

Circolare esplicativa Ministero Trasporti sul parcheggio moto

Parcheggiare La moto, cosa dice il ministero.

Parere Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 25/1/2009

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pertanto, il parcheggio o la sosta dei veicoli che l'ente proprietario della strada può vietare - vedi artt . 7, comma 1, lett. a) e 6, comma 4, lett. d) del Codice - si distinguono

conseguentemente tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli che, come già detto, nel primo caso, avviene in un'area esterna alla carreggiata specificatamente a ciò adibita, e nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata.

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

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

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

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

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

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

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

Al riguardo si richiamano le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione fornite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. 0050502 del 16 giugno 2008 sulla corretta applicazione delle disposizioni del Codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali.

In particolare "da tali ordinanze si dovrà evincere come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica al fine di comprovare la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'art. 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quanto meno un difetto di motivazione o di istruttoria".

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

In particolare la motivazione deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione, in relazione alle risultanze dell'istruttoria. E se le ragioni della decisione risultano da altro atto dell'amministrazione richiamato dalla decisione stessa, insieme alla comunicazione di quest'ultima deve essere indicato e reso disponibile, a norma della legge n. 241/90, anche l'atto cui essa si richiama.

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

11) Ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. d), e dell'art. 7, c. 1, lett. e) ed h) del Codice, l'ente

proprietario della strada ha la facoltà di vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli, e di stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli.

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

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

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

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

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

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

12) Al riguardo vale quanto già detto nel preambolo.

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

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

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

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

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

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

In merito a tale questione occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare e diversa colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito di veicoli a motore hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli.

Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione

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

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

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

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

Per le pavimentazioni vedi risposta al quesito 2).

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

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

20) Gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere realizzati solo alle condizioni e nelle dimensioni previste dalla tabella A1.7a) dell'allegato alla Circolare 08.06.2001 "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana";

essi pertanto non possono essere equiparati tecnicamente ai rallentatori di velocità. Si riporta uno stralcio di parere già espresso in riferimento all'argomento:

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

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

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

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

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

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

Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzamenti della piattaforma stradale nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente.

Infatti un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza. Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

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

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

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

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

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione