

**Area della Pianificazione Urbanistica**  
*Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Pubblico di Massa*

**PIANO DELLA SOSTA TARIFFATA  
DELLA CITTÀ DI PALERMO**  
*(Modifica e integrazione al Piano approvato con  
deliberazione di Giunta Comunale nr. 208 del 30/09/2022)*

---

***RELAZIONE***

*Dicembre 2022*

## **Modifiche e integrazioni al Piano approvato con deliberazione di Giunta Comunale nr. 208 del 30/09/2022**

Di seguito vengono evidenziate le modifiche e integrazioni richieste ad AMAT e quelle che scaturiscono dal nuovo regime al netto delle attività ormai superate.

### **Le innovazioni Previste**

Come riportato nel Piano di Risanamento ed efficientamento il servizio della gestione della sosta tariffata, nelle aree allo scopo destinate dal Comune di Palermo, assume particolare rilievo nel ridisegno dei servizi AMAT in prospettiva di un risanamento finanziario.

La sosta tariffata è, di per sé, indirizzata a regolare le modalità di spostamento e di accesso alle funzioni urbane, attualmente sbilanciate verso il modo privato, con tutti gli impatti ambientali, sociali ed economici che ne conseguono.

In linea con i contenuti del Piano di risanamento adottato dalla governance di AMAT, di cui con deliberazione nr. 57 del 24/03/2022 la Giunta Comunale ha preso atto, si prevede una rivisitazione territoriale e gestionale dell'attività del controllo della sosta tariffata, individuando zone a sosta tariffata permanente, zone a sosta tariffata stagionale e parcheggi a pagamento automatizzati.

Le zone a tariffazione permanente comprenderanno un'area ridotta rispetto all'attuale e saranno identificate con le denominazioni di zone A, B e C secondo la porzione di territorio (semicentro/centro) cittadino, come rappresentato in figura 1.

Le zone a sosta tariffata stagionale, presso le borgate di Mondello e Sferracavallo si riconfermerebbero come in atto configurate ma con le nuove denominazioni di Zona D (Mondello) e Zona E (Sferracavallo) e riportate in figura 2.

Le aree gestite dall'azienda APCOA e comprendenti le zone P2, P4, P19 e P20 verranno ricomprese in un'unica zona denominata "F" che continuerà ad essere gestita dall'azienda APCOA.



Figura 1 - Rimodulazione della superficie delle aree tariffate di sosta "centrali"



Figura 2 – Perimetrazione dell'area tariffata della borgata marinara di Mondello (D) e Sferracavallo (E)

In funzione della superiore modifica/ integrazione si riporta il dettaglio della perimetrazione delle zone soggette a tariffazione della sosta. quale descrizione letterale della delimitazione riportata nell'elaborato grafico, che, unitamente a questa relazione, costituiscono il presente "*Piano*".

Ciò al fine di dare certezza ai contenuti delle ordinanze che disciplinano la sosta a pagamento, nonché alle istanze per il rilascio dei pass/abbonamenti inoltrate dagli aventi diritto.

In particolare si riportano le aree relative alla perimetrazione delle zone a sosta tariffata permanente e ai parcheggi automatizzati.

## ZONE A SOSTA TARIFFATA PERMANENTE


<b>ZONA A</b>	
	
<b>Estensione</b>	0,981 Km <sup>2</sup>
<b>Confini</b>	Via Duca della Verdura, Via Notarbartolo, Via Sciuti, Viale Lazio, Piazza Don Bosco, Via Marchese di Roccaforte, Via Marchese di Villabianca

Figura 3 - Zona A di sosta a tariffazione permanente


<p><b>ZONA B</b></p> 	
<p><b>Estensione</b></p>	<p>0,542 Km<sup>2</sup></p>
<p><b>Confini</b></p>	<p>Via Enrico Albanese, Via Catania, Via Giacomo Cusmano, Piazza Diodoro Siculo, Via Generale Cantore Antonino, Via Generale Eugenio Di Maria, Via E. Notarbartolo, Via Duca della Verdura, Via Pasquale Calvi.</p>

Figura 4 - Zona B di sosta a tariffazione permanente

<b>ZONA C</b>	
<b>Estensione</b>	0,542 Km <sup>2</sup>
<b>Confini</b>	Via Cavour, Via Ruggero Settimo, Piazza Castelnuovo, Via Dante Alighieri, Piazza Stazione Lolloi, via Guglielmo Marconi, Via Malaspina, Via Catania, Via Enrico Albanese, Via Pasquale Calvi, Via Isidoro Carini, Piazza Francesco Nascè, Piazza Don Luigi Sturzo, Via Roma, via Mariano Stabile

