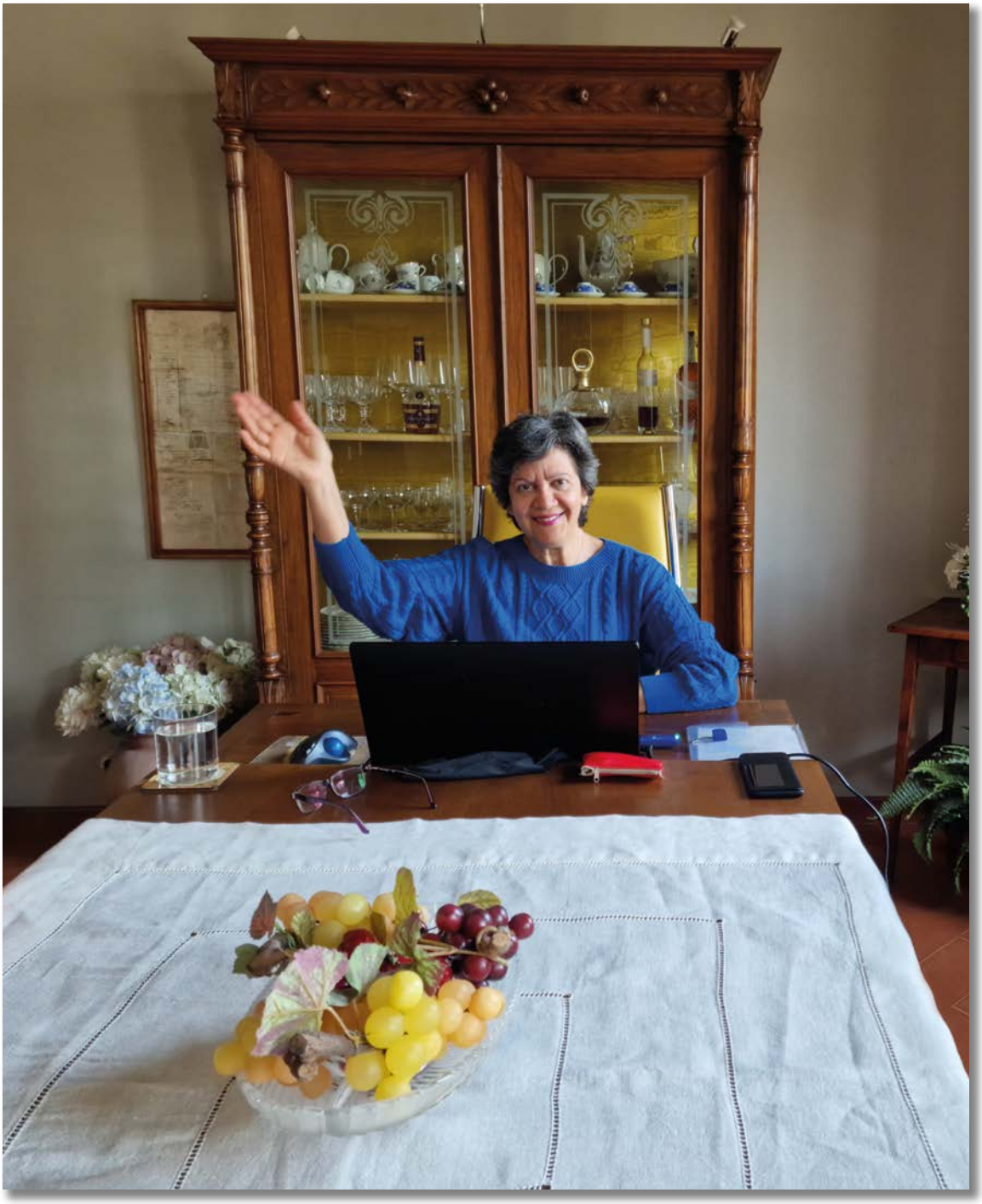
AL GOVERNO E AI PARLAMENTARI



Se vuoi cambiare la realtà, per una migliore qualità della vita,
invia per mail questo documento
alla Presidente del Consiglio dei Ministri, ai Ministri,
ai parlamentari, agli organi di stampa e ai tuoi amici

www.incamper.org
inCAMPER
è rivista dal 1988

NUOVE DIREZIONI
Rivista dal 2010
CITTADINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it

incamper.org

www.incamper.org
CAMPER
è rivista dal 1988

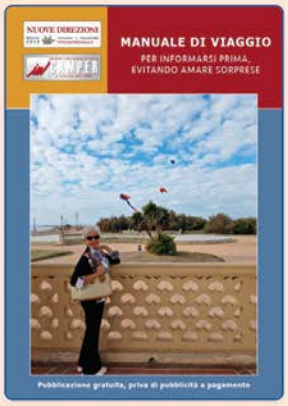


236 novembre - dicembre 2026

CONTATTI

ISTRUZIONI PER ESSERE PUBBLICATI
Inviaci il racconto di un tuo viaggio che emozionerà in ogni tempo

I VIAGGI E LE EMOZIONI
da LEGGERE, ASCOLTARE e GUARDARE





RELAZIONE UTILE A SALVARTI LA VITA E I BENI SE LETTA PRIMA DI UN'EMERGENZA

TUTELATI dai rischi e RISPARMIA con la CONVENZIONE XX della Vittoria Assicurazioni SpA

Per trovare l'agenzia più vicina
Vittoria Assicurazioni

Compila uno dei campi per scaricare o leggere una specifica rivista, uno specifico tema, gli articoli a firma di una persona

AUTORE
Inserisci qui nome autore
NUMERO
Inserisci qui n° da 1 a 236
LIBERA
Inserisci qui parola chiave

nuovedirezioni.it

VE DIREZIONI
DINO e VIAGGIATORE
www.nuovedirezioni.it



novembre dicembre 2026 - 98 - è rivista dal 2010

CONTATTI

ISTRUZIONI PER ESSERE PUBBLICATI
Inviaci il racconto di un tuo viaggio che emozionerà in ogni tempo

