



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici  
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale*



**AI COORDINAMENTO NAZIONALE CAMPERISTI**

**Associazione Nazionale**

**Via San Niccolò 21  
50125 FIRENZE**

**Oggetto: Istanza circa la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della strada in materia di stalli di sosta nei parcheggi e lungo le strade. ( V.s. nota del 24 gennaio 2009 ).**

In relazione ai contenuti dell'istanza in oggetto è necessario premettere alcune considerazioni generali alla luce di quanto disposto dalla normativa vigente.

La regolamentazione della materia della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel solo D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 ( Codice della strada, nel seguito Codice ) e nel D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, nel seguito Regolamento). Per una completa disamina occorre integrare la normativa codicistica con gli ulteriori provvedimenti legislativi;

- D.M. 14 giugno 1989, n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;
- D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

Vale altresì ricordare che l'articolo 5 del Codice attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la facoltà di impartire ai Prefetti ed agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'articolo 2 del Codice della strada, e che l'articolo 35 attribuisce allo stesso Ministero la competenza ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica, sentito il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, per gli aspetti di competenza.

Preso atto della frammentazione del panorama normativo di riferimento, appare opportuno chiarire alcuni elementi in materia di parcheggio e sosta dei veicoli.

In via preliminare si precisa la differenza tra il concetto di sosta e di parcheggio anche alla luce di quanto stabilito dall'articolo 6, comma 4, lettera d), del Codice che riporta: *"L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3: d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli"*.

La sosta è definita come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 157, c. 1, lett. c), Codice della strada).

Il parcheggio è definito quale area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 34 del Codice).

La definizione è ulteriormente chiarita dall' art. 120, c. 1, lett. c ) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso può essere usato per indicare un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione.

Qualora si intenda organizzare l'area di parcheggio, il segnale può essere corredato da pannelli integrativi per indicare con valore prescrittivo: limitazioni di tempo; tariffe per la sosta a pagamento; schema della disposizione dei veicoli ( sosta parallela, obliqua, ortogonale); categorie ammesse od escluse.

L'art. 3, c. 1, n. 7, del Codice, definisce la carreggiata quale parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia ed in genere pavimentata e delimitata da strisce di margine.

L'art. 40, comma 3, del Codice, stabilisce che *" Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata; le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata"*.

Il comma 10 dello stesso articolo prescrive che: *" E' vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono evidenziati da una striscia continua"*.

Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 139 del Regolamento che così recita: *Le strisce longitudinali continue, connesse a strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta*".

Se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, si applicano le generiche prescrizioni dell'art. 157 del Codice. In tal caso la sosta è ammessa all'interno della carreggiata secondo le modalità e le prescrizioni stabilite nel medesimo articolo, e non necessita segnaletica verticale ovvero orizzontale.

L'apposizione di eventuale segnaletica orizzontale di cui all'art. 149 del regolamento configura la realizzazione di un' "Arca" di parcheggio come definito all'art. 3, n. 34, del Codice.

Eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 149, c. 2, del Regolamento, costituiscono parcheggio ( in quanto esterni alla carreggiata ) alla luce delle definizioni sopra riportate.

In virtù di quanto esposto e per un corretto utilizzo della segnaletica, qualora l'ente proprietario della strada, nell'esercizio del potere conferito dall'art. 6, c. 4 lett. d) del Codice, intenda vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio dei veicoli dovrà utilizzare il segnale composito di cui alla figura II.76 del Regolamento integrato con pannello integrativo secondo quanto descritto nell'art. 120 del Regolamento.

In caso contrario non necessita l'apposizione di segnaletica verticale, fatta salva comunque l'applicazione dell'art. 157 del Codice e, in tal caso, non essendovi i presupposti giuridici per l'esistenza del parcheggio, l'eventuale relativo segnale verticale (fig. II.76 del Regolamento) è inapplicabile.

Qualora l'ente proprietario della strada intenda invece regolamentare la sosta dei veicoli, fermo restando l'utilizzo del segnale di cui all'art. 120, c. 1 lett. a) del Regolamento, è consigliabile l'utilizzo di un segnale composito inserendo il simbolo di cui alla figura II.170 del Regolamento integrato con iscrizioni, lettere o simboli, relativi ai segnali di indicazione (art. 125 del Regolamento) secondo la volontà di regolamentazione.

