

**AUDIZIONE INFORMALE PRESSO LA COMMISSIONE VIII  
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI  
CAMERA DEI DEPUTATI**

Risoluzioni n. 7-00276 Realacci, n. 7-00284 Garofalo e n. 7-00305 Monai  
in materia di misure per la riduzione dell'inquinamento dell'aria

*Roma, 22 Aprile 2010*

Le risoluzioni n. 7-00276 Realacci, n. 7-00284 Garofalo e n. 7-00305 Monai in materia di misure per la riduzione dell'inquinamento dell'aria si propongono, tutte, la richiesta al Governo di far proprie le proposte del Coordinamento degli amministratori comunali costituito a Milano il 19 marzo 2010.

Nel quadro normativo delle disposizioni relative alle responsabilità penali dei Sindaci nella lotta all'inquinamento atmosferico, risulta fondamentale in primo luogo fare presente che i poteri del Sindaco derivano direttamente dalla legge. In particolare, nella materia ambientale e della salute, l'unico potere che ha il Sindaco è quello di emettere ordinanze che, a seconda dei casi possono essere contingibili o urgenti.

L'Anci ha fatto sempre presente la necessità di concedere ai Sindaci strumenti adeguati ed un ampio grado di autonomia per la gestione della mobilità e la realizzazione delle infrastrutture ad essa destinate, che gli consentissero di poter efficacemente mettere in campo tutte le azioni necessarie ad arginare il problema dell'inquinamento delle città, soprattutto delle grandi aree urbane, ma ciò è avvenuto in maniera parziale.

Seppure in Italia nell'ultimo decennio si è registrata una rilevante riduzione delle emissioni dei principali inquinanti atmosferici (PM10, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, Pb, CO, COV, incluso il benzene)<sup>1</sup> occorre rilevare che i superamenti dei *limiti giornalieri* per alcuni di essi sono ancora molto alti.

La causa delle principali fonti di emissioni sono rappresentate dal traffico veicolare, dagli impianti produttivi e dal riscaldamento domestico. In particolare dall'analisi dei dati relativi ai superamenti del PM10 registrati in Italia<sup>2</sup> risulta che i superamenti del valore limite giornaliero (pari a 50 microgrammi/metro cubo - µg/m<sup>3</sup>, da non superare più di 35 giorni all'anno) sono più frequenti di quelli del valore limite annuale che è pari a 40 microgrammi/metro cubo - µg/m<sup>3</sup>.

In particolare, secondo i dati ISPRA, oltre il 40% delle emissioni di PM10 e azoto ha origine dall'area padana. Va dunque evidenziato come il territorio del bacino del Po, che rappresenta circa il 30% del territorio nazionale, presenti condizioni di omogeneità, sia dal punto di vista morfologico che climatico. E' inoltre caratterizzato da elevata concentrazione di traffico, attività produttive, insediamenti e popolazione. Condizioni

<sup>1</sup> **PM10** materiale particolato con un diametro inferiore a 10 micron; **NO<sub>x</sub>** ossidi di azoto; **SO<sub>2</sub>** biossidi di zolfo; **Pb** piombo; **CO** monossido di carbonio; **COV** composti organici volatili)

<sup>2</sup> Fonte ISPRA

atmosferiche di elevata stabilità, scarsa ventilazione e forte stagionalità delle precipitazioni non favoriscono la dispersione degli inquinanti dell'aria ed a ciò non riconducibili i frequenti episodi di superamento dei limiti comunitari per la concentrazione degli inquinanti atmosferici, soprattutto per le polveri sottili, gli ossidi di azoto e l'ozono. Per di più, oltre il 50% degli insediamenti industriali di maggiori dimensioni che rientrano nel campo di applicazione della Direttiva IPPC sono collocati in questa porzione di territorio in cui si concentrano anche attività agricole intensive da non trascurare in termini di emissioni di sostanze inquinanti, sia per l'uso di mezzi alimentati a gasolio, sia per l'uso di fertilizzanti azotati.

