

sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (pedoni in genere, bambini, anziani, disabili, ciclisti, ecc.) nelle isole ambientali (punto 3.1.2 della direttiva), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze.

Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzamenti della piattaforma stradale nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

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

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

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

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

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

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

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della citata direttiva 24 ottobre 2000."

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 dei centri abitati.

Si precisa che in caso di avvenuto pagamento, qualora il veicolo soste 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; si dovrà 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.

- a) In ogni caso un parcheggio non può contenere più veicoli di quanti ne consentano le dimensioni degli stalli.
- b) 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.
- c) La regolamentazione oraria 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 turnazione, 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)

