

della strada, nonostante il richiamo presente all'art. 6, comma 4, lettera d), non prevede casi specifici di "sosta a pagamento" – se non intesa come una "fase" della circolazione nel momento dell'utilizzo di una area di parcheggio - mentre invece nel medesimo codice troviamo casi di regolamentazione della sosta, compresi i casi di sosta vietata ovvero limitata.

Per esempio l'art. 7, comma 1, lett. d) prevede una riserva di posti limitati " *alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea*".

Tale situazione che prevede come detto una "riserva di posti" deve essere indicata con il segnale di cui alla figura II/75 con pannello integrativo indicante le categorie di veicoli escluse dal divieto.

Nel medesimo articolo al comma 4, secondo periodo, è prevista una "deroga" alla sosta vietata per determinate tipologie di veicoli, in quanto viene precisato che, ove è "vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale".

Tale situazione di "eccezione permanente" al divieto di sosta deve essere indicate con il segnale composito di sosta consentita a particolare categoria (figg. II.79/a, II.79/b).

Il segnale composito di cui al comma 2 deve essere utilizzato anche per segnalare l'eccezione al divieto di sosta disposta per i veicoli appartenenti alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla polizia municipale e ad altri servizi di pubblico interesse e di soccorso, limitatamente alle aree limitrofe le rispettive sedi e per la superficie strettamente indispensabile (fig. II.79/c).

Fermo restando la problematica di come inquadrare e regolamentare la "sosta a pagamento" non costituente parcheggio, tra le due opzioni interpretative finora prospettate, si propende per il primo orientamento, fatto proprio dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 0065235 del 25 giugno 2009.

A completezza dell'approfondimento si richiamano le peculiari nozioni di piazzola di sosta e di fascia di sosta laterale.

La **piazzola di sosta** è intesa quale parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 38). Per la piazzola di sosta vale una regolamentazione diversa che si rinviene nel par. 4.3.6. del D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 il quale prevede l'obbligatorietà – per le sole strade extraurbane – di piazzole per la sosta ubicate all'esterno della banchina aventi dimensioni non inferiori a quelle indicate nella figura 4.3.6.a.

Per quanto concerne l'indicazione della piazzola di sosta nelle strade extraurbane deve essere utilizzato il segnale verticale di cui alla figura II. 328 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada.

La **fascia di sosta laterale**, ai sensi dell'art. 3, c. 1, n. 23 codice della strada è la parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra. Nello specifico si ha fascia di sosta laterale qualora la striscia di margine della carreggiata sia discontinua e vi sia il tracciamento di stalli di sosta con adiacente una corsia di manovra.

3. Regolamentazione della sosta e del parcheggio

3.1. La segnaletica verticale

Preso atto della diversità dei concetti e dei contenuti sostanziali del parcheggio e della sosta, si ricorda che i provvedimenti concernenti la predisposizione e regolamentazione della sosta, devono essere emanati nel pieno rispetto della normativa vigente e, in particolar modo, si deve evincere dagli stessi come l'ente proprietario della strada abbia effettuato una dettagliata analisi tecnica dello stato dei luoghi che comprovi la sussistenza delle esigenze della circolazione o delle caratteristiche strutturali delle strade poste a base della decisione adottata, nonché il risultato dell'istruttoria effettuata sulla reale necessità ed opportunità di emanare tali provvedimenti.

In mancanza, il provvedimento potrebbe risultare illegittimo per violazione di legge o per eccesso di potere, quantomeno nella figura sintomatica del difetto di istruttoria come ribadito anche con la direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 0050502 del 16 giugno 2008 avente ad oggetto la corretta applicazione delle disposizioni del codice della strada nell'ambito della predisposizione delle ordinanze da parte degli enti locali.