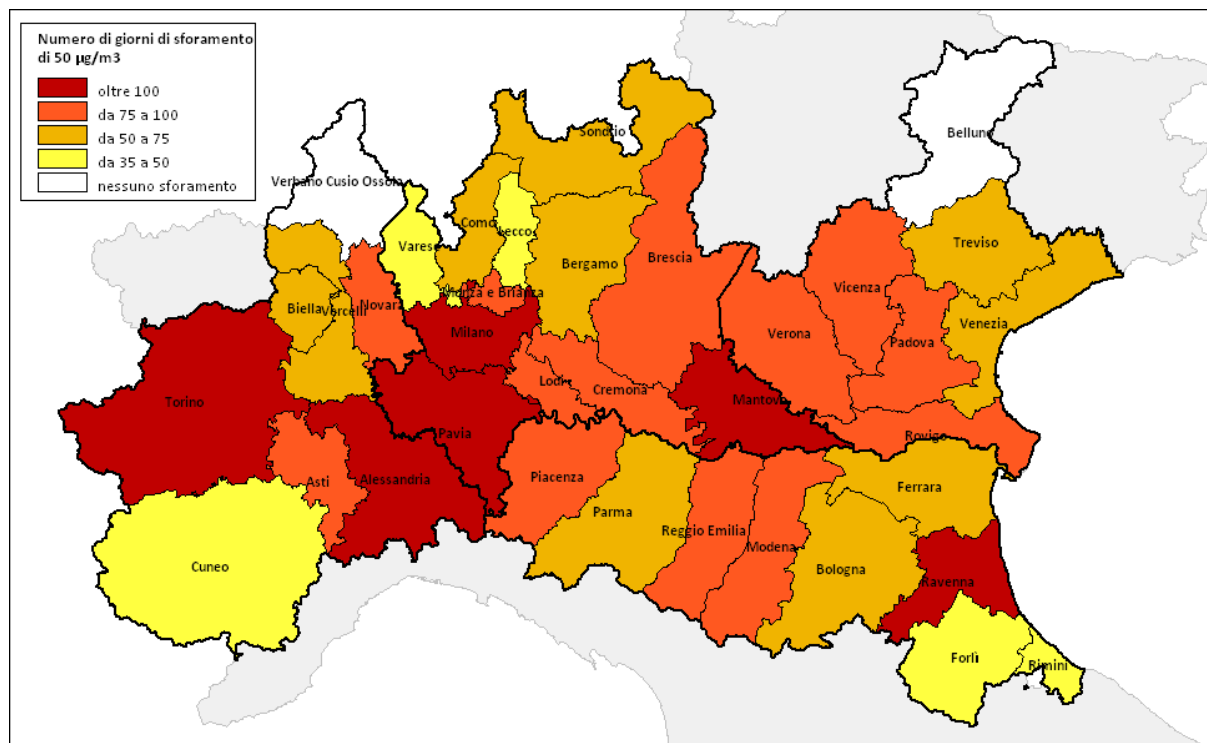
Anche gli spostamenti di merci e persone da e per le aree urbane attraverso una rete stradale e autostradale molto articolata e congestionata, contribuiscono a tale risultato, essendo il trasporto, ed in particolare quello su strada, in Italia la principale fonte di emissione di particolato primario.

Superamenti del limite giornaliero del PM10 ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  da non superare più di 35 volte in un anno) sono stati rilevati in quasi tutte le stazioni di monitoraggio delle aree urbane del bacino padano. Il valore medio annuale è sovente superato anche nelle *stazioni di fondo urbano*, indicando quindi l'esistenza di un elevato livello di background e che gli episodi di superamento non sono legati a fattori contingenti legati alla particolare collocazione della stazione di monitoraggio ma sono piuttosto rappresentativi di un'area estesa.

In particolare nel 2009, il limite giornaliero per la protezione della salute umana di PM10 non è stato raggiunto da 57 capoluoghi di provincia del Nord Italia su 88, ovvero il 65% circa delle città monitorate.

Di seguito si riportano i superamenti rilevati nei capoluoghi di provincia della pianura padana.