I VIAGGI E LE EMOZIONI
da LEGGERE, ASCOLTARE e GUARDARE

RELAZIONE UTILE A SALVARTI LA VITA E I BENI SE LETTA PRIMA DI UN'EMERGENZA

I LIBRI
LE COPERTINE
L'ASSOCIAZIONE
BLOCCHI PERMANENTI DEL TRAFFICO

Il viaggiare e il vivere quotidiano comportano il rischio di provocare danni ad altri con relative richieste di risarcimento.
Sii prudente, evita i rischi
come hanno fatto oltre 100.000 camperisti che li hanno scaricati a
RCAMPER – Vittoria Assicurazioni.
Se navighi in Internet e non sei già loro cliente, per essere previdente e risparmiare, chiama il numero 055 440159 o apri www.rcamper.com

PENSACI PRIMA: APRI PER LEGGERE COME VOGLIONO MODIFICARE IL CODICE DELLA STRADA A DANNO DI NOI UTENTI DELLA STRADA





Compila uno dei campi per scaricare o leggere una specifica rivista, uno specifico tema, gli articoli a firma di una persona

AUTORE
NUMERO
LIBERA

sommario

Clicca sul numero di pagina per l'argomento desiderato.
Clicca sul numero in alto per tornare al sommario.

4 PREMESSA

7 OBBLIGARE I COMUNI A INSTALLARE UN NUMERO MINIMO DI FONTANELLE

8 OBBLIGARE I COMUNI ALL'ALLESTIMENTO DI BAGNI PUBBLICI

10 OBBLIGO DI HOME PAGE PER LA SICUREZZA DI RESIDENTI E VISITATORI

12 MODIFICHE AL CDS PER LA TUTELA DELLA SOSTA NELLE AREE SANITARIE E PUBBLICHE

14 MODIFICHE AL CDS PER GLI STALLI DI SOSTA ROSA

15 MODIFICHE AL CDS PER L'OTTIMIZZAZIONE DELLA SOSTA E DELLA SEGNALETICA PER TUTTE LE CATEGORIE DI VEICOLI

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



PREMESSA

Il principio alla base delle seguenti pagine è per incentivare il turismo itinerante, vitale per l'economia puntando su un'accoglienza basata su servizi accessibili (come la libera sosta e l'igiene pubblica) e su una comunicazione chiara ed essenziale, piuttosto che sulla monetizzazione di servizi basilari.

A seguire, in sintesi, i punti chiave per migliorare la qualità della vita di residenti e turisti.

OTTIMIZZAZIONE DEI PARCAMENTI PER RISPARMIO E MENO INQUINAMENTO

Il documento sottolinea l'importanza di chiarire la differenza tra "sostare" e "campeggiare".

L'autocaravan è a tutti gli effetti un autoveicolo (articolo 54 del Codice della Strada) e la sua sosta non costituisce campeggio, purché poggi solo sulle ruote e non emetta deflussi propri oltre a quelli del motore.

Per accogliere ogni tipo di veicolo, l'istanza suggerisce di delimitare gli stalli di sosta longitudinali lungo le strade solo per larghezza.

Questo permette di far parcheggiare veicoli di lunghezze diverse, risparmiando soldi pubblici per l'acquisto di vernice e riducendo l'inquinamento causato dall'abrasione della stessa.

L'azione è chiedere ai parlamentari una modifica al Codice della Strada per garantire la sosta gratuita all'interno o nelle vicinanze degli ospedali e dei luoghi di cura, per tutelare il diritto alla salute nonché dei cimiteri e luoghi di culto.

COMUNICAZIONE CHIARA ED ESSENZIALE (SITO WEB E MANIFESTI)

Il documento evidenzia che i siti internet dei Comuni sono spesso "pieni di foto e messaggi pubblicitari" dove è difficile trovare indicazioni per le emergenze. Si propone, quindi, una home page del sito web comunale scevra da distrazioni e focalizzata sull'utilità pratica, mettendo in primo piano: i numeri per le emergenze, le allerte, il piano comunale di protezione civile e i contatti per la sicurezza e la salute.

Propone inoltre di affiggere nei parcheggi e nei luoghi pubblici un manifesto informativo contenente queste stesse informazioni vitali (*farmacie, pronto soccorso, impianti igienico-sanitari*).

IGIENE PUBBLICA E SERVIZI PRIMARI

Un territorio accogliente deve garantire l'igiene, alla base della civiltà. A tal fine, si richiede al Sindaco l'allestimento di fontanelle pubbliche per l'erogazione di acqua potabile, definendo un "odioso sopruso" negare ai cittadini questo diritto costringendoli ad acquistare acqua in bottiglia. Viene inoltre richiesta l'installazione di gabinetti pubblici autopulenti, fondamentali per over 60 e portatori di disabilità, che dovrebbero essere gratuiti per i residenti (*tramite tessera sanitaria*) e a pagamento (*0,50 euro*) per gli altri.

PROTEZIONE CIVILE PER LA SICUREZZA PUBBLICA

A seguire i punti essenziali riguardo alle responsabilità comunali in materia di Protezione Civile.

La grave carenza informativa sul sito web

Nonostante la Protezione Civile nazionale sia attiva dal 1992, la stragrande maggioranza dei Comuni non mette i cittadini in condizione di salvarsi la vita. Nel dettaglio, si denuncia che nelle *home page* di moltissimi siti web comunali:

- Mancano le segnalazioni di emergenze in atto.
- Non c'è un accesso immediato a un menu per capire come comportarsi (*modalità per mettersi in salvo*) in caso di calamità specifiche come alluvioni, terremoti o incidenti chimici.
- Non è presente il **Piano Comunale di Protezione Civile**, o se c'è, non è reso immediatamente percepibile a chi naviga.
- Manca una pubblicazione sull'**Autoprotezione nelle emergenze**, ovvero le regole pratiche che il singolo cittadino deve attuare prima, durante e dopo una calamità.

