

# Parcheeggi e aree sosta, come organizzarli nel rispetto del Codice della Strada

di Cinzia Ciolli



Allestire o organizzare un parcheggio richiede preparazione e studio: non basta far disegnare gli stalli di sosta

L'organizzazione della circolazione e sosta nei parcheggi è un tema importante poiché riguarda infrastrutture indispensabili per il cittadino-utente, talora di grande rilevanza socio economica (si pensi ai parcheggi di ospedali, centri commerciali, condomini).

Non solo, il gestore della strada, per la nostra esperienza maturata in oltre 20 anni, interviene per di più in modo estremamente superficiale convinto che basti far disegnare degli stalli di sosta e il parcheggio è pronto per l'uso.

Al contrario, come ben illustrato nella relazione che segue, l'allestire e/o ridisegnare un parcheggio veramente organizzato e utile agli utenti della strada richiede una preparazione, uno studio e il rispetto di quanto previsto dal Codice della Strada.

Inoltre, vale ricordare che il cittadino-utente dev'essere aiutato, come prevede il Codice della Strada, a facilmente comprendere nella moltitudine di aree adibite alla sosta o al parcheggio dei veicoli, del campo di applicazione delle norme –

segnaletica stradale e più in generale delle norme del Codice della Strada – anche alla luce delle sanzioni previste dal Codice e dei risvolti assicurativi nel caso sia coinvolto in un sinistro stradale (responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione di veicoli) dentro un parcheggio.

Con l'occasione si ricorda che le norme del Codice della Strada che regolano la *circolazione* dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle *strade*, li troviamo all'articolo 1, comma 2, Codice della Strada.

Per "*strada*" s'intende l'area *a uso pubblico* destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali (articolo 2, comma 1, Codice della Strada).

Per *circolazione* s'intende il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada (articolo 3, comma 1 n. 9, Codice della Strada).

Circa il campo di applicazione della segnaletica, ai sensi dell'articolo 38 comma 10 del Codice della Strada il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le *strade di uso pubblico* e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico.

Nelle aree private non aperte all'uso pubblico l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento. L'articolo 75 del regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada precisa che il campo di applicazione delle norme relative ai segnali stradali si estende alle strade pubbliche e alle strade comprese nell'area dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, delle caserme e dei campi militari, nonché di altre aree demaniali aperte al pubblico transito.

I segnali sono obbligatori anche sulle strade e aree aperte *a uso pubblico*, quali strade private, aree degli stabilimenti e delle fabbriche, dei condomini, parchi autorizzati o lottizzazioni e devono essere conformi a quelli stabiliti dalle norme del Codice e del Regolamento; su tali strade, se non aperte all'uso pubblico, i segnali sono facoltativi, ma, se usati, devono essere conformi a quelli regolamentari.

In definitiva il Codice della Strada si applica alle strade *a uso pubblico*.

Tuttavia, poiché l'uso pubblico non è definito dal legislatore si deve fare ricorso all'interpretazione giurisprudenziale.

In alcune pronunce si fa riferimento a una "*situazione di fatto divergente da quella normalmente propria del bene privato, con effettivo godimento di esso da parte della generalità degli utenti del sistema viario*" (Cass. Civ., sez. I, 27 gennaio 2005, n. 1694); in altre rileva la considerazione che "chiunque ha la possibilità di accedervi" (Cass. Civ., sez. III, 3 marzo 2011, n. 5111).

Anche il Ministero dei Trasporti è intervenuto precisando che "*l'elemento differenziale risiede nella presenza o meno di transito indiscriminato di persone: qualora l'accesso all'area sia precluso alla generalità dei cittadini o sia limitato solo a determinate categorie, non si è in presenza di un'area soggetta a pubblico passaggio*" (parere reso con nota prot. 58836 del 19 giugno 2007) che possiamo trovare aprendo: [www.perlasicurezzastradale.org/](http://www.perlasicurezzastradale.org/).

Per quanto riguarda il campo di applicazione delle norme sull'assicurazione obbligatoria si ricorda che ai sensi dell'art. 122 del D.Lgs. 205/2009 (Codice delle assicurazioni private) i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade *di uso pubblico o su aree a queste equiparate* se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del Codice Civile e dall'articolo 91, comma 2, del Codice della Strada.

Ai sensi dell'articolo 3 comma 2 del D.M. 1° aprile 2008 n. 86 sono equiparate alle strade di uso pubblico *tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico*. Anche in questo caso si fa riferimento alle strade *di uso pubblico* e alle aree aperte alla *circolazione del pubblico*.

Alla luce di quanto sopra, quando le aree adibite al parcheggio dei veicoli costituiscono strade *di uso pubblico* si applicheranno le norme del Codice della Strada e le relative sanzioni.

Viceversa, le stesse dovranno comunque essere osservate quali norme di comune prudenza poiché saranno utilizzate come criterio di valutazione della responsabilità civile o penale derivante da un comportamento illecito.

Ciò detto sulla rilevanza del tema dell'organizzazione delle aree adibite alla sosta e al parcheggio dei veicoli, si osserva come prosegua all'insegna dell'ausilio agli enti locali e della prevenzione dei contenziosi l'attività di formazione e di aggiornamento che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisce agli organi di polizia stradale. Ai cittadini che si lamentano del fatto che alcune autocaravan sostano in modo quasi permanente nei parcheggi, questa è l'occasione per ricordare al loro Sindaco, Ufficio Tecnico e Comando di Polizia Municipale che il problema dell'occupazione di uno stallone di sosta non riguarda una particolare categoria di veicoli; è infatti molto frequente assistere ad autovetture o ciclomotori che monopolizzano uno stallone di sosta per settimane. Ovviamente la sosta di autocarri-autotreni-autocaravan-autobus, per la loro facile percezione, si nota di più rispetto alla sosta di motocicli, ciclomotori e autovetture.

Per quanto sopra, il Sindaco che riceve dette lamentele, per evitare che uno stallone di sosta sia monopolizzato, può adottare due soluzioni legittime e auspicabili:

- 1) prevedere una sosta limitata nel tempo con esposizione del disco orario. Il Ministero lo ha ricordato nella nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 che troviamo aprendo [www.perlasicurezzastradale.org/](http://www.perlasicurezzastradale.org/);
- 2) istituire la pulizia dell'area (diurna e/o notturna) una volta alla settimana con rimozione dei veicoli. Questa soluzione consente anche di individuare i veicoli rubati o utilizzati con finalità illecite.

Pubblichiamo di seguito l'interessante relazione dell'Avv. Fabio Dimita (Direttore amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), dal titolo "Criteri per l'organizzazione delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli". Un prezioso sussidio contenente nozioni su come organizzare i parcheggi e le aree adibite alla sosta dei veicoli e sull'impiego corretto della segnaletica orizzontale e verticale. Nel dettaglio il Ministero evidenzia la propedeutica attività di analisi dei flussi di traffico e la necessità di una relazione dalla quale evincere gli scopi, i rilievi tecnici effettuati, le scelte adottate e i costi sostenuti. In particolare si sottolinea la necessità di organizzare il



Il parcheggio va organizzato in funzione della sua geometria

parcheggio in funzione della sua geometria con ogni conseguenza in punto di scelta e dimensione degli stalli che s'intendono tracciare. La relazione suggerisce anche alcuni accorgimenti tecnici per superare le criticità che si manifestano nelle aree adibite al parcheggio e alla sosta e dedica particolare attenzione al corretto impiego della segnaletica orizzontale e verticale.