**PM10 – Superamenti del limite medio giornaliero (50 µg/m<sup>3</sup> – valore annuo max consentito: 35) nei capoluoghi di provincia del Nord Italia – Anno 2009**



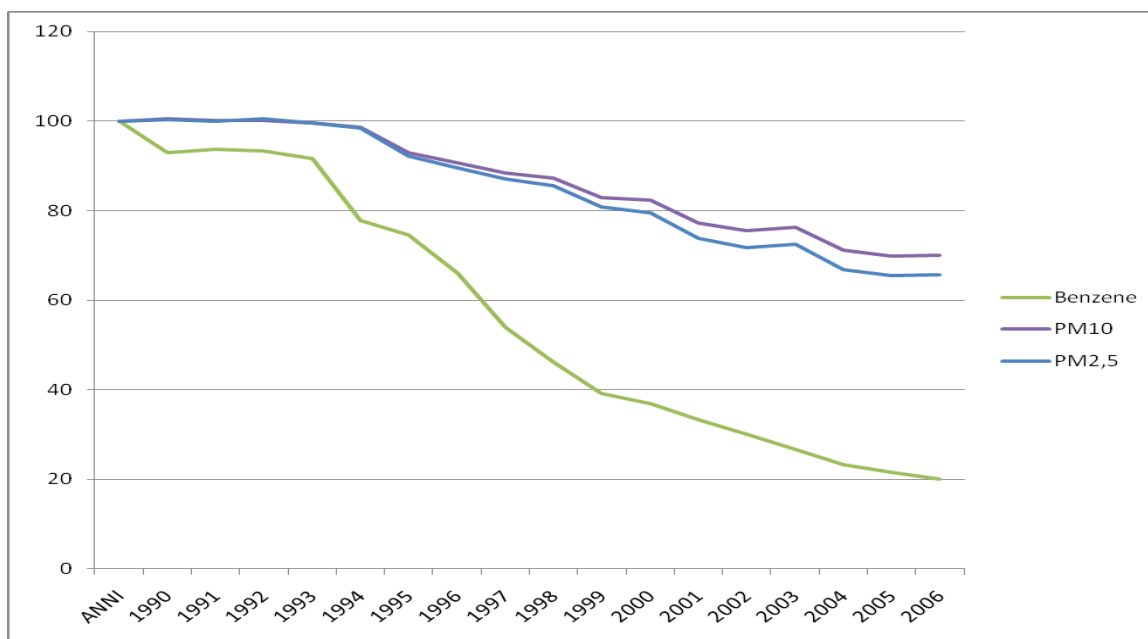
*Fonte: elaborazione Cittalia su dati Legambiente, Arpa Regionali, ISPRA*

Analizzando la situazione nelle aree urbane nell'intero nostro Paese<sup>3</sup> (Milano, Torino, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo) con riferimento al PM10, emerge che le emissioni da trasporto stradale per questo inquinante sono superiori al 70% del totale in tutte le città, ad eccezione di Genova, per la quale le emissioni nell'impianto siderurgico presente rappresenta circa il 65% del totale. Le emissioni da riscaldamento pesano in misura variabile dal 26%, per le città del nord, all'8% per quelle del sud Italia. I trasporti marittimi sono la terza fonte di emissione con percentuali che variano tra l'1% ed il 10% nelle città portuali.

All'interno di questo quadro preoccupante, l'impegno di Sindaci e Amministratori locali ha portato alcuni risultati confortanti nella lotta all'inquinamento. Anche grazie

<sup>3</sup> Rapporto annuale sulla qualità dell'ambiente urbano – Apat/Ispra

alla legislazione nazionale sono stati raggiunti miglioramenti sensibili nella riduzione dei principali inquinanti dell'atmosfera. Nel grafico seguente, si può seguire l'andamento del benzene (che è crollato, dopo l'adozione delle marmitte catalitiche) e delle polveri sottili che, pur in assenza di provvedimenti nazionali specifici e a fronte del continuo aumento delle abitazioni (e quindi degli impianti di riscaldamento) e del traffico automobilistico, si sono ridotte a livello nazionale di circa il 30% (29,9% le PM10 e 34,4% le PM2,5).



Stima delle emissioni di inquinanti in atmosfera (trend 1990 – 2007) (Istat)

Tuttavia il *traffico urbano* è il tipico caso di politica coprodotta, nel senso che gli impegni degli amministratori poco possono se non mutano i comportamenti dei singoli cittadini. In questo senso, il divario tra utilizzo del mezzo pubblico e privato per gli spostamenti in città rimane enorme: in Italia, nelle città sopra ai 100.000 abitanti in media questo rapporto è di uno a tre. Come evidenziato dai dati Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani, emerge che il 23,3% della popolazione utilizza i mezzi pubblici; il 65,4% i mezzi privati, come l'automobile e l'11,4% la moto, il ciclomotore o scooter.

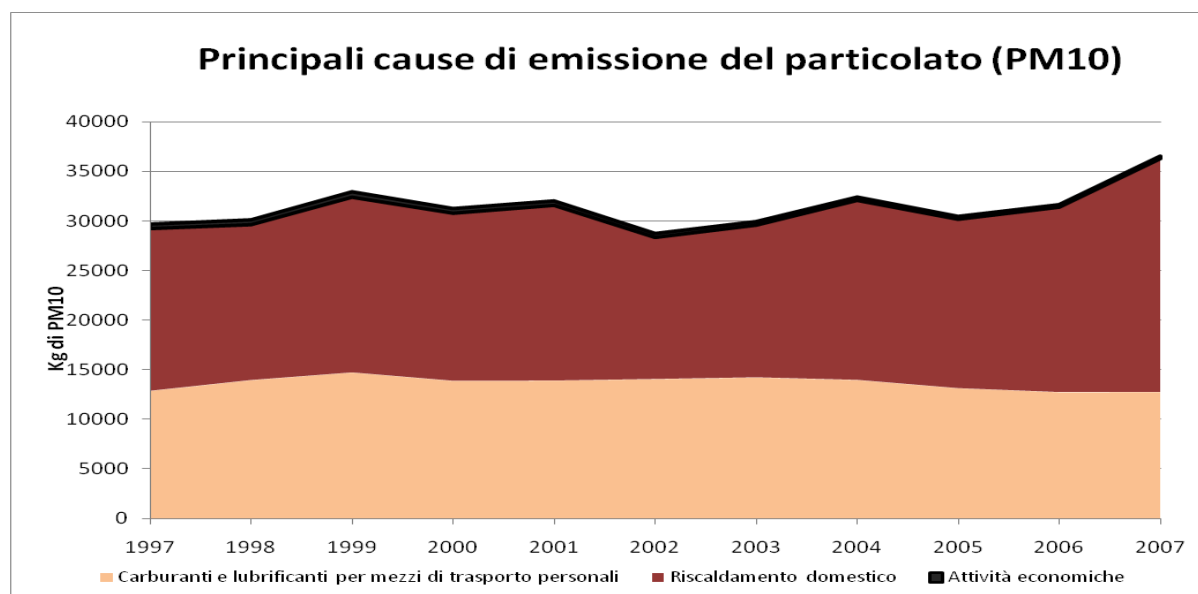
Come detto, le cause degli inquinanti sono molteplici e non sempre facilmente riscontrabili. In particolare per le polveri sottili, la ricerca relativa alle fonti primarie e alle variabili atmosferiche che le influenzano continuano a impegnare il dibattito scientifico da molti anni.

Come noto questi valori sono rilevati da centraline che vengono posizionate in diversi luoghi della città, con caratteristiche differenti, anche per arrivare ad associare con la minima approssimazione le emissioni a cause specifiche. Tutte le analisi concordano nell'individuare tra le principali sorgenti di inquinamento da polveri sottili i trasporti stradali, i processi di combustione non industriale (vale a dire i riscaldamenti domestici) e i processi di combustione industriale.

Oltre la metà delle centraline fisse in cui si riscontrano superamenti è collocata in zone ad alta densità di traffico; anche se la crescita maggiore, nel periodo 2006-2007, si è registrata per le *stazioni di tipo fondo* (cioè localizzate in aree non direttamente interessate dalle sorgenti di emissioni urbane (parchi, isole pedonali, etc.) e in misura minore per quelle di tipo traffico e industriale.

Anche l'ISTAT, in base a un complesso modello econometrico diffuso a livello europeo, vede crescere il ruolo dei riscaldamenti domestici, rispetto a quello del trasporto, nell'attribuzione delle cause delle emissioni di particolato.

### Principali cause di emissione del particolato Pm10



Elaborazione Cittalia su dati Istat

### Definizione degli strumenti conoscitivi: le reti di monitoraggio

I dati conosciuti sul fenomeno dell'inquinamento atmosferico provengono dalle numerose agenzie ambientali italiane ed europee che da tempo hanno costituito Osservatori molto qualificati e – sul nostro territorio – è attiva una fitta rete di centraline di rilevamento che informano costantemente del livello di inquinanti in atmosfera. Un fattore critico nella rappresentazione dei dati è rappresentato dallo squilibrio nella struttura delle reti regionali di monitoraggio, caratterizzate sia da un elevato numero di siti orientati al traffico rispetto a quelli di fondo urbano e suburbano, sia da una disomogenea distribuzione delle stazioni sul territorio nazionale con una carenza di centraline, in particolare, in alcune aree del Mezzogiorno.

Anche a causa del debole coordinamento tra questi Osservatori, ci troviamo di fronte alla paradossale situazione di avere troppe informazioni, a volte contrastanti tra loro, che non aiutano gli amministratori a prendere le decisioni che sarebbero necessarie per contrastare questi fenomeni.

L'esigenza di garantire la conformità alle prescrizioni comunitarie in materia di qualità dell'aria, comporta innanzitutto la necessità di dotarsi di un sistema nazionale di monitoraggio affidabile e completo, nonché di strumenti gestionali, valutativi e previsionali adeguati che siano condivisi da tutti i soggetti coinvolti nelle diverse attività: le regioni, le provincie autonome e i comuni.

L'esigenza è quella di costituire un coordinamento interregionale delle ARPA che provveda al monitoraggio dei dati ambientali e che dirami avvisi, in tempo reale, nel caso di sfornamento dei limiti delle concentrazioni e che sia in grado di fornire informazioni preventive utili per l'avvio di procedure emergenziali e per la pianificazione degli interventi.

### **L'impatto sulla salute umana**

L'inquinamento atmosferico, specialmente in ambito urbano, rappresenta un problema sanitario importante.

Dal momento che il PM è una miscela eterogenea di sostanze diverse, risulta indispensabile approfondire la conoscenza della composizione del particolato per individuare le componenti più importanti dal punto di vista epidemiologico, tossicologico e fisiopatologico.

In tale ambito risulta prioritario migliorare la qualità e la disponibilità delle informazioni epidemiologiche e migliorare la capacità di indagine epidemiologica sui rischi per la salute di origine ambientale, anche al fine di valutare l'efficacia delle misure di riduzione dell'inquinamento atmosferico messe in atto. In termini operativi è necessario definire ed

attivare specifici programmi per la sorveglianza epidemiologica, per una corretta informazione della popolazione e per le attività di ricerca attraverso l'istituzione di un coordinamento regionale fra le attività svolte dagli osservatori epidemiologici e gli enti locali.



## **Priorità di interventi per i Comuni**

L'Anci ritiene necessario e urgente un intervento del Governo per fronteggiare le situazioni di danno ambientale provocate dall'inquinamento atmosferico attraverso una disciplina di livello nazionale che possa agire come forma di tutela dell'ambiente stesso ma, soprattutto, come strumento efficace per la salvaguardia della salute umana.

La piattaforma di lavoro predisposta dal Coordinamento permanente dei Sindaci per combattere l'inquinamento atmosferico in Italia prevede una forte sinergia tra le Amministrazioni locali coordinate da ANCI Nazionale, le Regioni e le Province da una parte e il Governo dall'altra, per affrontare le tematiche e le possibili soluzioni da dare alle problematiche relative al PM10.

L'ANCI individua di seguito le azioni prioritarie da attuare nei settori di intervento (*settore trasporti: aree urbane ed extraurbane; settore residenziale e terziario*) delineando per ciascuno di essi le opere da attivare.

### **Settore residenziale e terziario**

La necessità di avviare interventi in tale settore è dovuto al generale incremento dei consumi energetici nell'ultimo decennio, ed in particolare ad un crescente utilizzo della legna come combustibile. Gli interventi richiesti al Governo sono rivolti a favorire l'utilizzo di generatori di calore innovativi (ad alto rendimento e basse emissioni), di combustibili a basso impatto ambientale e l'uso di fonti energetiche rinnovabili, nonché a migliorare l'efficienza energetica complessiva del sistema edificio-impianto, dei sistemi distributivi e di regolazione.

L'ANCI, quindi, auspica che il Governo si impegni per porre rimedio alla grave situazione dell'inquinamento dell'aria nel nostro Paese e vengano adottate decisioni urgenti al fine di:

- intervenire attraverso provvedimenti normativi volti a semplificare e snellire le procedure per la gestione della mobilità e la realizzazione delle infrastrutture ad essa destinate;
- emanare un Piano triennale nazionale di risanamento della Qualità dell'Aria volto ad attuare specifiche misure che interessino tutti i comparti e che preveda interventi

strutturali a sostegno delle politiche urbane, quali la sostituzione del parco dei mezzi pubblici inquinanti con quelli a basso impatto ambientale;

- dare assoluta priorità all'esclusione dal patto di stabilità degli investimenti necessari alla riduzione delle emissioni inquinanti, quali interventi necessari a tutelare la salute dei cittadini;
- rifinanziare la legge 26 febbraio 1992 n. 211, relativa ad interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa;
- introdurre accise sui carburanti e/o sovrattasse sui pedaggi autostradali e delle tangenziali per i veicoli più inquinanti da destinare a investimenti per l'ambiente e alle politiche per la mobilità sostenibile;
- prevedere misure volte a limitare la velocità nei tratti autostradali nei periodi di massima criticità (gennaio-marzo);
- mantenere oltre il 2010 la detrazione del 55% per gli interventi di efficientamento energetico degli edifici e di prevedere, nel nuovo conto energia, un incremento del premio per gli impianti fotovoltaici abbinati ad un uso efficiente di energia negli edifici pubblici;
- prevedere incentivi per le città che promuovano misure ed azioni volte a ridurre le emissioni di inquinanti;
- prevedere incentivi per il trasporto ferroviario delle merci ;
- promuovere l'utilizzo di veicoli ibridi ed elettrici, a gas e metano;
- prevedere incentivi per il rinnovo o adeguamento dei veicoli commerciali inquinanti.

## Interventi sulla mobilità urbana

Oltre il 60% della popolazione dell'Unione europea vive in ambiente urbano e poco meno dell'85% del prodotto interno lordo dell'UE proviene dalle città. In tutta Europa, l'aumento del traffico nei centri cittadini provoca un fenomeno di congestione cronica, dai molteplici effetti fortemente negativi (perdita di tempo, inquinamento ambientale, salute). **Ogni anno l'economia europea perde circa 100 miliardi di euro, ossia l'1% del PIL dell'UE, a causa di questo fenomeno di congestione<sup>4</sup>.**

In Europa il settore trasporti è responsabile del 26% dei consumi finali di energia e del 24% delle emissioni di CO<sub>2</sub>. In questo ambito il traffico urbano genera il 40% delle emissioni di CO<sub>2</sub> e il 70% delle altre emissioni inquinanti prodotte complessivamente dagli autoveicoli. L'uso di energia e le emissioni continuano a crescere ad un tasso del 2% annuo<sup>5</sup>.

L'Agenzia Europea dell'Ambiente nel Rapporto presentato a marzo 2008<sup>6</sup> afferma che circa il 12% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'UE è dovuto al consumo di carburante da parte delle autovetture e che se i trasporti, e i trasporti stradali in particolare, avessero seguito l'andamento osservato in altri settori economici, saremmo stati i primi, a livello internazionale, a raggiungere già da alcuni anni gli obiettivi fissati per l'Europa dal Protocollo di Kyoto in materia di emissioni di gas a effetto serra.

Attualmente l'Italia è il secondo Paese europeo per numero di autovetture per abitante e nelle aree urbane gran parte della domanda di mobilità viene soddisfatta attraverso l'uso del mezzo privato (più dell'80 % degli spostamenti).

E' pur vero che nel corso degli anni '90 si è registrata in Italia una riduzione delle emissioni dei principali inquinanti dovuta - per il settore dei trasporti - principalmente all'introduzione di norme più rigorose su tecnologie motoristiche e di abbattimento e sulla qualità dei carburanti. **Gli effetti potenziali dei nuovi standard non sono stati però effettivamente conseguiti a causa della lentezza del ricambio del parco circolante e dell'incremento dello stesso**, associato all'aumento delle percorrenze per veicolo e, specificatamente per il PM10, dell'aumento, in termini assoluti e percentuali, del numero dei veicoli diesel, ancorché di nuova generazione<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Fonte: COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE, COM (2007) 551, "Libro Verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana".