Pertanto, il parcheggio o la sosta dei veicoli che l'ente proprietario della strada può vietare – vedi art. 7, comma 1, lett. a) e 6, comma 4, lett. d) del Codice – si distinguono conseguentemente tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli che, come già detto, nel primo caso, avviene in un'area esterna alla carreggiata specificatamente a ciò adibita, e nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata.

Tale assunto è confermato anche dalla Suprema corte di Cassazione con la sentenza n. 22036 del 02.09.2008

Fermo restando che la sosta è un momento della circolazione stradale, gli enti proprietari della strada devono garantirne la possibilità oggettiva per tutte le tipologie di veicoli, anche in caso di parcheggio a loro riservato.

L'obbligo deriva dal diritto alla libertà di circolazione, sancito dall'art. 16 della Costituzione, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza; conseguentemente l'ente proprietario, nelle ordinanze di regolamentazione della sosta e del parcheggio, deve tener conto di tutte le categorie di veicoli, con riferimento alla composizione delle correnti di traffico, cosicché è difficilmente sostenibile un divieto di sosta, ad esempio, su tutto o in larga parte del territorio di un comune, per una sola categoria di veicoli, in assenza di motivazioni tanto stringenti da giustificarlo.

Pertanto l'ente proprietario della strada non può vietare la sosta ad una sola tipologia di veicoli su tutto o in larga parte del territorio, ancorché riservi un parcheggio a tale categoria.

Invero, l'apposizione di segnaletica orizzontale che delimiti la dimensione di uno stallone di sosta determina in sostanza il tipo di veicolo che lo può fruire, con la conseguente automatica esclusione della sosta di tutti quei veicoli che, per le loro dimensioni, non rientrano nello stallone di sosta tracciato (soprattutto per lunghezza).

In altre parole, la delimitazione delle dimensioni dello stallone di sosta ha spesso anche la funzione di riservare lo stallone solo ad alcune categorie di veicoli.

Difatti qualora l'ente proprietario della strada riservi un parcheggio ad una sola categoria di veicoli attraverso appositi segnali verticali, oppure delimiti le dimensioni degli stalloni di sosta in modo tale da consentirne la fruizione solo ad alcune tipologie di veicoli escludendo dalla sosta tutti quei veicoli che per le loro dimensioni non vi rientrano, il relativo provvedimento è viziato da eccesso di potere se non è giustificato da comprovate esigenze della circolazione o caratteristiche della strada e comunque da una motivazione congrua e logica nonché adeguata alla fattispecie.

Al riguardo si richiamano le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 0050502 del 16 giugno 2008 sulla corretta applicazione delle disposizioni del Codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali. In particolare *"da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'art. 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quanto meno un difetto di motivazione o di istruttoria"*.

Prescindendo dal disposto di cui all'art. 6, co. 4 lett. b), si ricorda che ai sensi dell'art. 3 della legge n. 241/90 ogni provvedimento amministrativo, salvo gli atti normativi e quelli a contenuto generale, deve essere motivato.

In particolare la motivazione deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione, in relazione alle risultanze dell'istruttoria.

E se le ragioni della decisione risultano da altro atto dell'amministrazione richiamato dalla decisione stessa, insieme alla comunicazione di quest'ultima deve essere indicato e reso disponibile, a norma della legge n. 241/90, anche l'atto cui essa si richiama.

Tutto ciò premesso, si forniscono, nello stesso ordine in cui sono stati posti i quesiti, i richiesti chiarimenti.

**1)** Le prescrizioni normative riguardo le dimensioni minime degli stalloni di sosta si rinvergono nell'allegato tecnico al D.M. Infrastrutture e Trasporti 5 novembre 2001, n. 6792, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, che al par 3.4.7 così dispone: *"(...) Gli stalloni devono essere delimitati con segnaletica orizzontale; la profondità della fascia stradale da loro occupata è di 2,00 m per la sosta longitudinale, di 4,80 m per la sosta inclinata a 45° e di 5,00 m per quella perpendicolare al bordo della carreggiata. La larghezza del singolo stallone è di 2,00 m (eccezionalmente di 1,80 m per la sosta longitudinale, con una lunghezza occupata di 5,00 m; è di 2,30 m. per la sosta trasversale (...)"*.