Con l'occasione si ricorda che sin dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, l'intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei confronti del proprietario o gestore della strada è sempre stato di supporto e mai di contrapposizione. Si tratta d'importanti direttive per l'ente locale che, nella visione di buon governo, deve recepire tempestivamente al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione. In alcuni casi, quando il Ministero interviene ricordando, ad esempio, all'ente proprietario di annullare un provvedimento anti-camper, alcuni giornalisti, nella foga della notizia, presentano gli attori come antagonisti invece di cogliere l'occasione per esaltare la fondamentale attività di formazione espletata dal Ministero. Un'opera meritoria, quella ministeriale, che si esplica a 360°, in particolare nei corsi di aggiornamento e nei convegni che i funzionari statali forniscono agli organi di polizia stradale.

# **LE GIORNATE DELLA POLIZIA LOCALE**

**S12 - SESSIONE TUTELA  
DELLA STRADA E DEI SUOI UTENTI**

## **CRITERI PER L'ORGANIZZAZIONE DELLE AREE ADIBITE AL PARCHEGGIO E ALLA SOSTA DEI VEICOLI**

XXXII edizione - Riccione, Palazzo dei Congressi  
20 settembre 2013

Relazione dell'Avvocato Fabio Dimita  
Direttore amministrativo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

# Criteri per l'organizzazione delle aree adibite alla sosta e al parcheggio dei veicoli

## 1. PREMESSA E FINALITÀ DELL'INTERVENTO

Con la presente relazione si propongono i criteri per organizzare le aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli: infrastrutture fondamentali per l'utenza stradale e che ricoprono un ruolo strategico poiché a servizio di luoghi pubblici o privati di grande rilevanza socio-economica per il cittadino-utente. Basti pensare ai parcheggi nei luoghi che erogano prestazioni sanitarie oppure nelle zone ove si svolgono fiere o manifestazioni o ancora ai parcheggi a servizio dei punti vendita (supermercati, centri commerciali ecc...): tutti luoghi che attirano un notevole flusso di veicoli.

Il fine di questa relazione è quello di fornire un ausilio agli enti proprietari delle strade e di scongiurare l'attivazione di potenziali onerosi contenziosi derivanti da un impiego non corretto della segnaletica stradale che può causare sinistri ovvero sanzioni illegittime, il tutto con aggravii assicurativi al privato nonché oneri a carico del pubblico amministratore e del privato. Si pensi a tutti i casi di sinistro tra privati, con contenziosi per determinare l'attribuzione della responsabilità e relativi oneri a carico di utenti e assicurazioni e con l'instaurazione di centinaia di migliaia di pratiche che travolgono la Pubblica Amministrazione, in particolare gli apparati della Giustizia.

Quanto sopra, in particolare, avviene all'interno di un parcheggio (si pensi di nuovo a supermercati, centri commerciali e ospedali) dove l'utente della strada ha una percezione attenuata della vigenza del codice della strada fino al punto di ritenerlo non applicabile, tanto da fargli assumere dei comportamenti di guida (disattenzione, manovre erra-

te, ecc..) che determinano un sinistro stradale. Non è infrequente, infatti, assistere al mancato rispetto del senso di circolazione interna del parcheggio o al superamento dei limiti di velocità.

Per tali motivi la segnaletica orizzontale e verticale interna ai parcheggi assume un'importanza fondamentale. Inoltre, nell'ottica di favorire il turismo che si sviluppa anche attraverso la circolazione stradale, si rende necessario aiutare l'utenza straniera affinché percepisca agevolmente come poter fruire degli spazi. Oggetto di studio sono le aree adibite al parcheggio e alla sosta nelle quali sono vigenti le norme sulla segnaletica stradale.

**Trattasi dunque di aree ad uso pubblico, siano esse di proprietà pubblica o privata, libere o a pagamento, gestite o non gestite, con o senza sbarra di accesso.**

Con particolare riguardo al parcheggio, questa relazione tratterà esclusivamente di parcheggi a raso. Viceversa, esula dal nostro campo d'indagine l'area privata non aperta all'uso pubblico nella quale l'organizzazione e la regolamentazione dell'area è lasciata al privato e dove la segnaletica stradale è facoltativa con la precisazione, tuttavia, che in caso di adozione di segnaletica questa deve essere conforme a quella prevista dal Codice e dal suo regolamento di esecuzione.

Per meglio chiarire, un parcheggio può considerarsi aperto all'uso pubblico quando **vi può accedere indiscriminatamente chiunque**. Pertanto è irrilevante che l'area sia privata oppure gestita o con sbarra di accesso: ciò che conta è che vi possa accedere indistintamente chiunque.



Esemplificando, in caso di parcheggio a servizio di un supermercato, nonostante l'eventuale sbarra automatizzata di accesso, potenzialmente chiunque si presenti all'ingresso e ritira il tagliando può entrare, a prescindere dal fatto che si rechi nella struttura.

Viceversa, in caso di condominio con sbarra di accesso non vi è un accesso indiscriminato perché solo il condomino o chi appositamente autorizzato può entrare nell'area.

Le aree adibite alla sosta o al parcheggio dei veicoli manifestano spesso criticità.

La realtà evidenzia che queste problematiche derivano talora dalla conoscenza non esaustiva, da parte dell'utente, delle norme che regolano la circola-

zione stradale, talora dal mancato aggiornamento di una parte del personale negli uffici tecnici e nei comandi di polizia locale.

Pertanto, è compito del pubblico amministratore analizzare le criticità e risolverle attraverso infrastrutture ovvero con accorgimenti tecnici alcuni dei quali vengono di seguito prospettati.

Organizzare le aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli richiede una concreta applicazione sul campo da parte dell'ente proprietario della strada.

In questa sede si propone un percorso da seguire al termine del quale ciascun ente elaborerà un ventaglio di soluzioni che dovranno essere periodicamente verificate sul campo e modulate in relazione ai risultati conseguiti.

## 2. DEFINIZIONI E QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

È necessario anzitutto chiarire la differenza tra sosta e parcheggio, termini troppo spesso utilizzati come sinonimi.

La sosta è 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 precisata dall' art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso possa essere usato per indicare *un'area organizzata o attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione.*

La regolamentazione della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione. È necessaria l'integrazione di ulteriori provvedimenti tra i quali il 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 (*documento presente su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1588>*); il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (*documento presente su [www.handylex.org/stato/d240796.shtml](http://www.handylex.org/stato/d240796.shtml)*);



Area adibita alla sosta dei veicoli su strada



Parcheggio

la Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione; il D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (*documenti presenti su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>*).

Il quadro normativo dev'essere integrato dai decreti e dalle direttive del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti. Vale, infatti, ricordare che l'art. 5 del Codice della Strada attribuisce al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti la facoltà di impartire ai Prefetti e 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, e che l'articolo 35 del medesimo C.d.S. attribuisce al Ministero la competenza a impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica, sentito il Minis-

tero dell'Ambiente e della tutela del territorio, per gli aspetti di competenza.

