

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE
COORDINAMENTO
CAMPERISTI**
codice fiscale 92097020348
CONTATTI

-  50125 FIRENZE via San Niccolò 21
-  055 2469343 - 328 8169174
-  055 2346925
-  www.incamper.org
www.coordinamentocamperisti.it
-  info@coordinamentocamperisti.it
- pec:** ancc@pec.coordinamentocamperisti.it
-  [https://www.facebook.com/
coordinamentocamperisti](https://www.facebook.com/coordinamentocamperisti)
-  @ancc1985

Firenze, 10 maggio 2016

P.e.c. Spett. Comune di Rosignano Marittimo
Ufficio protocollo

P.e.c. Spett. Comando di Polizia municipale
del Comune di Rosignano Marittimo

Inviata tramite p.e.c. all'indirizzo:
comune.rosignanomarittimo@postacert.toscana.it

**Oggetto: Comune di Rosignano Marittimo/ANCC. Istanza per la revoca
d'ufficio dell'ordinanza n. 203 del 26.4.2016.**

Scrivo la presente in qualità di Presidente dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti con sede a Firenze in via San Niccolò 21 quale associazione rappresentativa degli interessi dei proprietari di autocaravan.

Con ordinanza n. 203 del 26.4.2016 codesta amministrazione ha istituito parcheggi riservati alle sole autovetture tra viale Trieste e Botro Iurco; in via Berti Mantellassi; tra via Berti Mantellassi, via Champigny e via Donizzetti. Il provvedimento prevede altresì un'area riservata alla sosta delle autocaravan nel parcheggio tra via Champigny Sur Marne, via Mantellassi e via Donizzetti.

L'ordinanza non appare conforme al codice della strada, al regolamento di esecuzione e attuazione e alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle quali l'ente proprietario della strada deve attenersi ex lege.

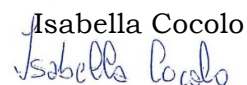
In particolare, si ravvisa difetto di istruttoria e di motivazione in violazione dell'art. 5, co. 3, c.d.s. come chiaramente interpretato dal citato Ministero con nota prot. 381/2011 (all. 1) e dell'art. 185, co.1, c.d.s. in merito al quale vale quanto previsto con direttiva ministeriale prot. 31543/2007 (all.2).

Tanto premesso, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede che il Comune di Rosignano Marittimo provveda alla revoca dell'ordinanza n. 203/2016 e alla rimozione della segnaletica installata in base al provvedimento dandone comunicazione alla scrivente entro 30 giorni dalla presente. In mancanza, quest'Associazione si vedrà costretta a richiedere assistenza legale per ogni conseguente e più opportuna azione con aggravio di oneri che saranno posti a vostro esclusivo carico.

Con l'occasione, si trasmettono due relazioni illustrate dall'Avv. Fabio Dimita, funzionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione delle Giornate della polizia Locale a Riccione. In particolare, si tratta: a) della relazione dal titolo "*Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi*" contenente un modello di provvedimento di divieto di bivacco, attendamento e campeggio senza pregiudizio per la circolazione e sosta delle autocaravan e in generale di tutti i veicoli (all. 3); b) della relazione dal titolo "*Criteri per l'organizzazione delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli*" (all. 4).

Certa della vostra collaborazione, porgo cordiali saluti.

La Presidente ANCC

Isabella Cocolo


In allegato:

1. Ministero Infrastrutture e Trasporti, nota prot. 381/2011.
2. Ministero dei Trasporti, direttiva prot. 31543/2007.
3. Relazione Avv. Fabio Dimita dal titolo "*Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi*".
4. Relazione Avv. Fabio Dimita dal titolo "*Criteri per l'organizzazione delle aree adibite al parcheggio e alla sosta dei veicoli*".

Oggetto: CONSEGNA: Comune di Rosignano Marittimo/ANCC. Istanza per la revoca d'ufficio dell'ordinanza n. 203 del 26.4.2016.

Data: martedì 10 maggio 2016 11:24:42 Ora Legale Europa Centrale

Da: posta-certificata@pec.aruba.it

A: ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Ricevuta di avvenuta consegna

Il giorno 10/05/2016 alle ore 11:24:42 (+0200) il messaggio "Comune di Rosignano Marittimo/ANCC. Istanza per la revoca d'ufficio dell'ordinanza n. 203 del 26.4.2016." proveniente da "ancc@pec.coordinamentocamperisti.it" ed indirizzato a "comune.rosignanmarittimo@postacert.toscana.it" è stato consegnato nella casella di destinazione.
Identificativo messaggio: opec228.20160510112325.07192.06.1.21@pec-email.com

Oggetto: ACCETTAZIONE: Comune di Rosignano Marittimo/ANCC. Istanza per la revoca d'ufficio dell'ordinanza n. 203 del 26.4.2016.

Data: martedì 10 maggio 2016 11:23:27 Ora Legale Europa Centrale

Da: posta-certificata@pec-email.com

A: ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Categoria: Indesiderato

Ricevuta di accettazione

Il giorno 10/05/2016 alle ore 11:23:27 (+0200) il messaggio

"Comune di Rosignano Marittimo/ANCC. Istanza per la revoca d'ufficio dell'ordinanza n. 203 del 26.4.2016." proveniente da "ancc@pec.coordinamentocamperisti.it"

ed indirizzato a:

comune.rosignanomarittimo@postacert.toscana.it ("posta certificata")

è stato accettato dal sistema ed inoltrato.

Identificativo del messaggio: opec228.20160510112325.07192.06.1.21@pec-email.com



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

M_TRA-SISTRA
Direzione Generale della Sicurezza Stradale
SISTRA_DIV2
REGISTRO UFFICIALE - USCITA
Prot. **0000381-28/01/2011**
23.19.14



Al Dott. Marcello VIGANO'
Via San Niccolò 21
50125 FIRENZE
(Vs. nota del 25 ottobre 2010).

ALL'UPI
Piazza Cardellini n. 4
00186 ROMA
c.a. DIRETTORE GENERALE
Dott. Piero Antonelli

ALL'ANCI
via dei Prefetti, 46
00185 ROMA

Oggetto: predisposizione delle Ordinanze di regolamentazione della circolazione stradale.

In relazione ai contenuti dell'istanza in oggetto e considerato che nel corso degli anni sono pervenute a questo Ministero numerose segnalazioni *ex art. 6 D.P.R. n. 495/92* inerenti la violazione di disposizioni del Codice della strada relative alla regolamentazione della circolazione stradale, si rende necessario fornire, ai sensi degli artt. 5 e 35 del D.Lgs. n. 285/92, ad integrazione di quanto già previsto al punto 4.3. della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000n. 6688. " *Sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione disposto*", ulteriori direttive per la

corretta applicazione dell'art. 5 comma 3 del Codice della strada in occasione della predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione.