Le inadempienze strutturali dei Comuni (Piani ed esercitazioni)

Le gravi lacune organizzative locali accertate nella maggioranza dei Comuni:

- **Assenza di Sale Operative H24**
  Per la maggior parte dei 7.894 Comuni italiani non c'è una sala operativa, attiva giorno e notte, per aggiornare costantemente i dati strategici (strutture, viabilità, infrastrutture, demografia, cittadini in criticità accertata eccetera) ed essere pronta a entrare in azione in caso di emergenza.

- **Esercitazioni inefficaci**
  I Comuni non testano il Piano di Emergenza (*basato sul metodo Augustus*) con esercitazioni a sorpresa. Queste esercitazioni non devono essere preannunciate, limitate, prive di personale addetto alle verifiche sul campo per garantire che, in caso di emergenza reale, vi sia una riduzione significativa di feriti e vittime.

- **Responsabilità penali e normative del Sindaco**
  Il testo fa un richiamo forte alle responsabilità legali del Primo Cittadino, citando normative specifiche per sottolinearne l'inadempienza:
  - Il Sindaco è considerato l'unico responsabile di fronte alla legge penale (art. 15 della Legge 225/1992) per l'erogazione del servizio di previsione, prevenzione e soccorso.

  Richiamando il Codice della Protezione Civile (*D.Lgs. 1/2018*) e la Direttiva del 30 aprile 2021, si ribadisce l'obbligo del Sindaco di informare la popolazione sugli scenari di rischio.
  Si sottolinea l'obbligo (*Direttiva 30 aprile 2021*) di avere, sulla home page del sito istituzionale, una sezione dedicata con la "maggiore evidenza possibile" contenente il link al Piano di Protezione Civile.

LE SOLUZIONI PER ELIMINARE LE INERZIE E LE SPESE INUTILI

Di fronte a questo scenario, ogni cittadino può e deve attivarsi in prima persona presentando specifiche istanze, contattando e/o inviando una mail ai parlamentari per chiedere che attivino i lavori affinché la nazione, grazie alla informatizzazione, veda un nuovo sistema di amministrare il territorio, trasformando i **Comuni in soggetti storici e attivando al loro posto le AREE AMMINISTRATIVE.**

In pratica, si propone di procedere ad accorpare i piccoli Comuni *fino a raggiungere bacini minimi di 35.000 abitanti*.

Si tratta di razionalizzare perché avremo circa 800 AREE AMMINISTRATIVE al posto dei 7.894 Comuni:

a) risparmiando milioni di euro ogni anno visto che non vi saranno più migliaia di sindaci, assessori, consiglieri comunali, siti web e milioni di atti amministrativi;

b) attivando una significativa riduzione delle spese perché le elezioni si svolgerebbero in 800 Aree Amministrative invece che in 7.894 Comuni;

c) destinando le risorse per aumentare gli sportelli informativi consentendone la fruizione ai cittadini che preferiscono il contatto umano a una segreteria telefonica o a un obbligo di dover navigare in Internet.

Nel frattempo, il cittadino può chiedere al Governo, al Ministero dell'Interno e ai Prefetti di far decadere i Sindaci inadempienti, nominando un commissario.

In conclusione, occorre entrare in azione per chiedere i servizi essenziali per i cittadini e per i turisti, nonché per attivare una sinergia tra lo sviluppo del turismo, quale risorsa strategica per la nazione, e il COMUNE SICURO, preparato alle calamità, trasparente nell'informare (*grazie a un sito web chiaro e unificato a livello nazionale*) e in grado di garantire la vita e la tranquillità dei residenti e di chiunque arrivi per lavoro, turismo o altri motivi.



SERVE UNA NORMA PER OBBLIGARE I COMUNI A INSTALLARE UN NUMERO MINIMO DI FONTANELLE

È un segno di civiltà il trovare in una città le fontane pubbliche che erogano acqua potabile