Si coglie l'occasione per ricordare che sin dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada, l'intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nei confronti del gestore della strada è sempre stato di supporto e mai di contrapposizione. Si tratta di un ausilio prezioso per l'ente locale che, nella visione di buon governo, deve accogliere tempestivamente al fine di evitare indebiti oneri al cittadino e alla Pubblica Amministrazione. In alcuni casi, quando il Ministero interviene, ricordando al Sindaco di annullare un provvedimento, alcuni giornalisti, nella foga della notizia, presentano gli attori come antagonisti invece di cogliere l'occasione per esaltare la fondamentale attività di formazione espletata dal Ministero. L'opera meritoria del Ministero si esplica a 360°, in particolare nei corsi di aggiornamento e nei convegni dove i funzionari ministeriali forniscono aggiornamenti agli organi di polizia.

### 3. ATTIVITÀ PRELIMINARE: L'ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Attività preliminare fondamentale per la progettazione di un parcheggio o di un'area adibita alla sosta è l'indagine sui flussi di traffico.

Infatti, solo in base alle esigenze emerse e alle criticità riscontrate attraverso l'analisi dei flussi, l'ente proprietario sarà in grado di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta. In altri termini, studiando i flussi dei veicoli, l'ente proprietario potrà apprendere, anzitutto, *dove* creare l'infrastruttura e in secondo luogo *come* costruirla, con particolare riguardo alla regolamentazione della circolazione sulle strade che conducono all'ingresso e all'uscita del parcheggio.

In altre parole, organizzare un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli significa fornire una risposta alle esigenze di traffico esterno all'area: per tale motivo la progettazione dell'area deve avere alla base una relazione tecnica sui flussi di traffico suddivisi per orari e per tipologie di veicoli. In particolare, attraverso appositi rilevatori quali ad esempio spire induttive o

sensori magnetodinamici, occorre effettuare un monitoraggio per rilevare almeno:

- quanti sono i veicoli che transitano al giorno / settimana / mese / anno;
- a quale tipologia appartengono (quante auto-veicoli, quanti motocicli, quanti autobus);
- in quali orari le singole tipologie di veicoli transitano;
- quali sono le strade più percorse e per quanto tempo si registra un flusso continuo di traffico;

Ma non basta. Occorre un **monitoraggio continuo** per controllare il verificarsi di eventuali criticità sulle strade adiacenti all'area o al suo interno e conseguentemente variare l'organizzazione dell'area per superare i problemi che periodicamente si riscontrano.

In tal modo il parcheggio può diventare un'area per compensare dette criticità, tenuto conto che la mancanza o l'inadeguatezza degli stalli di sosta e la vana ricerca di uno stallo accessibile, aumenta il numero di veicoli all'interno di un flusso di traffico.

Il Codice della Strada, d'altra parte, prevede in maniera esplicita la creazione di un sistema di monitoraggio del traffico stradale, nell'ambito di un'attività più generale finalizzata all'istituzione di archivi e anagrafe nazionali, nell'intento di favorire l'innalzamento dei livelli di sicurezza sull'intera rete nazionale (si veda in particolare l'art. 227 C.d.S.).

Sul punto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nel 2002 le "Linee guida per la progettazione dei sistemi di monitoraggio del traffico" che forniscono i criteri per il dimensionamento del sistema, la scelta delle tecnologie da utilizzare e le modalità di esecuzione del monitoraggio (documento presente su <http://www.perlasicurezzastradale.org/>).

## 4. ORGANIZZAZIONE AREA: OTTIMIZZAZIONE IN BASE ALLA GEOMETRIA

Le aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli hanno dimensioni variabili: dalle piccole aree con pochi stalli, ai grandi impianti progettati per centinaia di veicoli.

Poiché ogni caso ha proprie caratteristiche peculiari, il tecnico incaricato deve valutare, scegliere e prevedere in modo specifico ogni elemento progettuale. Vi sono **criteri di progettazione di validità generale** che possono essere opportunamente adattati alle caratteristiche e alle dimensioni del parcheggio in progetto, affinché ne sia garantita la migliore efficienza e fruibilità.

Un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli **si organizza e si ottimizza, anzitutto, alla luce della sua geometria.**

Acquisiti i dati sui flussi veicolari e individuata l'area, occorre analizzarla attraverso un rilievo e una restituzione grafica che evidenzii le caratteristiche strutturali minime dell'area: superficie, pavimentazione, pendenze, altezze, capacità di carico.

Ai fini della progettazione, l'attenzione dovrà essere rivolta verso l'ingresso e l'uscita dell'area, il senso di marcia interno e una serie di fattori quali, a titolo esemplificativo, ostacoli interni e altezze ammissibili.

Si rende pertanto necessaria una relazione tecnica che dovrà essere allegata al provvedimento emanato dall'ente proprietario o gestore della strada anche al fine di rendere partecipe il cittadino degli scopi che sono alla base dell'organizzazione del parcheggio, dei rilievi tecnici effettuati, delle scelte adottate che possono anche essere limitative alla fruizione e dei costi sostenuti.

### 4.1. Entrata e uscita dell'area

Prima attività da compiere per organizzare un'area adibita al parcheggio o alla sosta dei veicoli è l'individuazione dell'entrata e dell'uscita dell'area. Ciò riguarda, ovviamente, solo le aree esterne alla carreggiata (area di parcheggio) escludendo quindi tutte le aree adibite alla sosta su strada.



Esempi di impiego non corretto di sbarra ad altezza ridotta dalla sede stradale con divieto di transito per altezza



Per quanto riguarda l'accesso nell'area adibita al parcheggio, si è avuto modo di constatare che alcuni enti proprietari delle strade, con l'intento di impedire l'accesso a una o più categorie di veicoli aventi una determinata altezza, procedono all'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale, talora accompagnate dal segnale di divieto di transito a veicoli aventi altezza superiore a tot metri.

A tal riguardo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha più volte evidenziato che l'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale è **illegittima in assenza di altezze inferiori nella strada e/o nel parcheggio che ne giustifichino tecnicamente l'installazione**. Inoltre, l'installazione di una sbarra altimetrica è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche di compromettere la sicurezza stradale nonché di impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ad esempio ambulanze, veicoli dei vigili del fuoco o della protezione civile. È stato altresì chiarito che la sbarra non può neppure essere considerata come dissuasore di sosta.

Talvolta le sbarre sono installate per rendere fisicamente operative le prescrizioni adottate con provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale. Tale pratica non solo è illegittima ma snatura l'efficacia precettiva della segnaletica come riconosciuta tale dall'art. 5 co. 3 del Codice della Strada. Le sbarre appaiono come una vera e propria **insidia stradale** e l'eventuale mancata rimozione delle stesse comporta una **responsabilità civile** dell'ente proprietario della strada ai sensi degli artt. 2043 e 2051 del codice civile oltre che un'eventuale **responsabilità penale**. L'ente proprietario potrebbe essere chiamato a rispondere dell'installazione e della mancata rimozione anche dinanzi alla Corte dei Conti qualora si dovesse configurare l'ipotesi di **danno erariale**.

