

«almeno due posti ogni cento disponibili».

È evidente che tale «standard» minimo debba intendersi equivalente ad un posto ogni cinquanta disponibili o frazione di cinquanta, con un minimo assoluto di uno. Infatti se così non fosse, poiché nella realtà i posteggi con oltre cento posti non sono frequenti, verrebbe di fatto ad essere vanificato il contenuto della prescrizione di legge, potendosi individuare nei centri urbani solo pochissimi posti riservati.

c) La notevole richiesta di aree per la sosta, in modo particolare nei centri urbani di media e grande dimensione, fa riscontrare il frequente e grave abuso da parte di non aventi diritto, che occupano i posti riservati magari in modo parziale.

Tali situazioni provocano gravi disagi e notevole affaticamento fisico da parte di chi ha problemi di movimento e rendono nulli, di fatto, i contenuti e le finalità specifiche della legge.

Pertanto, allo scopo di contenere questo tipo di inconvenienti, è essenziale che gli Uffici tecnici comunali e gli altri Enti interessati provvedano a predisporre, per i parcheggi riservati, la relativa segnaletica orizzontale e verticale in modo

che risulti permanente e sia ben visibile, anche nelle ore non diurne, utilizzando materiali idonei che non necessitino di manutenzione periodica.

È consigliabile perciò che vengano usati per la individuazione orizzontale (strisce gialle, simbolo internazionale, ecc.) laminati plastici autoadesivi o similari, rifrangenti ed antisdruciolevoli.

In tal caso a fronte di una maggiore spesa di installazione vengono ad annullarsi quelle di manutenzione e si dispone, nel tempo, di una segnaletica sempre efficace.

Talvolta, ove opportuno, possono essere anche utilizzati «dissuasori fisici» (quali paletti o tubolari rimovibili, fioriere, ecc.) in modo da far rispettare materialmente le dimensioni minime del parcheggio, in larghezza o lunghezza, prescritte dalla norma, facilitando al contempo la manovra.

Nei parcheggi con custodia (ACI, ecc.) può efficacemente essere previsto anche un «dissuasore» in entrata al posto riservato (paletti e catenelle). Tutto ciò al fine di garantire davvero che tali posti riservati per legge vengano utilizzati da chi detiene il «contrassegno speciale» il cui titolare quasi sempre, necessita di maggiore spazio libero per entrare o uscire dalla vettura e perché, di

norma, in corrispondenza viene predisposta la rampetta di raccordo col marciapiede.

Nelle zone urbane ad alta densità di traffico, le Amministrazioni Comunali possono individuare anche parcheggi riservati «personalizzati» (vedi Circolare Ministeriale LL.PP. n. 1270 del 28 giugno 1979) dietro specifica e motivata richiesta da parte di cittadini in possesso del «contrassegno speciale» ed abilitati alla guida.

Tali facilitazioni per la sosta, in corrispondenza della abitazione e/o del posto di lavoro della persona con limitate o impedito capacità motorie, risultano determinanti nei confronti delle sue reali attività di relazione o lavorative.

5. - Contrassegno speciale

Per quanto riguarda le caratteristiche fisiche del più volte citato contrassegno, esso deve avere dimensioni e colore (arancio) prescritti dal decreto Ministeriale LL.PP. n. 1176 dell'8 giugno 1979.

Allegato 5

D.P.R. 27 aprile 1978, n. 384 - Regolamento di attuazione dell'art. 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati e invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici (Gazzetta Ufficiale del 22 luglio 1978, n. 204).

(Omissis)

Art. 4 - Parcheggi

Al fine di agevolare il trasferimento dell'autovettura ai percorsi di avvicinamento relativi agli accessi degli edifici, è necessario prevedere il parcheggio in aderenza ad un percorso pedonale, avente comunicazione non interrotta con gli accessi medesimi.

Le zone carrabili e le zone pedonali del parcheggio devono essere o complanari, o su piani diversi con un dislivello massimo di 2,5 cm.

Le due zone, comunque, devono essere differenziate mediante una adeguata variazione di colore.

La pendenza massima trasversale del parcheggio non deve superare il 5%.

In particolare è necessario che lo schema distributivo del parcheggio sia a spina di pesce semplice, con inclinazione massima di 30°.

Lo schema deve comunque consentire sempre uno spazio libero, atto a garantire la completa apertura della portiera destra o sinistra