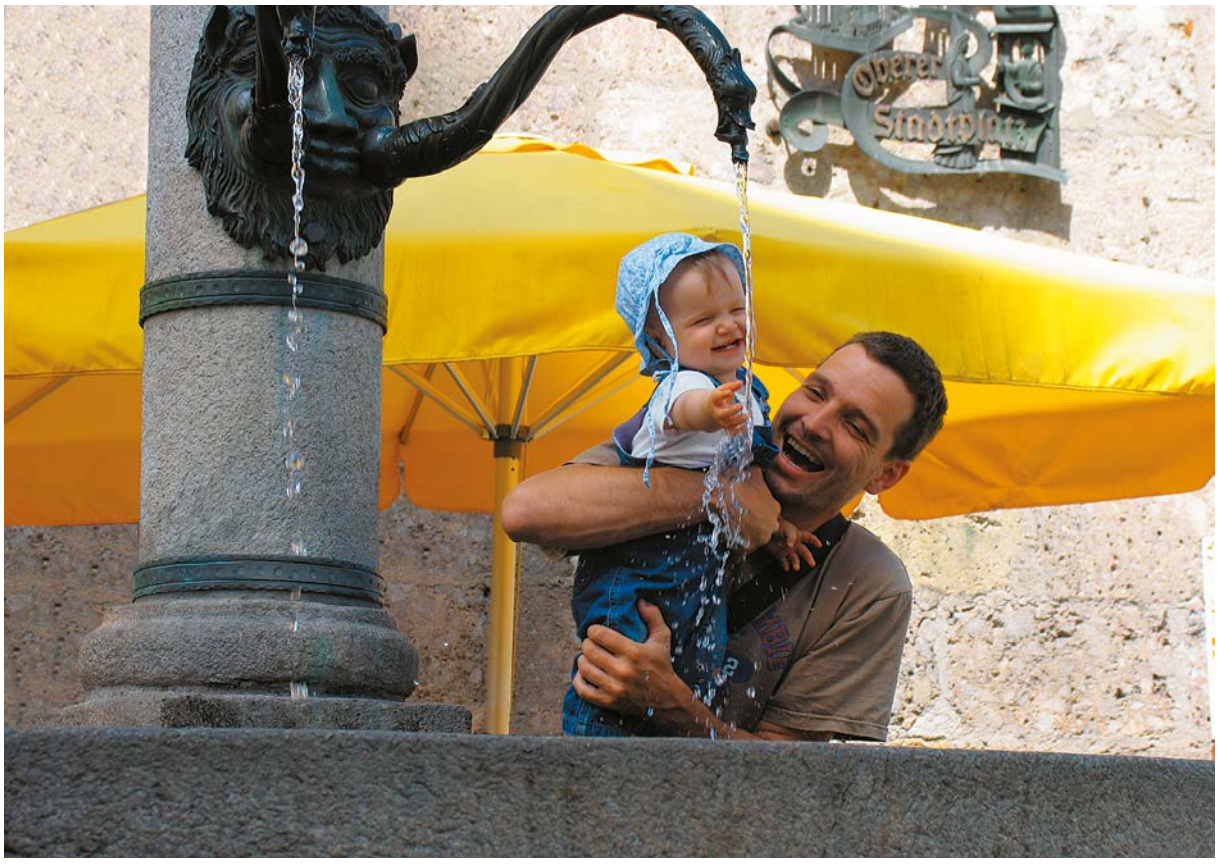
Le fontanelle pubbliche svolgono anche un'importante funzione perché completano il funzionamento degli spazi di uso pubblico, rendendo così vivibile una città e il suo territorio ai residenti e chi arriva per studio, lavoro o altro.

Allestire fontanelle per l'erogazione di acqua potabile quale segno di civiltà.

Un odioso sopruso è quello di negare ai cittadini, il diritto di usufruire di acqua potabile delle fontane, costringendoli ad acquistarla.

Le fontanelle pubbliche devono essere ubicate:

1. nei giardini dove si recano nonni, bambini, mamme, pensionati e turisti;
2. ai capolinea del trasporto pubblico per consentirne l'utilizzo anche agli autisti;
3. alle stazioni taxi per consentirne l'uso anche agli autisti;
4. dove si svolgono mercati all'aperto;
5. nei punti di attrazione dei flussi per i turisti.



SERVE UNA NORMA PER OBBLIGARE I COMUNI ALL'ALLESTIMENTO DI BAGNI PUBBLICI

L'igiene pubblica è alla base di ogni civiltà, pertanto, servono servizi igienici pubblici e autopulenti fruibili da tutti

Si propone l'istituzione di bagni pubblici con ingresso a pagamento al costo di 0,50 euro e gratuiti per i
residenti tramite l'utilizzo della tessera sanitaria, ubicandoli:

1. nei giardini dove si recano nonni, bambini, mamme, pensionati e turisti;
2. ai capolinea del trasporto pubblico per consentirne l'utilizzo anche agli autisti;
3. alle stazioni taxi per consentirne l'uso anche ai tassisti;
4. nei luoghi che sono un richiamo per i turisti e residenti;
5. dove si svolgono mercati all'aperto.

GABINETTI AUTOPULENTI che rispondono in modo ottimale alle esigenze dei portatori di una disabilità e degli over 60 anni che, ogni tre ore circa, devono espletare i propri bisogni fisiologici.







Gabinetto autopulente singolo



Doppio wc autopulente con tettuccio antipioggia



Gabinetto autopulente doppio



Gabinetto autopulente capolinea servizio pubblico



Gabinetto autopulente per giardini e parchi



Gabinetto autopulente per zona storica

SERVE UNA NORMA PER OBBLIGARE I COMUNI AFFINCHÈ IL LORO SITO WEB SI APRA SU UNA HOME PAGE PER TUTELARE LA VITA E I BENI DEI RESIDENTI E DI CHI ARRIVA NEL TERRITORIO

Chi abbiamo eletto ad amministrare il territorio e il Paese si impegna a promuovere lo sviluppo del turismo; poi, però, il tempo passa e non si raggiungono i numeri di visitatori auspicati, nonostante l'Italia sia la prima nazione al mondo per numero di opere d'arte e una penisola nel Mediterraneo ricca di panorami mozzafiato.

Da decenni la desertificazione industriale e l'importazione di prodotti esteri hanno fatto chiudere le nostre piccole e medie imprese artigianali, commerciali e industriali. Pertanto, è importante incentivare il Turismo Integrato a partire dalla diffusione di informazioni che descrivano ogni Comune nei suoi molteplici aspetti.

Uno dei fattori che impediscono lo sviluppo del Turismo Integrato – cioè l'insieme di tutte le sfaccettature che compongono l'accoglienza sul territorio – è che ognuno dei 7.894 Comuni italiani ha un sito web diverso dagli altri. Ciò comporta, per chi lo consulta, una perdita di tempo o, addirittura, a causa della confusione, l'abbandono della navigazione, con la conseguente rinuncia a visitare quel territorio.

Il turista, o l'ospite che viaggia per lavoro, vuole conoscere agevolmente e con un click le indicazioni stradali per raggiungere le mete d'interesse, i parcheggi, le strutture ricettive, l'elenco delle guide turistiche autorizzate, i punti di ristoro, i luoghi da visitare, i servizi pubblici e tutto ciò che il territorio offre, compreso come ricevere assistenza in caso di necessità.

Al contrario, i siti Internet dei Comuni sono pieni di foto e messaggi pubblicitari dove, per esempio, non si trova al volo cosa fare in caso di emergenza o come muoversi sul territorio. Non solo: essendo diversi tra loro, ogni volta si deve perdere tempo prezioso per comprendere le varie modalità di ricerca. Questo può determinare, in caso di emergenza, danni a persone e cose, oltre a ridurre le presenze turistiche in un territorio che già dal sito Internet evidenzia un'incapacità di organizzazione e accoglienza.

La home page del sito web, che illustriamo nella pagina seguente, consente una rapida individuazione di ciò che il lettore cerca in quel momento, salvandogli la vita in caso di emergenze e/o consentendogli di fruire agevolmente del territorio.

Abbiamo sollecitato l'intervento dell'ANCI, delle Regioni, del Governo, dei parlamentari, affinché si adotti quanto proposto, poiché lo sviluppo del turismo consente di mantenere e creare nuovi posti di lavoro e il primo interessato ad attivarsi è il Sindaco.

CERCA

MAPPA DEL SITO | ACCESSO UTENTE | ACCESSIBILITÀ

PER APRIRE OGNI DOCUMENTO NELL'ELENCO, CLICCACI SOPRA

NUMERO UNICO PER LE EMERGENZE 112

116.117 CONTINUITÀ ASSISTENZIALE — **NUMERO EUROPEO ARMONIZZATO**

WARNING

- ALLERTA PER EMERGENZE
- L'AUTOPROTEZIONE NELLE EMERGENZE
- PIANO COMUNALE DI PROTEZIONE CIVILE
- DATE EVENTI E MANIFESTAZIONI
- PIANO SAFETY E SECURITY IN OCCASIONE DI MANIFESTAZIONI



GABINETTI PUBBLICI AUTOPULENTI

- PRONTO SOCCORSO
- ELISUPERFICI
- GUARDIA MEDICA TURISTICA
- OSPEDALE
- FARMACIA
- LABORATORIO ANALISI CLINICHE
- AMBULANZE PER SOCCORSI E PER TRASPORTO DISABILI



IN CASO DI INCIDENTE STRADALE ICE PUÒ SALVARTI LA VITA



SICUREZZA STRADALE: COME SEGNALARE UNA INSIDIA STRADALE

COMUNE DI .....

- POLIZIA MUNICIPALE
- SOCCORSO STRADALE
- ALBO PRETORIO ONLINE
- Ufficio Relazioni con il Pubblico
- MAPPA INTERATTIVA DEL TERRITORIO
- WELCOME CARD
- INFO PORTATORI DI UNA DISABILITÀ
- PARCHEGGI
- AEROPORTI
- PORTI
- Fermate, capolinea, stazioni, INFO dei TRASPORTI PUBBLICI
- INFO Noleggi Con Conducente, TAXI, TRENI, TRAMVIA
- PISTE CICLABILI

SERVE UN COMPLETAMENTO DEL CODICE DELLA STRADA PER VIETARE CHE, NEI LUOGHI DI ASSISTENZA AI CITTADINI, I PARCHEGGI E GLI STALLI DI SOSTA SIANO A PAGAMENTO E/O CON LIMITAZIONI ORARIE



Purtroppo quasi la totalità di noi cittadini, nel tempo, è costretta a fruire di prestazioni sanitarie negli ospedali e nelle strutture che erogano controlli sanitari, a recarsi in ospedale per trovare e assistere dei familiari, nonché a frequentare un luogo di culto e a recarsi in un cimitero per onorare i defunti.

Ad aggravare la situazione è la carenza del trasporto pubblico che obbliga a utilizzare un proprio veicolo per poi trovarsi a pagare la sosta: una odiosa tassa, quindi, che prescinde dalle singole capacità contributive regolamentate con le imposte che paghiamo ogni fine anno.

Pertanto, spetta al Governo e ai parlamentari il compito di intervenire per modificare il Codice della Strada come segue:

Art. 1

Alla lettera d) del comma 4 dell'articolo 6 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie e servizi della Pubblica Amministrazione, cimiteriali e di culto, dove il parcheggio e la sosta devono essere gratuiti».

Art. 2

Alla lettera e) del comma 1 dell'articolo 7 del Codice della Strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «eccetto che all'interno o nelle immediate vicinanze degli ospedali e dei luoghi che erogano prestazioni sanitarie e servizi della Pubblica Amministrazione, cimiteriali e di culto, dove il parcheggio e la sosta devono essere gratuiti».

IL CASACCIO IMPERA NELLE SEGNALETICHE STRADALI E NEI PERMESSI























SERVE IL COMPLETAMENTO DEL CODICE DELLA STRADA RIGUARDO AGLI STALLI DI SOSTA ROSA



È incinta di otto mesi, parcheggia nello stallo rosa e viene multata. Perché?
Tra regole diverse da comune a comune e vuoti normativi, la confusione regna sovrana - il Dolomiti

La vicenda di Catalina è successa nei giorni scorsi.
All'ottavo mese di gravidanza è **arrivata a Malcesine e vedendo uno stallo rosa ha scelto di parcheggiare** rispettando i requisiti che pensava fossero sufficienti: **sta aspettando un bambino e fra l'altro ne ha un altro con un'età inferiore ai due anni**.
Eppure, **al ritorno, ha trovato una sorpresa: una multa di 42 euro.**
Il motivo? Lei lo ha voluto chiedere alla Polizia Locale e "Mi è stato spiegato, e questo lo ignoravo – che **per poter utilizzare lo stallo rosa bisogna richiedere in Comune l'autorizzazione e il bollino da poter poi esporre.** Per fare questa richiesta, però, **bisogna essere residenti sul territorio e l'autorizzazione vale per quel territorio soltanto**".