<sup>5</sup> C.f.r.: "Trasporto urbano sostenibile, Proposta del Parlamento Ue" (Risoluzione PE 11.3.2008).

<sup>6</sup> "Climate for a transport change TERM 2007: indicators tracking transport and environment in the European Union" - EEA Report No 1/2008.

<sup>7</sup> Fonte: Commissione Nazionale Emergenza Inquinamento Atmosferico - Relazione Conclusiva, 20 marzo 2006.

Cresce poi il bisogno di mobilità delle persone; ad esempio, rispetto al pendolarismo, si registra che **i pendolari italiani sono più di 13 milioni, cresciuti fra il 2001 e il 2007 del 36%. Il ruolo predominante è quello dell'auto privata, usata da più del 70% dei pendolari, prevalentemente da sola e marginalmente in combinazione con altri mezzi**<sup>8</sup>. La densità automobilistica nei 103 Comuni capoluogo si mantiene elevata, **con 62 auto ogni 100 abitanti**<sup>9</sup>.

### **Poteri sul Traffico ai Sindaci**

**L'Anci ritiene indispensabile fornire una risposta immediata ai cittadini**<sup>10</sup> riconoscendo ai Sindaci delle grandi aree urbane maggiori poteri sul traffico, per la gestione della mobilità e la realizzazione delle infrastrutture ad essa destinate, differenziando tra i Comuni l'attribuzione dei poteri sul traffico (ad es. all'interno delle città il Sindaco deve avere il potere di stabilire tempi e modi per la mobilità di persone e merci)

### **I SINDACI attualmente non hanno sufficienti poteri sul Traffico**

I Sindaci/Comuni:

- non possono installare i varchi per **controllare l'accesso** per le corsie riservate ai mezzi pubblici o ad altre categorie (paradossalmente possono solo sulla ZTL)
- non possono controllare le **aree pedonali** con i varchi elettronici
- non possono **installare dispositivi elettronici** in grado di eleggere sanzioni e registrare il mancato pagamento delle tariffe

---

<sup>8</sup> Fonte: Ministero dei Trasporti-CENSIS, 2007, *Indagine sul fenomeno del pendolarismo: gli scenari e le strategie*.

<sup>9</sup> Fonte: Censimento Ecosistema Urbano 2008, *Legambiente*

<sup>10</sup> Un'emergenza, quella dell'inquinamento nelle nostre città che è anche sanitaria come dimostrano i numerosi e autorevoli studi pubblicati sull'argomento anche di recente. Nel 2006 l'OMS ha dimostrato, con uno studio sulle principali città italiane, che riportando i valori medi annui di polveri sottili al di sotto della soglia stabilita dalla legge (40 microgrammi/metro cubo) si potrebbero evitare oltre 2000 morti all'anno. Il progetto "EpiAir-Inquinamento e salute: sorveglianza epidemiologica e interventi di prevenzione", promosso dal Centro nazionale per la prevenzione e il controllo delle malattie (CCM) ha messo invece in relazione la presenza di questi inquinanti in atmosfera e gli effetti negativi a breve termine sulla salute in Italia dimostrando come le conseguenze immediate dell'esposizione ad elevati livelli di inquinamento atmosferico siano molto gravi, soprattutto nei soggetti più sensibili come dimostra il forte incremento (pari a circa il 9%), in relazione all'aumento di NO<sub>2</sub> e in seguito all'esposizione a questo inquinante dei soggetti considerati, dei ricoveri di asma per i bambini. Da *Mal' Aria di Città 2010 - Legambiente*

- non possono **pianificare e regolamentare** il transito dei veicoli per la consegna delle merci (abbiamo la presenza di contenziosi per le incidenze sulle attività produttive e perché non è solo una questione di traffico)
- non hanno poteri **necessari per razionalizzare la circolazione** per categorie di utenti e fasce orarie

A tal proposito l’Anci ha chiesto diversi incontri, l’ultimo risalente al 14 ottobre 2009, un’audizione presso la commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato della Repubblica circa “Proposte di modifiche in materia di disciplina del traffico e della mobilità urbana”.