Com'è noto il D.lgs. n. 285/1992 stabilisce le facoltà e i limiti dell'ente proprietario della strada nel regolamentare la circolazione stradale (artt. 6 e 7 c.d.s.). In particolare i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, **con ordinanze motivate** e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5, comma 3, c.d.s.).

L'art. 5, comma 3, c.d.s. costituisce una specifica e concreta applicazione del principio generale dell'attività amministrativa sancito dall'art. 3 legge n. 241/90 in base al quale «*Ogni provvedimento amministrativo (...) deve essere motivato, salvo che nelle ipotesi previste dal comma 2. 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*».

Ciò premesso, per regolamentare la circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 c.d.s.) in relazione alle risultanze dell'istruttoria mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7) e il provvedimento in concreto adottato.

Con particolare riferimento all'indicazione dei presupposti di fatto e alle risultanze dell'istruttoria, si è avuto modo di accertare che gli enti proprietari delle strade spesso motivano le ordinanze attraverso il generico richiamo alle «*esigenze della circolazione*» oppure alle «*caratteristiche delle strade*». Tali indicazioni, anche alla luce delle disposizioni normative richiamate, non integrano la motivazione dell'ordinanza bensì costituiscono una mera riproposizione di quanto enunciato nell'art. 6 Codice della Strada.

Analogamente, non è sufficiente richiamare *sic et simpliciter* esigenze di «*sicurezza*» stradale o delle persone ovvero esigenze di «*fluidità della circolazione*» in quanto si tratta di principi ed obbiettivi previsti dall'art. 1 Codice della Strada cui ogni ordinanza di regolamentazione della circolazione deve ispirarsi.

Viceversa, l'art. 5 comma 3, c.d.s. attraverso l'espressione «*ordinanze motivate*» richiede che l'ente proprietario provi la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato.

In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria.

Le determinazioni giuridiche sopra elencate sono condivise anche dalla giurisprudenza amministrativa, difatti, dalla lettura della sentenza 8 gennaio 2011, n. 10, si evince come il Tar Brescia, investito a pronunciarsi nel merito della legittimità di un'ordinanza emanata ai sensi dell'art. 7 del Codice della strada, ha motivato il proprio pronunciamento adoperando le medesime argomentazioni di fatto e di diritto adottate dall'Ufficio scrivente nella presente nota, ovviamente utilizzando modalità di sintesi, di valutazione e di giudizio proprie di un Tribunale Amministrativo.

L'art. 5 comma 3, c.d.s. stabilisce inoltre che le ordinanze di regolamentazione della circolazione devono essere «*rese note al pubblico*» mediante i prescritti segnali.

A tal riguardo, sempre al fine di provvedere ad un'adeguata informazione agli utenti della strada, si ricorda che l'art. 32 della legge 69/2009 prevede che gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi aventi effetto di pubblicità legale si intendono assolti con la pubblicazione nei propri siti informatici delle Amministrazioni e degli enti pubblici obbligati. In particolare, si richiama l'attenzione sulla necessità di fornire un'adeguata informazione agli utenti della strada.

Sul punto, si è avuto modo di accertare come spesso l'ente proprietario della strada disattende quanto prescritto dall'art. 77, c. 7, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada laddove prevede che sul retro dei segnali stradali di prescrizione, ad eccezione di quelli

utilizzati nei cantieri stradali, debbano essere indicati gli estremi dell'ordinanza di apposizione della segnaletica.

Come si è avuto modo di argomentare in precedenti occasioni, le ordinanze hanno essenzialmente lo scopo di legittimare la collocazione dei segnali e per fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso, anche in funzione dell'art. 37 del citato Codice che, al comma 3, prevede il ricorso contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione di segnaletica entro un termine che decorre proprio dal provvedimento ovvero dalla collocazione della segnaletica.

Pur non costituendo la eventuale mancata apposizione degli estremi dell'ordinanza un presupposto idoneo a rendere la prescrizione inefficace, si è dell'avviso che l'esatto adempimento della norma sia un preciso dovere delle Amministrazioni proprietarie di strade, anche al fine di evitare un inutile contenzioso, caso che si verifica con frequenza e che costituisce un indubbio spreco di tempo e di risorse.

Un ulteriore aspetto di rilievo concerne l'indicazione delle forme di tutela esperibili nei confronti dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale.

Al riguardo, il già citato art. 3 della legge n. 241/90 al comma 4 stabilisce che in ogni provvedimento amministrativo debbano essere indicati il termine e l'autorità cui è possibile ricorrere.


Sul punto si richiama l'attenzione sulla necessità di indicare nell'ordinanza di regolamentazione della circolazione stradale l'elenco dei rimedi esperibili, giudiziali e/o amministrativi, riportando il *dies a quo* dei termini di decadenza relativi a ciascun procedimento, e quello relativo all'effettiva apposizione e/o visibilità della segnaletica, anche in relazione al computo del termine utile per attivare la procedura prevista dall'art. 37, comma 3, del Codice della strada

Inoltre, anche se già previsto *ex lege* dagli artt. 21-*quinquies* e 21-*nonies* della legge n. 241/90 è d'uopo prevedere la possibilità di presentare eventuali istanze di autotutela. Per sua natura si ricorda che l'autotutela amministrativa può essere definita come quel complesso di attività con cui ogni pubblica amministrazione risolve i conflitti potenziali ed attuali, relativi ai suoi provvedimenti o alle sue pretese. In questi casi la pubblica amministrazione interviene con i mezzi amministrativi a sua disposizione (salvo ovviamente ogni sindacato giurisdizionale), tutelando autonomamente la propria sfera d'azione.

Il suo fondamento si rinviene pertanto nella potestà generale che l'ordinamento riconosce ad ogni pubblica amministrazione di intervenire unilateralmente su ogni questione di propria competenza.

Tenuto conto che la presente nota è stata redatta da questa Amministrazione per la competenza richiamata all'art. 35 del D.Lgs. 285/92, si invitano gli Enti in indirizzo a recepirne i contenuti oggettivi e i principi giuridici, nonchè garantirne la massima diffusione provvedendo alla sua diramazione a tutte le Amministrazioni provinciali e comunali, fornendone riscontro all'Ufficio scrivente.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Sergio DONDOLINI)





Ministero dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale per la Motorizzazione
Divisione VIII

MINFTRA
DIP4
Dipartimento per i trasporti terrestri
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0031543-02/04/2007-USCITA
23.19.14

Roma, 02 APR. 2007

Spett. Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti
Via San Niccolò 21
50125 FIRENZE

Oggetto: Vostra istanza del 5 febbraio 2007 – Corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della strada in materia di circolazione delle autocaravan -

In relazione ai contenuti dell'istanza in oggetto e per una più completa ed esaustiva trattazione della materia si ritiene opportuno riportare di seguito le norme di riferimento disciplinanti la circolazione degli autocaravan.

