

15) La sosta di un veicolo occupante uno stallo destinato a categoria diversa configura violazione dell'art. 6, c. 4, lett. d) ovvero dell'art. 7, c. 1, lett. e), 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) Vedasi 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 renda indispensabile ai fini della corretta fruizione degli stalli.

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

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

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

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

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

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

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

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

Per le pavimentazioni vedi risposta al quesito 2).

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

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

20 ) Gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere realizzati solo alle condizioni e nelle dimensioni previste dalla tabella A1.7a) dell'allegato alla Circolare 08.06.2001 "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana"; essi pertanto non possono essere equiparati tecnicamente ai rallentatori di velocità. Si riporta uno stralcio di parere già espresso in riferimento all'argomento:

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

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

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

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

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

Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico in data 12 aprile 1995, si rammenta che, in generale, le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti