

9° Convegno Regionale di Polizia Locale

30-31 maggio 1 giugno 2011

Domus De Maria (CA)

Raccolta documentale in materia di:

- 1. Predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione**
- 2. Circolazione, sosta e parcheggio**
- 3. Autotutela**

a cura di Dr. Marcello Viganò

**Documenti
sulla predisposizione delle
ordinanze di regolamentazione
della circolazione**

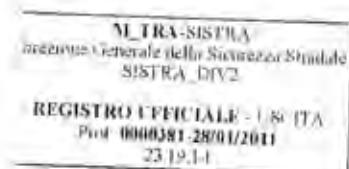
La corretta predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
nota prot. n. 0000381 del 28/01/2011



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



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 obiettivi 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 comprovi 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, nonché 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)

Limitazioni alla circolazione per veicoli aventi una certa dimensione e massa

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:
nota prot. n. 0050502 del 16/06/2008



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Divisione II



All'Associazione Nazionale
Coordinamento Nazionale Camperisti
Via San Niccolò 21
50125 FIRENZE

E.p.c.

All'UPI
Piazza ~~Gardellini~~ n. 4
00186 ROMA
c.a. DIRETTORE GENERALE

All'ANCI
via dei Prefetti, 46
00185 ROMA

Oggetto: Richiesta delucidazioni su corretta applicazione delle disposizioni del Codice della strada nell'ambito della predisposizione delle Ordinanze da parte degli Enti locali (Vs. nota del 25 aprile 2008).

Ci si riferisce alla nota a riscontro per precisare, in via preliminare, che gli enti proprietari delle strade sono tenuti al rispetto delle norme contenute negli articoli 6 e 7 del Codice della Strada.

In particolare, qualora nelle ordinanze di cui all'articolo 5, comma 3, del Codice della Strada, siano stabiliti obblighi, divieti o limitazioni in relazione a esigenze della circolazione o a caratteristiche strutturali delle strade (articolo 6, comma 4, lett. b)), oppure sia disposta la sospensione della circolazione per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (articolo 6, comma 4, lett. a)), 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'articolo 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 quantomeno un difetto di motivazione o di istruttoria.

Per il caso specifico si richiama l'art. 118 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (Segnali di limitazioni alle dimensioni e alla massa dei veicoli) che prescrive:

“ il segnale TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI LARGHEZZA SUPERIORE A..... METRI (fig. II.65): deve essere posto solo se la larghezza ammissibile sulla strada e' inferiore a quella fissata dall'articolo 61 del Codice;

il segnale TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI ALTEZZA COMPLESSIVA SUPERIORE A..... METRI (fig. II.66): deve essere posto solo se l'altezza ammissibile sulla strada e' inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'articolo 61 del Codice;

il segnale TRANSITO VIETATO AI VEICOLI, O A COMPLESSI DI VEICOLI, AVENTI LUNGHEZZA SUPERIORE A METRI (fig. II.67): deve essere posto solo se la lunghezza ammissibile e' inferiore alla lunghezza dei veicoli definita dall'articolo 61 del Codice;

il segnale TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI UNA MASSA SUPERIORE A ... TONNELLATE (fig. II.68) deve essere posto solo se la massa consentita e' inferiore a quella massima consentita ai sensi dell'articolo 62 del Codice per i veicoli ammessi a circolare su quel tratto di strada. Il segnale puo' essere integrato con pannello modello II.6 indicante il numero massimo dei veicoli ammessi a transitare contemporaneamente;

il segnale TRANSITO VIETATO AI VEICOLI AVENTI MASSA PER ASSE SUPERIORE A TONNELLATE (fig. II.69): deve essere posto solo se la massa consentita sull'asse piu' caricato e' inferiore a quella stabilita dall'articolo 62 del Codice.

Le limitazioni di transito devono essere riportate sui cartelli di preavviso.

I valori numerici inseriti nei segnali, sono riferiti alle effettive dimensioni e alla massa del veicolo al momento del transito dello stesso.”

Pertanto i provvedimenti aventi per oggetto le limitazioni di transito di cui all'articolo 118 richiamato, devono essere emanati nel pieno rispetto della normativa vigente e, in particolar modo, si deve evincere dagli stessi come il proprietario della strada abbia effettuato una analisi dello stato dei luoghi che certifichi l'impossibilità di transito per veicoli aventi una certa lunghezza, larghezza, altezza o massa, in relazione alle caratteristiche della strada, nonché il risultato dell'istruttoria effettuata sulla reale necessità ed opportunità di emanare tali provvedimenti.

In mancanza l'ordinanza di limitazione di transito di cui all'articolo 118 potrebbe risultare **illegittima per violazione di legge o per eccesso di potere**, quantomeno nella figura sintomatica del difetto di istruttoria.

Si è avuto modo di prendere atto di ordinanze che vietano il transito a veicoli aventi una certa altezza, larghezza, lunghezza e/o massa solo per alcune categorie di utenti e/o per determinati periodi di tempo.

Appare evidente come l'articolo 118 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada debba essere applicato a tutte le categorie di veicoli che abbiano una determinata

lunghezza, larghezza, altezza ovvero massa, e non solamente ad una singola categoria – quale ad esempio quella contemplata dall'art. 54, comma 1, lett. m), o art. 56, comma 2, lett. e), del Codice della strada. Ciò in quanto se le accertate caratteristiche tecniche della strada non permettono l'effettivo transito a veicoli aventi una certa altezza, larghezza, lunghezza o massa, non può logicamente sussistere una limitazione del divieto circoscritta ad alcuni utenti in quanto il parametro altezza, larghezza, lunghezza o massa prescinde dal tipo di veicolo. Un provvedimento che, *sic et simpliciter*, limitasse il transito per altezza, larghezza, lunghezza o massa solamente ad alcune categorie di veicoli sarebbe affetto da **un'evidente causa di illegittimità per violazione del criterio di imparzialità e di disparità di trattamento**, in violazione del principio di uguaglianza costituzionalmente sancito dagli articoli 3 e 16 della Costituzione, operando un'irragionevole discriminazione fra gli utenti della strada.

Inoltre non v'è alcuna ragione logica e giuridica per la quale la limitazione debba sussistere per determinati periodi di tempo a meno che la conformazione strutturale della strada oggetto della limitazione sia sottoposta a ciclica modificazione.

Pertanto, frutto di eccesso di potere per disparità di trattamento deve essere ritenuta l'ordinanza che vieti il transito a veicoli aventi una certa altezza, larghezza, lunghezza o massa solamente per alcune categorie di utenti per determinati periodi di tempo.

Difatti, non possono essere concesse deroghe (per dimensioni o per massa) se il provvedimento di limitazione alla circolazione è legato alle condizioni geometriche ovvero strutturali della strada.

Viceversa , possono essere concesse deroghe se il provvedimento di limitazione è dovuto a esigenze di circolazione stradale, nel rispetto di quanto stabilito ex lege dall'art. 6, comma 8, e dall'art. 7, comma 4, del D.Lgs. 285/1992.

Infine, l'art. 118, al comma 2, prevede che le limitazioni di transito di cui al medesimo articolo debbano essere riportate sui cartelli di preavviso. L'apposizione di tali cartelli si rende necessaria all'ultima intersezione utile, qualora le caratteristiche strutturali e geometriche della strada a valle del segnale, siano tali da non consentire il transito nel rispetto del successivo segnale prescrittivo di divieto di transito.

Per quanto sopra, si invitano le associazioni in indirizzo – che leggono per conoscenza – a dare massima divulgazione della presente nota, al fine di consentire agli enti proprietari delle strade di verificare la correttezza delle ordinanze limitatrici del transito a veicoli aventi una certa altezza, lunghezza, larghezza o massa provvedendo, se del caso, alla revoca o alla rettifica delle medesime in conformità alle disposizioni appena illustrate.

Responsabilità, civili e penali, derivanti da un'eventuale attività omissiva ricadono sul gestore della strada inadempiente, che potrebbe essere chiamato a risponderne dall'autorità giudiziaria competente, nonché dalla Corte dei Conti qualora si dovesse configurare l'ipotesi di danno erariale.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)



Documenti in materia di circolazione, sosta e parcheggio

Circolazione e sosta delle autocaravan: le posizioni del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La circolare del Ministero dell'Interno prot. 0000277 del 14/01/2008 recepisce la direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 0031543 del 02/04/2007



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale

e per gli Uffici Territoriali del Governo

Direzione Centrale UTG
Prot. Uscite del 14/01/2008
Numero **0000277**
Casella: R/

Prot. N.

Roma,



- AI SIGG. PREFETTI LORO SEDI
- AL SIG. COMMISSARIO DI GOVERNO PER LA PROVINCIA DI TRENTO
- AL SIG. COMMISSARIO DI GOVERNO PER LA PROVINCIA DI BOLZANO
- AL SIG. PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
- e. p.c.*
- AL DIPARTIMENTO DI P.S.
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO S E D E

OGGETTO: Direttiva del Ministero dei Trasporti ai sensi dell'art. 35 comma 1 del Codice della Strada. Linee guida in materia di circolazione e sosta delle autocaravan.

Il Ministero dei Trasporti, avendo ricevuto numerosi esposti in materia di circolazione delle autocaravan ha ritenuto di esercitare il potere di direttiva ai sensi della norma citata in oggetto con una serie di precisazioni che vengono trasmesse alle SS.LL. affinché ne tengano conto nell'esercizio delle relative competenze.

Il documento in questione parte da una serie di premesse che puntualizzano gli aspetti tecnici e normativi della materia, in particolare:

- 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. n) 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 realizza 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).



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

*Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale
e per gli Uffici Territoriali del Governo*

- Nel caso di sosta, o parcheggio a pagamento, le tariffe possono essere maggiorate fino al 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)).

Tenendo conto delle sopra riportate puntualizzazioni, il Comune, con ordinanza motivata in relazione alle esigenze della circolazione, alle caratteristiche strutturali delle strade e nei casi in cui comunque ne ravvisi la necessità, può sempre, vietare la sosta dei veicoli nell'ambito del proprio territorio.

Tuttavia, la limitazione alla circolazione stradale e alla sosta per la particolare categoria di veicoli in esame appare illegittima nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri e che non occupino la sede stradale nella misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di ostacoli atti a giustificarli.

Altro aspetto di particolare rilievo è la segnaletica stradale che può interessare le autocaravan in quanto talvolta le ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

*Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale
e per gli Uffici Territoriali del Governo*

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. 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 di per sé non idonei a 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 (Atti vietati), deve essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4.

Tra l'altro tale motivazione non può trovare sostegno adottando un divieto preventivo sulla presunzione di violazione futura di una norma, in quanto è palese che la sanzione si applica quando si realizza una particolare situazione di illegittimità che la norma prevede in astratto.

Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione di cui 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 viene addotto a sostegno di provvedimenti di sfavore nei confronti dei camperisti 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



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

*Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale
e per gli Uffici Territoriali del Governo*

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. 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 di per sé non idonei a 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 (Atti vietati), deve essere sanzionata ai sensi del medesimo articolo, commi 2, 3 e 4.

Tra l'altro tale motivazione non può trovare sostegno adottando un divieto preventivo sulla presunzione di violazione futura di una norma, in quanto è palese che la sanzione si applica quando si realizza una particolare situazione di illegittimità che la norma prevede in astratto.

Anche il comma 6 dell'articolo 185 prevede la sanzione per la violazione di cui 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 viene addotto a sostegno di provvedimenti di sfavore nei confronti dei camperisti 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



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI
*Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale
e per gli Uffici Territoriali del Governo*

strada, non attiva il campeggiare ma viola l'articolo 157 del Codice della Strada (Arresto, fermata e sosta dei veicoli).

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 illegittima.

Divieto alle autocaravan di accedere ad un parcheggio consentendolo invece alle autovetture non giustificato dai criteri tecnici in contrasto con le caratteristiche tecniche e funzionali che presidono alla realizzazione del parcheggio stesso.

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 diminuire 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.

Al riguardo viene osservato che l'installazione di una sbarra ad altezza ridotta dal suolo può limitare la circolazione stradale, anche, eventualmente, compromettere la sicurezza stradale nonché 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. .

Un'ulteriore analoga fattispecie si avrebbe nel caso di autovettura con carico sul "tettuccio" (tecnicamente padiglione).



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

*Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale
e per gli Uffici Territoriali del Governo*

Inoltre, tale dispositivo non può essere neppure considerato "dissuasore di sosta" come definito dall'art. 180 del Regolamento di esecuzione (Dissuasori di sosta), essendo lo stesso un dispositivo di sicurezza 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.

In tali casi viene posta in essere una indebita differenziazione tra gli utenti della circolazione stradale dovuta ad una non congrua valutazione della situazione per carenza di attività istruttoria, non effettuata, o sommaria o non esauriente, ovvero effettuata in base a situazioni che prescindono dall'interesse di garantire la sicurezza della circolazione stradale.

In siffatta evenienza, il provvedimento risulterebbe viziato da eccesso di potere, in quanto contraddittorio ed inadeguato a realizzare le finalità per cui viene emanato.

Tenuto conto delle potenziali situazioni di contenzioso in materia di circolazione e sosta delle autocaravan per le quali possono essere investite le SS.LL., si ritiene di richiamare la particolare attenzione sul contenuto della direttiva in argomento, al fine di utilizzarlo come strumento istruttorio ovvero decisivo nel caso di presentazione di ricorsi ai sensi dell'articolo 203, assicurando al contempo, agli organi accertatori un ausilio nella verifica della legittimità formale e sostanziale della segnaletica stradale nell'espletamento delle competenze di cui all'articolo 12.

IL DIRETTORE CENTRALE

Lo hanno ribadito i ministeri delle infrastrutture e dell'interno: va rispettato il codice della strada

Camper, il divieto non s'ha da fare Illegittime le ordinanze comunali che limitano transito e sosta

Pagina a cura
DI STEFANO MANZELLI
ED ENRICO SANTI

Sono illegittime le ordinanze dei comuni che vietano il transito o la sosta solo di autocaravan, eventualmente anche ricorrendo all'installazione di sbarre limitatrici d'altezza. Lo ha ribadito il ministero delle infrastrutture e dei trasporti con numerosi pareri, in alcuni casi diffidando direttamente anche gli enti inadempienti, con principi che sono stati fatti propri anche dal ministero dell'interno.

Con la bella stagione inizia per i camperisti la corsa a ostacoli per districarsi nei divieti di circolazione imposti dai comuni. L'autocaravan, in quanto autoveicolo, è soggetto alla stessa disciplina prevista dal codice della strada per gli altri veicoli. La sosta, a parere del ministero, «non costituisce campeggio se l'autocaravan non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri e non occupa la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dello stesso veicolo. È vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade e aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario». Ma al di là di queste limitazioni imposte dall'art. 185 del Codice della strada, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha più volte confermato che sono illegittime le ordinanze con le

L'orientamento ministeriale	
<p>La posizione del ministero delle infrastrutture e dei trasporti dal 2005 a oggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> sono illegittime le ordinanze che vietano solo agli autocaravan il transito e la sosta per motivi non correlati alle condizioni geometriche o strutturali delle strade sono illegittimi i divieti anticamper validi solo in determinati periodi dell'anno in sede di ricorso contro una multa le prefetture devono prima valutare la legittimità delle ordinanze 	<p>Pareri del Mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> prot. n. 900 del 22 maggio 2006 prot. n. 993 del 28 giugno 2006 prot. n. 60843 del 12 dicembre 2006 prot. n. 63364 del 19 dicembre 2006 prot. n. 23975 del 12 marzo 2007 prot. n. 31543 del 2 aprile 2007 prot. n. 48535 del 22 maggio 2007 prot. n. 77764 del 9 agosto 2007 prot. n. 50502 del 16 giugno 2008 prot. n. 65235 del 25 giugno 2009 prot. n. 67000 del 6 agosto 2010
<p>Il ministero dell'interno ha fatto proprie, riproponendole parimenti in una specifica direttiva, le argomentazioni espresse dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti</p>	<p>Direttiva del ministero dell'interno: prot. n. 277 del 14 gennaio 2008</p>

quali i comuni limitano il transito o la sosta degli autocaravan per motivi non attinenti alle condizioni geometriche o strutturali delle strade. Non reggono le ragioni di ordine pubblico e sicurezza pubblica in alcuni casi invocati dalle ordinanze, perché appare inverosimile che solo quel tipo di veicolo possa turbare l'ordine e la sicurezza, né sono sostenibili i motivi di igiene e sanità pubblica, in quanto l'eventuale scarico di residui e acque è oggetto di una specifica sanzione amministrativa specificata dall'art. 185 del codice stradale. Nemmeno può essere imposta una limitazione della circolazione ricorrendo a un generico divieto di campeggio,

poiché se l'autocaravan poggia sulla sede stradale con le ruote, in misura non eccedente il proprio ingombro e senza emettere deflussi, un'eventuale azione sanzionatoria appare decisamente illegittima. Sono fuori legge pure le ordinanze che vietano la circolazione di alcune categorie di veicoli ingombranti solo in determinati periodi dell'anno senza evidenziare particolari motivazioni tecniche. Alcune amministrazioni locali usano adottare ordinanze di divieto di passaggio su itinerari estivi particolarmente complessi, limitatamente ad alcune tipologie di veicoli ingombranti come autocaravan e roulotte. Queste determinazio-

ni possono essere adottate solo dopo approfondite valutazioni tecniche che evidenzino le reali complessità geometriche e costruttive dell'infrastruttura. E il divieto può gravare in determinati periodi dell'anno solo se la conformazione strutturale della strada è sottoposta, per esempio, a cicliche modificazioni. Oltre alle argomentazioni espresse in modo ricorrente, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avuto modo anche di bacchettare i comuni che vietano l'accesso a un parcheggio alle autocaravan, consentendolo invece alle autovetture. Infatti, ai fini della circolazione stradale e agli effetti dei divieti e delle limitazioni,

l'autocaravan è soggetta alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli. Se la zona è sottoposta a un traffico sostenuto e ci sono pochi stalli per il parcheggio, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti suggerisce di attivare la sosta limitata nel tempo in modo che tutti i veicoli possano fruirla senza discriminazione. Inoltre può essere presa in considerazione l'ipotesi di riservare una zona del parcheggio alla sosta delle autocaravan tracciando appositi stalli di sosta e installando la specifica segnaletica verticale. Ma sono state bacchettate anche le prefetture che confermano le multe accertate dagli organi di vigilanza stradale per la violazione dei divieti anti-camper arbitrariamente imposti dai comuni. Infatti, secondo il ministero, spetta all'ufficio territoriale del governo verificare la legittimità delle singole ordinanze prima di decidere compiutamente sui ricorsi. Non procedono conformemente alla legge le prefetture che ritengono di non valutare la regolarità dell'ordinanza che è alla base della segnaletica apposta, limitandosi ad accertare la legittimità della procedura operativa effettuata dalla polizia stradale. Spetta, dunque, alla prefettura garantire il coordinamento e il controllo sull'esercizio della funzione strumentale effettuata in materia di circolazione stradale da parte di comuni e province.

—© Riproduzione riservata—

Sbarre limitatrici non assimilabili ai dissuasori

L'apposizione delle classiche sbarre che limitano l'accesso ai camper in alcune zone turistiche e l'installazione dei relativi segnali non sono previste da alcuna disposizione di legge. Lo hanno confermato sia il ministero delle infrastrutture e dei trasporti che il ministero dell'interno. La sbarra limitatrice d'altezza non può essere considerata dissuasore di sosta come definito dall'art. 180 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada; il dissuasore, infatti, va utilizzato nei luoghi in cui la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata rende necessario impedire il transito (non la sosta) di veicoli alti. Pertanto, in mancanza di valide ragioni connesse alla tutela del patrimonio stradale o a esigenze di carattere tecnico, questa tipologia di divieto è illegittima e configura inosservanza di norme giuridiche. L'installazione di sbarre limitatrici d'altezza costituisce un serio pericolo per la circolazione, che può anche compromettere l'efficace intervento dei mezzi di emergenza come autoambulanze e mezzi di primo soccorso. Sono altresì in contrasto con il codice stradale anche i divieti di transito per i veicoli aventi una certa altezza, larghezza, lunghezza o massa soltanto

per alcune categorie di utenti. Infatti, nessuna deroga per dimensione o massa può essere concessa se il provvedimento di limitazione della circolazione è legato alle condizioni geometriche o strutturali della strada. In caso di inadempienza, le responsabilità civili e penali ricadono sul gestore della strada, che potrebbe essere chiamato a rispondere anche di danno erariale davanti alla Corte dei conti.