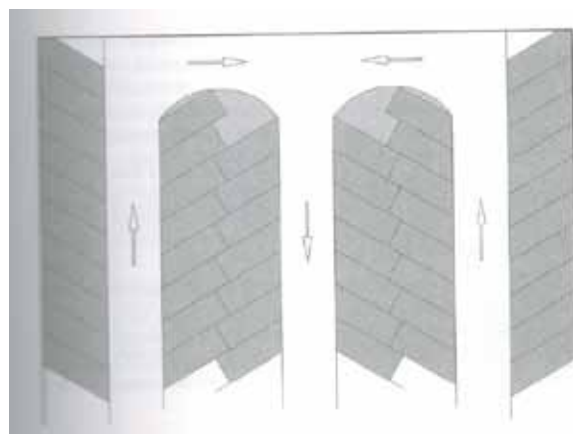
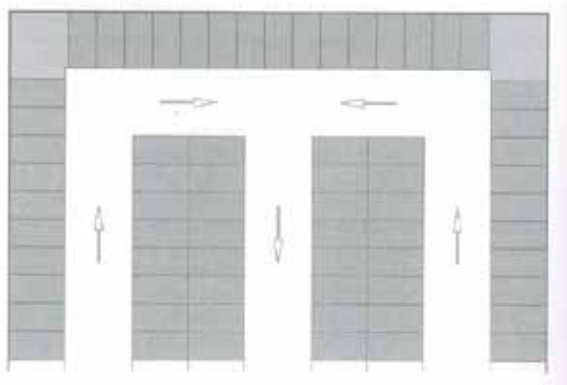
In presenza di una sbarra ad altezza ridotta, l'organo di polizia stradale, dopo aver verificato la mancanza di ostacoli che ne giustificherebbero l'installazione, dovrà accertare la violazione dell'art. 45 del Codice della Strada (oltre a eventuali violazioni in materia edilizia) e comminare la relativa sanzione nei confronti dell'ente proprietario della strada che sarà tenuto a rimuovere il manufatto. In caso contrario, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrebbe esperire la procedura contemplata dall'art. 45 co. 2, 3, 4 e 7 del Codice della Strada.

## 4.2. Circolazione interna all'area

Sempre in caso di parcheggio lente proprietario dovrà prevedere una regolamentazione della circolazione interna al parcheggio sulla base anzitutto della superficie dell'area.

Nel percorso dei veicoli è necessario evitare per quanto possibile le intersezioni e i tratti di corsie di manovra a fondo cieco. Anche il doppio senso di marcia deve essere evitato poiché complica la circolazione ed incrementa i punti di conflitto tra le traiettorie dei flussi. Si consiglia pertanto una circolazione a senso unico nelle corsie di manovra poiché presenta i seguenti vantaggi:

- larghezza della corsia di marcia inferiore
- possibilità di angolare gli stalli;
- maggiore facilità di manovra e celerità nei percorsi;
- ricerca dello stallo libero agevolata;
- minore presenza di punti di conflitto o di intersezione dei flussi.



Esempi di circolazione a senso unico nelle corsie interne del parcheggio

### 4.3. Superficie adibita alla circolazione e superficie di parcheggio dei veicoli: tipologia e dimensione degli stalli nei parcheggi.

L'organizzazione del parcheggio dovrà avere alla base un'attività istruttoria che, preso atto dell'entrata e dell'uscita del parcheggio, individui la larghezza della sede stradale utile per la circolazione interna e necessaria per compiere in sicurezza le manovre d'ingresso e uscita dagli stalli. Per quanto riguarda le dimensioni e il tipo di stallo che s'intende tracciare (longitudinale, perpendicolare, obliquo) sono necessarie alcune considerazioni.

La delimitazione degli stalli di sosta è uno strumento di organizzazione del parcheggio.

Il fine è quello di indirizzare l'utente della strada a disporre il proprio veicolo in modo ordinato.

Può accadere che la delimitazione dello stallo di sosta assuma illegittimamente la funzione di riservare la sosta a veicoli di certe dimensioni. Una funzione **non attribuita** dagli articoli 149 e 157 C.d.S. e che non può certamente assumere: basti pensare che la riserva può essere istituita solo con segnaletica verticale.

Ciò può avvenire allorché l'ente proprietario traccia stalli delle dimensioni minime previste dal punto 3.4.7 dell'allegato tecnico al D.M. 5 novembre 2001 n. 6792 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (5 metri x 2 metri), nonostante vi siano le condizioni per tracciare stalli di dimensioni superiori e la scelta delle dimensioni minime non sia motivata ovvero sia motivata in maniera apparente o inadeguata

Per quanto riguarda gli stalli longitudinali si ricorda che con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che **al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio disponibili, 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** (documento presente su <http://www.perlasicurezzastradale.org/>).

Quanto alla larghezza degli stalli longitudinali e alle dimensioni degli stalli trasversali e perpendicolari, se è possibile stabilire la larghezza della carreggiata nel rispetto del limite minimo, l'ente proprietario potrà dimensionare la profondità della strada in modo da permettere la sosta a veicoli aventi una lunghezza superiore a 5 metri.

In mancanza, l'apposizione di stalli di sosta si configura come una riserva poiché la ratio degli stalli è quella di consentire un'ordinata disposizione dei veicoli.

Del resto, nella realtà si riscontrano veicoli dalle dimensioni più disparate che molto spesso superano le misure minime dello stallo comunemente adottate dagli enti proprietari delle strade (5 x 2 metri).

A ciò si aggiunga che lo stallo non dovrebbe mai essere interamente occupato dalla sagoma del veicolo essendo necessario uno spazio libero di margine per compiere in sicurezza le manovre d'ingresso e di uscita dallo stallo e per ridurre il rischio di invasione degli spazi contigui allo stallo con conseguente pericolo di collisioni.



Veicolo che fuoriesce dallo stallo di sosta



Area ove è permessa la sosta longitudinale su strada, senza delimitazione della lunghezza degli stalli di sosta

Per evitare discriminazioni ovvero illegittime sanzioni per violazione dell'art. 351 reg. es. C.d.S., è necessario che l'area adibita a parcheggio sia progettata in modo tale che la superficie disponibile consenta di predisporre stalli di varie dimensioni, coerenti con le tipologie di veicolo che possono circolare e manovrare in sicurezza all'interno dell'area. Sotto altro profilo, la scelta delle dimensioni degli stalli e delle dimensioni della carreggiata dovrà essere adeguatamente e congruamente motivata anche in relazione alle dimensioni della carreggiata. A questo proposito si ricorda che anche per l'apposizione di segnaletica orizzontale è necessaria la predisposizione di un'ordinanza istitutiva ai sensi dell'art. 5 co. 3 c.d.s.

Sulla tipologia di stallo da adottare nei parcheggi si fa notare che l'adozione di stalli trasversali, anziché perpendicolari, consente di modificare più facilmente le dimensioni dello stallo. Infatti, la variazione di lunghezza dello stallo trasversale andrà a incidere in misura minore sulla larghezza della carreggiata. Inoltre il parcheggio trasversale presenta vantaggi per l'utente in relazione alla manovra di ingresso nello stallo che avverrà solo col veicolo in marcia avanti riducendo la complessità della manovra e incrementandone la rapidità. Anche l'uscita a marcia indietro è più semplice e non presenta alcuna possibilità di equivoco in relazione al senso di marcia della corsia di accesso.