Figura 5 - Zona C di sosta a tariffazione permanente

ZONA D	
<b>Estensione</b>	<b>30,51 ha</b>
<b>Numero di stalli</b>	<b>400</b>

Figura 6 - Zona D di sosta a tariffazione permanente



**ZONA E**



<b>Estensione</b>	<b>2,06 ha</b>
<b>Numero di stalli</b>	<b>320</b>

*Figura 7 - Zona E di sosta a tariffazione permanente*

## ZONA APCOA (F)

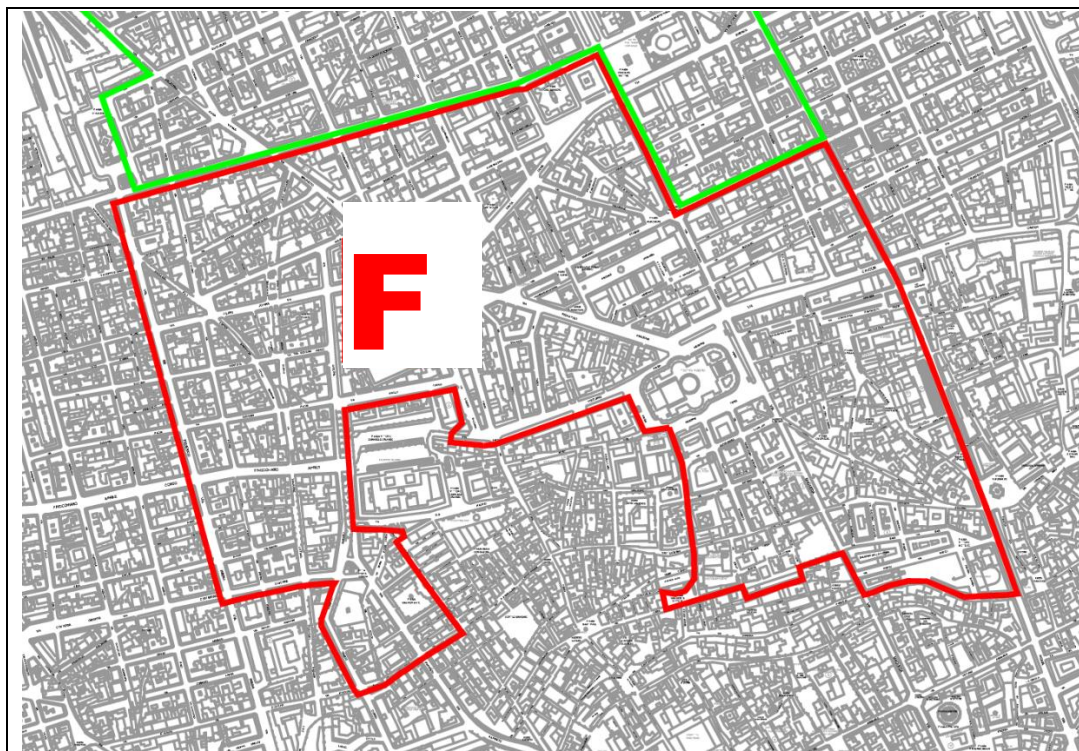


Figura 8 - Zona F disosta a tariffazione permanente - Gestione APCOA

<b>Estensione</b>	0,770 Km <sup>2</sup>
<b>Confini</b>	Via Roma, Via Mariano Stabile, Piazza Ruggiero VIII, Piazza Castelnuovo, Via Dante(*), Via Re Federico, Via Imera, Via Costantino Lascaris, Corso Alberto Amedeo, Via Cappuccinelle, Via Del Noviziato, Via Giovan Battista Pagano, Via Papireto, Via Nicolò Turrisi, Via Salesio Balsano, Via Volturmo, Piazza Verdi, Via Alberto Favara, Via Francesco Raimondo, Piazza Monte di Pietà, Via Panneria, Piazza Sant'Onofrio, Discesa dei Giovenchi, Via Maqueda, Via Venezia.
<b>Numero di stalli</b>	2.545

(\*) Il tratto stradale di via Dante va inteso esclusivamente quale perimetro della zona, intendendo assegnare la sede stradale e gli eventuali stalli di sosta all'adiacente zona C

## Zone a sosta tariffata permanente

Le aree oggetto di sosta tariffata continua (h24), riportate di seguito e non oggetto di modifica rispetto al Piano di Risanamento AMAT, saranno gestite in forma automatizzata, dotandole di impianti a barre per l'accesso controllato, casse automatiche per il pagamento ed impianti di videosorveglianza da remoto