Nell'applicare la normativa in questione è opportuno tenere in considerazione che le misure di cui trattasi sono indicate come misure minime.

Nel caso specifico degli stalli di sosta longitudinali lungo le strade, al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, senza incorrere in probabili vizi di legittimità del relativo provvedimento amministrativo, in special modo per eccesso di potere, si ritiene necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza, in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possono fruire dell'area di sosta.

Nel caso di stalli di sosta inclinati o perpendicolari alla corsia di marcia, è invece auspicabile adottare una profondità degli stessi coerente con la possibilità di garantire la sosta alle tipologie di veicoli cui si intende consentirla.

Infatti è impregiudicata la facoltà per l'ente proprietario della strada di limitare la sosta a determinate categorie di veicoli qualora le caratteristiche della strada, le condizioni di traffico, ed altre motivate esigenze lo rendano opportuno e necessario.

Le dimensioni minime degli stalli di sosta per soggetti diversamente abili sono stabilite dall'art. 10, comma 2, del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, il quale prevede che per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro.

Il requisito si intende soddisfatto se la lunghezza del posto auto non è inferiore a 6 metri; in tal caso la larghezza del posto auto riservato non eccede quella di un posto auto ordinario.

Il comma 1 del succitato articolo 10 rinvia ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. 14 giugno 1989, n. 236 secondo i quali nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20 e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Schemi esemplificativi circa le modalità di collocazione degli stalli di sosta per tali soggetti sono esplicitati dalle richiamate fig. II. 445/a), b) e c) e di cui all'art. 149 del Regolamento.

2) I materiali per la realizzazione della segnaletica stradale orizzontale sono quelli indicati dall'art. 137 c. 1, 3 e 4, e art 152, comma 3 del Regolamento, e dalle norme UNI EN 1436,1423, 1790,1871 e correlate.

I colori devono essere quelli previsti dall'art. 149, comma 3, del Regolamento.

Per le pavimentazioni non vi sono materiali prestabiliti, purchè siano idonei per caratteristiche strutturali a svolgere la funzione.

3) Si premette che ai sensi dell'art. 149 c. 2 del Regolamento, il tracciamento degli stalli è imposto quando esiste un parcheggio con stalli inclinati o perpendicolari ed è consigliato quando gli stalli sono disposti longitudinalmente, e comunque è presente anche la corrispondente segnaletica verticale.

Infatti tale tracciamento, a norma dell'art. 137, comma 2, del Regolamento, è integrativo della segnaletica stradale.

Salvo quanto stabilito dall'art. 152, comma 4, del Codice, sempre che il tracciamento sia individuabile, qualora gli stalli di sosta non siano delimitati in base alle disposizioni sancite dall'art. 149 c.1 e 3 e dall'art. 137 c. 1, 3 e 4 del Regolamento ed in assenza di segnaletica verticale, tale delimitazione non è suscettibile di produrre un effetto prescrittivo.



4) Ai sensi dell'art. 158 c. 1 lett. f) del Codice, la sosta è vietata a meno di 5 metri dalle intersezioni, salvo diversa segnalazione. La deroga è possibile, ma deve essere espressamente segnalato lo spazio destinato alla sosta.

5) Ai sensi dell'art. 158 c. 1 lett. d) del Codice, è vietata la sosta in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali in modo da occultarne la vista. È una norma di comportamento, che non può essere presa a giustificazione per riservare stalli di sosta ad autovetture o motocicli sul presupposto che altre tipologie di veicoli occulterebbero la visuale della segnaletica stradale.

6) Il veicolo che sosta sporgendo dallo stallò invadendo gli spazi contigui viola l'art. 157 c. 5 del Codice della strada.

Si precisa che il veicolo in sosta sul marciapiede viola l'art. 158, c. 1 lett. h), mentre il veicolo in sosta se invade la carreggiata delimitata viola l'art. 40, comma 10, lett. a) del Codice. Non sono previsti margini di tolleranza.

7) Per quanto concerne l'utilizzo di stabilizzatori retrattili è necessario considerare la tipologia di veicolo che ne fruisce (ad esempio autocarro, autocaravan, veicoli ad uso speciale etc...).