#### 4.4. Parcheggio e sosta lungo le strade

Alcune situazioni ove si configura la sosta su strada meritano particolare attenzione.

##### ■ Sosta a margine della strada priva di marciapiede

L'art. 157 C.d.S. dispone che salvo diversa segnalazione, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente a esso e secondo il senso di marcia. Qualora non esista marciapiede rialzato, dev'essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore a 1 metro.

L'esperienza dimostra che in mancanza di marciapiede l'utente "dimentica" di lasciare uno spazio inferiore a 1 metro.



Veicoli in sosta a margine della strada priva di marciapiede collocati senza lasciare lo spazio di almeno 1 metro per il transito dei pedoni

Quando si verifica questa situazione nell'ambito del centro abitato o comunque in prossimità delle abitazioni, risulta spesso preclusa od ostacolata l'apertura di porte e soprattutto delle finestre degli immobili adiacenti all'area di sosta.

In questi casi, è compito dell'ente proprietario consentire ai veicoli di sostare su strada e al tempo stesso impedire che siano collocati a meno di 1 metro dal margine attraverso alcuni accorgimenti a tutela dei pedoni tra i quali installare dissuasori di sosta il cui utilizzo deve essere autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed eventualmente tracciare una striscia longitudinale discontinua finalizzata a delimitare la carreggiata e a indicare un'area adibita per la sosta.

##### ■ Scelta del lato strada ove permettere la sosta longitudinale

Il caso è quello relativo all'istituzione di un'area di parcheggio ove permettere la sosta longitudinale lungo una strada a senso unico. Qualora sia necessario scegliere uno dei lati della strada ove permettere la sosta, in via prevalente si consiglia di scegliere il lato sinistro. Infatti, almeno il guidatore, certamente presente sul veicolo, potrà scendere e risalire dallo stesso in sicurezza senza aprire la portiera sulla carreggiata col rischio d'impatto con i veicoli in marcia.

##### ■ Segnaletica orizzontale che delimita la sosta longitudinale su strada

Altra situazione che merita di essere evidenziata riguarda la segnaletica orizzontale per la sosta longitudinale lungo la strada.

Molto spesso l'ente proprietario della strada traccia stalli di sosta longitudinali rispetto all'asse stradale.

Tale pratica impedisce l'ottimizzazione della superficie di parcheggio poiché:

- impedisce la sosta a quei veicoli che non rientrano nelle dimensioni dello stallo creando di fatto una riserva e assumendo quindi una funzione incompatibile con la funzione degli stalli di sosta.
- nel consentire la sosta a veicoli di dimensioni inferiori rispetto allo stallo, determina una perdita di superficie di parcheggio disponibile ben oltre lo spazio necessario per le manovre di ingresso e di uscita dallo stallo.

Come ricordato sopra, Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009, ha avuto modo di precisare che **al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcheggio**

**disponibili, si ritiene necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possano fruire dell'area di sosta.**

Inoltre, la mancata apposizione di segnaletica orizzontale che delimiti la lunghezza degli stalli longitudinali consente altresì un risparmio di risorse economiche in termini di:

- costi per l'acquisto dei materiali necessari per la realizzazione dei segnali orizzontali;
- costi per l'apposizione e la manutenzione della segnaletica orizzontale tracciata;
- costi traducibili nell'impatto ambientale derivante dall'impiego di tali materiali.

Per tutti questi motivi si ritiene **necessario realizzare stalli di sosta delimitati unicamente per larghezza.**

## 5. RISERVA DI SOSTA E DI PARCHEGGIO A PARTICOLARI TIPOLOGIE DI VEICOLI

Si è avuto modo di accertare che molti enti proprietari della strada adottano la tecnica di riservare gli stalli a una o più tipologie di veicoli (es. parcheggio riservato autoveicoli) ritenendo che tale provvedimento, per ciò solo, integri gli estremi dell'organizzazione di un parcheggio.

Invero, la riserva a particolari tipologie di veicolo è giustificabile in situazioni nelle quali le caratteristiche geometriche di una parte dell'area non consentono, ad esempio, il tracciamento di uno stallo di dimensioni minime per autoveicoli. In tal caso, appare opportuno ottimizzare quella parte di area con la riserva di parcheggio a ciclomotori, motocicli e velocipedi.



Segnale di parcheggio consentito a determinate categorie

Per quanto riguarda la riserva di limitati spazi alla sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, si ricorda che a seguito del D.P.R. 30 luglio 2012, n. 151 è stato modificato sia l'art. 381 regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada sia la segnaletica verticale e orizzontale ora di colore blu (si vedano le nuove figure II.79/a, II.130, II.320, II.322/a, II.445/a, II.445/b e II.445/c) e sono stati istituiti il nuovo contrassegno di parcheggio per disabili conforme al modello previsto dalla raccomandazione del Consiglio dell'Unione Europea del 4 giugno 1998 e il nuovo simbolo di accessibilità (figura V4 e V5).

Merita di essere evidenziata la seconda parte del comma 5 dell'art. 381 del regolamento di esecuzione e attuazione del C.d.S. laddove attribuisce ai comuni il potere di *“stabilire, anche nell'ambito delle aree destinate a parcheggio a pagamento gestite in concessione, un numero di posti destinati alla sosta gratuita degli invalidi muniti di contrassegno superiore al limite minimo previsto dall'articolo 11, comma 5, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n.*



503, e prevedere, altresì, la gratuità della sosta per gli invalidi nei parcheggi a pagamento qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati”. Una norma importante perché consente all’ente proprietario della strada di non far pagare il disabile nei parcheggi a pagamento se trova gli stalli riservati occupati o indisponibili.

Altri casi tipici di riserva di sosta sono quelli relativi ai veicoli degli organi di polizia stradale, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, a veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea (art. 7 co. 1, lett. d) C.d.S.) oppure la riserva di spazi per veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose (art. 7 co. 1, lett. G) C.d.S.).

Invero, fuori dei casi sopra menzionati le riserve di sosta a particolari tipologie di veicoli sono illegittime.

Per quanto riguarda le limitazioni a particolari categorie di veicoli si ricorda che ogni limitazione alla circolazione stradale, atto che incide in sé sulla sfera di libertà dell’utente della strada, va operata nel rispetto dei principi di proporzionalità e ragionevolezza, affermatasi dal diritto nazionale sia da quello comunitario, la cui corretta applicazione richiede da parte dell’amministrazione un’indagine istruttoria trifasica, intesa a verificare: a) la “idoneità” del provvedimento, ovvero il rapporto tra il mezzo adoperato e l’obiettivo perseguito; in virtù di tale parametro l’esercizio del potere è



Segnale di parcheggio consentito a determinate categorie

legittimo solo se la soluzione adottata consenta di raggiungere l’obiettivo; b) la sua “necessarietà”, ovvero l’assenza di qualsiasi altro mezzo idoneo, ma tale da incidere in misura minore sulla sfera dell’utente della strada; in tal senso la scelta fra tutti i mezzi astrattamente idonei deve cadere su quello che comporti il minor sacrificio; c) la sua “adeguatezza”, cioè la tollerabilità della restrizione che comporta per l’utente della strada, e, pertanto, l’esercizio del potere, pur idoneo e necessario, è legittimo solo se rispecchia una ponderazione armonizzata e bilanciata degli interessi.