L'autocaravan è definito quale autoveicolo avente una speciale carrozzeria ed attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente (art. 54 c.1 lett.m) del Codice della Strada).

Ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti di cui agli artt. 6 e 7 del Codice, gli autocaravan sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli (art. 185 c.1).

La loro sosta, ove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se essi poggiano sul suolo esclusivamente con le ruote, non emettono deflussi propri e non occupano la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro (art. 185 c.2).

Nel caso di sosta, o parcheggio a pagamento, le tariffe sono maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona (art. 185 c.3).

E' vietato lo scarico di residui organici e di acque chiare e luride su strade e aree pubbliche, al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario (art. 185 c.4).

Nel Regolamento sono stabiliti i criteri per la realizzazione, nelle aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan e nei campeggi, dei suddetti impianti igienico-sanitari (art. 378).

I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dall'ente proprietario della strada, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5 c.3).

Fuori dei centri abitati l'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5 c.3, 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 (art. 6 c.4 lett.b)).

Esso può, inoltre, vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (art. 6 c.4 lett.d)).

Esso può, infine, vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di esse per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, dandone comunicazione con i rispettivi segnali o eventualmente altri mezzi appropriati, non meno di 48 ore prima (art. 6 c.4 lett.f)).

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, adottare i provvedimenti di cui all'art. 6 c.4 (art. 7 c.1 lett.a)).

Essi, inoltre, possono stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (art. 7 c.1 lett.e)).

Essi possono, altresì, previa determinazione della giunta, stabilire aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma, da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, anche senza custodia del veicolo (art. 7 c.1 lett.f)).

Essi possono, infine, istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185 (art. 7 c.1 lett.h)).

Quindi, appare chiaro che il Comune, con ordinanza motivata in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade, può vietare permanentemente la sosta a determinate categorie di utenti.

In difetto di tali stringenti motivazioni, il Comune può in ogni caso, sempre con ordinanza motivata, vietare permanentemente la sosta dei veicoli in generale.

Nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e che non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di ostacoli atti a giustificarla (limitazioni alla circolazione dirette ai veicoli aventi una sagoma per altezza superiore all'altezza di un ostacolo non eliminabile) la limitazione alla circolazione stradale e sosta per detta particolare categoria di autoveicolo appare illegittima.

A tale riguardo si richiama integralmente quanto contenuto nella Direttiva dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 "sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica, e criteri per l'installazione e la manutenzione". In particolare il paragrafo 5 ("Impieghi non corretti della segnaletica stradale"), punto 1 ("Casi più ricorrenti di vizi dei procedimenti") indica espressamente le ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e caravan, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, e invece celano non espressi motivi di interessi locali, non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza sindacale a norma dell'art. 7.

Nel merito

L'argomento è già stato trattato, come sopra già detto, sia pure sinteticamente nel punto 5.1 della direttiva 24 ottobre 2000, in relazione ai vizi più ricorrenti dei provvedimenti che dispongono la collocazione di segnaletica stradale.

Nonostante il tempo intercorso si è avuto modo di accertare, soprattutto attraverso numerose istanze avanzate dai proprietari di autocaravan e da codesta Associazione, che proseguono attività di regolazione della circolazione, in particolare da parte dei comuni, che vedono spesso danneggiati e a volte discriminati detti autoveicoli che già dal 1991 trovarono una chiara regolamentazione.

Non è inutile, in proposito, ripercorrere le tappe che hanno portato alla attuale formulazione degli artt. 54, comma 1, lettera m), 56, comma 2, lettera e) e 185 del Codice; e dell'art. 378 del Regolamento, che trattano la materia.

Già con la Legge 336/91 (detta Legge Fausti) il legislatore era intervenuto, per evitare gli annosi contenziosi tra i proprietari dell'autoveicolo AUTOCARAVAN e Pubblici Amministratori, con una ratio semplice e chiara, portatrice di una serie di innovazioni identificabili, almeno, nei seguenti punti fondamentali:

- la conferma che le autocaravan sono autoveicoli e sono parificati a tutti gli altri autoveicoli;
- la netta distinzione tra il "sostare" e il "campeggiare";
- l'obbligo all'allestimento di impianti igienico-sanitari su strade, autostrade e campeggi al fine di tutelare l'igiene pubblica del territorio, raccogliendo i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli impianti interni delle autocaravan.
- la possibilità al Comune di inserire nel PRG l'allestimento di aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan, al fine di sviluppare il turismo itinerante praticato con detti autoveicoli. Un intervento, pertanto, complessivamente teso a promuovere e non ad impedire la circolazione alle autocaravan.

Il legislatore è successivamente intervenuto, sempre per evitare gli annosi contenziosi tra i possessori delle autocaravan ed i Pubblici Amministratori, inserendo in toto i principi della Legge n. 336/91 nel nuovo Codice della Strada.

Secondo la chiara, univoca volontà di legge, ai sensi dell'art. 185, 1° comma del Codice della Strada: "i veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera m), ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti negli articoli 6 e 7, sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli".

Analizzando in modo più dettagliato le ordinanze dei Pubblici Amministratori si ritrovano le più disparate motivazioni per giustificare le limitazioni alla circolazione della categoria di autoveicoli in esame.

A volte il comune vieta la sosta e la circolazione alle autocaravan attraverso un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'ordine pubblico o la sicurezza pubblica.

Quando si parla di Ordine Pubblico si fa riferimento a quell'insieme di principi, propri del nostro ordinamento giuridico, la cui tutela è necessaria per l'ordinato svolgimento della vita sociale. In proposito la Corte Costituzionale, con sentenza n. 9 del 19 giugno 1956, ha dato di questo concetto giuridico la seguente nozione: "Ordine Pubblico è la situazione in cui sia assicurato a tutti il pacifico esercizio dei diritti di libertà e in cui il singolo possa svolgere la propria lecita attività senza essere minacciato da offese alla propria personalità fisica e morale: è l'ordinato vivere civile che è indubbiamente meta di uno stato libero e democratico".

Quando si parla di sicurezza pubblica, invece, si fa riferimento a un concetto più ristretto perché tale sicurezza è assicurata quando risultano salvaguardate la incolumità e la integrità fisica, morale e patrimoniale dei cittadini.

Pare dunque alquanto inverosimile che il solo veicolo "autocaravan" possa rappresentare con la sua circolazione sul territorio una turbativa all'ordine e alla sicurezza pubblica.

Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan per asserite esigenze di "tutela dell'ordine, della sicurezza e della quiete pubblica".

In altri casi viene vietata la sosta e la circolazione alle autocaravan sulla base di un'ordinanza motivata dalla necessità di salvaguardare l'immagine e, soprattutto, l'igiene e la sanità pubblica.