Premesso che non si può multare nessuno per l'utilizzo improprio dello stallo rosa perché non esiste la segnaletica prescrittiva nel Regolamento del Codice della Strada, un verbale è nullo ma, per farlo annullare, ecco che il cittadino è costretto a farsi preparare e inviare ricorso al Prefetto e/o Giudice di Pace ma prima deve farsi preparare e inviare al Comune l'istanza di accesso agli atti e l'istanza per l'archiviazione in autotutela.

Oppure se il verbale è elevato ai sensi di un Regolamento Comunale il cittadino deve farsi preparare e poi inviare al Comune una memoria difensiva che crea ancora oneri allo stesso cittadino e alla Pubblica Amministrazione. In questi casi, il sindaco può e deve archiviare in autotutela i verbali elevati per evitare oneri ai cittadini e alla sua amministrazione e in particolare oneri a **carico dell'APPARATO DELLA GIUSTIZIA** perché, già in criticità per l'esiguo personale, è destinatario di un aumento del lavoro che provoca stress agli addetti e determina criticità sociali comportando l'aumento della lunghezza dei processi creando la MALAGIUSTIZIA che inficia il rapporto STATO/cittadino.

Visto che è evidente che un utente della strada, allorquando riceve un vantaggio rispetto agli altri utenti, deve dimostrare di averne diritto (vedi articolo 381 del Codice della Strada - Strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone invalide) è dovere di un Sindaco sollecitare il Governo ad emanare la procedura di rilascio di tale contrassegno, inserindola in uno specifico articolo del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada (per esempio l'articolo 381-bis).
Tale procedura deve trovare applicazione in modo uniforme ed univoco in tutti i Comuni.

Il contrassegno, al pari di quello del disabile, deve essere riconosciuto su tutto il territorio italiano, consentendo di poter parcheggiare su tutti gli stalli riservati ma, nel momento in cui decadono le condizioni per il rilascio, il contrassegno deve essere restituito all'ufficio comunale che lo ha rilasciato.

SERVE IL COMPLETAMENTO DEL CODICE DELLA STRADA PER CONSENTIRE LA SOSTA A TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI, AI VEICOLI CON RIMORCHIO, AI VEICOLI DA LAVORO, AI MOTOCICLI E ALLE BICICLETTE

Premesso che ogni parcheggio e ogni strada hanno una geometria sempre diversa, è compito del tecnico incaricato di predisporre il Piano della apposizione della segnaletica stradale orizzontale inerente i parcamenti, preparare il progetto che consenta un risparmio, un minor inquinamento e il rispetto del Codice della Strada, consegnandolo a chi deve poi applicarla sul terreno. Ed ecco il come:

si risparmiano i soldi pubblici

MENO ACQUISTO DI QUINTALI DI VERNICE, RIDUZIONE DELLE ORE NECESSARIE AGLI OPERAI E MINOR UTILIZZO DELLE LORO ATTREZZATURE PER L'APPOSIZIONE SUL SUOLO;

si riduce l'inquinamento

UNA MINORE APPOSIZIONE DI SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE EVITA CHE LA SUA ABRASIONE SIA TRASPORTATA DALLE PIOGGE O DAI LAVAGGI DEL PARCHEGGIO, NELLE CADITOIE COLLEGATE ALLA FOGNA.

Il tecnico raggiunge detto obiettivo nei parcheggi:

- organizzando i flussi di traffico in sensi unici,
- ubicando ai bordi del perimetro il parcamento delimitati unicamente per larghezza consentendo così il parcamento di veicoli di lunghezze diverse;
- adottando parcamenti inclinati ottimizzando ogni geometria del parcheggio;
- prevedendo parcamenti per moto e biciclette ove il parcamento di autoveicoli non sia possibile;
- inserendo in prossimità delle uscite i parcamenti per i veicoli con disabili a bordo.

In ogni caso, le geometrie di un parcheggio consentono di realizzare stalli di lunghezze maggiori senza ridurre il numero degli stalli di sosta complessivi.

SERVE IL COMPLETAMENTO DEL CODICE DELLA STRADA RIGUARDO A COME OTTIMIZZARE IL PARCAMENTO LUNGO LE STRADE E NEI PARCHEGGI

L'esistenza di stalli di sosta di dimensioni minime è illegittima laddove la progettazione dell'area adibita alla sosta dei veicoli non sia giustificata da criteri tecnici.

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

In ogni caso, ove ciò non sia possibile, nell'area adibita alla sosta dei veicoli devono essere realizzati stalli di dimensioni differenziate in relazione alle diverse tipologie di veicolo.

UN ESEMPIO DA IMPEDIRE

GLI STALLI DI SOSTA CHE, NON GIUSTIFICATI DA CRITERI TECNICI, DISCRIMINANO I VEICOLI IN BASE ALLA LUNGHEZZA, E COMPORTANO LO SPENDERE SOLDI PUBBLICI PER L'ACQUISTO E LA POSA DI QUINTALI DI VERNICE CHE POI, CON L'ABRASIONE, FINISCONO NELLE FOGNE, INQUINANDO IL SUOLO.



UN ESEMPIO DA FAR ADOTTARE

I PARCAMENTI LONGITUDINALI LUNGO LE STRADE DEVONO ESSERE DELIMITATI SOLO PER LARGHEZZA IN MODO DA CONSENTIRE LA SOSTA A TUTTI I TIPI DI AUTOVEICOLI, AI VEICOLI CON RIMORCHIO, AI VEICOLI DA LAVORO, AI MOTOCICLI, ALLE BICICLETTE



La segnaletica orizzontale solo per larghezza, oltre che ottimizzare la capienza dei veicoli, consente il risparmiare di quintali di vernice, ore di lavoro e concorre a limitare l'inquinamento al suolo derivato dalla continua abrasione delle vernici a terra.

pagina estratta dal n.191, luglio 2019



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.