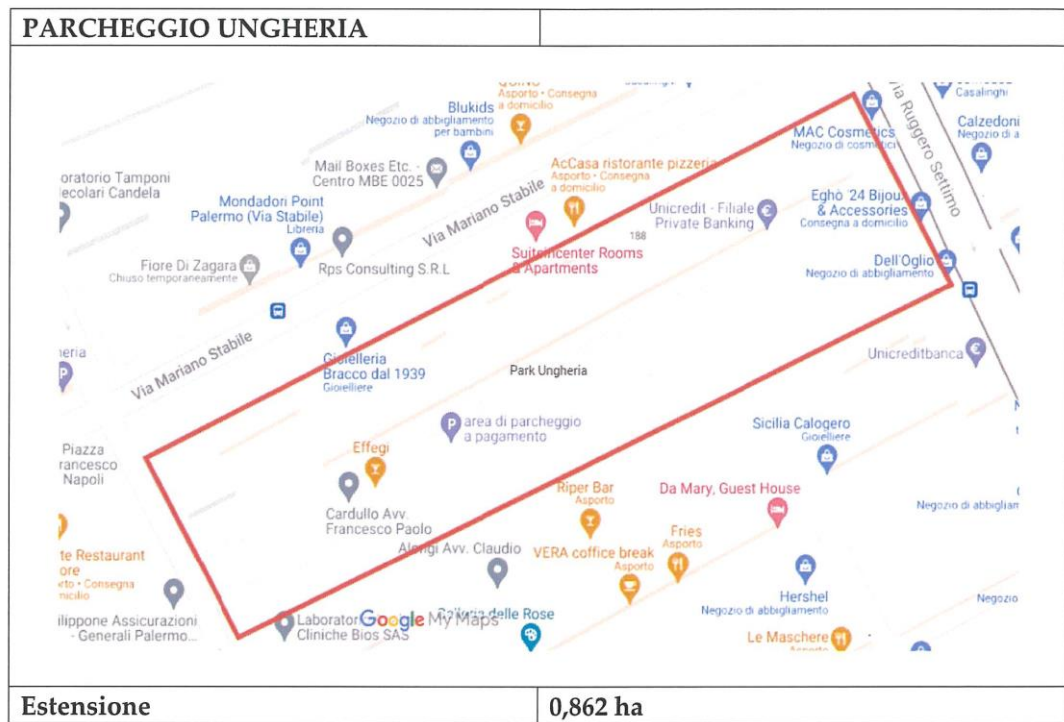


Figura 9 - Parcheggio di Piazzale Ungheria



Figura 10 - Parcheggio di Piazzale Giotto

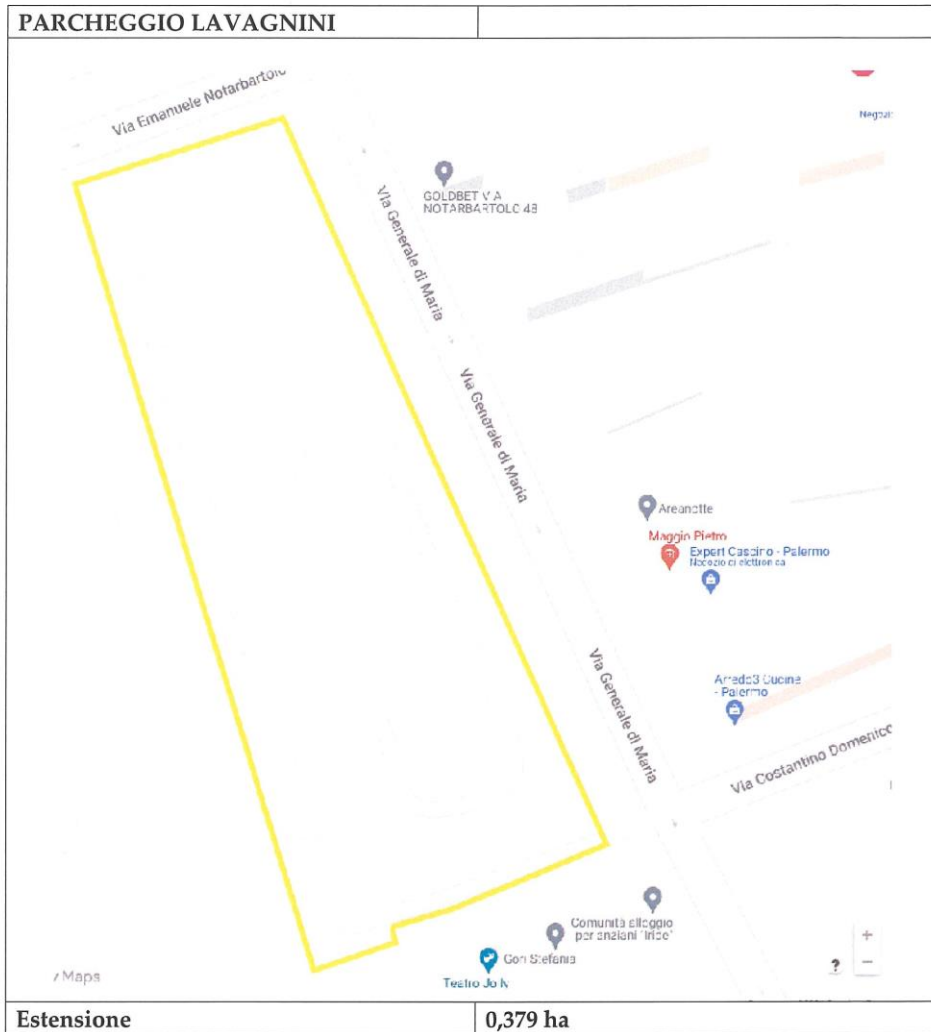


Figura 11 - Parcheggio Lavagnini

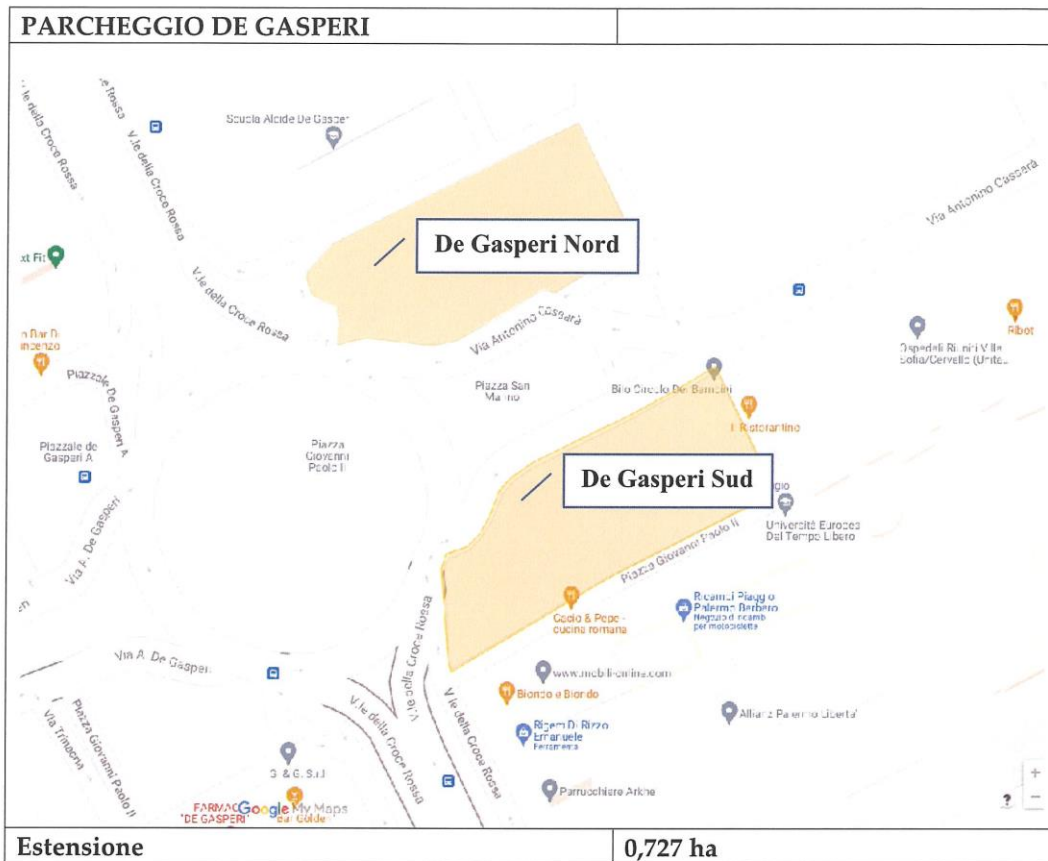


Figura 12 - Parcheggio De Gasperi

Nel modello di regolamentazione della sosta proposto nell'ambito del Piano di Risanamento AMAT, gli obiettivi generali possono essere così sintetizzati:

- a. Potenziamento e miglioramento della qualità di fruizione delle aree destinate alla sosta ed una accessibilità generalmente più razionale da parte di tutta la cittadinanza e non solo, dovuta ad una più accurata organizzazione degli spazi;
- b. Maggiore rotazione nelle aree di sosta tariffata, assicurando un continuo ricambio;
- c. Miglioramento della viabilità grazie alla riduzione del traffico "parassita" indotto da veicoli alla ricerca di parcheggio;
- d. Miglioramento della transitabilità delle strade da parte dei pedoni, salvaguardando gli spazi ad essi riservati, estendendo sul territorio la prevenzione ed il controllo finalizzati ad evitare il ricorso alla sosta in aree non regolamentate.