## 6. ALCUNI ASPETTI DEL PARCHEGGIO A PAGAMENTO

### ■ La rotazione come falsa esigenza per creare un parcheggio a pagamento

Come già evidenziato, il parcheggio è infrastruttura che può compensare le criticità che si manifestano sulle strade limitrofe e adiacenti, fornendo una risposta alle esigenze di traffico esterno all’area.

Nel positivo intento di fluidificare il traffico e di rispondere adeguatamente alla domanda di sosta, può accadere che l’ente proprietario della strada incorra in errore laddove intenda garantire la rotazione dei veicoli istituendo un parcheggio a pagamento.

Invero il parcheggio a pagamento NON è uno strumento atto a garantire la rotazione dei veicoli.

Si tratta di un errore logico, prima ancora che tecnico-giuridico. Infatti, non vi è alcun nesso di causa-effetto tra la richiesta di un corrispettivo in denaro e la limitazione temporale di sosta. Né vi è certezza che alla richiesta di una tariffa crescente nel tempo l’utente rinunci al persistere della sosta. L’unico strumento per garantire la rotazione dei veicoli è rappresentato dalla limitazione temporale. In conclusione, se l’esigenza da soddisfare consiste nel garantire la rotazione dei veicoli si suggerisce di emanare un provvedimento che istituisca un segnale di parcheggio limitato nel tempo e non di un parcheggio a pagamento.



Segnale di parcheggio a pagamento impiegato erroneamente per garantire la rotazione dei veicoli.



Segnale di parcheggio permesso per un tempo limitato impiegato correttamente per garantire la rotazione dei veicoli



Segnale non conforme a legge indicante il parcheggio a pagamento permesso per un tempo limitato

**■ Impossibilità di istituire parcheggi a pagamento con limitazione oraria**

Con una recente nota il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito che non è possibile istituire un'area adibita a parcheggio veicoli a pagamento e contestualmente a disco orario.

Un'ipotesi siffatta non è contemplata dall'art. 6 del Codice della Strada che anzi, al comma 4, lett. d), parla alternativamente di limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli. Analogamente l'art. 7, al comma 1, lett. e) ed f), tratta di aree di parcheggio in generale e di aree di parcheggio dove la sosta è subordinata al pagamento di una somma, e al comma 8 esprime ancora un concetto di alternatività tra aree dove la sosta è a durata controllata e a durata non controllata, prevedendo espressamente spazi dedicati ovvero aree differenziate tra loro vicine.

**■ Necessità di riservare adeguate aree destinate a parcheggio libero su parte della stessa area o nelle immediate vicinanze**

Altra questione di massima importanza riguarda la necessità di riservare adeguate aree destinate a

parcheggio libero su parte della stessa area adibita a parcheggio a pagamento o nelle immediate vicinanze. L'art. 7 comma 8 del Codice della Strada dispone che «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 un'adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta».

Nell'interpretazione giurisprudenziale della norma, le Sezioni Unite della Corte di Cassazione con sentenza 09.01.2007, n. 116 hanno stabilito che «Vanno annullati i provvedimenti in forza dei quali sono stati istituiti i parcheggi a pagamento, laddove non abbiano tenuto conto dell'obbligo di istituire zone di parcheggio gratuito e libero in prossimità di aree in cui è vietata la sosta o previsto il parcheggio solo a pagamento».

Quanto alla nozione di "immediate vicinanze" si precisa che non è possibile fornire una definizione oggettiva del termine, al fine di indicare o determinare una distanza minima tra un parcheggio con sosta a pagamento e un parcheggio con sosta libera.

Tale impossibilità nasce dal fatto che un'eventuale distanza minima previamente definita potrebbe comunque non essere applicabile, per esempio a causa della presenza di particolari caratteristiche viarie di una determinata zona, che non consentirebbero la condizione di distanza minima da applicare tra le due aree di parcheggio interessate – quella libera e quella a pagamento – determinando per assurdo un'inattuabilità dell'art. 7, comma 8, del Codice della Strada.

Comunque, in un ambito di prassi operativa rimane assodato che per "immediate vicinanze" si deve intendere una distanza ragionevolmente breve, anche al fine di tutelare gli interessi collettivi degli utenti della strada, eventualmente condizionati nell'accedere a infrastrutture pubbliche (ospedali, scuole ecc.) per effetto della leva tariffaria.

#### ■ Tariffe per autocaravan

Con particolare riferimento alle autocaravan, si coglie l'occasione per ricordare che ai sensi dell'art. 185 co. 2 Codice della Strada, in caso di parcheggio a pagamento si applicano tariffe maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture.

PAY PARKING	
	<b>PARCHEGGIO A PAGAMENTO</b> 8,00 - 24,00 € 1,00 ogni ora / for each hour Giornaliero - Daily - Täglich € 8.00
	<b>CAMPER / PKW</b> 18/04 - 30/06 € 3.00 ogni ora / for each hour € 35,00 Giornaliero - Daily - Täglich 01/07 - 30/09 € 5.00 ogni ora / for each hour € 50,00 Giornaliero - Daily - Täglich 01/10 - 30/10 € 2.00 ogni ora / for each hour € 25,00 Giornaliero - Daily - Täglich
	<b>AUTOBUS</b> € 10 fino a 4 ore € 30 oltre 10 ore

Tariffe per la sosta a pagamento delle autocaravan in violazione dell'art. 185 co. 2 C.d.S.

## 6. UTILIZZO DELLE AREE ADIBITE A PARCHEGGIO E SOSTA

L'utilizzo delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli è tema connesso all'organizzazione delle aree. Non è infrequente, infatti, riscontrare l'utilizzo di eventuali infrastrutture di un parcheggio in maniera difforme da quanto previsto dalla legge. Il Codice della Strada prevede che il parcheggio è area destinata alla sosta cioè alla sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente con divieto di ogni forma di campeggio, bivacco, attendamento.



Utilizzo non corretto dell'area adibita alla sosta: installazione di tavoli e sedie



Con particolare riferimento alle autocaravan, merita evidenziare la condizione giuridica delle aree attrezzate o c.d. "aree di sosta camper". Riguardo a tali aree, infatti, vi è chi ritiene che il regime della sosta possa essere diverso, meno restrittivo, più tollerante, rispetto a quella che avvenga su strada. Talora si ritiene erroneamente che sia consentito il campeggio. In realtà, nonostante il Codice della Strada non fornisca una definizione precisa di area attrezzata, dalla lettura degli articoli 7 co. 1 lett. h) e 185 si evince che l'area attrezzata è un semplice parcheggio dotato di impianto di smaltimento igienico-sanitario destinato ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan che l'ente proprietario della strada

riserva alla sosta esclusiva delle autocaravan. In tale parcheggio è pertanto possibile solo sostare nel rispetto dell'art. 185 C.d.S. e mai campeggiare.