Accade di frequente che la condotta dell'utente della strada all'interno dei parcheggi non sia corretta con grave rischio per la sicurezza delle persone. Ciò può avvenire perché il livello di attenzione di chi guida tende a diminuire all'interno dei parcheggi come se in tali aree non vi fosse circolazione stradale. A ciò si aggiunge una regolamentazione della circolazione spesso non conforme al codice della strada, al regolamento di esecuzione e attuazione, alle direttive ministeriali oltre a risultare, di fatto, confondente e non efficace.

È bene dunque richiamare l'attenzione sulla disciplina della circolazione stradale all'interno dei parcheggi per favorire la sicurezza stradale, prevenire sinistri e tutto ciò che ne consegue in termini di contenziosi con spese a carico dei cittadini e delle imprese di assicurazione, possibili addebiti di responsabilità a carico dell'ente proprietario della strada, aggravio di lavoro per gli uffici giudiziari. La corretta regolamentazione della circolazione stradale all'interno dei parcheggi favorisce altresì il turismo per il quale la fruibilità degli spazi di sosta è fondamentale. La presente relazione offre indicazioni utili per la regolamentazione della circolazione nei parcheggi a raso realizzati in aree pubbliche o private ma a uso pubblico. Un parcheggio deve considerarsi a uso pubblico se può accedervi indistintamente chiunque anche in presenza di una ipotetica sbarra. A esempio il parcheggio a servizio di un supermercato è a uso pubblico anche se l'accesso è regolato da una sbarra. L'uso pubblico deriva dal fatto che chiunque si presenti all'ingresso del parcheggio e ritiri il tagliando per l'apertura della sbarra può accedere all'area a prescindere dal fatto che fruisca effettivamente del supermercato. Viceversa non è aperto all'uso pubblico un parcheggio condominiale con sbarra: in tal caso solo l'accesso non è indiscriminato ma riservato al condomino o ad eventuali ulteriori soggetti autorizzati. L'organizzazione e la regolamentazione della circolazione nelle aree private non aperte all'uso pubblico è lasciata al privato che ha facoltà di istallare o meno la segnaletica stradale. Qualora lo faccia, la segnaletica dovrà essere conforme a quella prevista dal Codice della Strada e dal regolamento di esecuzione e attuazione. L'organizzazione e la regolamentazione della circolazione nelle aree pubbliche o private aperte all'uso pubblico destinate alla sosta o al parcheggio dei veicoli è invece riservata all'ente proprietario o gestore della strada che dovrà analizzare ogni eventuale criticità al fine di adottare la soluzione tecnica più adeguata, in conformità al codice della strada, al regolamento di esecuzione e attuazione e alle direttive ministeriali. La presente relazione ha lo scopo di fornire alcune indicazioni per la corretta organizzazione delle aree di sosta e dei parcheggi.


Parcheggio

TESTO ESTRATTO DALLA RELAZIONE

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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 *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*); 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 Ministero 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° anche attraverso corsi di aggiornamento e convegni tramite i quali i funzionari ministeriali contribuiscono alla corretta formazione e all'aggiornamento degli organi di polizia.



Area adibita alla sosta dei veicoli su strada con la segnaletica stradale orizzontale che consente l'ottimizzazione degli stalli di sosta

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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 sul sito Internet *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 evidenzi 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.
Per quanto riguarda l'accesso nell'area adibita al parcheggio, si è avuto modo di constatare che alcuni enti proprietari delle strade, con l'intento di impedire l'accesso a una o più categorie di veicoli aventi una determinata altezza, procedono all'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale, talora accompagnate dal segnale di divieto di transito a veicoli aventi altezza superiore a tot metri.
A tal riguardo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha più volte evidenziato che l'installazione di sbarre ad altezza ridotta dalla sede stradale **è illegittima in assenza di altezze inferiori nella strada e/o nel parcheggio che ne giustifichino tecnicamente l'installazione.** Inoltre, l'installazione di una sbarra altimetrica è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche di compromettere la sicurezza stradale nonché di impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ad esempio ambulanze, veicoli dei vigili del fuoco o della protezione civile. È stato altresì chiarito che la sbarra non può neppure essere considerata come dissuasore di sosta.
Talvolta le sbarre sono installate per rendere fisicamente operative le prescrizioni adottate con provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale. Tale pratica non solo è illegittima ma snatura l'efficacia precettiva della segnaletica come riconosciuta tale dall'art. 5 co. 3 del Codice della Strada.
Le sbarre appaiono come una vera e propria **insidia stradale** con possibile responsabilità civile dell'ente proprietario della strada per i danni arrecati a terzi oltreché penale e contabile. In presenza di una sbarra ad altezza ridotta, l'organo di polizia stradale, dopo aver verificato la mancanza di ostacoli che ne giustificherebbero l'installazione, dovrà accertare la violazione dell'art. 45 del Codice della Strada (oltre a eventuali violazioni in materia edilizia) e comminare la relativa sanzione nei confronti dell'ente proprietario della strada che sarà tenuto a rimuovere il manufatto. In caso contrario, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrebbe esperire la procedura contemplata dall'art. 45 co. 2, 3, 4 e 7 del Codice della Strada.

4.2. CIRCOLAZIONE INTERNA ALL'AREA

Sempre in caso di parcheggio 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 e 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.



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

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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

Per quanto riguarda gli stalli longitudinali si ricorda **che con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che al fine di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e ottimizzare le superfici di parcamento 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/*).