In occasione di alcuni di questi provvedimenti, il Comune fa presente che nella zona si trovano determinati campeggi, evidenziando che le autocaravan, pur essendo autoveicoli dotati di servizi igienici tali da non incidere negativamente, in alcuna misura, sulla igiene del territorio, dovrebbero recarsi obbligatoriamente nelle strutture private.

Il Pubblico Amministratore giustifica il proprio provvedimento sostenendo che il suo obiettivo è solo quello di frenare "... abusi di carattere igienico-sanitario connessi allo scarico d'acque nere e bianche sulla pubblica via ...", ovvero di "... prevenire qualsivoglia pericolo di infezioni virali o di malattie infettive, la cui insorgenza può verificarsi per l'incontrollato e disordinato deposito di liquami e materie organiche oltre che dei rifiuti solidi ...".

Si osserva, tuttavia, che spesso le ordinanze contingibili e urgenti motivate sulla base dell'esigenza di tutela dell'igiene pubblica, stante la genericità delle espressioni usate e l'assenza di qualsivoglia altro elemento indicatore, limitano la circolazione delle autocaravan sulla base di motivi che non sono certo riconducibili alle affermate esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

D'altronde, le autocaravan, per il loro allestimento, che comprende serbatoi di raccolta delle acque inerenti cucina e bagno, sempre che siano debitamente ed idoneamente utilizzate, sono veicoli che non possono mettere in pericolo l'igiene pubblica.

Inoltre, da un punto di vista logico-giuridico la motivazione adottata circa "lo scarico di residui organici e acque chiare e luride", non appare sufficiente a giustificare il provvedimento, in quanto l'eventuale violazione alle norme di tutela del manufatto stradale di cui all'art. 15, comma 1, lett. f) e g) del Codice della strada, deve essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4.

Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione prevista al comma 4 del medesimo articolo: "è vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitari".

Da quanto sopra si evince che i comuni sono in possesso degli strumenti sanzionatori per garantire il rispetto dell'igiene pubblica, e quindi è ingiustificabile un provvedimento di limitazione in tal senso alle autocaravan.

Talvolta si invoca il divieto di campeggio per giustificare il divieto di sosta per le autocaravan.

Quando si utilizza il termine "campeggiare" si fa riferimento a una ben precisa condotta, ossia quella implicante lo "stabilimento" di un mezzo in un luogo, mediante collegamenti permanenti al suolo e necessità di idonee infrastrutture per svolgere le consuetudini di vita. Inoltre, per le autocaravan vale quanto previsto all'art. 185 del Codice della strada, cioè si attiva il campeggiare allorché si occupi lo spazio esterno al veicolo.

La sosta, invece, implica il rispetto di quanto previsto dal suddetto articolo 185 del C.d.S., laddove si ribadisce che deve avvenire "senza" occupare lo spazio esterno al veicolo. In caso contrario, se ciò avviene sulla pubblica via, tale condotta deve essere sanzionata.

L'aprire le porte di un veicolo e discendere dallo stesso non è campeggiare mentre il lasciare aperte le porte e le finestre di un autoveicolo, costituendo pericolo o intralcio per gli utenti della strada, non attiva il campeggiare ma viola l'articolo 157 del Codice della Strada.

E' indubbio che un comune possieda il diritto/dovere di intervenire per limitare, reprimere o regolamentare il campeggiare. In tal caso le ordinanze, per essere legittime, devono essere emanate alla luce del primo comma dell'art. 185 del Codice della Strada, il quale stabilisce che le autocaravan sono soggette alla disciplina prevista per gli altri veicoli, e del secondo comma in base al quale "la sosta delle stesse, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote ...". Pertanto, nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, un'eventuale azione sanzionatoria appare decisamente illegittima.

Altro caso tipico riguarda il comune che vieta l'accesso ad un parcheggio alle autocaravan, consentendolo invece alle autovetture, dimenticando che l'organizzazione di un parcheggio deriva dalla progettazione del numero di stalli di sosta, dalla apposizione della relativa segnaletica stradale, soprattutto orizzontale che dipende dalla tipologia dei veicoli che li possono fruire.

Ai sensi dell'articolo 185 del Codice della Strada non si può escludere dalla circolazione l'"autocaravan" (autoveicolo ai sensi dell'articolo 54 del Codice della Strada) da una strada e/o da un parcheggio ed allo stesso tempo consentirlo alle autovetture che sono anch'esse autoveicoli.

Per quanto detto, se la zona è sottoposta ad un traffico sostenuto e vi sono a disposizione pochi stalli di sosta è auspicato l'attivare una sosta limitata nel tempo in modo che tutti, a prescindere dall'autoveicolo che utilizzano, possano fruire del territorio senza subire discriminazione, ovvero realizzare un'area di parcheggio riservata alla sosta delle autocaravan ed autoveicoli simili per massa e dimensioni, a condizioni che tale area sia posizionata a distanza ragionevole dalla zona interessata.

E' altresì auspicata l'ottimizzazione alla fruizione dei parcheggi, senza diminuirne gli stalli, aumentando la lunghezza di alcuni di essi, ovvero riservare una parte dell'area di parcheggio alla sosta delle autocaravan, tracciando appositi stalli di sosta ed installando specifica segnaletica verticale.

Pertanto, non conforme a legge, e frutto di eccesso di potere, dovrebbe essere ritenuta l'ordinanza che interdica la circolazione o l'accesso alle autocaravan in un parcheggio e/o in stalli di sosta sulla strada dove è, al contrario, consentito alle autovetture e ad altri veicoli aventi stesso ingombro

Talvolta i comuni, allo scopo di impedire fisicamente la circolazione delle autocaravan, emanano ordinanze per far installare all'ingresso di una strada o di un parcheggio una sbarra ad altezza ridotta dal suolo.

In tali casi, l'installazione appare illegittima in assenza di altezze inferiori nella strada e/o parcheggio che ne giustificano tecnicamente l'installazione.

Inoltre, l'installazione di una sbarra ad altezza ridotta dal suolo è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche, eventualmente, di compromettere la sicurezza stradale nonché di impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ambulanze, veicoli dei Vigili del Fuoco, veicoli della Protezione Civile, ecc...;

Tra l'altro, tale dispositivo non può essere neppure considerato dissuasore di sosta come definito dall'art. 180 del Regolamento di esecuzione, essendo lo stesso un dispositivo di sicurezza (come previsto dalla circolare n. 1357 del 7.5.1985 sulla segnaletica afferente i passaggi a livello su linee elettrificate ed i cavalcavia ferroviari) da utilizzare dove la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata rende necessario, in posizione anticipata, impedire il transito (e non la sosta) di veicoli alti per evitare che restino incastrati o non possano manovrare per tornare indietro.