Il sistema ipotizzato prevede la sosta dei veicoli per i soggetti che vogliono usufruire del servizio a titolo oneroso con tariffe a tempo sugli stalli, prevedendo, come ulteriore ipotesi, forme di abbonamento forfetario annuale o temporaneo che permettano costi agevolati per coloro i quali utilizzano gli stalli con maggiore frequenza.

Ricavi posti auto																2022		2023		2024	
SOSTA SU STRADA	ZONA	Operatività giornaliera	Ore di operatività giornaliera	N° stalli blu	Tariffa	Tipo tariffa	Tariffa oraria media	Tasso di occupazione oraria media	Giorni di occupazione all'anno	Stima tasso evasione %	Fiscalcolo introito	Numero giorni mese	Fiscalcolo introito mensile	Numero giorni anno	Ulteriore abbattimento prudenziale	Fiscalcolo introito anno	Ulteriore abbattimento prudenziale	Fiscalcolo introito anno	Ulteriore abbattimento prudenziale	Fiscalcolo introito anno	
																					Ulteriore abbattimento prudenziale
SOSTA SU STRADA	A	08.00 - 14.00 16.00 - 20.00	12	2.166	1,00	Oraria	1,00	0,45	300	30%	8.187,48	26	212.874,48	300	58%	1.023.435,00	50%	1.228.122,00	30%	1.719.370,80	
	B	08.00 - 14.00 16.00 - 20.00	12	1.505	1,00	Oraria	1,00	0,45	300	30%	5.688,14	26	147.891,59	300	58%	711.018,00	50%	853.221,60	30%	1.194.510,24	
	C	08.00 - 14.00 16.00 - 20.00	12	1.879	1,00	Oraria	1,00	0,60	300	30%	9.471,17	26	246.250,34	300	58%	1.183.896,00	50%	1.420.675,20	30%	1.988.945,28	
	D	08.00 - 20.00	12	400	1,00	Oraria	1,00	0,65	90	35%	2.028,00	26	52.728,00	90	58%	76.050,00	50%	91.260,00	30%	127.764,00	
	E	08.00 - 20.00	12	320	1,00	Oraria	1,00	0,45	90	35%	1.123,20	26	29.203,20	90	58%	42.120,00	50%	50.544,00	30%	70.761,60	
PARCHEGGI AUTOMATIZZATI	Park Ungheria	08.00 - 20.00	12	185	1,70	Oraria	1,70	0,60	365	-	2.264,40	30	67.932,00	365	15%	702.530,10	0%	826.506,00	0%	826.506,00	
		20.00 - 08.00	12	185	3,00	Unica	0,25	0,60	365	-	333,00	30	9.990,00	365	67%	40.515,00	0%	121.545,00	0%	121.545,00	
	Park Belgio	08.00 - 20.00	12	115	1,00	Oraria	1,00	0,60	365	-	828,00	30	24.840,00	365	58%	125.925,00	50%	151.110,00	0%	302.220,00	
		20.00 - 08.00	12	115	3,00	Unica	0,25	0,25	365	-	86,25	30	2.587,50	365	78%	6.995,83	0%	31.481,25	0%	31.481,25	
	Park De Gasperi	08.00 - 20.00	12	150	1,00	Oraria	1,00	0,60	365	-	1.080,00	30	32.400,00	365	58%	164.250,00	50%	197.100,00	0%	394.200,00	
		20.00 - 08.00	12	150	3,00	Unica	0,25	0,25	365	-	112,50	30	3.375,00	365	58%	17.109,38	50%	20.531,25	0%	41.062,50	
	Park Lavagnini	08.00 - 20.00	12	134	1,00	Oraria	1,00	0,60	365	-	964,80	30	28.944,00	365	58%	146.730,00	50%	176.076,00	0%	352.152,00	
		20.00 - 08.00	12	134	3,00	Unica	0,25	0,40	365	-	160,80	30	4.824,00	365	78%	13.042,67	0%	58.692,00	0%	58.692,00	
	Park Galatea/Mongibello	08.00 - 20.00	12	266	3,00	Unica	0,25	0,85	90	-	678,30	30	20.349,08	365	67%	20.349,00	0%	61.047,00	0%	61.047,00	
	Totali			168	7.704			0,78	0,53	4.090		33.006,04		884.189,19		4.273.965,98		5.287.911,30		7.290.257,67	

Tabella 1 - Nuova configurazione della sosta tariffata



## **Premesso quanto sopra si riportano qui di seguito i contenuti del piano della sosta tariffata opportunamente integrati**

### **Premessa**

La tariffazione della sosta si configura quale provvedimento strategico atto a favorire la rotazione della sosta, onde garantire la possibilità di usufruire dei posti di sosta in sede propria ad un maggior numero di utenti.

*La tariffazione della sosta su strada in determinati ambienti urbani ...omissis ... conduce ad una riduzione della domanda di mobilità motorizzata individuale, sia in quanto rende maggiormente competitivo - dal punto di vista economico - l'uso degli anzidetti sistemi di trasporto alternativi, rispetto a quello individuale autoveicolare, sia in quanto induce all'uso collettivo (per accompagnamento, per accordi tra colleghi di lavoro o di studio, ecc.) dello stesso sistema di trasporto auto veicolare <sup>1</sup>.*

Così come ampiamente sperimentato, nella quasi totalità dei centri abitati di media e grande dimensione, tale obiettivo viene raggiunto attraverso provvedimenti di tariffazione della sosta che permettono di regolamentare e aumentare l'offerta di parcheggio, contrastando la sosta di lunga durata nonché il fenomeno delle soste in doppia fila.

Queste ultime, peraltro, determinando un restringimento della carreggiata stradale, hanno diretta influenza sulle condizioni della circolazione diventando, spesso, cause di congestione e, quindi, di incremento dei valori degli inquinamenti atmosferici ed acustici.