Niente tassa per occupazione del suolo pubblico

I veicoli in sosta sulle strade comunali non sono tenuti al pagamento della tassa di occupazione di suolo pubblico. E questa disposizione si applica anche agli autocaravan. La posizione del ministero delle infrastrutture e dei trasporti è categorica. Non si può applicare una tassazione particolare se il camper sosta sulle strade senza particolari installazioni. L'unica differenziazione può riguardare il parcheggio a pagamento. In tal caso le tariffe possono essere maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture in analoghi parcheggi della zona. Ma non si può applicare la tassa per l'occupazione di suolo pubblico. Questa tassa è, infatti, esigibile qualora i veicoli occupino il suolo pubblico per motivi diversi rispetto alla sosta ovvero alla fermata ai sensi dell'art. 157 del codice della strada, per esempio quando il veicolo viene utilizzato per scopi commerciali per i quali si possono ipotizzare tempi particolarmente lunghi di occupazione del suolo pubblico. E si considera in sosta l'autocaravan quando poggia sulle ruote, non emette deflussi propri e non occupa la sede stradale in misura eccedente l'ingombro. I comuni, pertanto, non possono richiedere il pagamento della tassa di occupazione ai proprietari delle autocaravan in normale sosta.

Sosta e parcheggio in genere: le richieste di chiarimento dell'ANCC

RACCOMANDATA a/r

Firenze, 24 gennaio 2009

Al Direttore della Divisione II
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Dipartimento per i Trasporti Terrestri e il Trasporto Intermodale
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

via Giuseppe Caraci, 36
00157 ROMA

Oggetto: Istanza per chiarimenti riassuntivi sulla corretta applicazione del Codice della Strada D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, in materia di stalli di sosta nei parcheggi e lungo le strade.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti con sede a Firenze in via San Niccolò, numero civico 21 in persona del suo legale rappresentante, in qualità di associazione portatrice di interessi diffusi degli utenti della strada, in particolare delle famiglie che circolano in autocaravan, **ai fini della sicurezza stradale e della corretta applicazione del Codice della Strada** e del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione in materia di stalli di sosta lungo le strade e nelle aree destinate al parcheggio dei veicoli, con la presente chiede a codesto spettabile Ministero di fornire chiarimenti riguardo quanto segue.

- 1) Quali sono le dimensioni minime degli stalli di sosta, riservati e non riservati nonché liberi e a pagamento, considerato che nella maggior parte dei casi la **lunghezza** dei veicoli, in special modo gli autoveicoli a servizio di persone disabili, oltrepassa i 4,50 metri, quale presumibile misura minima dello stallo di sosta desumibile dalla figura II 445/a - allegata al Titolo II del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada?
(allegato 1)
- 2) Quali sono i materiali che possono essere impiegati per realizzare le strisce di delimitazione degli stalli di sosta e la relativa pavimentazione?
(allegato 2 e 3)
- 3) La delimitazione o la pavimentazione degli stalli di sosta con materiali non conformi alla normativa vigente è suscettibile di produrre un effetto prescrittivo?
- 4) Vi sono eventuali deroghe alla tracciatura degli stalli di sosta nel rispetto delle distanze dalle intersezioni con altre strade?
(allegato 4)

- 5) Quali sono i limiti all'occupazione dello stallo di sosta allorché l'altezza di un veicolo impedisce la visuale di una segnaletica stradale, considerata quale unica esigenza che giustifica il riservare stalli di sosta ad autovetture o motocicli per ottimizzare le aree destinate alla sosta?
- 6) Quale norma di legge è violata dal veicolo che sporgendo dal proprio stallo, invade lo stallo di sosta vicino, il marciapiede, il verde pubblico oppure la carreggiata? Esiste un eventuale margine di tolleranza?
(allegato 5)
- 7) Quale norma di legge è eventualmente violata nel caso di veicolo in sosta che pone in funzione i piedini di stazionamento atti a stabilizzare il veicolo stesso?
(allegato 6)
- 8) Quale norma di legge è eventualmente violata nel caso di veicolo in sosta con i pneumatici posizionati su appositi **cunei atti a livellare lo stesso veicolo**?
(allegato 7)
- 9) Quale norma di legge è eventualmente violata nel caso di veicolo in sosta che presenta le porte, il gradino oppure le finestre aperte, **in assenza** del conducente?
- 10) Quale norma di legge è eventualmente violata nel caso di veicolo in sosta che presenta le porte, il gradino oppure le finestre aperte, **in presenza** del conducente?
- 11) In quali situazioni e con quali motivazioni è possibile consentire la fruizione di uno stallo di sosta in un parcheggio unicamente ad alcune categorie di autoveicoli escludendo tutte le altre categorie?
(allegato 8)
- 12) In caso di parcheggio **non a pagamento**, riservato ad alcune categorie di veicoli, sussiste l'obbligo di un'apposita ed adeguata area di parcheggio adiacente riservata o accessibile alle altre categorie di veicoli?
- 13) In quali situazioni e con quali motivazioni è possibile consentire la fruizione di uno stallo di sosta lungo la strada unicamente ad alcune categorie di autoveicoli escludendo tutte le altre categorie, considerando che lungo le strade l'ottimizzazione degli stalli di sosta, è legata alla dimensione e non alla tipologia dell'autoveicolo che lo occupa e tenendo conto che la segnaletica orizzontale consente di ottimizzare un parcheggio con stalli di sosta di diverse dimensioni?
- 14) Quali sono le eccezioni nella fruibilità degli stalli di sosta quando si predispongono di dimensioni diverse al fine di ottimizzare un parcheggio e poter accogliere più tipologie di veicoli nello stesso spazio?

- 15) Quale norma di legge è violata in caso di veicolo che occupa uno stallo di sosta destinato ad altra tipologia di veicolo?
- 16) In quali situazioni deve essere utilizzato il segnale di parcheggio atteso che l'articolo 3 del Codice della Strada lo definisce quale *"area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli"* e considerato che l'articolo 120 del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione prevede che il segnale parcheggio possa essere usato per indicare *"un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salvo diversa indicazione"*? Tale precisazione si rivela utile in quanto il segnale di parcheggio spesso viene installato per segnalare ogni tipo di stallo di sosta lungo le strade attivando oneri per il gestore della strada.
- 17) In quali situazioni il segnale verticale di parcheggio deve essere integrato dal pannello indicante lo schema della disposizione dei veicoli (sosta longitudinale, a spina, a pettine)?
- 18) Quale è il colore da applicare alle strisce pedonali e alla relativa pavimentazione, nelle strade e nei parcheggi, considerata la loro importanza nelle zone di maggior traffico (parcheggi) per la sicurezza stradale dei pedoni e dei veicoli?
(allegato 9)
- 19) È legittimo predisporre rallentatori di velocità a rialzo all'interno dei parcheggi ove le dimensioni del parcheggio non consentano di installare la segnaletica di preavviso nel rispetto del Codice della strada?
- 20) È legittimo allestire strisce pedonali sopra i rallentatori di velocità lungo le strade o nei parcheggi?
(allegato 10)
- 21) Quale è la segnaletica verticale utilizzabile nel caso di sosta a pagamento, considerato che nei parcheggi si ravvisa una segnaletica non omogenea e con eccessive e differenti diciture che non rendono comprensibile la prescrizione?
(allegato 11)
- 22) Quale norma di legge è violata in caso di veicolo che occupa uno stallo di sosta a pagamento senza averlo effettuato?
- 23) È corretto riassumere in modo sintetico, nei tre punti sotto indicati, le risposte che codesto Ministero ha inserito negli anni in varie corrispondenze che riguardavano i temi inerenti agli stalli di sosta e parcheggi?
- la dimensione di uno stallo di sosta determina la capienza di un parcheggio;
 - la dimensione di uno stallo di sosta determina la tipologia dei veicoli che lo possono fruire (autobus, autovetture, autocaravan, motocicli, ecc.);
 - la maggiore fruizione degli stalli di sosta non dipende dal loro numero e/o dalla loro dimensione ma dipende dal tempo di sosta consentita all'interno degli stessi.

La presente istanza si è resa necessaria in chiusura del 2008 per poter apprendere da codesto Ministero – sempre considerato dall'Associazione scrivente come l'organo più competente in materia di Codice della strada – la corretta applicazione di quanto sopra richiesto, al fine di poter contribuire in modo fattivo ad una migliore e sicura circolazione stradale.

A tale fine si richiede gentilmente che i contenuti dell'eventuale risposta alla presente nota, siano resi noti anche all'ANCI e all'UPI, come puntualmente e opportunamente eseguito da codesto Ministero, in occasione dell'emanazione della sua precedente nota prot. n. 0050502 del 16 giugno 2008.

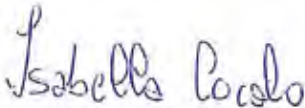
Si ringrazia per la consueta attenzione e per l'intervento che metterete in campo, volto ad evitare assurdi e onerosi contenziosi tra cittadini e Pubbliche Amministrazioni.

Si producono in allegato 11 fotografie

Si coglie l'occasione per inviare i più cordiali saluti.

Firenze, 24 gennaio 2009

Isabella Cocolo



Presidente della **Associazione Nazionale
Coordinamento Camperisti**



posta in: via San Niccolò, 21 - 50125 Firenze

telefoni: 055 2340597 - 328 8169174

e-mail: info@coordinamentocamperisti.it

telefax: 055 2346925

Gli allegati all'istanza

Allegato 1



Allegato 2



Allegato 3



Allegato 4



Allegato 5



Allegato 6



Allegato 7



Allegato 8



Allegato 9



Allegato 10





Articolo sulla rivista *inCamper* La risposta del Ministero

24

CIRCOLAZIONE STRADALE

Sosta e parcheggio Il Ministero chiarisce

*Nota prot. 0065235 del 25 giugno 2009
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti –
Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
per la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni
del Codice della strada in materia di sosta e parcheggio*

a cura del Dr. Marcello Viganò

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici – Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, ha emanato la nota prot. 0065235 del 25 giugno 2009 con cui ha fornito la corretta interpretazione e applicazione delle disposizioni del Codice della strada in materia di sosta e parcheggio, in risposta all'istanza formulata dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti in data 24 gennaio 2009.

Ispirata dall'intento di perseguire la massima sicurezza stradale unitamente alla corretta applicazione del Codice della strada, l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti formulava una serie di quesiti volti ad ottenere un pronunciamento ufficiale del Ministero su istituti del Codice della strada quali la sosta ed il parcheggio dei veicoli, troppo spesso fonti di assunti ed onerosi contenziosi tra cittadini e Pubbliche Amministrazioni.

Si tratta in particolare di oltre venti questioni inerenti i seguenti aspetti:

- progettazione, realizzazione, conformità degli stalli di sosta e della relativa segnaletica;
- fruizione dello stallo di sosta;
- legittimità dei comportamenti dell'utente della strada in sosta;
- aspetti sanzionatori.

L'analisi delle questioni inerenti la sosta ed il parcheggio ha condotto l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti a sollecitare l'intervento del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti anche in relazione ad argomenti connessi, quali i rialzamenti della piattaforma stradale e le strisce pedonali.