L'assenza di tale condizione preliminare non ne giustifica l'adozione come dissuasore di sosta.


In virtù dei casi sopra esposti si riscontrano evidenti cause di illegittimità presenti nei provvedimenti aventi per oggetto le limitazioni alla circolazione e alla sosta delle autocaravan.

In particolar modo la violazione del criterio di imparzialità e la disparità di trattamento, in quanto i provvedimenti limitativi, così come predisposti, risultano in violazione del principio di uguaglianza, sancito dagli artt. 3 e 16 della Carta Costituzionale, e operano una discriminazione fra gli utenti della circolazione stradale.

Nella maggior parte dei casi, nei provvedimenti degli enti locali assunti in tal senso, si evidenzia una non congrua valutazione della situazione per carenza di attività istruttoria, non effettuata, o sommaria e non esauriente, ovvero effettuata in base a situazioni che prescindono dall'interesse di garantire la sicurezza della circolazione stradale.

In tal caso il provvedimento, risultando contraddittorio ed inadeguato a realizzare le dichiarate finalità, risulterebbe illegittimo.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)



Sosta e campeggio

di Pier Luigi Ciolli

Dalla sinergia tra Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti e molti Comandi di Polizia locale che hanno manifestato l'esigenza di vietare le attività di bivacco, attendamento e campeggio sono nate delle proposte che regolamentano questi fenomeni senza pregiudicare la circolazione e sosta delle autocaravan.

Le soluzioni emerse sono state portate all'attenzione dei Comandi di Polizia Municipale dall'Avv. Fabio Dimita - Direttore amministrativo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la relazione dal titolo *"Limitazioni alla circolazione e provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio. Aspetti giuridici e operativi"* di seguito pubblicata.

Stante la vicinanza dei temi affrontati con quello della circolazione stradale, la relazione offre nozioni rivolte agli enti proprietari delle strade su come predisporre provvedimenti di divieto di bivacco, attendamento e campeggio che molto spesso si riflettono sulla circolazione stradale, limitandola.

In particolare, il Ministero ha evidenziato gli errori che gli enti locali compiono più di frequente nella formulazione di tali provvedimenti e ha chiarito come le attività di campeggio, bivacco e attendamento prescindono sia dal tipo di veicolo eventualmente utilizzato sia dalla presenza stessa di un veicolo, richiamando soprattutto l'attenzione sulla necessità di evitare l'installazione di divieti di sosta allorché si intenda impedire il bivacco, l'attendamento o il campeggio.



LE GIORNATE DELLA POLIZIA LOCALE

**LIMITAZIONI ALLA CIRCOLAZIONE
E PROVVEDIMENTI
DI DIVIETO DI BIVACCO,
ATTENDAMENTO E CAMPEGGIO.
ASPETTI GIURIDICI E OPERATIVI**

XXXI edizione - Riccione, Palazzo dei Congressi
20/22 settembre 2012

Relazione dell'Avvocato Fabio Dimita

Direttore amministrativo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

PREMESSA

Com'è noto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è competente a impartire le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade (art. 5 co. III, c.d.s.), intesa come movimento, fermata e sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada (art. 3 co. I, n. 9) c.d.s.).

Il tema della circolazione di veicoli, pedoni e animali è contiguo alle prescrizioni in tema di ordine pubblico, incolumità pubblica, sicurezza urbana e igiene.

Sebbene questi ambiti siano governati da fonti normative diverse dal Codice della Strada, i punti di contatto con la disciplina della circolazione sono evidenti.

Accade così di frequente che un provvedimento dell'ente locale che trova i propri presupposti giuridici in molteplici fonti, tra le quali il Codice della Strada, sia portato all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il controllo che il medesimo permette ai sensi degli artt. 5, 35, 38, 45.

Si tratta soprattutto di ordinanze contingibili e urgenti e provvedimenti dirigenziali dai contenuti eterogenei quali il divieto di campeggio, bivacco e attendamento.

In altri casi si assiste a provvedimenti che hanno il chiaro intento di porre una limitazione alla circolazione ma che non richiamano direttamente il Codice della Strada.

Tutti provvedimenti che, come detto, s'intrecciano con le limitazioni al movimento, alla fermata e alla sosta di pedoni, animali e veicoli sulle strade e che hanno originato pronunce, diffide o direttive del Ministero. In tale contesto, anche al fine di evitare indebiti e onerosi contenziosi per i cittadini e la Pubblica Amministrazione si è sentita l'esigenza di chiarire quali sono i presupposti, le fonti normative, la competenza, gli aspetti sanzionatori in materia di divieto delle attività di campeggio, bivacco e attendamento.

1. OGGETTO

La predisposizione di un provvedimento di divieto di campeggio, attendamento, accampamento e bivacco presuppone, anzitutto, l'individuazione dell'ambito applicativo della prescrizione.

Non esistendo una definizione normativa delle attività sopra richiamate, è necessario individuare i comportamenti che s'intendono vietare in correlazione con le esigenze di tutela: igiene e salute pubblica, ordine pubblico, incolumità pubblica, sicurezza urbana.

A titolo esemplificativo, si pensi all'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, alla presenza di sacchi a pelo, coperte e simili, al posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie quali tavoli, sedie, ecc...

Tale tipo di attività può rappresentare un pericolo per la salute pubblica dovuto alle carenti condizioni igienico-sanitarie derivanti dalla produzione di rifiuti, nonché dall'assenza di allacciamenti all'acquedotto e alla fognatura.

Infatti, le aree oggetto di bivacco occasionale sono spesso lasciate in condizioni igieniche precarie, a causa dell'incontrollato abbandono di rifiuti domestici e di oggetti di ogni genere, anche pericolosi.

In tale contesto, non è materialmente possibile per l'Amministrazione Comunale vigilare continuamente sul comportamento dei soggetti responsabili, né è possibile

attribuire con ogni certezza giuridica tale violazione a soggetti determinati precedentemente identificati se non in caso di contestazione diretta, per cui vengono fatte ricadere sull'intera cittadinanza i costi e i disagi (ad esempio per la pulizia straordinaria delle aree).

Le attività in questione possono essere causa di danneggiamenti al patrimonio pubblico o privato, con pregiudizio per la vivibilità urbana come definita dall'articolo 2 del Decreto Ministeriale 5 agosto 2008. Ciò precisato, con riguardo alle conseguenze correlate ai comportamenti integranti campeggio, bivacco, attendamento e accampamento, per evitare equivoci di fondo, è bene puntualizzare che **tali attività possono essere compiute da chiunque, a prescindere dall'eventuale utilizzo di un veicolo.**



1.1 GLI ERRORI PIÙ RICORRENTI

- **1° errore** è quello di prevedere la limitazione per i soli veicoli.