Si coglie l'occasione per evidenziare che l'esistenza di tali aree costituisce un favor per questa categoria di autoveicolo e non può costituire una motivazione per impedire, vietare o limitare la sosta delle autocaravan sulla restante parte del territorio. Tale assunto è confermato dalla dizione dell'art. 7 co. 1 lett. h) Codice della Strada dove viene precisato che l'ente proprietario può (e non deve) istituire aree attrezzate per la sosta e il parcheggio delle autocaravan e l'eventuale creazione di tali aree non contempla *ex lege* l'automatica limitazione della sosta sulla restante parte del territorio.

## 7. SEGNALETICA STRADALE VERTICALE

Di precipua importanza è la segnalazione del parcheggio o dell'area adibita alla sosta dei veicoli. Una corretta informazione all'utente della strada si realizza attraverso la **presegnalazione dell'area** con l'utilizzo del segnale di cui all'art. 120 regolamento di esecuzione e attuazione C.d.S. (fig. II.77) posto a una distanza adeguata per indirizzare l'utente verso il parcheggio evitando che circoli senza una precisa direzione alla ricerca di spazi utili per sostare.

Inoltre, il conducente che percorre la strada ed entra in un parcheggio oppure quello che esce dall'area immettendosi sulla strada deve avere una facile e immediata percezione a molti metri di distanza, in modo da regolare la propria velocità e compiere la manovra stabilita, previa segnalazione.

Ciò detto, è bene ricordare che l'organizzazione di un parcheggio deve tendere a ottimizzare gli stalli di sosta e fluidificare i flussi di traffico all'interno dello stesso parcheggio evitando agli utenti della strada perdite di tempo e denaro e riducendo così l'inquinamento.



Segnale di preavviso di parcheggio



Segnaletica orizzontale non conforme a legge



In tale ottica, poiché il parcheggio è progettato per la sosta di veicoli rientranti in alcune dimensioni limite, è opportuno installare all'ingresso dell'area un segnale che impedisca il transito di veicoli aventi dimensioni superiori a quelle degli stalli di sosta tracciati nell'area. Si raccomanda di non apporre segnaletiche non previste e non conformi al Codice della Strada e al relativo regolamento di esecuzione e di attuazione poiché foriere di contenziosi e di oneri per la pubblica amministrazione e il privato cittadino.



Stalli di sosta rosa non conformi a legge



Segnale verticale di parcheggio non conforme a legge

Sempre con riferimento alla segnaletica verticale e orizzontale nelle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli nonché nelle strade adiacenti o limitrofe a tali aree, si richiama l'attenzione su alcune situazioni critiche per fornire i criteri per la corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada e per l'installazione e la manutenzione della segnaletica.

#### ■ Attraversamenti pedonali colorati o rialzamenti

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 del Ministero perché a volte risultano invece peggiorative e altre volte non adeguate allo scopo che si vuol 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 e ai rialzi della piattaforma stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni.



Attraversamento pedonale rialzato non conforme a legge



Strisce pedonali realizzate su fondo stradale con colorazione non conforme a legge

In merito alla prima questione occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare 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 o 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 ottengono 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. 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 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.

Le colorazioni di cui trattasi non sono previste e neppure a livello internazionale si ritrovano indicazioni diverse. 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.

Al di là della considerazione appena svolta, che di per sé è già sufficiente a chiarire il motivo del diniego alla diffusione di tale pratica, altre motivazioni di natura tecnica si possono formulare per dissuadere dal perseverare chi ha già attuato provvedimenti similari:

- non è disponibile una documentazione che dimostri l'efficienza di queste iniziative, né in termini di migliorata sicurezza, né in termini di permanenza nel tempo di adeguate caratteristiche di aderenza del fondo stradale e del colore.

Alcune sperimentazioni a suo tempo autorizzate da questo ufficio hanno dato esito negativo e sono anche pervenute segnalazioni che confermano i timori già espressi circa le prestazioni di tali soluzioni, specie nei confronti dei veicoli a due ruote;

- l'illusione che l'attraversamento pedonale così realizzato risulti meglio visibile è presto smentita dal tempo e dalla immediata constatazione che utilizzando un qualsiasi colore di fondo diverso dal grigio scuro o dal nero del conglomerato bituminoso si riduce il rapporto di contrasto tra i colori e si riduce quindi anche la visibilità dell'attraversamento. Cosa che peggiora ulteriormente in condizioni di scarsa visibilità, notturna o sotto bagnato.
- gli attraversamenti pedonali non regolati da semaforo sono inoltre individuabili e indicati con i prescritti segnali verticali (art. 135, comma 3, del Regolamento e fig. II.303) per cui non si ravvisa la necessità di ulteriori accorgimenti.

Se proprio si vuole ottenere una migliore evidenza della zebratura, è meglio ricorrere a materiali di più elevate prestazioni (vedasi in proposito le norme UNI-EN 1423, 1424, 1436, 1824, 1790, 12802), che richiedono anche una minore manutenzione, piuttosto che modificare il colore del fondo che certamente comporta oneri manutentivi superiori oltre ai rischi già paventati, e può comportare responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti a veicoli o pedoni, che abbiano a verificarsi per effetto di tali iniziative, a carico dell'ente proprietario della strada che le ha autorizzate.

Non è inutile ancora una volta rammentare che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal Codice della Strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale.

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. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2 del Codice della Strada, e quindi trovano spazio nella presente direttiva.

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 at-

tuazione perché 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. Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità. La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalamento da parte delle normali autovetture, in particolare quelle 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 la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento.

Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione e 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; e a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, 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 rialzi 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 a 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 possano scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che s'intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi 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 un'utenza debole, a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita a una oggettiva difficoltà o 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 d'impianto. È 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, istruire 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 dosi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della Direttiva 24 ottobre 2000 citata.

### ■ Dissuasori di sosta e di transito

La materia dei dissuasori di sosta è regolata dall'art. 180 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada.

Qualora i manufatti vengano installati all'interno di zone riservate esclusivamente al transito pedonale, e pertanto già di per sé inibite al traffico veicolare, essi assumono la funzione di arredo urbano, e pertanto non necessitano di autorizzazione da parte di questo Ministero, ricadendo essi nella competenza e responsabilità dell'ente proprietario della strada.

Al contrario, l'autorizzazione prevista dal *comma 6*, si rende necessaria qualora i manufatti vengano impiegati nella funzione di dissuasore secondo il disposto di cui al citato art. 180 del Regolamento, e cioè:

- quale impedimento materiale alla sosta abusiva;
- quale delimitazione di zone pedonali, aree di parcheggio riservate, zone verdi, aiuole, e spazi riservati per altri usi;
- quale reale impedimento al transito dei veicoli, sia come altezza sul piano viabile, sia come spaziamento tra un elemento e l'altro.

In tali casi essi devono risultare visibili, e non devono creare pericolo ai pedoni (e in particolare ai bambini), per forma o altre caratteristiche.

Il collocamento in opera dei dissuasori di sosta è inoltre subordinato all'emanazione di apposita ordinanza.