In quella sede l’**ANCI** ha fatto **presente che** la normativa di cui dispongono i Comuni per intervenire **sulla sicurezza del traffico e trasporto urbano risale al 1992, anno di promulgazione del nuovo codice della strada.**

### **Proposte in materia di disciplina del traffico e di riduzione emissioni inquinanti**

Ad oggi non è previsto **nessun serio intervento economico a sostegno della mobilità sostenibile in città**, dove vivono, lavorano e “respirano” la gran parte degli italiani. L’unica politica nazionale che viene messa in campo dal Governo è la rottamazione delle vecchie auto, che scarica sui contribuenti-consumatori i costi di un assai parziale abbattimento delle emissioni inquinanti.

Ci sono interventi che si possono attuare anche senza il bisogno di impegnare ingenti risorse economiche. Il primo: assicurare al trasporto pubblico di superficie la possibilità di una maggiore fluidità estendendo il più possibile la rete per es. di corsie preferenziali. Un’azione di questo tipo potrebbe assicurare risultati immediati: la sottrazione di spazio alle automobili e una reale concorrenzialità del bus rispetto alle vetture private. Mentre l’adozione di un pedaggio urbano per le aree più congestionate potrebbe, se applicato su aree significative, ridimensionare gli ingorghi, regolare il regime del traffico, **migliorare l’efficienza del trasporto pubblico, ridurre le emissioni inquinanti.**

In occasione dell’esame sul ddl AS1720 recante “Disposizioni in materia di sicurezza stradale” attualmente all’esame del Senato l’Anci ha presentato le seguenti proposte **di modifica in materia di disciplina del traffico e della mobilità:**

**L'art. 7 del CdS regolamentando la circolazione nei centri urbani** è la norma maggiormente interessata dalle nostre proposte di modifica.

In primo luogo, al comma 9, come ben noto, è già previsto che i Comuni possano subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno di zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Ciò si traduce, nelle intenzioni del Legislatore, nella volontà di individuare una misura accessoria rispetto al generale potere di individuazione di zone a traffico limitato costituendo una misura deterrente aggiuntiva finalizzata a disincentivare l'uso dei veicoli a motore per il trasporto privato. **La mobilità urbana, sebbene costituisca il presupposto allo sviluppo, genera una vasta quantità di impatti ambientali, tali da ridurre, in maniera anche significativa, il benessere sociale. Nel momento in cui il singolo consumatore decide di utilizzare la propria autovettura, egli incorre in una serie di costi interni e monetari, ma genera alcuni costi esterni non monetari, tra cui la congestione e l'inquinamento atmosferico o acustico.** L'efficacia di tale strumento presuppone che il corrispettivo, determinato dalle amministrazioni, sia stimato in modo che funga da effettivo deterrente. Da qui la necessità di introdurre una nuova previsione sanzionatoria che si svincoli dalla individuazione di un minimo e massimo edittale quanto piuttosto preveda il pagamento di una somma che sia un multiplo, e quindi certamente superiore, del corrispettivo dovuto e non pagato. È stato così integrato il comma 14.

In materia di disciplina dei parcheggi e delle aree di sosta con tariffa lo stato dell'apparato normativo non soddisfa le necessità dei comuni non essendo state previste, all'epoca, competenze e necessità che i comuni sono tenuti ad assolvere per migliorare la disciplina urbana della sosta e per regolamentare l'uso delle aree destinate a parcheggio. Attualmente il servizio di gestione delle aree tariffate è in gran parte svolto dai comuni in *service* mediante aziende proprie o in concessione a terzi. L'esperienza maturata in questi primi quindici anni dall'entrata in vigore del codice consiglia alcune modifiche dirette prevalentemente a chiarire alcune situazioni giuridiche che sono state oggetto nel tempo di pronunce giurisprudenziali a cui merita aderire per migliorare il sistema normativo in questione. È necessario poi rivedere anche il sistema delle sanzioni amministrative per superare alcune carenze che danno luogo ad una diversa interpretazione applicativa delle norme nei vari comuni.