Le misure contenute nel Piano di risanamento, approvato in data 01/03/2022 dal C.d.A. dell'Azienda AMAT Palermo S.p.a., generano una previsione di maggiori introiti che sono, a regime, suscettibili di colmare il deficit strutturale societario e di produrre un Margine Operativo Lordo (MOL) positivo pari ad € 8.101.397,10 che, in quanto effettivamente realizzato, garantisce il sinallagma

---

<sup>1</sup> Vds. cap. 3.2.3 (*Principali interventi intermodali*) delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate, ai sensi dell'art. 36 del Nuovo Codice della Strada, dal Ministero dei Lavori Pubblici il 12/4/95.

contrattuale del contratto di servizio secondo lo schema di sintesi così di seguito rappresentato:

Comparti produttivi	Effetto netto degli interventi da Piano a CE a regime	MOL 2019	MOL 2022	MOL 2023	Stima del MOL a regime (2024)
Rimozione	458.086,54	-376.345	-238.919	-101.493	81.742
Car/Bike Sharing	232.000,00	-760.003	-690.403	-620.803	-528.003
Segnaletica	111.515,52	-416.548	-383.093	-349.639	-305.032
Sosta tariffata (*)	7.299.795,04	-3.395.559	1.431.866	2.262.969	3.904.236
<b>Totale</b>	<b>8.101.397,10</b>	<b>-4.948.455</b>	<b>119.450</b>	<b>1.191.034</b>	<b>3.152.942</b>

Tabella 2 – Schema di sintesi del MOL ripartito per comparti produttivi dell’Azienda AMAT

Il presente Piano intende riaffermare il ruolo determinante della tariffazione della sosta quale strumento che, considerata la carenza di strutture dedicate per il ricovero degli autoveicoli (autorimesse, parcheggi, ecc. ), ritiene ineludibile il ricorso a provvedimenti di regolamentazione della sosta, necessari per governare la mobilità, tramite politiche di tariffazione, oltreché per gestire un bene scarso quale è il suolo pubblico, influenzando quindi il comportamento degli utenti.

Altresì è opportuno mettere in luce che provvedimenti quali la tariffazione della sosta rientrano tra le misure intese al controllo e all’orientamento della domanda di mobilità, nella sua duplice funzione di strumento diretto per la regolazione del traffico (in quanto ad uso più razionale e più contenuto dei veicoli individuali privati ed al soddisfacimento di una maggiore quantità di utenza), nonché di strumento idoneo a favorire la prevalenza d'uso del sistema di trasporto pubblico collettivo e di quelli pedonale e ciclistico (in quanto a loro maggiore convenienza economica).

Per quanto riguarda le modalità operative e gestionali si rinvia alle scelte di organizzazione dettate dall’apposito strumento normativo, ossia il “*Disciplinare tecnico della sosta tariffata*”, parimenti per gli importi delle tariffe si rinvia al Piano Tariffario, approvato dal Consiglio Comunale.

## **La normativa di riferimento**

Al riguardo della sosta a pagamento, la legislazione di riferimento è quella offerta dall'art. 6 comma 4 lett. d, nonché dall'art. 7 comma 1 lett. a) e f), comma comma 8, comma 9 e comma 11 del Nuovo Codice della Strada (D. L.vo n. 285/92 e s.m.i.), che si riportano di seguito:

### **Art. 6**

*(omissis)*

*4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:*

*(omissis)*

*d) [...] subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli;*

### **Art. 7**

*1. Nei centri abitati i comuni possono [...]:*

*a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4*

*(omissis)*

*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, [...] <sup>2</sup>;*

*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'articolo 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'articolo 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella G.U. n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre*

---

<sup>2</sup> Le Direttive richiamate non sono mai state emesse.

*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.*

## **Il piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**

Il Consiglio Comunale, con la deliberazione n. 365 del 29/10/2013, ha adottato definitivamente - ai sensi del Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici datato 12/4/95 (“Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico”) - il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), in osservanza al citato art. 36 del Codice della Strada;

Secondo quanto espresso al cap. 3.2.3 dalle richiamate “Direttive”, la tariffazione della sosta [...] conduce ad una riduzione della domanda di mobilità motorizzata individuale, sia in quanto rende maggiormente competitivo - dal punto di vista economico - l'uso degli anzidetti sistemi di trasporto alternativi, rispetto a quello individuale autoveicolare, sia in quanto induce all'uso collettivo [...] dello stesso sistema di trasporto auto veicolare;

Il vigente PGTU, al capitolo 8.3 della “Relazione tecnica – Il Progetto” prevede di ampliare gli ambiti stradali soggetti a provvedimento di tariffazione della sosta nelle zone dove sono presenti attività che richiamano una consistente domanda caratterizzata da una durata di sosta breve. Ciò al fine di selezionare l'utente e attrarre sugli stalli una domanda che generi un innalzamento del coefficiente di rotazione degli stalli ed un possibile finanziamento per il trasporto pubblico locale che dovrebbe costituire una valida alternativa per gli utenti interessati ad una durata di sosta lunga (dipendenti, collaboratori, etc.);

Il PGTU demanda alle fasi di dettaglio l'individuazione di nuovi ambiti ove estendere la tariffazione della sosta, per le cui competenze si rinvia a quanto esplicitato in ultimo dalla nota n. 62763 del 22/01/2020 del Segretario Generale;

I provvedimenti attuativi della tariffazione della sosta oggi vigenti nella città di Palermo sono:

- le deliberazioni n. 164 del 30/5/2005, n. 382 del 09/9/2005, n. 180 del 22/6/2006, n. 154 del 29/7/2010 e n. 67 del 24/5/2018, con le quali la Giunta Comunale, ai sensi dell'art. 7, comma 1 lett. f) del Codice della Strada (D.Lgs n. 285 del 30/4/1992 e s.m.i.), ha stabilito le 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;

- la deliberazione n. 14 del 10/6/2005, con la quale il Sindaco, nella qualità di Commissario delegato ex Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3255/2002 e n. 3342/2004, ha approvato le tariffe (importo mensile) riguardanti i pass a pagamento (autorizzazioni a titolo oneroso/abbonamenti);
- la deliberazione n. 09 del 12/6/2006, con la quale il Sindaco, nella qualità di Commissario delegato ex Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3255/2002 e n. 3342/2004, ha approvato il “Piano della sosta tariffata nella città di Palermo: zone di Mondello e Sferracavallo - aggiornamento al giugno 2006”, recante la disciplina e il complesso delle relative condizioni attuative della misura di regolamentazione della sosta a pagamento nelle predette zone, sostanziate successivamente con ordinanze, ai sensi degli artt. 6 comma 4 lett. d) e 7 comma 1 lett. a);
- la deliberazione n. 11 del 27/6/2006, con la quale il Sindaco, nella qualità di Commissario delegato ex Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3255/2002 e n. 3342/2004, ha approvato il “Piano della sosta tariffata nella città di Palermo - escluso le zone di Mondello e Sferracavallo - (aggiornamento a giugno 2006)”, recante la disciplina e il complesso delle relative condizioni attuative della misura di regolamentazione della sosta a pagamento nelle zone soggette a tariffazione della sosta della città di Palermo (escluse predette zone Mondello e Sferracavallo), sostanziate successivamente con ordinanze, ai sensi degli artt. 6 comma 4 lett. d) e 7 comma 1 lett. a);
- la deliberazione n. 787 del 24/12/2015, con la quale il Consiglio Comunale ha variato le tariffe orarie delle aree soggette a sosta tariffata, senza ribadire previsione alcuna sugli importi degli abbonamenti.