Una richiesta di chiarimenti elaborata nell'ottica di deflazionare il contenzioso e di rendere meno gravosa l'attività delle autorità giurisdizionali, assicurando al contempo agli organi accertatori un ausilio nell'espletamento dei servizi di polizia stradale.

Ancora una volta il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato un importante documento i cui contenuti saranno utilizzati come strumento istruttorio ovvero decisivo da parte degli enti proprietari delle strade e delle Prefetture – Uffici territoriali del Governo e finanche dell'autorità giurisdizionale nel caso di presentazione di ricorsi.

Nel merito, dopo aver ricordato che la regolamentazione della materia della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel solo Codice della strada e relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione, il Ministero ha anzitutto differenziato i concetti di sosta e di parcheggio argomentando da una serie di disposizioni del Codice della strada.

La distinzione, basata sull'elemento topografico della sosta (sia questa all'interno oppure all'esterno della carreggiata) ha trovato anche il supporto di una recente pronuncia della Suprema Corte di cassazione.

Al riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avuto cura di indicare i relativi segnali verticali da utilizzare in caso di parcheggio e l'inapplicabilità di segnali stradali di parcheggio in caso di mera sosta dei veicoli.



La foto a fianco dimostra la non corretta applicazione del Codice della Strada



Di fondamentale importanza è la direttiva rivolta agli enti proprietari della strada riguardante la necessità di garantire la possibilità oggettiva della sosta a tutte le tipologie di veicoli, anche in caso di esistenza di un parcheggio riservato ad una specifica categoria.

Per garantire il rispetto di tale principio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ricordato che la delimitazione dello stallo di sosta operata in modo tale da consentire la fruizione solo ad alcune tipologie di veicoli deve essere giustificata da comprovate esigenze della circolazione o caratteristiche della strada oltre ad essere congruamente motivata, pena la declaratoria di illegittimità del relativo provvedimento. Analogamente sono necessarie stringenti motivazioni in caso di parcheggio riservato ad una specifica categoria di veicoli.

Si coglie l'occasione per ricordare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'articolo 5 del Codice della strada, può 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.

Inoltre l'articolo 35 del Codice della strada attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la competenza ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica stradale.

In merito a quanto sopra esposto, è pacifico che al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti siano attribuiti poteri di interpretazione e di corretta applicazione delle norme del Codice della strada, sia nella fase preventiva che nella fase applicativa delle normative in esame.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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



AI COORDINAMENTO NAZIONALE CAMPERISTI

Associazione Nazionale

Via San Niccolò 21
50125 FIRENZE

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

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

La regolamentazione della materia della sosta e del parcheggio non trova una compiuta disciplina nel solo D.Lgs. 30 aprile 1982, n. 286 [Codice della strada, nel seguito Codice] e nel D.P.R. 16 dicembre 1982, n. 486 [Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, nel seguito Regolamento]. Per una completa disciplina occorre integrare le normative collettive con gli ulteriori provvedimenti legislativi:

- D.M. 14 giugno 1988, 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, al fine del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero del Lavori Pubblici sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;
- D.M. 6 novembre 2001, n. 6782 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

Vale altresì ricordare che l'articolo 6 del Codice attribuisce al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la facoltà di impartire ai Prefetti ed agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'articolo 2 del Codice della strada, e che l'articolo 36 attribuisce allo stesso Ministero la competenza ad impartire le direttive per l'organizzazione della circolazione e della segnaletica, scritto il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, per gli aspetti di competenza.

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

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

La sosta è definita come la "sospensione della marcia del veicolo permessa nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 167, 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. e) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso può essere usato per indicare un'area organizzata ed attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salvo 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; schemi della disposizione dei veicoli (sosta parallela, obliqua, ortogonale); categorie ammesse ed escluse.

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

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

Il comma 10 dello stesso articolo prescrive: *È vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono colorati di una striscia continua.*

Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 138 del Regolamento che così recita: *Le strisce longitudinali continue, continue e strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere superate per le manovre delle manovre connesse con la sosta.*

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

L'apposizione di eventuale segnaletica orizzontale di cui all'art. 148 del regolamento configura la realizzazione di un'area di parcheggio come definita all'art. 3, n. 34, del Codice.

Eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 140, c. 2, del Regolamento, costituiscono parcheggio (in quanto esterni alla carreggiata) alla luce delle definizioni sopra riportate.

In virtù di quanto esposto e per un corretto utilizzo della segnaletica, qualora l'ente proprietario della strada, nell'esercizio del potere conferito dall'art. 6, c. 4 lett. d) del Codice, intenda vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio dei veicoli dovrà utilizzare il segnale composto di cui alla figura 1176 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. 1176 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 composto inserendo il simbolo di cui alla figura 1170 del Regolamento integrato con iscrizioni, lettere o simboli, relativi ai segnali di indicazione (art. 126 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 02.08.2008.

Fermo restando che la sosta è un momento della circolazione stradale, gli enti proprietari della strada devono garantire 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.

Invece, l'apposizione di segnaletica orizzontale che delimita la dimensione di uno stallo 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 ricentrano nello stallo di sosta tracciato (soprattutto per lunghezza).

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

Infatti qualora l'ente proprietario della strada riservi un parcheggio ad una sola categoria di veicoli attraverso appositi segnali verticali, oppure delimiti le dimensioni degli stalli di sosta in modo tale da consentire la fruizione solo ad alcune tipologie di veicoli escludendo dalla sosta tutti quei veicoli che per le loro dimensioni non vi ricorrono, il relativo provvedimento è vizioso 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. 0066602 del 16 giugno 2004 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 comprendere la sussistenza delle esigenze e dei motivi previsti dall'art. 6, comma 4, lettere a) e b) del Codice della strada. In mancanza di tale attività istruttoria l'ordinanza dovrebbe ritenersi illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quanto meno un difetto di motivazione o di istruttoria.

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

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

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

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

1) Le prescrizioni normative riguardo le dimensioni minime degli stalli di sosta si rinvergono nell'allegato tecnico al D.M. Infrastrutture e Trasporti 5 novembre 2001, n. 6792, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, che al paragrafo 3.4.7 così dispone: *«Gli stalli devono essere delimitati con segnavie orizzontali; la profondità delle fasce stradali da loro occupate è di 2,00 m per le soste longitudinali, di 4,00 m per le soste inclinate a 45° e di 6,00 m per quelle perpendicolari al bordo della carreggiata. La lunghezza del singolo stallo è di 2,00 m (eccettivamente di 1,80 m per le soste longitudinali, con una lunghezza occupata di 6,00 m; è di 2,30 m per le soste trasversali.*

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

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

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

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

Le dimensioni minime degli stalli di sosta per soggetti diversamente abili sono stabilite dall'art. 10, comma 2, del D.P.R. 24 luglio 1986, n. 503, il quale prevede che per i posti riservati disposti parallelamente al senso di marcia, la lunghezza deve essere tale da consentire il passaggio di una persona su sedia a ruote tra un veicolo e l'altro.

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

Il comma 1 del suddetto articolo 10 rinvia ai punti 4.2.3 e 8.2.3 del D.M. 14 giugno 1989, n. 236 secondo il quali nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 60 o frazione di 60, posti auto di lunghezza non inferiore a m. 3,20 e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Schemi esemplificativi circa le modalità di collocazione degli stalli di sosta per tali soggetti sono esplicitati dalle richiamate fig. IL 445(a), b) e c) e di cui all'art. 148 del Regolamento.

2) I materiali per la realizzazione della segnaletica stradale orizzontale sono quelli indicati dall'art. 137 c. 1, 3 e 4, e art. 162, comma 3 del Regolamento, e dalle norme UNI EN 1436, 1423, 1700, 1671 e correlate.

I colori devono essere quelli previsti dall'art. 148, comma 3, del Regolamento.

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

3) Si prescrive che ai sensi dell'art. 148 c. 2 del Regolamento, il tracciamento degli stalli è imposto quando esiste un parcheggio con stalli inclinati o perpendicolari ed è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente, e comunque è presente anche la corrispondente segnaletica verticale.

Infitto tale tracciamento, a norma dell'art. 137 comma 2, del Regolamento, è integrativo della segnaletica stradale. Salvo quanto stabilito dall'art. 162, comma 4, del Codice, sempre che il tracciamento sia individuabile, qualora gli stalli di sosta non siano delimitati in base alle disposizioni sancite dall'art. 148 c.1 e 3 e dall'art. 137 c. 1, 3 e 4 del Regolamento ed in assenza di segnaletica verticale, tale delimitazione non è suscettibile di produrre un effetto prescrittivo.

4) Ai sensi dell'art. 168 c. 1 lett. f) del Codice, la sosta è vietata a meno di 5 metri dalle intersezioni, salvo diversa segnalazione. La deroga è possibile, ma deve essere espressamente segnalata lo spazio destinato alla sosta.

5) Ai sensi dell'art. 168 c. 1 lett. d) del Codice, è vietata la sosta in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali in modo da occultarne la vista. È una norma di comportamento, che non può essere presa a giustificazione per riservare stalli di sosta ad autoveicoli o motocicli sul presupposto che altre tipologie di veicoli occulterebbero la visuale della segnaletica stradale.

6) Il veicolo che sosta sporgendo dallo stallo invadendo gli spazi contigui viola l'art. 167 c. 5 del Codice della strada.

Si precisa che il veicolo in sosta sul marciapiede viola l'art. 168, c. 1 lett. h), mentre il veicolo in sosta se invade la carreggiata delimitata viola l'art. 40, comma 10, lett. a) del Codice. Non sono previsti margini di tolleranza.

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

Salvo quanto previsto dalle norme per i veicoli ad uso speciale e non, nel caso specifico delle autocarriani, l'utilizzo di stabilizzatori retrattili viola l'art. 145 c. 2 del Codice della strada in quanto il veicolo non poggierebbe al suolo con le sole ruote.

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

A further il Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada prevede l'obbligo di utilizzare i cusci alle condizioni previste dall'art. 363, c. 2.

Per quanto concerne il caso specifico delle autocarriani l'utilizzo dei cusci viola l'art. 145 c. 2 del Codice della strada solo quando il veicolo non poggia al suolo con le sole ruote.

9) - 10) Il veicolo che sosta con le porte, il gradino o le finestre aperte e che contestualmente crea pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada, viola l'articolo 167, comma 7 del Codice della strada.

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

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

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

Conseguentemente, rientra nel suo potere riservare parcheggi a determinate categorie di veicoli; in ogni caso l'ordinanza di regolamentazione della sosta deve essere motivata ai sensi dell'art. 6 c. 3 del Codice.

Non esiste un catalogo di motivazioni, che possono essere riconducibili ad esigenze di circolazione, o 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. 0050812 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 paragrafo.

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 adottare 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.