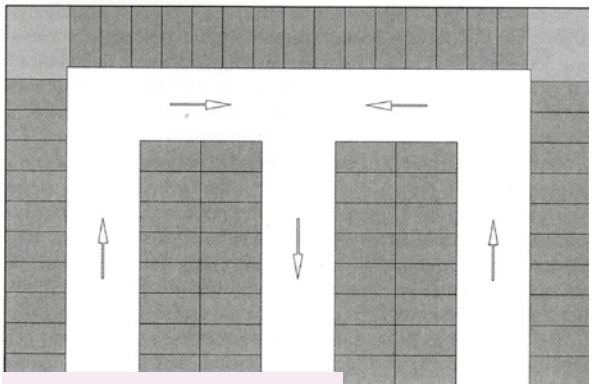
Quanto alla larghezza degli stalli longitudinali e alle dimensioni degli stalli trasversali e perpendicolari, se è possibile stabilire la larghezza della carreggiata nel rispetto del limite minimo, l'ente proprietario potrà dimensionare la profondità della strada in modo da permettere la sosta a veicoli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



Esempio di circolazione a senso unico nelle corsie interne del parcheggio

TESTO ESTRATTO DALLA RELAZIONE

pagina estratta dal n.191, luglio 2019

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. 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 parcamento poiché:
  a. 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.
  b. nel consentire la sosta a veicoli di dimensioni inferiori rispetto allo stallo, determina una perdita di superficie di parcamento disponibile ben oltre lo spazio necessario per le manovre di ingresso e di uscita dallo stallo.

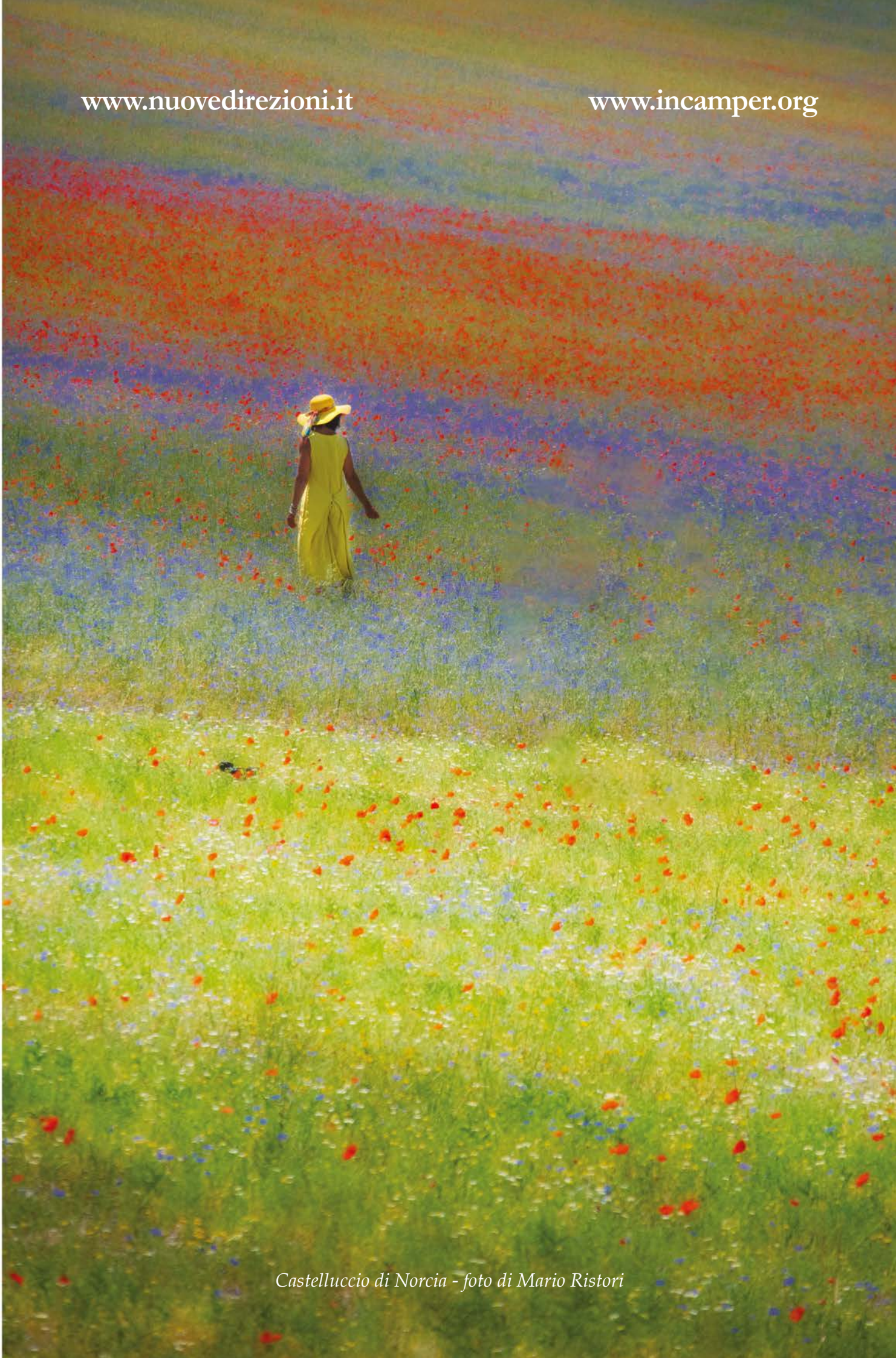
Come ricordato sopra, Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già con nota prot. 65235 del 25 giugno 2009, ha avuto modo di precisare che al fine **di consentire la possibilità di sosta a tutti i veicoli e di ottimizzare le superfici di parcamento disponibili, si ritiene necessario limitare l'area di sosta solo per larghezza in modo che tutti, a prescindere dal veicolo che utilizzano possano fruirne.** Inoltre, la mancata apposizione di segnaletica orizzontale che delimiti la lunghezza degli stalli longitudinali consente altresì un risparmio di risorse economiche in termini di:

a. costi per l'acquisto dei materiali necessari per la realizzazione dei segnali orizzontali;
b. costi per l'apposizione e la manutenzione della segnaletica orizzontale tracciata;
c. 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.



Sosta dei veicoli su strada con la segnaletica stradale orizzontale che consente l'ottimizzazione degli stalli di sosta



Castelluccio di Norcia - foto di Mario Ristori