## Lo stato di fatto

Nella città di Palermo sono state individuate e localizzate 21 zone soggette a tariffazione della sosta, di seguito elencate con le verifiche circa l'inclusione delle stesse in Zona "A"<sup>3</sup>:

- l'area P1 ricade in massima parte in Zona "A";
- l'area P2 ricade in Zona "A" e in Zona a Traffico Limitato (ZTL Centrale/ZTL1);
- le aree P3, P4, P5, P6, ricadono in Zona "A";
- l'area P7 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P8 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P9 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P10 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P11 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P12 ricade in parte in Zona "A";
- l'area P13 ricade in massima parte in Zona "A";
- le aree P14 e P15 ricadono in Zona di particolare rilevanza urbanistica<sup>4</sup> e in parte in Zona "A";
- l'area P16 ricade in minima parte in Zona "A";
- l'area P17 non ricade in Zona "A";
- l'area P18 ricade in minima parte in Zona "A";
- l'area P19 ricade in Zona "A" e in parte in ZTL;
- l'area P20 ricade in massima parte in Zona "A";
- l'area P21 ricade in parte in Zona "A".

Il servizio di gestione degli stalli di sosta su strada nelle zone P2, P4, P19 e P20, giusta convenzione Rep 122, siglata in data 28/12/05 tra il Comune di Palermo e la GECOPRE s.p.a., è stato affidato, alla predetta società.

Il Sindaco, nella qualità di Commissario delegato ex Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3255/2002 e n. 3342/2004 ha affidato, a titolo gratuito, ad AMAT Palermo S.p.A. la gestione del servizio di sosta a pagamento delle zone:

---

<sup>3</sup> Secondo la definizione di cui all'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 visti i contenuti della vigente strumentazione urbanistica.

<sup>4</sup> Individuata con deliberazione di Giunta Comunale n. 164 del 30/5/2005, ai sensi dell'art. 7, comma 8 del D. Lgs. n. 285/92 e s.m.i.

- P1 - P3 - P5 - P6 - P7 - P8 - P9 - P10 - P11 - P12 - P13 - P17 - P18, giusta deliberazione n. 11/2006;
- P14 - P15 e P16, giusta deliberazione n. 09/2006;

Il vigente Contratto di Servizio, approvato con deliberazione consiliare n. 787 del 24/12/2015, in riferimento all'art. 2 punto d) affida, ad AMAT Palermo S.p.A.:

- secondo quanto stabilito nell'art. 26, il controllo della sosta regolamentata a pagamento degli stalli di sosta individuati dalla delibera commissariale n. 14 del 10/06/2005 e ss.mm.ii. (eccetto zone P2, P4, P19 e P20);
- la gestione di tutte le possibili aree di parcheggio (al di fuori dell'ambito di carreggiata stradale) site all'interno del territorio comunale, secondo quanto stabilito nell'art. 28.

Ai sensi dell'art. 7 comma 1 lett. f) del D.Lgs n. 285 del 30/4/1992 e s.m.i. (Codice della Strada), *nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza [...] 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.*

Le direttive richiamate dall'art. 7 comma 1 lett. f) del Codice della Strada non sono state mai emanate dal competente Ministero.

Il vigente PGTU, come prima richiamato, demanda alle fasi di dettaglio l'individuazione di nuovi ambiti ove estendere la tariffazione della sosta; detta individuazione si configura quindi quale Piano di dettaglio.

Le richiamate "Direttive previste dall'art. 36, comma 6, del Nuovo Codice della Strada recanti indicazioni per la redazione, l'adozione e l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico" al cap. 5.8 chiariscono che *per il Piani di dettaglio devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi [...] di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica. In particolare, per detti Piani di dettaglio non è prevista la fase di approvazione da parte del consiglio comunale.*



Con deliberazione nr. 57 del 24/03/2022 la Giunta Comunale ha dato mandato al Servizio Mobilità Urbana di predisporre gli atti amministrativi necessari alla modifica del vigente “Piano della Sosta Tariffata” che dovrà recepire la nuova zonizzazione delle aree di sosta previste nel Piano di Risanamento ed efficientamento che dovrà essere trasmesso a tutti gli uffici e servizi a diverso titolo competenti.

Il presente documento “***Piano della sosta tariffata della città di Palermo - aggiornamento dicembre 2022***” viene redatto in linea con i contenuti del Piano di Risanamento ed efficientamento per il rilancio dell’Azienda AMAT Palermo S.p.a. nel triennio 2022-2024.

Il nuovo piano della sosta tariffata prevede una riduzione delle aree oggetto di tariffazione dai 15.266 stalli nell’anno 2019 ai 7.704 previsti nell’ambito del Piano di Risanamento con un decremento di circa il 50%.

Nel Piano di risanamento, l’Azienda AMAT Palermo S.p.a. ha proposto una rivisitazione territoriale e gestionale della sosta tariffata, individuando zone a sosta tariffata permanente ricomprese in un’area ridotta rispetto a quella vigente.

Le zone attualmente vigenti denominate P1, P3, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P17, P18 e P21 riguardanti la localizzazione vigente dell’area soggetta a tariffazione della sosta nella zona centrale della città, verranno sostituite dalle zone denominate A, B e C.

Le aree gestite dall’azienda APCOA e comprendenti le zone P2, P4, P19 e P20 verranno ricomprese in un’unica zona denominata “F” che continuerà ad essere gestita dall’azienda APCOA.

