

Installazione della segnaletica

**Ministero dei Trasporti
Dipartimento per i Trasporti Terrestri
Direzione Generale per la Motorizzazione
Divisione VIII**

Prot. 62795 del 3 luglio 2007

Oggetto: Vs. quesito dell'8 maggio 2007.

Con riferimento al quesito in oggetto si puntualizza quanto segue.

In diritto

L' Art. 5 del D.Lgs. 285/1992 - Codice della strada (Regolamentazione della circolazione in generale) prevede che:

1. Il Ministro dei lavori pubblici può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'art. 2.

2. In caso di inosservanza di norme giuridiche, il Ministro dei lavori pubblici può diffidare gli enti proprietari ad emettere i relativi provvedimenti. Nel caso in cui gli enti proprietari non ottemperino nel termine indicato, il Ministro dei lavori pubblici dispone, in ogni caso di grave pericolo per la sicurezza, l'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti degli enti medesimi.

3. I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali. Contro i provvedimenti emessi dal comando militare territoriale di regione è ammesso ricorso gerarchico al Ministro della difesa.

L'art. 6 del D.Lgs. 495/1992 - Regolamento di esecuzione ed attuazione al Codice della strada (Modalità e procedura per l'esercizio della diffida da parte del Ministro dei Lavori pubblici. Sostituzione in caso di inadempienza).

1. Il potere di diffida di cui all'articolo 5, comma 2, del Codice, è esercitato, dal Ministro dei Lavori pubblici, in tutti i casi in cui sia accertata. L'inosservanza, da parte dell'ente proprietario della strada, delle disposizioni del Codice e del presente regolamento nonché delle leggi o degli atti aventi forza di legge da essi richiamate.

2. Il ministero dei Lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, per i fini di cui al comma 1, si avvale di informazioni, segnalazioni e denunce che siano pervenute dagli organi di cui all'articolo 12 del Codice, da qualsiasi persona e da associazioni senza scopo di lucro che perseguano finalità di salvaguardia dell'ambiente.

omissis.....

4. L'esercizio del potere di diffida nei riguardi dell'ente proprietario della strada può essere esercitato dal ministro dei Lavori pubblici, quando ne ricorrano le condizioni, anche d'ufficio.

Omissis:

Nel quadro delle attuali competenze il riferimento è da intendersi al Ministro o Ministero dei Trasporti. Nel merito.

In virtù delle disposizioni normative suesposte, pertanto, appare evidente come il Ministero dei Trasporti possa impartire agli enti proprietari delle strade le direttive per la corretta applicazione delle norme in materia di Codice della strada. Tali provvedimenti hanno la medesima efficacia e sono vincolanti per gli enti proprietari delle strade, al pari del Decreto Ministeriale emanato ai sensi dell'art. 37, comma 3, del medesimo Codice, come atti finali di un iter endoprocedimentale che ha inizio con la presentazione di un ricorso gerarchico da parte di un soggetto interessato.

Cosa peraltro implicitamente confermata dall'art. 45, c. 1, del Codice della Strada.

Tra l'altro il potere di indirizzo riconosciuto al Ministero ai sensi dell'art. 5 del Codice della strada non si esaurisce con la prerogativa di fornire interpretazioni per la corretta applicazione in materia di circolazione stradale, ma è ampliato dalla facoltà concessa al medesimo Ministero di esercitare il potere di diffida nei confronti degli enti proprietari delle strade, fino a sostituirsi a questi ultimi in caso di inottemperanza alle disposizioni dettate, in caso di grave pericolo per la sicurezza. La sola differenza sostanziale tra le due procedure contemplate consiste nei soggetti che possono proporre, e nell'ambito oggettivo temporale che caratterizza una delle due.

Difatti, ai sensi di quanto disposto dall'art. 37 sopra citato, e dall'art. 74 del connesso Regolamento di Esecuzione ed Attuazione, " il ricorso contro i provvedimenti relativi alla segnaletica è proposto entro 60 giorni da chi abbia interesse alla apposizione della segnaletica, in relazione alla natura del segnale apposto ", quindi appare chiaro come ai fini della possibile ricezione e ammissibilità del ricorso in questione, la norma richiamata richieda una potenziale violazione di un interesse legittimo da parte di un soggetto, e che tale procedura tutelare sia esperita entro 60 giorni.