Salvo quanto previsto dalle norme per i veicoli ad uso speciale e non, nel caso specifico delle autocaravan, l'utilizzo di stabilizzatori retrattili viola l'art. 185 c. 2 del Codice della strada in quanto il veicolo non poggierebbe al suolo con le sole ruote.

8) Il veicolo che sosta su appositi cunei non viola alcuna norma del Codice della strada.

A fortiori il Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada prevede l'obbligo di utilizzare i cunei alle condizioni previste dall'art. 353, c. 2.

Per quanto concerne il caso specifico delle autocaravan l'utilizzo dei cunei viola l'art. 185 c. 2 del Codice della strada solo quando il veicolo non poggia al suolo con le sole ruote.

9)-10) Il veicolo che sosta con le porte, il gradino o le finestre aperte e che contestualmente crea pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, viola l'articolo 157, comma 7 del Codice della strada.

Tale violazione si configura prescindendo dalla presenza o dall'assenza del conducente del veicolo.

11) Ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. d) , e dell'art. 7, c. 1, lett. e) ed h) del Codice, l'ente proprietario della strada ha la facoltà di vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli, e di stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli.

Inoltre ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. b) del Codice della strada, l'ente proprietario della strada può con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3, del Codice della strada, stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade.

Conseguentemente, rientra nei suoi poteri riservare parcheggi a determinate categorie di veicoli; in ogni caso l'ordinanza di regolamentazione della sosta deve essere motivata ai sensi dell'art. 5 c. 3 del Codice.

Non esiste un catalogo di motivazioni, che possono essere riconducibili ad esigenze di circolazione, a caratteristiche strutturali delle strade, presenza o meno di particolari poli di attrazione o generazione di traffico, ecc.

Comunque, si ricorda che, come stabilito dalla nota prot. 0050502 del 16 giugno 2008 emanata dall'Ufficio scrivente, da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica, al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'articolo 6, comma 4, lettere a) e b), del Codice della strada.

In particolare è necessaria un'accurata e dettagliata istruttoria che giustifichi la tipologia di veicoli che possono fruire dello stallo di sosta.

In ogni caso l'ente proprietario della strada non può adottare misure discriminatorie nei confronti di una o più tipologie di veicoli, ad esempio vietando la sosta ad una sola tipologia di veicoli ancorché riservi un parcheggio a tale categoria.

**12)** Al riguardo vale quanto già detto nel preambolo.

**13)- 14)** Vale quanto già espresso nelle considerazioni svolte in premessa nonché al punto n. 11.

Si aggiunga che se la zona è sottoposta ad un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato attivare una sosta limitata nel tempo in modo tale che tutti gli utenti, a prescindere dal veicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione.

**15)** La sosta di un veicolo occupante uno stallo destinato a categoria diversa configura violazione dell'art. 6, c. 4, lett. d) ovvero dell'art. 7, c. 1, lett. e), a) con le sanzioni di cui all'art. 6, c. 14, ovvero dell'art. 7, c. 15, secondo che si tratti di aree di sosta all'esterno ovvero all'interno dei centri abitati.

**16)** Vedasi argomentazioni espresse nel preambolo della presente nota.

**17)** Il segnale verticale di parcheggio deve essere integrato dal pannello indicante lo schema di disposizione dei veicoli qualora ciò si rende indispensabile ai fini della corretta fruizione degli stalli.

**18)** Il colore delle strisce pedonali è il bianco, come stabilito dall'art. 145 del Regolamento; nessun altro colore è consentito, ai sensi dell'art. 137, c. 6 del Regolamento.

Si è avuto modo di osservare negli ultimi anni il proliferare di alcune iniziative, pur ispirate dal desiderio di conseguire migliori condizioni di sicurezza stradale, che non incontrano il consenso di questo Ministero perché a volte risultano invece peggiorative, altre volte non adeguate allo scopo che si vogliono prefiggere, o addirittura in violazione di norme.

Si allude alla realizzazione di particolari colorazioni del fondo stradale (rosso, azzurro o verde) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali ed ai rialzi della piattaforma stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni.

In merito a tale questione occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare e diversa colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade

destinate al transito di veicoli a motore hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli.

Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc...), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore.

Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata utilizzando vernici o materiali simili. In tal caso si rientra a tutti gli effetti nel campo della segnaletica stradale orizzontale e di conseguenza tale pratica è vietata.