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

16) Voci argomentazioni espresse nel preambolo della presente nota.

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

18) Il colore delle strisce pedonali è il bianco, come stabilito dall'art. 146 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, per lo più dettate 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 perseggiare, 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 precisare 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 squilibriante 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 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 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.

Rafforzerebbero infatti in contrasto con quanto previsto all'art. 137 comma 6 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. 178, c. 4 e seguenti del Regolamento possono essere posti in opera solo su strade residenziali, parchi pubblici e privati, residenze, ecc.

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 prescrivere particolari problemi, specie se la colorazione 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 DIR.06.2001 Linee guida per la redazione dei piani delle sicurezza stradale urbane; essi pertanto non possono essere equiparati tecnicamente ai rialzatori di velocità. Si riporta una stralciata di parte già espressa in riferimento all'argomento:

Per quanto attiene al rialzamento delle piattaforme stradali, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per ridurre la velocità.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'art. 170 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perché la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella nuova nomenclatura.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinali delle strade interessate e per esse non si può offrire alcun tipo di nuovo di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, all'apparturità o necessità che l'ente proprietario delle strade può e deve valutare.

In ogni caso la geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di sicurezza da parte del veicolo, in particolare quindi con carreggiata bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e le lunghezze 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 del rialzo, specie nei confronti di coloro che percorrono la strada nel rispetto delle condizioni imposte.

Nel richiamare le argomentazioni svolte con le direttive per la redazione, redazione ed attuazione dei piani urbani di traffico in data 12 aprile 1985, 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 impalcamenti

sulle velocità principali e di attraversamento, che interessano spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze stivali (partoni in genere, bambini, anziani, disabili, ciclisti, ecc.) nelle aree ombreggiate (punto 2.1.2 delle direttive), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali e 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 alzato della strada tende a prolungare il tempo di viaggio e quindi l'inquinamento, o addirittura, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incurando lungo il percorso, portando ad ogni rialzamento, comunque inaltera, consegua di volta in momento dell'andatura per recuperare, 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 spaziarlo il problema che si intende risolvere su strade contigue.

Inoltre, nelle aree ombreggiate, le misure di mitigazione delle velocità, tra cui anche i rialzamenti della piattaforma stradale, sono meglio balneari e spesso condotte, proprio in virtù di un minore coinvolgimento sulle condizioni di guida che in alcune altre aree dello spostamento.

Infine, occorre ricordare le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè l'effettiva necessità di ridurre una utenza stivale, o fronte di specifici comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una statale progressiva di inaccessibilità, unita ad un'oggettiva difficoltà di responsabilità 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. È ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale influirà necessariamente: sabbia con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa del veicolo ammesso 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 temperature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Alla stessa stacca occorre preoccuparsi della stabilità delle opere di sostegno e, specie nelle località soggette a frequenti inondamenti, evitare gli allaghi alla base delle opere circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

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

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai casi di rallentamento delle velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, in cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della citata direttiva 24 ottobre 2008.

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

22) Il veicolo che sosta in uno stallo senza aver effettuato il pagamento è soggetto alla sanzione di cui all'art. 6, c. 14, ovvero 7, c. 14 del Codice rispettivamente fuori o all'interno del centro abitato.

Si precisa che in caso di avvenuto pagamento, qualora il veicolo resti per un tempo superiore a quello per il quale è stata corrisposta la tariffa, non si ha violazione dell'art. 6, c. 14, ovvero 7, c. 14, in quanto è stato comunque ottemperato all'obbligo del pagamento sebbene in misura inferiore al dovuto; al dovuto peraltro provvedere al recupero delle ulteriori somme dovute. In tal caso si verifica un inadempimento ad un'obbligazione contrattuale ai sensi dell'art. 1173 del codice civile, con il recupero delle somme non corrisposte oltre ad eventuali penali previste sulla base di condizioni stabilite con apposito regolamento.

23) Ai sensi dell'art. 38, c. 2 del Codice, i segnali verticali prevalgono su quelli orizzontali.

Qualora il segnale verticale escluda dalla sosta alcune categorie di veicoli, essi non sono ammessi alla sosta anche se le dimensioni degli stalli lo consentirebbero.

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

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)

Documenti in materia di autotutela

Direttive in materia di annullamento d'ufficio

**Circolare della Presidenza del Consiglio dei
Ministri prot. n. 2147/05-7.1197 del 17/10/2005**

**PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
DEI MINISTRI
DIPARTIMENTO DELLA FUNZIONE PUBBLICA**

Direttiva in materia di annullamento d'ufficio di provvedimenti illegittimi, ai sensi dell'articolo 1, comma 136, della legge 30.12.2004, n. 311 e dell'articolo 21-nonies della legge 7.8.1990, n. 241, come introdotto dalla legge 11.2.2005, n. 15.

1. Premessa

La disciplina legislativa dell'istituto dell'annullamento d'ufficio è stata recentemente introdotta nel nostro ordinamento dall'art. 1, comma 136, della Legge Finanziaria per il 2005 (legge 30.12.2004, n. 311) e dalla legge 11.2.2005 n. 15 (recante modifiche e integrazioni alla legge 7 agosto 1990, n. 241).

Nel corso del 2005 la materia del procedimento amministrativo è stata oggetto di significativi interventi legislativi volti a modificare il rapporto Stato-cittadini, collocando questi ultimi al centro dell'attività di una Pubblica Amministrazione la cui potestà risulta sempre più finalizzata alla soddisfazione dei bisogni individuali su larga scala. Le recenti disposizioni legislative relative all'annullamento d'ufficio vanno pertanto inquadrare nel percorso di progressivo avvicinamento dell'amministrazione pubblica ai cittadini e, in particolare, devono essere lette congiuntamente alle due importanti innovazioni normative relative alla generalizzazione degli istituti della dichiarazione di inizio attività (DIA) e del silenzio-assenso, introdotte come novella degli articoli 19 e 20 della legge n. 241/1990 dall'art. 3 del decreto legge 14 marzo 2005, n. 35, convertito dalla legge 14 maggio 2005, n. 80.

Con la nuova disciplina della DIA e la generalizzazione del principio del silenzio-assenso la tutela degli interessi dei cittadini è stata collocata tra le priorità alle quali va improntata l'attività amministrativa, essendo compito della pubblica amministrazione migliorare la qualità della vita dei cittadini.

La logica di fondo comune a tutti i recenti interventi è quella di considerare il cittadino centripeto rispetto all'agire della Pubblica Amministrazione.

In quest'ottica, l'estensione del principio del silenzio-assenso rende effettivo il dovere della Pubblica Amministrazione di fornire sempre e comunque una risposta alle istanze del cittadino.

Il silenzio dell'amministrazione, quindi, da apodittica interdizione dei diritti del cittadino, è stato "trasformato" in uno strumento sollecitatorio dei doveri della pubblica amministrazione, che può sempre negare al cittadino quanto da lui richiesto, purché motivi adeguatamente le ragioni del diniego.

In questo nuovo quadro lo *ius poenitendi*, il potere di autotutela della pubblica amministrazione, va interpretato come "potestà", un potere-dovere al quale è chiamata l'amministrazione quando una corretta valutazione dell'interesse pubblico lo richieda.

2. L'annullamento d'ufficio nella legge 11.2.2005, n. 15 (articolo 21-nonies della legge 7.8.1990, n. 241).

La presente circolare intende fornire alle pubbliche amministrazioni prime indicazioni interpretative delle nuove norme in materia di annullamento d'ufficio, individuando modalità e criteri di riferimento che evitino incertezze sul piano applicativo, allo scopo di pervenire ad un indirizzo amministrativo univoco.

Pur essendo temporalmente successiva all'intervento normativo operato dall'articolo 1, comma 136, della legge n. 311/2004, si ritiene opportuno chiarire preliminarmente i profili applicativi della norma prevista dalla legge n. 15/2005, che ha introdotto nel nostro ordinamento la disciplina "generale" dell'annullamento d'ufficio dei provvedimenti illegittimi (articolo 21-nonies legge n. 241/1990).

Nel contesto normativo delineato in premessa, la nuova normativa generale sull'annullamento d'ufficio, già soltanto per il fatto di rappresentare la legificazione di principi ricostruiti in passato soltanto in via dottrina e giurisprudenziale, fornisce un quadro compiuto in ordine alla materia dell'annullamento d'ufficio del provvedimento illegittimo assicurando maggiore stabilità ad un istituto di particolare rilevanza per la cura degli interessi dei cittadini.

L'annullamento d'ufficio è un provvedimento amministrativo di secondo grado la cui emanazione comporta la perdita di efficacia, con effetto retroattivo, di un provvedimento inficiato dalla presenza "originaria" di uno o più vizi di legittimità.

Oggetto dell'annullamento d'ufficio è dunque un provvedimento che, pur constando di tutti gli elementi essenziali per la sua giuridica esistenza, presenta uno dei tradizionali vizi di legittimità delineati dall'articolo 26 del Testo Unico 26.6.1924, n. 1054 sul Consiglio di Stato.

La legge n. 15 del 2005, conformemente al predetto articolo 26 e all'unanime dottrina e giurisprudenza, ha quindi specificato, introducendo l'articolo 21-octies nel corpo della legge n. 241/1990, che è annullabile il provvedimento amministrativo adottato in violazione di legge o viziato da eccesso di potere o da incompetenza.

Il legislatore ha già da tempo previsto che la presenza di uno di tali vizi può condurre di per sé all'annullamento dell'atto da parte dell'autorità giudiziaria e da parte della stessa Pubblica amministrazione, anche se limitatamente ai casi in cui è chiamata a conoscere in sede giustiziale dei ricorsi amministrativi.

Con l'articolo 21-nonies della legge n. 241/1990 trova, invece, compiuta disciplina legislativa la potestà dell'autorità amministrativa di provvedere *di propria iniziativa*, nel perseguimento dell'interesse pubblico, all'annullamento di atti che risultino inficiati da uno dei vizi di legittimità ricordati.

In particolare, l'articolo 21-nonies dispone che il provvedimento illegittimo possa essere annullato d'ufficio dallo stesso organo che lo ha emanato, o da altro organo previsto dalla legge, sussistendone le ragioni di interesse pubblico, entro un termine ragionevole e tenendo conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati.

Per procedere, quindi, l'amministrazione competente all'annullamento d'ufficio ha l'obbligo di verificare:

- la giuridica esistenza di un provvedimento amministrativo;
- la ricorrenza di uno di vizi di legittimità del provvedimento (violazione di legge, eccesso di potere, incompetenza);
- la sussistenza di ragioni di interesse pubblico per l'annullamento d'ufficio.