Considerato che in realtà i comportamenti in questione possono essere espletati con o senza veicoli, è necessario contemplare nell'ambito applicativo la sola "attività" da vietare e non lo strumento con cui viene compiuta. Si raccomanda, pertanto, di riferire il divieto all'attività di campeggio, bivacco, accampamento a prescindere da come sia effettuata (con o senza veicoli).

- **2° errore** che si riscontra nei provvedimenti è la previsione del divieto unicamente nei confronti di una o più tipologie di veicoli, prime fra tutte, le caravan e le autocaravan.

A tale riguardo si evidenzia che non è possibile limitare il divieto alle sole caravan e autocaravan, bensì occorre estendere la prescrizione a tutti i veicoli indiscriminatamente prevedendo le fattispecie astratte che potenzialmente si possono avverare. Ciò, sia per motivi di carattere logico sia per motivi di carattere pratico, in quanto le fattispecie in questione possono realizzarsi con qualsiasi tipologia di veicoli: es. autovetture, motocicli, autocarri ecc...

- **3° errore**, compiuto di frequente dai comandi di Polizia Municipale o direttamente dall'amministrazione comunale nel formulare il provvedimento e nell'applicare le sanzioni, è quello di predisporre una segnaletica di divieto di sosta quando si vuole vietare l'uso campeggistico del veicolo.

Tale operazione costituisce un eccesso di potere perché si utilizza uno strumento (segnale di divieto di sosta) per un fine diverso da quello tipico previsto dalla norma. In altri termini, si fa un uso improprio della segnaletica stradale prevista dal codice e dal relativo regolamento di esecuzione e attuazione.

Non è possibile, infatti, utilizzare uno strumento previsto dal Codice della Strada per disciplinare un fenomeno che non è regolato dal medesimo codice né per finalità diverse da quelle codicistiche.

Peraltro per le autocaravan vale quanto stabilito dall'art. 185 del Codice della Strada.

In particolare, il comma II dell'art. 185 dispone:

"La sosta delle autocaravan, dove consentita, sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo".

In sostanza l'autocaravan - ma in realtà tutte le altre tipologie di veicolo - attiva il campeggiare allorché occupa lo spazio esterno al veicolo.

In tal caso, le ordinanze, per essere legittime, devono essere emanate alla luce del primo comma dell'art. 185 del Codice della Strada, il quale stabilisce che le autocaravan sono soggette alla disciplina prevista per gli altri veicoli, e del secondo comma in base al quale

"la sosta delle stesse, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote...".

Pertanto, nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri e che non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di motivazioni dettate da particolari esigenze di circolazione o da particolari caratteristiche strutturali della strada, il divieto di sosta per tale categoria di autoveicoli appare illegittimo.

2 PROVVEDIMENTI “ORDINARI” O ORDINANZE CONTINGIBILI E URGENTI?

Nella predisposizione di un divieto di campeggio, bivacco o accampamento, due sono gli strumenti giuridici utilizzabili: provvedimenti ordinari e ordinanze contingibili e urgenti.

La scelta dello strumento più idoneo dipende dai presupposti di fatto e dalle finalità che s'intendono perseguire.

2.1 ORDINANZE CONTINGIBILI E URGENTI

In particolare, il presupposto per l'adozione dell'ordinanza contingibile e urgente è il **pericolo di un danno grave e imminente per la salute e l'igiene pubblica al quale, per il carattere di eccezionalità, non possa farsi fronte con i rimedi ordinari e che richiede interventi immediati e indilazionabili.**

Ciò che differenzia le ordinanze contingibili e urgenti dagli altri provvedimenti amministrativi è il loro carattere straordinario.

Esse, infatti, costituiscono uno strumento eccezionale d'intervento, atto a consentire alla Pubblica Amministrazione di prevenire o eliminare gravi pericoli per l'incolumità dei cittadini in presenza di situazioni impreviste di emergenza, non fronteggiabili per mezzo dei normali provvedimenti amministrativi.

L'effetto delle ordinanze, infatti, non è mai abrogativo, ma meramente derogatorio: esse non modificano la disciplina vigente ma ne sospendono soltanto l'applicazione, in via temporanea, fino alla cessazione della situazione di grave necessità e urgenza.

Le ordinanze, peraltro, devono sempre essere adottate nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento. Esse devono quindi fondarsi su una congrua motivazione e seguire un'istruttoria adeguata.

La situazione di pericolo che giustifica l'emaneazione di provvedimenti contingibili e urgenti deve risultare da **inequivoci accertamenti tecnici.**

Per essere legittima, l'ordinanza deve rivelarsi idonea alla situazione di rischio ed essere emanata entro ragionevoli limiti temporali dati dalla persistenza della situazione eccezionale verificatasi.

Essa non deve risultare sproporzionata rispetto al fine perseguito.

In altri termini, per suo tramite non deve essere imposto un sacrificio privato eccessivo quando la salvaguardia dell'interesse pubblico possa essere raggiunta attraverso misure alternative.

La situazione di pericolo, inoltre, deve essere attuale e concreta: l'ordinanza non può mirare genericamente a realizzare un miglioramento in assenza di un'effettiva minaccia per l'incolumità dei cittadini.

Il pericolo deve rivelarsi eccezionale e imprevedibile, dunque non fronteggiabile con i mezzi ordinari dell'ordinamento.

Deve rappresentare **una situazione di effettiva emergenza** e richiedere, di conseguenza, un intervento amministrativo immediato, fermo restando che, a fondamento del provvedimento d'urgenza non è richiesta la sussistenza di un danno, ma il rischio oggettivo che questo si realizzi.

In conclusione, il potere d'urgenza, da esternare con congrua motivazione, presuppone una situazione di pericolo effettivo che non possa essere affrontata con nessun altro tipo di provvedimento e tale da risolvere una situazione comunque temporanea, non potendosi a essa farsi ricorso se non per prevenire gravi pericoli

che minacciano l'incolumità dei cittadini, sulla base di prove concrete e non di mere presunzioni, mentre non può essere utilizzata per soddisfare esigenze prevedibili e ordinarie.

L'ordinanza contingibile e urgente, quindi, è destinata a spiegare i suoi effetti per un limitato periodo, e cioè, fino a quando la situazione di emergenza viene meno.

In presenza di tali presupposti, le ordinanze contingibili e urgenti possono essere adottate esclusivamente dal Sindaco:

- ai sensi dell'art. 50 D.Lgs. 267/00 se l'emergenza è a carattere esclusivamente locale;
- ai sensi dell'art. 54 dal Sindaco in veste ufficiale di Governo, in caso di pericoli per l'incolumità pubblica o la sicurezza urbana.

2.2 PROVVEDIMENTI DIRIGENZIALI

In mancanza delle condizioni di fatto e di diritto sopra enunciate, il divieto di campeggio, bivacco, accampamento dovrà essere istituito con provvedimento ordinario.

