.

Relatore Chiarini *Presidente Vittoria*