Nella valutazione della ricorrenza di ragioni di interesse pubblico all'annullamento dovrà tenersi conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati.

Infine, ricorrendo tutte le altre condizioni previste dall'articolo 21-nonies, la pubblica amministrazione competente potrà procedere all'annullamento d'ufficio entro un

termine ragionevole.

Il disposto dell'articolo 21-*nonies*, pur consolidando normativamente principi giurisprudenziali non controversi, deve essere in ogni caso interpretato anche in coerenza con i principi generali dell'azione amministrativa.

Elemento necessario per poter procedere all'annullamento dell'atto illegittimo è, in primo luogo, l'interesse pubblico.

L'interesse pubblico alla base del provvedimento di autotutela, come costantemente precisato dalla giurisprudenza del Consiglio di Stato, non può esaurirsi nel mero interesse al ripristino della legalità violata.

Ai fini di una corretta valutazione dell'esistenza, nel caso concreto, dell'interesse pubblico all'annullamento dell'atto, le Pubbliche Amministrazioni dovranno tener conto anche della circostanza che la propria attività è costituzionalmente orientata secondo i canoni dell'imparzialità e del buon andamento (articolo 97 Cost.), ed è retta dai principi generali dell'azione amministrativa sanciti dall'art. 1, comma 1, della legge n. 241/1990, così come modificato dall'art. 1 della legge 11.2.2005, n. 15.

Risponde all'interesse pubblico l'annullamento d'ufficio improntato a criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, nonché di "proporzionalità" dell'azione amministrativa.

Tale ultimo criterio, pur non essendo esplicitamente previsto dall'articolo 1 della legge n. 241/1990 tra i principi generali dell'attività amministrativa, rientra nei "principi del diritto comunitario", assolutamente consolidati anche nella giurisprudenza italiana, di cui al medesimo articolo 1 della legge n. 241/1990, come modificato dalla legge n. 15/2005.

Il principio di proporzionalità va inteso come dovere in capo alla Pubblica Amministrazione di non comprimere le situazioni giuridiche soggettive dei privati, se non nei casi di stretta necessità ovvero di indispensabilità.

In ossequio al principio di proporzionalità, che obbliga ad assicurare il minor danno possibile agli interessi privati coinvolti e solo se strettamente necessario, l'amministrazione competente dovrà valutare sia la sussistenza di effetti giuridici ampliativi che il provvedimento ha eventualmente prodotto nella sfera giuridica dei privati (nei quali potrebbe essersi ingenerato un ragionevole affidamento in ordine alla definitività dell'assetto delle posizioni di interesse o di diritto composte con il provvedimento), sia gli eventuali effetti ampliativi conseguenti dall'annullamento d'ufficio dell'atto.

Sempre nell'ottica della proporzionalità, inoltre, dovranno essere valutati i pregiudizi a carico dei privati derivanti dall'atto illegittimo.

L'amministrazione, pertanto, procederà al ritiro d'ufficio dell'atto illegittimo una volta riscontrato che l'interesse pubblico all'annullamento è prevalente rispetto a quello alla conservazione dell'atto, alla luce degli interessi privati coinvolti, avendo riguardo, in particolare, al principio dell'ordinamento comunitario della "proporzionalità". In altri termini, in considerazione del principio di proporzionalità, l'amministrazione procederà all'annullamento d'ufficio quando ciò sia necessario al fine di evitare un danno non proporzionato agli interessi dei privati coinvolti nel procedimento.

Nella motivazione del provvedimento sarà poi necessario esplicitare l'apprezzamento – anche sul piano comparativo – in merito al sacrificio imposto al privato, ovvero circa la possibilità di ovviare all'errore commesso con appositi strumenti giuridici (in questo senso, Consiglio di Stato, Sez. V, sentenza 12 ottobre 2004, n. 6554).

Peraltro, se il vizio che inficia il provvedimento può essere rimosso senza addivenire all'annullamento dell'atto, l'amministrazione dovrà procedere in tal senso.

Nel caso di atti endoprocedimentali illegittimi, ivi compresi gli atti che rappresentano il momento conclusivo di subprocedimenti che afferiscono a procedimenti comples-

si, la *potestas* di adottare l'atto di ritiro è in primo luogo in capo all'amministrazione che ha emesso l'atto endoprocedimentale.

In particolare, in fase endoprocedimentale, l'amministrazione competente valuterà la ricorrenza dell'interesse pubblico all'annullamento d'ufficio dell'atto avendo riguardo al rispetto del principio di proporzionalità, come sopra illustrato, nonché all'interesse ad evitare, in ossequio al principio di economicità dell'azione amministrativa, che l'atto endoprocedimentale illegittimo provochi l'illegittimità derivata del provvedimento conclusivo del procedimento principale, con le prevedibili ricadute in termini di ampliamento del contenzioso.

Altro elemento che l'amministrazione dovrà valutare è il trascorrere del tempo, sia perché esso tende ad attenuare progressivamente l'interesse pubblico ad annullare, riducendone l'attualità e la concretezza, sia perché favorisce il consolidamento dell'assetto degli interessi privati creato dall'atto annullabile.

La scelta operata in via generale dall'articolo 21-*nonies* è quella che consente alle pubbliche amministrazioni di procedere all'annullamento d'ufficio "entro un termine ragionevole".

Pertanto, più tempo sarà trascorso dall'emanazione dell'atto illegittimo, più dovrà essere approfondita la valutazione dell'amministrazione ed intenso lo sforzo di motivazione circa l'esistenza dell'interesse pubblico all'annullamento dell'atto.

Inoltre, la "ragionevolezza" del termine dovrà essere valutata di volta in volta, oltre che in relazione al tempo, anche in considerazione del grado di illegittimità del provvedimento, della graduazione degli interessi pubblici e privati in gioco, ecc.

3. L'annullamento ex art. 1, comma 136, della legge n. 311 del 30/12/2004.

La portata delle disposizioni contenute dal comma 136 dell'articolo 1 della legge n. 311/2004 può essere chiarita alla luce delle disposizioni della legge. 15/2005 che hanno disciplinato in via generale il silenzio d'ufficio.

Il comma 136 citato stabilisce che, *"al fine di conseguire risparmi o minori oneri finanziari per le amministrazioni pubbliche, può sempre essere disposto l'annullamento di ufficio di provvedimenti amministrativi illegittimi, anche se l'esecuzione degli stessi sia ancora in corso. L'annullamento di cui al primo periodo di provvedimenti incidenti su rapporti contrattuali o convenzionali con privati deve tenere indenni i privati stessi dall'eventuale pregiudizio patrimoniale derivante, e comunque non può essere adottato oltre tre anni dall'acquisizione dell'efficacia del provvedimento, anche se la relativa esecuzione sia perdurante"*.

Tali disposizioni si applicano esclusivamente ai casi in cui l'atto di annullamento rinvenga il suo fondamento nella finalità *ex lege* di interesse pubblico di conseguire risparmi o minori oneri finanziari per le amministrazioni pubbliche.

Pertanto, l'amministrazione che intenda procedere ai sensi del comma 136 occorre che motivi adeguatamente, anche attraverso l'allegazione di un eventuale prospetto illustrativo, in ordine ai risparmi che si intendono acquisire con l'annullamento dell'atto.

Inoltre, alla luce di quanto oggi disposto in via generale dal sopravvenuto art. 21-*nonies* sulla necessità di un "termine ragionevole" per l'annullamento, anche l'inciso *"può sempre essere disposto"* usato dal comma 136 non dovrà essere interpretato disgiuntamente dal principio di ragionevolezza, destinato *ex lege* a segnare il limite temporale massimo all'annullamento d'ufficio dell'atto. D'altro canto, poiché lo stesso comma 136, nel secondo periodo, stabilisce *ipso iure* la durata massima del termine ragionevole, *"non oltre tre anni"* dall'acquisizione di efficacia del provvedimento, qualora questo incida su rapporti contrattuali o convenzionali, può ricavarsi che, limitatamente alle altre ipotesi di possibile risparmio previste dal primo periodo, il ter-

mine conforme al principio di ragionevolezza possa in taluni casi anche superare, sia pure con la necessaria adeguata motivazione, i tre anni dall'acquisizione di efficacia del provvedimento.

In altre parole, le pubbliche amministrazioni devono considerare il termine triennale quale termine ragionevole massimo ex lege, nello specifico caso di annullamento d'ufficio di provvedimenti incidenti su rapporti contrattuali o convenzionali con privati, nel presupposto che in simili ipotesi il decorso di un lasso di tempo maggiore finirebbe per fondare legittimi affidamenti nelle parti private.

In tal senso, l'art. 1, comma 136, della legge n. 311/2004 opera, limitatamente alle particolari fattispecie previste dal medesimo comma 136, ed esclusivamente per le ipotesi di cui al secondo periodo, una forfetizzazione prudenziale rispetto alla misura di un termine "ragionevole", da ritenere possibile esclusivamente per le fattispecie di cui al primo periodo.

Nell'ipotesi di cui al primo periodo, infatti, si può ritenere sussistente la ragionevolezza del termine fino a che, *perdurando l'esecuzione del provvedimento illegittimo*, l'annullamento di quest'ultimo comporti un sicuro risparmio per la pubblica amministrazione.

Diversa è invece da ritenersi l'ipotesi del provvedimento illegittimo la cui esecuzione sia già terminata. In questo caso, l'Amministrazione potrà procedere all'annullamento secondo i criteri generali validi per tutte le altre ipotesi previste al di fuori del comma 136, quindi previamente valutando, caso per caso, gli assetti privati consolidati, la ragionevolezza del tempo trascorso, nonché l'effettivo interesse pubblico, attuale e concreto, all'annullamento (anche in relazione alla quantificazione dell'effettivo possibile risparmio ed all'entità del sacrificio eventualmente richiesto ai privati). Nell'inciso "*può sempre essere disposto l'annullamento...*" non è peraltro individuabile neppure un fattore che osti alla possibilità di procedere alla sanatoria nei casi previsti dall'art. 21-*nonies* della legge n. 241/90.

Per quanto riguarda gli interessi dei destinatari degli atti da annullare, il comma 136 prevede che l'Amministrazione debba "*tenere indenni i privati stessi dall'eventuale pregiudizio patrimoniale derivante*".

Tale disposizione si applica, peraltro, solo alle fattispecie di cui al secondo periodo del comma in esame, in quanto per tutte le altre fattispecie il legislatore si limita a richiedere che l'amministrazione, nel valutare se procedere o meno all'annullamento dell'atto ritenuto illegittimo, operi "*tenendo conto degli interessi dei destinatari e dei controinteressati*", senza prevedere l'obbligo di corrispondere somme a titolo di ristoro dei pregiudizi eventualmente arrecati.