In tal caso la competenza a emanare l'atto amministrativo spetta in via generale al dirigente ai sensi dell'art. 107, co. 2 del D.Lgs. 267/2000 che prevede

«Spettano ai dirigenti tutti i compiti, compresa l'adozione degli atti e provvedimenti ammi-

nistrativi che impegnano l'amministrazione verso l'esterno, non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo degli organi di governo dell'ente o non rientranti tra le funzioni del segretario o del direttore generale, di cui rispettivamente agli articoli 97 e 108».

Il dirigente quindi adotterà un semplice provvedimento dirigenziale.

3 OPPORTUNITÀ DI RIFERIMENTI ISTRUTTORI

In relazione ai presupposti di fatto che giustificano l'emanazione del provvedimento si ritiene opportuno indicare almeno gli estremi di relazioni o analisi tecniche relative agli accertamenti compiuti sul territorio. In mancanza, il provvedimento potrebbe essere soggetto a vizio di legittimità per difetto d'istruttoria o di motivazione.



4 FONTI NORMATIVE

Per quanto riguarda i presupposti giuridici occorre preliminarmente precisare la **fonte normativa relativa alla tipologia** del provvedimento adottato.

Pertanto, in caso di adozione di un'ordinanza contingibile e urgente, sarà necessario richiamare l'art. 50 co. V, D.Lgs. 267/00, se l'emergenza riguarda la sanità o l'igiene pubblica ed è a carattere esclusivamente locale, oppure l'art. 54, co. IV del medesimo D.Lgs., qualora il provvedimento sia assunto dal Sindaco nella veste di ufficiale di Governo, relativamente a minacce di pericoli per l'incolumità pubblica o la sicurezza urbana. In caso di provvedimento dirigenziale, non caratterizzato quindi da urgenza e contingibilità, è necessario richiamare l'art. 107, D.Lgs. 267/00.

Quanto alle **fonti di diritto connesse ai contenuti** del provvedimento è necessario un'ulteriore precisazione. In caso di problematiche di carattere igienico o sanitario è opportuno richiamare anche il T.U. delle leggi sanitarie 27 luglio 1934, n.1265.

Se si verificano pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana sarà necessario il richiamo al R.D. 773/1931 (Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza) nonché al D.M. del Ministero dell'Interno del 05.08.2008. Nell'ipotesi di provvedimento dirigenziale sarà necessario il richiamo al Regolamento di Polizia Urbana approvato dall'amministrazione comunale.

Da ultimo, con riferimento alle sanzioni amministrative, qualora siano adottate ordinanze contingibili e urgenti, sarà opportuno prevedere il richiamo alla legge n. 689/81; mentre in caso di provvedimento dirigenziale occorrerà ricor-

dare gli artt. 7 e soprattutto l'art. 7-bis del D.Lgs. 267/00 che punisce le violazioni al regolamento prevedendo che *«Salvo diversa disposizione di legge, per le violazioni delle disposizioni dei regolamenti comunali e provinciali si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da 25 euro a 500 euro»*.

Può altresì essere richiamato l'art. 20 della legge n. 689/81 che prevede la sanzione amministrativa accessoria della confisca.

È bene, infine, chiarire un ulteriore equivoco. Spesso, i provvedimenti che vietano il campeggio, bivacco e accampamento si concludono con il richiamo all'art. 650 del codice penale che dispone:

“Chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica o d'ordine pubblico o d'igiene, è punito, se il fatto non costituisce un più grave reato, con l'arresto fino a tre mesi o con l'ammenda fino a euro 206”.

Invero, l'ipotesi contravvenzionale di cui all'art. 650 del codice penale è configurabile soltanto quando si tratti di provvedimenti contingibili e urgenti, adottati in relazione a situazioni non prefigurate da alcuna specifica ipotesi normativa, mentre restano estranee alla sfera di applicazione di tale norma incriminatrice le inosservanze di provvedimenti del sindaco diretti a dare esecuzione a leggi e regolamenti.

Dunque, si ritiene errato il richiamo all'articolo in esame nelle ipotesi di divieto di campeggio, bivacco e accampamento previste da ordinanze contingibili e urgenti, in quanto sono dirette a dare esecuzione agli artt. 50 e 54 del TUEL.

5 SANZIONI ACCESSORIE

A seguito dell'accertamento delle attività di campeggio, bivacco o accampamento, l'amministrazione, oltre alla sanzione pecuniaria, può applicare la sanzione accessoria della confisca, prevista dall'art. 20 della legge 689/81. In particolare, nella fattispecie in esame, è possibile confiscare i beni con i quali è stata commessa la

violazione per le attività in questione (per esempio tavoli, sedie, tende, sacchi a pelo, fornelli, ecc...).

Pertanto, nel testo del provvedimento, allorché sono richiamate le fonti normative, potrà aggiungersi anche l'art. 20 della legge 689/81.

6 DEROGHE

Al fine di consentire ampio margine all'amministrazione, è possibile inserire una previsione relativa alla concessione di specifiche autorizzazioni in deroga al provvedimento.

Si pensi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, alla deroga per gli spettacoli viaggianti, per l'uso dell'area in questione da parte della protezione civile, per fiere, mercati o feste patronali ecc...

7 IMPUGNAZIONI

Il provvedimento in esame, in conclusione, dovrà indicare i mezzi d'impugnazione sia giurisdizionali sia amministrativi.

A tale riguardo dovrà essere indicata la possibilità del ricorso gerarchico entro 30 giorni ai sensi dell'art. 1 della legge D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199 e del ricorso al T.A.R. territorialmente competente entro 60 giorni ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034.

Con particolare riguardo al ricorso gerarchico si ritiene che il provvedimento in questione non abbia il carattere della definitività, anche per la presenza di un organo sovraordinato nella figura del Prefetto in caso di ordinanza sindacale emessa ai sensi degli art. 50 e 54 D.Lgs. 267/2000, oppure del Sindaco in caso di provvedimenti adottati dal dirigente. Ciò non toglie che l'interessato possa in ogni momento presentare istanza di annullamento o di revoca d'ufficio ai sensi degli articoli 21-*quinq*ues o 21-*nonies* della legge n. 241/90.



FAC-SIMILE DI PROVVEDIMENTO DIRIGENZIALE

Provvedimento dirigenziale n. ... /

OGGETTO: Divieto di campeggio, bivacco e accampamento (indicare i luoghi).