Le zone attualmente vigenti denominate P14, P15 e riguardanti la localizzazione vigente dell’area soggetta a tariffazione della sosta della borgata marinara di Mondello, verranno ricomprese in un’unica zona denominata “D”;

La zona attualmente vigente denominata P16 e riguardante la localizzazione vigente dell’area soggetta a tariffazione della sosta della borgata marinara di Sferracavallo, verrà denominata come zona “E”;

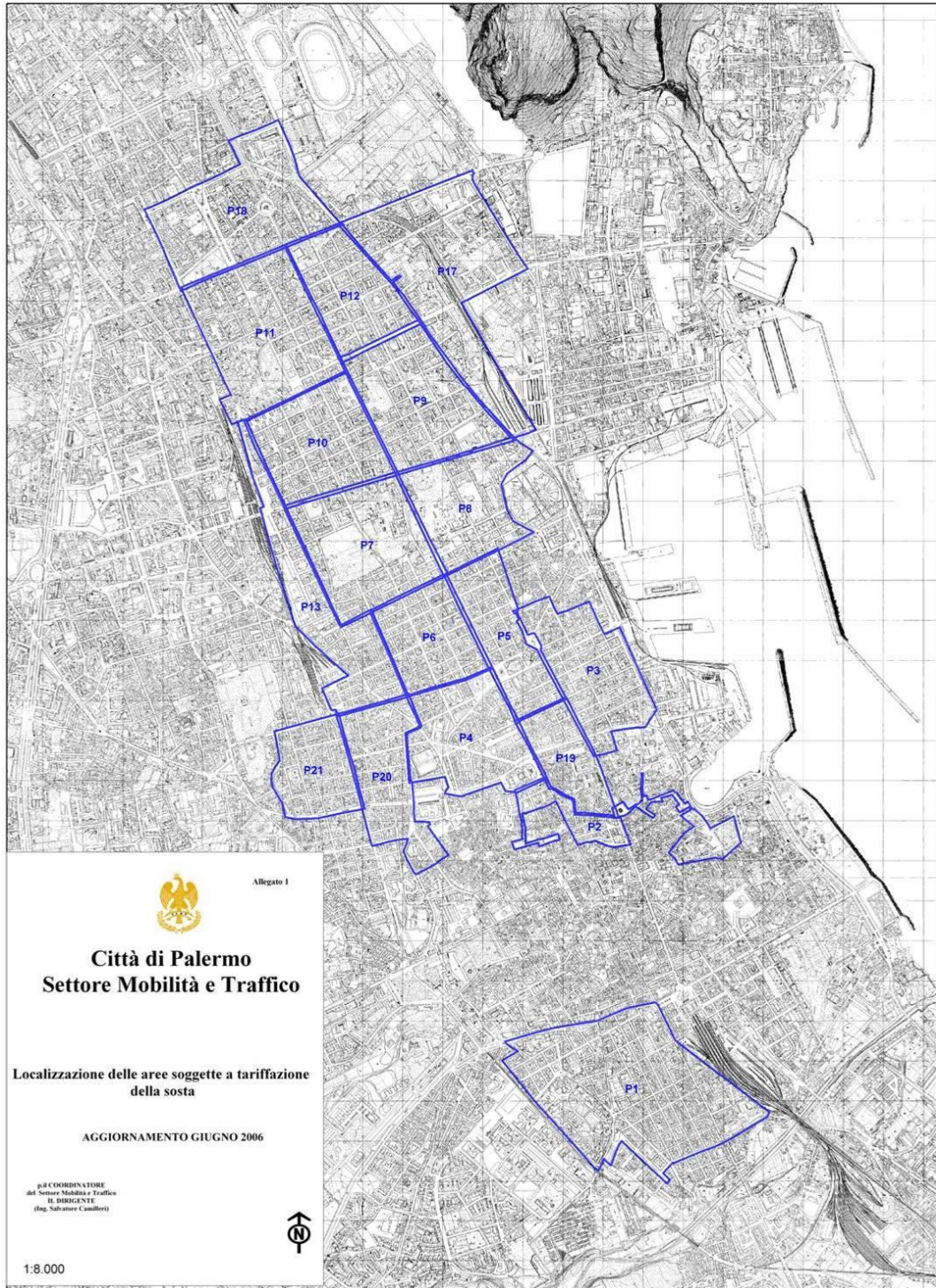


Figura 13 - Localizzazione vigente delle aree soggette a tariffazione della sosta (eccetto zone "P14", "P15" e "P16")

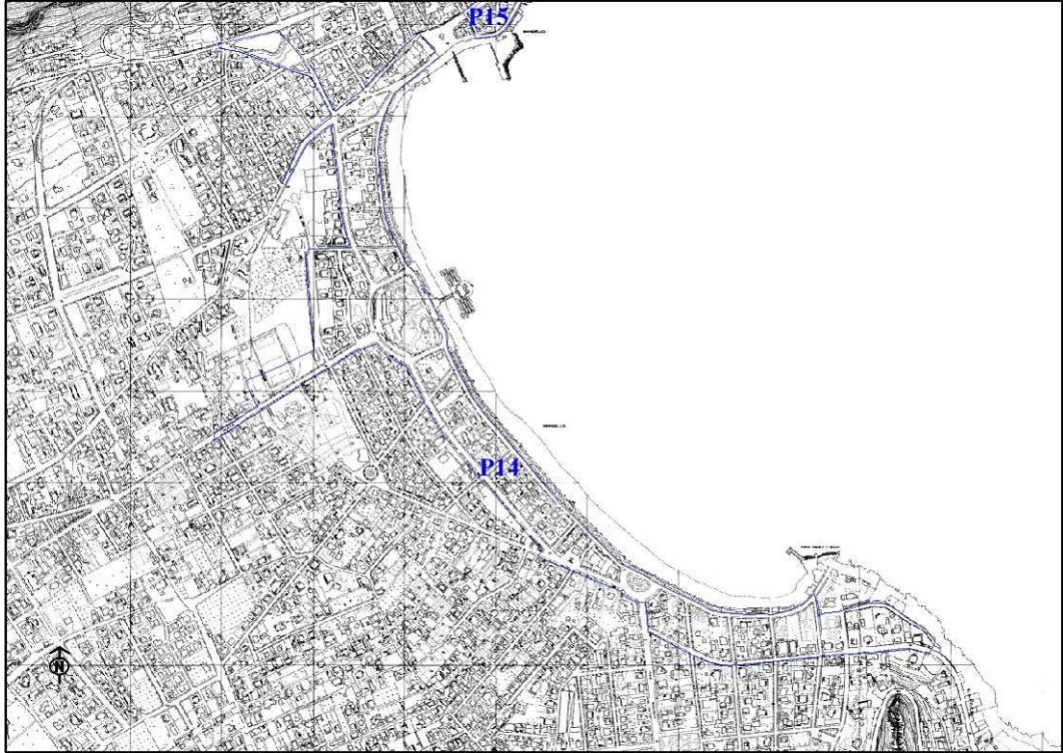


Figura 14 - Localizzazione vigente dell'area soggetta a tariffazione della sosta P14