Inoltre, la formula generica "*tenere indenni*" utilizzata dal legislatore fa ritenere che un eventuale indennizzo dei pregiudizi subiti non sia l'unica strada percorribile. Altri strumenti quindi potrebbero essere utilizzati a tal fine, quali, ad esempio: la previsione di una decorrenza non retroattiva del provvedimento, la sostituzione del provvedimento annullato con altro che, avendo come destinatari gli stessi interessati, riduca loro l'eventuale danno patrimoniale.

Il ristoro economico dei danni subiti dovrà essere considerato quindi uno strumento residuale, relativo a pregiudizi non riparabili altrimenti, atteso il fine, imposto dal comma 136, di conseguire risparmi per l'Amministrazione.

Roma, 17 ottobre 2005

Il Ministro della Funzione pubblica

Annullamento d'ufficio dei preavvisi di violazione

**Circolare del Ministero dell'Interno
prot. n.M/2413/11 del 17/01/2003**

Prot. n. M/2413/11

Roma, 17 gennaio 2003

OGGETTO:

Archiviazione dei preavvisi di violazione alle norme del Codice della Strada.

Quest'Ufficio ritiene che il c.d. preavviso di violazione possa essere archiviato, ricorrendone i presupposti, dall'Ufficio di appartenenza dell'organo di polizia stradale. Infatti, in base alle disposizioni contenute nelle norme attualmente vigenti, il citato preavviso non assume rilevanza giuridica e quindi, non produce effetti nei confronti del destinatario.

Invero, l'art. 204 C.d.S. attribuisce al Prefetto la potestà di archiviazione del solo verbale, e l'art. 386, comma 3, Reg. C.d.s., nel disporre che nel caso in cui il soggetto risulti estraneo alla violazione (per errore di trascrizione del numero di targa o per altra causa) il comando precedente trasmette gli atti al Prefetto per l'archiviazione, si riferisce al verbale notificato e non al preavviso.

Peraltro, la disposizione in esame fa espresso riferimento al "caso di notifica esperita a soggetto estraneo", lasciando intendere che nella fattispecie deve essere stato preventivamente redatto il verbale, il quale solamente – qualora conforme al modello VI.1 allegato al C.d.S. – può essere notificato ai sensi dell'art. 201 C.d.S.

La predisposizione del preavviso, invece, si inserisce nell'ambito di un'attività (quella di accertamento delle violazioni) di esclusiva competenza degli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è previsto il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria (art. 13 L. 24.11.1981, n. 689).

In tale ambito, l'organo accertatore può assumere informazioni e procedere a ispezioni, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici. Tali attività, unitamente a quella connessa alla compilazione del preavviso, necessitano spesso di ulteriori indagini ed approfondimenti, al termine dei quali i soggetti che accertano le violazioni possono aver acquisito tutti gli elementi utili per poter contestare o notificare l'atto di accertamento della violazione ovvero, mancando i presupposti di legge, decidere l'interruzione della stessa attività di accertamento, evitando di redigere il verbale, una volta constatata la estraneità del soggetto interessato.

Il verbale di accertamento non ancora perfezionato nei suoi elementi formali e procedurali rimane, quindi, nella disponibilità dell'ufficio al quale appartiene l'agente che lo ha redatto.

E' il caso di precisare, comunque, che le fattispecie, ricorrendo le quali l'organo di polizia stradale può interrompere l'attività di accertamento (anche quando la stessa si è concretizzata nella compilazione del preavviso), possono essenzialmente essere

ricondotte a quelle previste dal citato art. 386, comma 3, Reg. C.d.S.: “errore di trascrizione del numero di targa ovvero di lettura delle risultanze dei pubblici registri o per altra causa”.

In tali casi, “eseguiti gli opportuni accertamenti”, secondo l’art. 386 Reg. C.d.S. deve risultare evidente l’estraneità del soggetto alla violazione.

Espletate le suddette verifiche, l’ufficio o comando precedente, se è stato già redatto il verbale di accertamento, trasmette gli atti al Prefetto per l’archiviazione, ai sensi dell’art. 386/3 Reg. C.d.S.; se invece è stato redatto il solo preavviso può interrompere l’attività di accertamento, senza inviare il medesimo preavviso all’Autorità amministrativa in quanto quest’ultima, in base alle disposizioni vigenti, è competente a ricevere, nei casi previsti, solamente il verbale.

A ben guardare, inoltre, lo stesso art. 386/3 Reg. C.d.S. prevede anche l’ipotesi che l’organo accertatore non trasmetta gli atti al Prefetto nel caso in cui “sia possibile procedere alla eventuale notifica nei confronti dell’effettivo responsabile entro i termini previsti”: nella fattispecie, pertanto, persino il verbale notificato al soggetto estraneo non viene archiviato dal Prefetto.

Nel caso in cui, viceversa, l’organo accertatore pervenga – successivamente alla compilazione del “preavviso” – ad una ricostruzione della condotta tale da far escludere la sussistenza dell’illecito, ovvero ritenga presente una causa di esclusione della responsabilità prevista dall’art. 4 della legge 24.11.1981, n. 689, l’esclusione della illiceità del comportamento, altrimenti vietato, deve essere formalmente dichiarata dall’autorità amministrativa competente a ricevere il rapporto, alla quale, pertanto, è inviato il verbale di accertamento notificato, non potendo l’organo di polizia archiviare direttamente il relativo “preavviso”.

Sembra, infine, opportuno che – così come sostenuto dalla giurisprudenza della Corte dei Conti (Sez giurisd. Marche, 29.4.1997, n. 1336)

– per rispetto dei principi di trasparenza e imparzialità, nel caso in cui è consentito all’organo accertatore di non dare ulteriore corso al “preavviso”, sospendendo la redazione e la notifica del verbale, l’ufficio cui appartiene l’organo accertatore, fornisca adeguata motivazione delle ragioni in base alle quali procede nei sensi suindicati, formalizzando detta motivazione negli atti del relativo fascicolo, anche ai fini della identificazione del funzionario che vi ha provveduto.

IL DIRETTORE DELL’UFFICIO
(Ubaldi)

Annullamento d'ufficio del verbale tramite ordinanza sindacale

Il Comune di Coredo (TN) annulla per errata contestazione della violazione

COMUNE DI COREDO
Provincia di Trento



ORDINANZA N. 35
ORDINANZA ARCHIVIAZIONE
VERBALE DI VIOLAZIONE

Premessa:

In data 18 agosto 2008, l'agente di polizia locale *... omissis per la privacy ...* redigeva verbale di violazione amministrativa per violazione all'Ordinanza comunale n. 35 dd. 30/07/2007 prot. 3653 e sanzionata dall'art. 15 lett. l) della L.P. 13/12/1990 n. 33 (Legge provinciale sui campeggi) a carico del signor *... omissis per la privacy ...* residente a Costa Volpino (BG). L'agente di polizia locale accertava che in data 12 agosto 2008 alle ore 12:15, il signor *... omissis per la privacy ...* sostava con il proprio veicolo *... omissis per la privacy ...* l'area di sosta pubblica in misura eccedente l'ingombro del veicolo stesso lasciando il predellino aperto.

Avverso il verbale di violazione, *... omissis per la privacy ...* proponeva opposizione per i seguenti motivi:

1. La violazione contestata riguarda una norma del Codice della strada;
2. L'area oggetto dell'accertamento è priva di qualsiasi segnaletica;
3. Il veicolo di proprietà del ricorrente non è un "veicolo speciale (specialità campeggio) ma autocaravan così come previsto dall'art. 54, comma 1, lett. m) del Codice della Strada.

In data 29 dicembre 2008 con prot. n. 5451, perveniva da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'invito a questa Amministrazione ad adeguare l'ordinanza sopra citata ed in particolare a chiarire nella stessa la corretta procedura sanzionatoria applicabile secondo i casi.

IL SINDACO

Vista la premessa di cui sopra;

visto il verbale di accertamento di violazione n. 42/2008 dd. 18 agosto 2008 redatto dall'agente del Corpo di Polizia Locale *... omissis per la privacy ...*

preso atto della regolare notifica del verbale di violazione al signor ANTONIO MONTANO in qualità di proprietario del veicolo *... omissis per la privacy ...* nei termini di legge;

preso atto che non è stato effettuato il pagamento della sanzione e che, ai sensi dell'art.17 della legge 689/1981 è stato presentato rapporto con la prova dell'eseguita contestazione e notificazione;

letto il ricorso presentato nei termini di legge dal signor *... omissis per la privacy ...* avverso il verbale di violazione;

preso atto del chiarimento inviato dal dott. Sergio DONDOLINI per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 29/12/2008;

considerato che la violazione accertata dall'agente *... omissis per la privacy ...* doveva essere sanzionata correttamente attraverso la contestazione dell'art. 157 comma 7 e 8 del Codice della Strada e non come effettivamente avvenuto dall'art. 15 lett. l) della L.P. 13/12/1990 n. 33 in quanto non può essere considerata attività di campeggio il solo aver lasciato aperte le porte e/o le finestre del veicolo;

ritenuto pertanto che il provvedimento sanzionatorio per tale motivo debba essere archiviato;

visto il comma 2 dell'art. 18 della legge 689/1981;

visto il T.U.L.R.O.C. approvato con DPREg. 1 febbraio 2005 n. 3/L

ORDINA

Per i motivi sopra esposti:

l'archiviazione del verbale di violazione n.42/2008 di data 18 agosto 2008, emesso dal Corpo di Polizia Locale Anaunia senza dar luogo ad alcun procedimento sanzionatorio.

DISPONE

Che la presente ordinanza venga notificata al signor *... omissis per la privacy ...* nt. a Napoli il 05/07/1947 e residente a Costa Volpino (BG) in via Brine n. 17.

Coredo, 24/09/2009
Prot. 4222



Annullamento d'ufficio del verbale tramite atto della Polizia Municipale



Prot. n 113/09 E
Rif. B285196
Raccomandata AR.
Allegati:

COMUNE DI TREVISO

via Municipio, 16 – 31100 TREVISO
centralino 0422 6581 telefax 0422 658201
e-mail: postacertificata@cert.comune.treviso.it
Treviso, 24/06/2009

... omissis per la privacy...

Egr.
BREDA FABRIZIO
Via Don A. Ballan, 11
31030 CARBONERA

Uggetto: Sua istanza con raccomandata a mano in data 24/06/2009 - verbale B285196 del 26/02/2009.

Con riferimento all'istanza di cui all'oggetto, si comunica alla S.V. che il verbale in oggetto notificatole con raccomandata postale AG nr. 77581722985-2 in data 09/05/2009, è stato archiviato in autotutela da questo Comando con provvedimento prot. **113/09 E** in data 11/05/2009, di cui le è già stata inviata copia del dispositivo con lettera postale del 07/05/2009.