Risulterebbe infatti in contrasto con quanto previsto all'art. 137 comma 5 e 6 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego.

Anche la più recente norma europea EN 1436, relativa alle prestazioni su strada della segnaletica orizzontale, non fa cenno a colori diversi dal bianco e dal giallo.

Per le pavimentazioni vedi risposta al quesito 2).

**19 )** I dossi artificiali di cui all'art. 179, c. 4 e seguenti del Regolamento possono essere posti in opera solo su strade residenziali, parchi pubblici e privati, residences, etc.

Anche all'interno dei parcheggi la loro installazione è ammessa in coerenza con le condizioni di circolazione imposte. Trattandosi di aree dove la circolazione avviene a velocità particolarmente ridotta, anche la collocazione della segnaletica verticale non dovrebbe presentare particolari problemi, specie se la collocazione dei dossi è accorta.

**20 )** Gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere realizzati solo alle condizioni e nelle dimensioni previste dalla tabella A1.7a) dell'allegato alla Circolare 08.06.2001 "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana"; essi pertanto non possono essere equiparati tecnicamente ai rallentatori di velocità. Si riporta uno stralcio di parere già espresso in riferimento all'argomento:

"Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perchè la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'ente proprietario della strada può e deve valutare".

"In ogni caso la geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte dei veicoli, in particolare quelli con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe.



Si ricorda che l'ente proprietario si assume comunque la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli o persone, riconducibili alla installazione dei rialzi, specie nei confronti di coloro che percorrono la strada nel rispetto delle condizioni imposte.

Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico in data 12 aprile 1995, si rammenta che, in generale, le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli ( pedoni in genere, bambini, anziani, disabili, ciclisti, ecc...) nelle isole ambientali (punto 3.1.2 della direttiva), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze.

Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzamenti della piattaforma stradale nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzamenti della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento.

Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè l'effettiva necessità di tutelare una utenza debole, a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita ad un'oggettiva difficoltà od impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi di impianto. E' ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare.

Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istituire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della citata direttiva 24 ottobre 2000".

21 ) Come già detto nel preambolo, la segnaletica verticale utilizzabile per la sosta a pagamento è quella di cui all'art. 120, c. 1, lett. c), integrata da pannelli riportanti le tariffe e le eventuali limitazioni temporali, la disposizione dei veicoli e le categorie ammesse o escluse.

22) Il veicolo che sosta in uno stallo senza aver effettuato il pagamento è soggetto alla sanzione di cui all'art. 6, c. 14, ovvero 7, c. 14 del Codice rispettivamente fuori o all'interno dei centri abitati. Si precisa che in caso di avvenuto pagamento, qualora il veicolo soste per un tempo superiore a quello per il quale è stata corrisposta la tariffa, non si ha violazione dell'art. 6, c. 14, ovvero 7, c. 14, in quanto è stato comunque ottemperato all'obbligo del pagamento sebbene in misura inferiore al dovuto; si dovrà peraltro provvedere al recupero delle ulteriori somme dovute. In tal caso si verifica un inadempimento ad un'obbligazione contrattuale ai sensi dell'art. 1173 del codice civile, con il recupero delle somme non corrisposte oltre ad eventuali penali previste sulla base di condizioni stabilite con apposito regolamento.

23) Ai sensi dell'art. 38, c. 2 del Codice, i segnali verticali prevalgono su quelli orizzontali. Qualora il segnale verticale escluda dalla sosta alcune categorie di veicoli, essi non sono ammessi alla sosta anche se le dimensioni degli stalli lo consentirebbero.

- a) In ogni caso un parcheggio non può contenere più veicoli di quanti ne consentano le dimensioni degli stalli.
- b) Le categorie di veicoli ammesse alla sosta devono essere esplicitate dalla segnaletica verticale, mediante pannelli integrativi, a norma dell'art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento.
- c) La regolamentazione oraria della sosta, anch'essa esplicitata dalla segnaletica verticale mediante pannelli integrativi, a norma dell'art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento, nell'imporre una turnazione, consente un maggiore sfruttamento degli stalli, ed offre nel contempo una possibilità di sosta, sia pure di limitata durata, ad un numero maggiore di utenti.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)