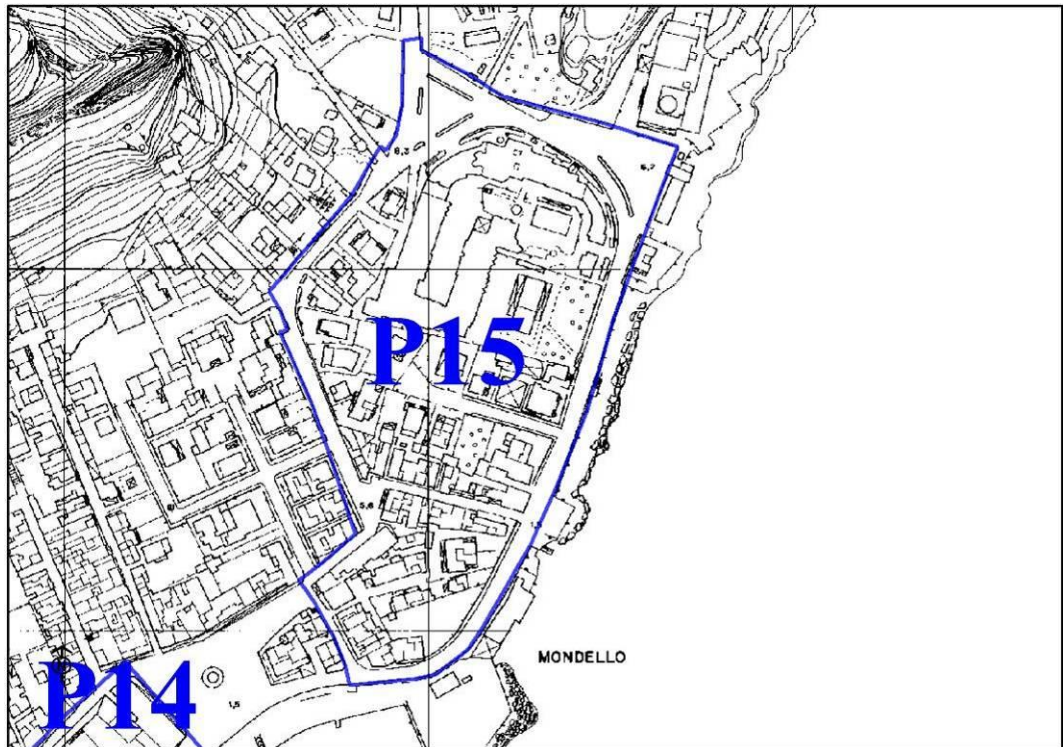
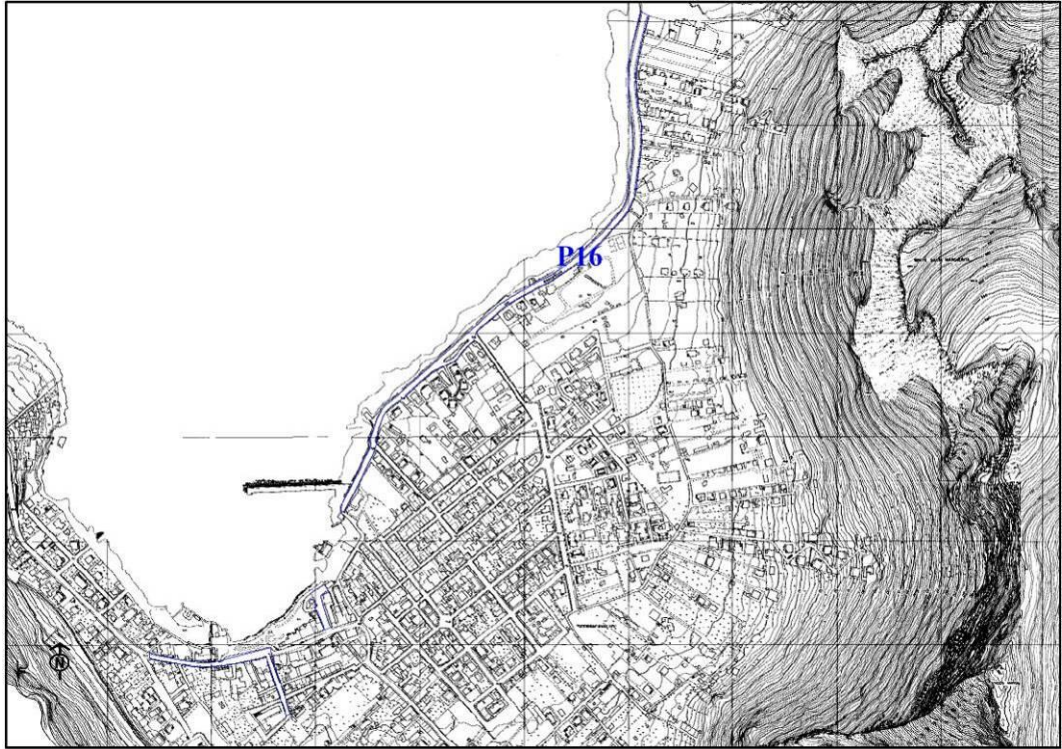


Figura 15 - Localizzazione vigente dell'area soggetta a tariffazione della sosta "P15"



*Figura 16 - Localizzazione vigente dell'area soggetta a tariffazione della sosta "P16"*