



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

*Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Divisione II*

Prot. n.

Al Corpo di Polizia Locale di Roma Capitale
UO Studi e Applicazione Normativa
Sezione Polizia Stradale
Reparto Studi e Coordinamento Normativo
Via della Consolazione, 4
00186 Roma

Oggetto:- Modifiche introdotte agli artt. 7 e 158 del Codice della strada per gli effetti del Decreto Legge n. 50/2017, convertito con modificazioni nella Legge n. 96/2017, il cui art. 47-bis reca disposizioni in materia di trasporto su strada. Rif. prot. n. RH2017200050 del 14.08.2017.

Con riferimento a quanto esposto nella nota in riscontro, condividendo le perplessità manifestate da codesto Ufficio in merito alle modifiche apportate e alla loro pratica applicazione, si comunica quanto segue.

Per quanto concerne la nuova formulazione dell'art. 7, c. 1, lett. g), del Codice, la modifica pare sostanzialmente inutile; infatti anche prima di essa, in virtù del potere di ordinanza sancito dall'art. 6, c. 4, lett. d), e dall'art. 7, c. 1, lett. a), lett. e) e lett. g), del Codice, il Comune aveva il potere di regolamentare la sosta per le operazioni di carico e scarico di cose o di merci, indicando con la prescritta segnaletica i veicoli ammessi o esclusi, gli orari consentiti e le aree interessate dal provvedimento, fatto salvo l'unico requisito della motivazione prevista dall'art. 5, c. 3, del Codice.

La nuova formulazione, pertanto, non esclude la possibilità di ammettere le operazioni di carico e scarico di cose anche diverse dalle merci, da effettuarsi con veicoli anche diversi da quelli appartenenti alla categoria "N" di cui all'art. 47, c. 2, lett. c), del Codice, con apposita ordinanza e con le dovute motivazioni.

Analoghe considerazioni valgono per le modifiche apportate all'art. 158, c. 2, del Codice, ove l'aggiunta della lettera "o-bis" consente ora di procedere alla rimozione forzata anche in presenza di un'area adibita alle operazioni di carico e scarico anche solo di merci.

Al riguardo si osserva che, trattandosi genericamente di aree, non è necessario il tracciamento degli stalli, essendo sufficiente la sola delimitazione globale delle aree stesse, da effettuarsi con segnaletica orizzontale di colore bianco, integrata dalla prescritta segnaletica verticale; pare superfluo sottolineare che l'impiego del colore giallo è limitato ai casi previsti dall'art. 7, c. 1, lett. d), del Codice e dall'art. 149, c. 3, lett. c), del Regolamento.

Infine la previsione del novellato art. 201, c. 1-bis, lett. g), del Codice, appare di difficile attuazione per l'improvvido uso del termine "piazzole di carico e scarico merci".

Il termine specifico "piazzola" (peraltro non ricompreso tra le definizioni del Codice se non all'art. 3, c. 1, n. 38), come "parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli", esclude quello più generico di "area" (che meglio si presterebbe alla implementazione di un sistema automatico di controllo).

Oltre a quanto già rilevato in proposito da codesto Ufficio, si chiarisce che i dispositivi di rilevamento dell'accesso non autorizzato alle ZTL possono rilevare "l'accesso" dei veicoli ad una "piazzola", ma non la loro "permanenza", sicchè una eventuale "fermata" sulla medesima non costituirebbe violazione.

Il tutto con la possibilità di ingenerare un contenzioso dagli esiti prevedibilmente sfavorevoli al Comune in caso di violazione accertata mediante controllo automatico.

Il termine specifico "merci", inoltre, esclude dall'applicabilità della norma le aree adibite al carico e scarico di cose (come bagagli e simili) che non sono ricomprese nella usuale accezione di "prodotto, naturale o artificiale, oggetto di scambio o di commercio".

In conclusione, a parere di questo Ufficio, nulla è innovato rispetto alla situazione precedente, se non nella necessità di integrare con il simbolo della categoria di veicoli cui si riferisce la riserva di spazi il segnale composito indicante l'area adibita al carico e scarico, qualora l'ordinanza faccia riferimento all'art. 7, c. 1, lett. g), del Codice.

In questo specifico caso si conviene sull'uso del segnale "Parcheggio", come espresso anche al paragrafo 8.4 della Direttiva n. 777 del 27.04.2006 dell'allora Ministero dei trasporti.

Si osserva peraltro che, in caso di diversa interpretazione, resterebbe incongruamente esclusa la possibilità di ammettere alla sosta per carico e scarico anche altri veicoli adibiti al trasporto di merci, come i motoveicoli appartenenti alla categoria internazionale "L" di cui all'art. 47, c. 2, lett. a), e i rimorchi o semirimorchi appartenenti alla categoria internazionale "O" di cui all'art. 47, c. 2, lett. d), del Codice.

In proposito si deve altresì rilevare che nel vigente Regolamento non è previsto un simbolo o segnale che individui i veicoli della categoria N in generale.

Poiché il trasporto di merci per la distribuzione nei centri abitati è solitamente eseguito con autocarri, si può adottare il simbolo di cui alla Fig. II.137 del Regolamento, anche se in questo caso si riferirebbe al trasporto di cose, così comprendendo anche il trasporto di merci.

Qualora riferito a limiti di massa diversi da 3,5 t, si deve riportare all'interno della sagoma dell'autocarro una iscrizione in bianco relativa al diverso valore del limite, anche inferiore se si vogliono attuare riserve per veicoli di categoria N1.

Ciò in coerenza con quanto previsto nell'Allegato 1, Sezione C, Capo II, paragrafo 1, lett. c), della Convenzione di Vienna sulla segnaletica stradale.

Il Comune ha comunque facoltà di adottare provvedimenti ai sensi dell'art. 6, c. 4, lett. d), e dell'art. 7, c. 1, lett. a) ed e), del Codice, evitando le inutili complicazioni introdotte dalla recente modifica legislativa che, da quanto è dato di capire, in quanto caso residuale rispetto a tutti gli altri possibili, non produrrà apprezzabili effetti.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Arch. Maurizio VITELLI)