I dispositivi possono essere di diverse tipologie e varie forme, e possono essere realizzati con materiali diversi; conseguentemente per essi non è prevista omologazione, ma unicamente una autorizzazione all'impiego, che questo Ministero fornisce, ad istanza dei Comuni, prescrivendo talune cautele ed accorgimenti:

1. devono essere resi ben visibili, al fine di evitare eventuali urti accidentali in condizioni notturne o di scarsa visibilità, ad esempio con l'inserzione di elementi rifrangenti di colore giallo;
2. non devono presentare bordi a spigoli vivi, che potrebbero risultare pericolosi per bambini o pedoni disattenti;
3. non devono essere impiegati in configurazione singola, a meno di integrare la loro collocazione con ulteriori elementi, in modo da realizzare una continuità che consenta una chiara individuazione della loro presenza.

In ogni caso se ne raccomanda l'impiego in aree dotate d'illuminazione.

L'installazione su marciapiedi rialzati non pone particolari problemi, mentre se essa avviene su piattaforma stradale è necessaria la presenza di idonea segnaletica orizzontale di margine, realizzata anche con elementi lapidei dove ciò è consentito, ai sensi dell'art. 152 comma 4 del Regolamento.

Qualora i manufatti siano intesi per assolvere alle funzioni di impedimento mobile, e dunque selettivo, al transito dei veicoli, per essi si applica, invece, l'art. 45 comma 6 del Codice, con le procedure di approvazione del prototipo quale dissuasore al transito, previste dall'art. 192 del Regolamento.

### ■ Divieto di sosta e di fermata

Si vuole richiamare l'attenzione su un impiego a volte non congruente dei segnali relativi alla sosta e alla fermata. L'art. 157, comma 1, del Codice della Strada, definisce la sosta come:

*“Sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo, con possibilità di allontanamento da parte del conducente”.*

La fermata invece è la *“temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente dev'essere presente e pronto a riprendere la marcia”.*

Le definizioni appena riportate non lasciano adito a dubbi.

Eppure in moltissimi casi si assiste a un impiego dei segnali di “divieto di sosta” e “divieto di fermata” come alternativi, ovvero si utilizza il secondo come una sorta di rafforzativo del primo.

Si ribadisce che il “divieto di fermata” è da impiegarsi solo quando anche la brevissima manovra, come descritta nella definizione, possa provocare intralcio o pericolo per la circolazione. In caso contrario è più che sufficiente il segnale di divieto di sosta.

Sotto il profilo del segnalamento si intende qui richiamato quanto già espresso con la direttiva 24 ottobre 2000 al punto 5.3.3. in relazione al principio che non occorre installare segnali di divieto o di obbligo quando una norma di comportamento già prescrive il comportamento da tenere. In proposito, vale comunque il precetto che la sosta di un veicolo non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione.



### ■ Segnale di “Parcheggio” (fig. II 76)

Si richiama l'attenzione sul segnale di parcheggio con pannello integrativo che precisa la tariffazione della sosta a pagamento ed eventuali limitazioni di tempo. In diverse città italiane la regolamentazione del parcheggio è resa nota con sistemi di segnalamento a volte troppo complessi per ridondanza di simboli o iscrizioni o per una eccessiva articolazione della sosta.

Posto che qualsiasi messaggio segnaletico stradale, per essere compreso, deve necessariamente essere sintetico, s'invita a una composizione dello stesso quanto più uniforme possibile, riportando solo le informazioni essenziali, facendo uso di simboli e iscrizioni previsti nel Regolamento, se necessario rivisitando anche i provvedimenti istitutivi.

### ■ Pannelli integrativi “Validità” (mod. II 3)

L'argomento è già stato trattato nella *Direttiva 24*. L'argomento è già stato trattato nella direttiva 24 ottobre 2000 in riferimento al segnale di divieto di fermata (paragr. 5.3.3), quando lo stesso è corredato di pannello integrativo «0-24». Lo stesso pannello è spesso impiegato anche a corredo di altri segnali prescrittivi. Ebbene, a eccezione del segnale “divieto di sosta” in ambito urbano, che ha validità dalle 8.00 alle 20.00, ogni segnale prescrittivo ha validità permanente, se non diversamente disposto. Pertanto il pannello “validità” dev'essere impiegato solo se si vuole ridurre la durata della prescrizione e non certo per confermarne la durata all'intero arco della giornata.

### ■ Strisce trasversali (art. 144 Reg.)

A norma dell'art. 144 del Regolamento le linee di arresto in corrispondenza del segnale “fermarsi e dare precedenza”, delle intersezioni semaforizzate, e degli attraversamenti pedonali semaforizzati, devono essere continue e di larghezza minima 50 cm. È di tutta evidenza invece, specie nei centri abitati, l'uso diffuso di linee di arresto di larghezza decisamente superiore, anche dell'ordine di oltre 1 m. È pur vero che la norma indica una larghezza minima, ma ciò non toglie che quanto viene eseguito costituisce spesso una ingiustificata esagerazione.

Si può essere portati a pensare che il maggiore rilievo dato al messaggio serva a rafforzarne il significato, ma ciò non è. Anzi, si ha certamente una maggiore spesa senza alcun contributo in termini di sicurezza.

La maggiore superficie dipinta, peraltro, non è detto che non peggiori le condizioni di aderenza delle ruote dei veicoli in transito, specie in condizioni di bagnato e in frenata.

Si raccomanda dunque di contenere la larghezza delle strisce a una dimensione più prossima a quella minima prescritta.

### ■ Strisce longitudinali e strisce di margine (att. 138 e 141 Reg.)

Si possono svolgere considerazioni in tutto analoghe a quelle appena svolte per le linee di arresto. Anche in questo caso sono fissate dalle norme le larghezze minime ma spesso sono tracciate linee di larghezza eccessiva.

Si rammenta che non sempre la maggiore larghezza significa necessariamente migliore visibilità della linea. Se lo scopo è questo è necessario ricorrere a materiali di più elevate prestazioni piuttosto che fare affidamento su una più grande superficie trattata.

A conclusione del presente lavoro, si fornisce il **glossario** dei termini richiamati e l'**indice** dei testi normativi e dei documenti citati.

## GLOSSARIO

### **Sosta**

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).

### **Parcheggio**

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

### **Piazzola di sosta**

Parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli (art. 3 co. 1, n. 38 del Codice della Strada).

È importante non confondere la piazzola di sosta ai sensi del codice della strada dove c'è circolazione stradale e dove è consentita la mera sosta, con le piazzole all'interno delle strutture ricettive.

### **Area Attrezzata**

nonostante il codice della strada non fornisca una definizione precisa, dalla lettura degli articoli 7 co. 1 lett. h) e 185 si evince che l'area attrezzata è un parcheggio dotato di impianto di smaltimento igienico-sanitario che l'ente proprietario della strada riserva alla sosta esclusiva delle autocaravan. In tale parcheggio è pertanto possibile solo sostare e mai campeggiare.

## INDICE

- **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.  
Documento presente su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=normativa&o=vd&id=1588>
- **D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503** - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.  
Documento presente su <http://www.handylex.org/stato/d240796.shtml>
- **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.  
Documento presente su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>
- **D.M. 5 novembre 2001 n. 6792** - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Documento presente su <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=298>
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** Linee guida per la progettazione dei sistemi di monitoraggio del traffico.  
Documento presente su <http://www.perlasicurezzastradale.org/>
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** Nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 sulla corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della Strada in materia di stalli di sosta nei parcheggi e lungo le strade.  
Documento presente su <http://www.perlasicurezzastradale.org/>