Voglia pertanto considerare definitivamente concluso il contenzioso con questo Comando di Polizia Locale, in merito al verbale in oggetto.

Cordiali saluti.

IL COMANDANTE
Contenzioso dr.ssa Federica

IL COMANDANTE
COMMISSARIO
MADRUTTO Paolo

SETTORE/SERVIZIO Polizia Locale-Ufficio contenzioso

Responsabile del procedimento: Isp. Cristiano Bruno

Responsabile dell'istruttoria: Ag. Sc. Roberto Polato

Per informazioni e comunicazioni rivolgersi al n. 0422 658375 , telefax n. 0422 658548

e-mail : roberto.polato@comune.treviso.it

Dettaglio accertamento

Stato del verbale: 00960 Verbale Archiviato

Data/ora accertamento 26/02/2009 17.45 **Registro/Anno Numero verbale** 8253 2009 B285196 **Tipo accertamento** Verbale NON contestato

Data verbalizz. 26/02/2009 **Data stampa vb.** 07/05/2009 **Num. raccomand.** 77581722985-2 **Data notifica verbale** 09/05/2009 **Data trasm. aut. comp.**

Verbalizzante 1 ... omissis per la privacy ... **Verbalizzante 2** ... omissis per la privacy ...

Luogo violazione VIA MARCONI GUGLIELMO **Num. Civ/Km** 9/G

Targa/Telaio ... omissis per la privacy ... **Veicolo** AUTOVETTURA **RENAULT** **SCENIC** **Nazionalità** I

Totale sanzioni 0,00 **Spese postali** 5,60 **Spese amm.ve** 10,33 **Spese comp. giac.** 0,00 **Totale verbale** 0,00 **Totale da pagare** 0,00

VERBALE ARCHIVIATO **Riscosso->** 0,00

Causale mancata contestazione
ACCERTAMENTO IN ASSENZA DEL TRASGRESSORE/PROPRIET.

L.O. Preavviso - **L.O. Notifica** **L.O. Pagamento -**
Rif. cartolina di notifica ATTESAFILE - - **Rif. CAD - -**

Violazioni accertate

Articolo 7 **Comma** 1 A) E 15 **Violazione** SOSTA IN ZONA DISCO ECCEDENDO L'ORARIO DI SCANDENZ **Importo sanz. 60 gg** 23,00

Punti da decurtare 0 **Data comunic. punti**

Oggetto violazione

Sostava il veicolo indicato in zona disco eccedendo l'orario di scadenza. Primo controllo ore 15,00.

Anagrafiche del verbale

PROPRIETARIO ... omissis per la privacy ... **Data nascita** 22/12/1966 **Luogo nascita** TREVISO **Origine** M1

Indirizzo 11 V LO DON A.BALLAN **Località** 31030 CARBONERA **TV**

Codice fiscale ... omissis per la privacy ... **Notifica verbale** 09/05/2009 **Cod. not.** NCAN **Notifica ingiunz.** **Data inizio propr.** 23/06/2004 **Data identific.**

Archiviazione

Data 11/05/2009 **Numero** 113/09 E **Protocollo** **Causale** archiviato in autotutela



Annullamento in autotutela del preavviso per inesistenza dell'ordinanza istitutiva della limitazione

Gli esempi dei Comuni di San Michele al Tagliamento
(VE) e di Prato



CORPO DI POLIZIA LOCALE

Comune di San Michele al Tagliamento (VE)

Prot.

A:
DOTT. MARCELLO VIGANO'
VIA SAN NICCOLO' 21
50125 FIRENZE

FAX. 055/2346925

Oggetto: Archiviazione verbale nr. 275554/2010/P Reg.verbali nr. 3813/2010.

Con la presente si comunica l'avvenuta archiviazione in autotutela del verbale citato all'oggetto in quanto non è stato possibile reperire l'ordinanza istitutiva del divieto di sosta esistente su Corso Europa

Distintamente.

Bibione, 28/07/2010



IL COMANDANTE
Dot. Andrea GALLO

NUCLEO POLIZIA STRADALE
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Istruttore Juliani Marco
RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA: Ag. Sc. Carradini Nicola

TEL. 0431 444800 - FAX 0431 444810 MAIL: vigili@comincomsanichele.it

comune di
PRATO



**CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE
STAFF COMANDO**

Piazza Macelli, 8 - 59100 Prato
Tel 0574.183.6739
Fax 0574.183.6706
poliziamunicipale@comune.prato.it
http://pm.comune.prato.it

RACCOMANDA

Prato, 23 luglio 2010
P.G. 2010/95626

DOTT. MARCELLO VIGANO'
Via San Niccolò, 21
50125 FIRENZE

E p.c.
Al Responsabile dell'Ufficio Procedure

Oggetto: Ordinanza istitutiva del parcheggio riservato alle autovetture in Via Papa Giovanni Paolo I – Comunicazioni

Con riferimento alla Sua richiesta del 26 giugno 2010, anticipata per e_mail, e protocollata al n. 2010/84949, La informiamo che da ricerche effettuate nell'archivio cartaceo ed informatico dell'Ufficio Ordinanze non è stato reperito alcun atto riferibile alla limitazione della sosta per sole autovetture in Via Papa Giovanni Paolo I.

La situazione è stata comunque sanata con ordinanza n. 1582/2010 che può essere consultata in rete.

Le comunichiamo inoltre che dall'esame del verbale rimessoci è emerso che l'agente accertatore è incorso in un mero errore materiale indicando la Via Papa Giovanni Paolo II, che non esiste nel territorio di Prato e non la Via Papa Giovanni Paolo I luogo ove è stata accertata la presunta violazione.

Pertanto l'Ufficio Procedure di questo Comando procederà con l'archiviazione d'ufficio del suddetto verbale.

Distinti saluti.

IL COMANDANTE
Dott. Andrea Pasquinelli

Annullamento d'ufficio del preavviso per sosta riservata ad altra categoria di veicolo

Email del Comandante la Polizia Municipale del Comune di Sesto Fiorentino

Da: Paolo Bagnoli [mailto:p.bagnoli@comune.sesto-fiorentino.fi.it]

Inviato: martedì 30 marzo 2010 18:33

A: ...omissis per la privacy...

Cc: sindaco@comune.sesto-fiorentino.fi.it; Ufficio Relazioni con il Pubblico; info@coordinamentocamperisti.it; Cristiana Cristiani; v comandante pm

Oggetto: Re: Contestazione multa ...omissis per la privacy...

Gentile Sig. ...omissis per la privacy...,

in riferimento alla Sua istanza di annullamento d'ufficio del preavviso di accertata violazione n. 35842/T redatto da personale di questo Comando in data 15 marzo 2010, sono con la presente a comunicarLe che la richiesta è accolta e che pertanto niente è dovuto in relazione ai fatti in esso riportati.

Come ho avuto modo di riferirLe personalmente durante l'incontro svoltosi presso la sede del nostro Comando in data odierna, per il quale La ringrazio di aver preso parte, non è certo intenzione di questo Comando procedere a regolamentazioni della disciplina di sosta in modo discriminatorio nei confronti di alcuna categoria di veicoli, in particolare di autocaravan. In merito la posizione assunta dal Comando di Polizia Municipale, anche di fronte a specifiche richieste di istituzioni di divieto di sosta finalizzate alla fruibilità delle aree da parte di una categorie di veicoli anziché di un'altra, è sempre stata lineare e chiara, ritenendo che gli autocaravan godano di una sostanziale equiparazione, ai fini della circolazione in genere ed agli effetti dei divieti e delle limitazioni previsti negli articoli 6 e 7 del C.d.S., alla disciplina prevista per gli altri veicoli. Il fatto stesso che fino ad oggi la sosta del suo mezzo non sia stata oggetto di osservazione alcuna da parte del nostro Comando conferma d'altronde tale posizione.

Nel caso che La riguarda, come ho avuto modo di spiegarLe, in fase realizzava dell'area di parcheggio, è stato erroneamente allocato sotto il segnale Parcheggio (FIG. II 76 Art. 120 Reg. C.d.S.) il pannello integrativo di limitazione Autovetture (modello II 4/a Art. 83 Reg. C.d.S.), inducendo in buona fede l'agente accertatore ad elevare il preavviso di verbale di cui in argomento. Preso atto delle Sue rimostranze ho pertanto disposto, come annunciato, l'archiviazione del citato preavviso, ritenendo che lo stesso si inserisca nell'ambito di un'attività (quella di accertamento delle violazioni) di esclusiva competenza degli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è previsto il pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria (art. 13 L. 24.11.1981, n. 689) e che in tale ambito, l'organo accertatore, avendo acquisito ulteriori informazioni ed espletato dovute indagini, possa decidere di non procedere alla notificazione del verbale, interrompendo l'attività di accertamento. Inoltre ho disposto al Servizio Mobilità di questo Settore la rimozione del segnale aggiuntivo causa dell'equivoco occorso.

Si precisa quindi che non è intenzione di questo Comando interdire la sosta degli autocaravan alle aree di parcheggio presenti nel territorio, consentendolo alle sole autovetture, se non in base a criteri tecnici, dettato cioè da caratteristiche tecniche e funzionali che presiedono alla realizzazione del parcheggio stesso. Può verificarsi quindi che determinate aree presentino degli stalli tali da non consentire legittimamente la sosta di tutte le categorie di veicoli, ma non per motivi discriminatori, bensì strutturali e comunque validi per tutti i veicoli aventi dimensioni eccedenti il perimetro dello stallo. In altre zone sono stati tracciati dei "vasconi" paralleli l'asse della strada, senza individuare con linee perpendicolari il singolo stallo, al fine di garantire la circolazione e al contempo di non penalizzare i possessori di veicoli di lunghezza superiore alla media. In tali circostanze è evidente che la sosta deve avvenire nel modo prescritto dalla relativa segnaletica. La informo infine che sono in corso, da parte del Servizio Mobilità di questo Settore, indagini per la realizzazione di spazi di sosta particolarmente ampi per dare ulteriori possibilità di sosta ai veicoli circolanti e presenti nel nostro territorio.

Nel rimanere disponibile per ulteriori chiarimenti, si porgono distinti saluti

Paolo Bagnoli

~~~~~  
Settore Polizia Municipale e Mobilità Dott. Paolo Bagnoli –  
Comandante Polizia Municipale Via Garibaldi, 9 – 50019 Sesto Fiorentino (Firenze)  
tel. 055 4496503 - fax 055 4496507 e-mail: [p.bagnoli@comune.sesto-fiorentino.fi.it](mailto:p.bagnoli@comune.sesto-fiorentino.fi.it)  
~~~~~