IL DIRIGENTE

CONSTATATO che (indicare i luoghi) sono utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento, tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO della relazione tecnica del Comando di Polizia prot. n. del con il quale sono state accertate le suddette situazioni di campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che l'utilizzo delle aree (indicare i luoghi) come campeggio, bivacco, accampamento e simili, al di fuori di aree e strutture appositamente preposte, costituisce un pericolo per la salute e per l'igiene pubblica e degli stessi occupanti l'area;

CONSIDERATO che i fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento nelle aree (indicare i luoghi) ostacolano la pubblica circolazione con conseguenti tensioni sociali che possono costituire problematiche anche relativamente all'ordine pubblico e alla sicurezza urbana;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica, di prevenzione dell'ordine e della sicurezza pubblica nonché di tutela della circolazione, di vietare il campeggio il bivacco e l'attendamento su (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;

VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;

VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 7, 7-bis e 107;

VISTO il Regolamento di Polizia Urbana;

VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

su (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma. Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81, nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento, sulle vie d'ingresso a perimetro di tutto il territorio comunale.

Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Sindaco entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale, lì

IL DIRIGENTE

.....

FAC-SIMILE DI ORDINANZA CONTINGIBILE E URGENTE

Ordinanza contingibile e urgente n° /.....

OGGETTO:

Divieto di campeggio, bivacco e accampamento in

IL SINDACO

CONSTATATO l'indebita e improvvisa occupazione delle aree (indicare le aree) utilizzate come campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie, sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma;

PRESO ATTO degli accertamenti compiuti dal Comando di Polizia e della relazione prot. n. del

CONSIDERATO che il Comune di non dispone, nell'ambito del proprio territorio, di apposite aree e strutture igienico-sanitarie da destinare a campeggio, bivacco e accampamento;

CONSIDERATO che sussiste un'emergenza sanitaria e igienica derivante dall'incontrollato deposito di rifiuti sul territorio e dall'assenza di allacciamenti all'acquedotto e alla fognatura;

CONSIDERATO che l'occupazione dell'area con fenomeni di campeggio, bivacco e accampamento ha provocato problemi di ordine pubblico e alla sicurezza urbana

.....
.....
(indicare l'episodio);

CONSIDERATO che il proliferare del fenomeno è tale da comportare lo scadimento delle qualità urbane del patrimonio pubblico, oggetto di degrado anche per la propensione di alcuni soggetti a utilizzare il medesimo senza il rispetto del pregio e della natura collettiva dei beni, rendendo necessario l'intervento della forza di polizia;

CONSIDERATO che non è possibile dilazionare un intervento e che si rende indispensabile attivare i dovuti provvedimenti con urgenza;

RITENUTO pertanto, per motivi di salvaguardia della sanità e dell'igiene pubblica nonché di ordine pubblico, incolumità e sicurezza pubblica, di vietare il campeggio, il bivacco e l'accampamento in (indicare i luoghi);

VISTO il T.U. delle leggi sanitarie, R.D. 1265/1934;

VISTO il T.U. delle leggi di pubblica sicurezza, R.D. 773/1931;

VISTO il T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 267/2000, articoli 50 e 54 (richiamare l'uno, l'altro o entrambe secondo la fattispecie da tutelare);

VISTO il D.M. del Ministero dell'Interno del 05.08.2008 (da richiamare unicamente in caso di ordinanza emessa per i motivi di cui all'art. 54 D.Lgs. 267/00);

VISTO il Regolamento di Polizia Urbana (se esistente);

VISTA la legge 689/1981;

ORDINA

in (indicare i luoghi), il divieto di campeggio, bivacco e accampamento mediante l'utilizzo di tende, coperture e costruzioni varie sacchi a pelo, coperte e simili, il posizionamento di oggetti, attrezzature e installazioni varie, il tutto anche con l'ausilio di veicoli che occupano lo spazio esterno alla loro sagoma.

Resta salvo quanto consentito da specifiche autorizzazioni.

Il mancato rispetto della presente ordinanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa da € 25,00 a € 500,00 oltre alla confisca delle predette attrezzature e installazioni ai sensi dell'art. 20 della legge n. 689/81 nonché il ripristino dello stato dei luoghi.

DEMANDA

all'Ufficio Tecnico Comunale la collocazione di idonea segnaletica riportante i limiti e i divieti imposti dal presente provvedimento.

Le forze di polizia sono incaricate dell'esecuzione del presente provvedimento.

DISPONE

la comunicazione della presente Ordinanza alla Prefettura di, alla Questura di, al Comando/Stazione dei Carabinieri di

AVVERTE

avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso al Tribunale Amministrativo della Regione entro 60 giorni, ai sensi della legge 6 dicembre 1971, n. 1034. È altresì ammesso ricorso gerarchico al Prefetto entro 30 giorni, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Dalla residenza municipale, lì

IL SINDACO

.....

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/.

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/;
- 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*);



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 autovetture, 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 giustificano tecnicamente l'installazione**. Inoltre, l'installazione di una sbarra almetrica 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**.

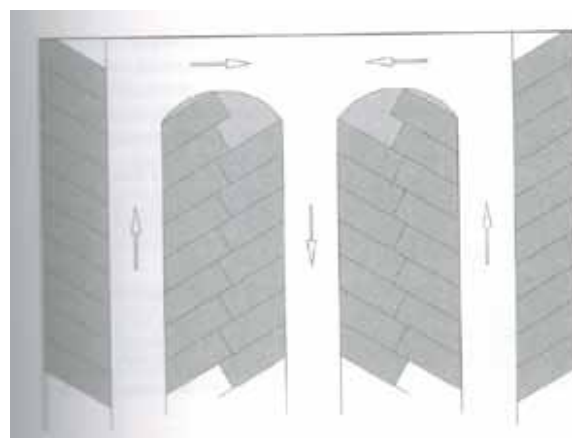
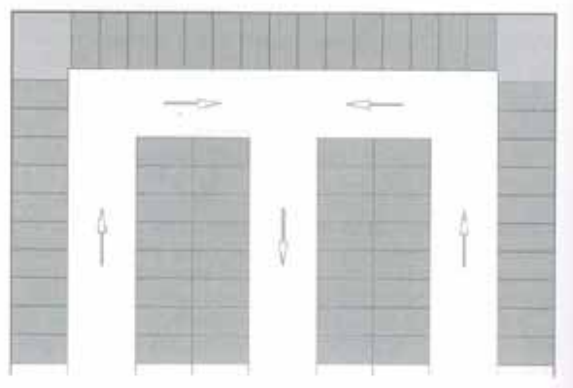
In presenza di una sbarra ad altezza ridotta, l'organo di polizia stradale, dopo aver verificato la mancanza di ostacoli che ne giustificerebbero l'installazione, dovrà accertare la violazione dell'art. 45 del Codice della Strada (oltre a eventuali violazioni in materia edilizia) e comminare la relativa 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 l'ente 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



Veicolo che fuoriesce dallo stallo di sosta

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.



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, affermati sia 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.



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 la 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 scavalco 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 dossi 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/>