In proposito questo Ufficio ha sempre inteso che il termine dei 60 giorni decorra dal momento in cui il soggetto interessato è posto nelle condizioni di poter conoscere del provvedimento o dell'ordinanza, attraverso l'esposizione della segnaletica che rende operativo il provvedimento o l'ordinanza, dispiegando i suoi effetti.

L'eventuale provvedimento di accoglimento del ricorso una volta notificato all'Ente proprietario della strada, vincola quest'ultimo ad attenersi alle disposizioni imperative impartite nel medesimo provvedimento, e diventa titolo per il ricorrente per poter agire - ove ricorrano le condizioni - civilmente e penalmente nei confronti dell'Ente inadempiente.

Diversamente, nella procedura contemplata all'art. 5 già citato, il Ministero interviene – qualora sia accertata l'inosservanza da parte dell'ente proprietario della strada delle disposizioni del Codice della strada e del suo Regolamento - a seguito di informazioni, segnalazioni e denunce che siano pervenute dagli organi di cui all'art. 12 del Codice, da qualsiasi persona e da associazioni senza scopo di lucro. In conclusione, si ribadisce che i provvedimenti emanati dal Ministero ai sensi dell'art. 5 del Codice della strada sono a tutti gli effetti vincolanti nei confronti degli Enti proprietari delle strade, i quali hanno l'obbligo di revocare, modificare ovvero integrare le Ordinanze istitutive di segnaletica stradale, secondo le disposizioni dettate da questo Ministero.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Sergio DONDOLINI)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Divisione II

Prot. n. 381

28 gennaio 2011

Oggetto: Predisposizione delle Ordinanze di regolamentazione della circolazione stradale.

In relazione ai contenuti dell'istanza in oggetto e considerato che nel corso degli anni sono pervenute a questo Ministero numerose segnalazioni ex art. 6 D.P.R. D. 495/92 inerenti la violazione di disposizioni del codice della strada relative alla regolamentazione della circolazione stradale, si rende necessario fornire, ai sensi degli artt. 5 e 35 del D.Lgs. n. 285/92. ad integrazione di quanto già previsto al punto 4.3. della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 n. 6688.

"*Sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione disposto*", ulteriori direttive per la corretta applicazione dell'art. 5 comma 3 del Codice della strada in occasione della predisposizione delle ordinanze di regolamentazione della circolazione.

Com'è noto il D.lgs. n. 285/1992 stabilisce le facoltà e i limiti dell'ente proprietario della strada nel regolamentare la circolazione stradale (artt. 6 e 7 c.d.s.). In particolare i provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, **con ordinanze motivate** e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5, comma 3, c.d.s.).

L'art. 5, comma 3, c.d.s. costituisce una specifica e concreta applicazione del principio generale dell'attività amministrativa sancito dall'art. 3 legge n. 241/90 in base al quale «*Ogni provvedimento amministrativo (...) deve essere motivato, salvo che nelle ipotesi previste dal comma 2. La motivazione deve indicare i presupposti di fatto e le ragioni giuridiche che hanno determinato la decisione dell'amministrazione, in relazione alle risultanze dell'istruttoria*».

Ciò premesso, per regolamentare la circolazione stradale, gli enti proprietari devono indicare i presupposti di fatto e le ragioni di diritto che giustificano l'emanazione delle ordinanze (artt. 6 e 7 c.d.s.) in relazione alle risultanze dell'istruttoria mettendo in evidenza il nesso causale che deve intercorrere tra le esigenze di carattere generale (previste dagli artt. 6 e 7) e il provvedimento in concreto adottato.

Con particolare riferimento all'indicazione dei presupposti di fatto e alle risultanze dell'istruttoria, si è avuto modo di accertare che gli enti proprietari delle strade spesso motivano le ordinanze attraverso il generico richiamo alle «*esigenze della circolazione*» oppure alle «*caratteristiche delle strade*». Tali indicazioni, anche alla luce delle disposizioni normative richiamate, non integrano la motivazione dell'ordinanza bensì costituiscono una mera riproposizione di quanto enunciato nell'art. 6 Codice della Strada.

Analogamente, non è sufficiente richiamare *sic et simpliciter* esigenze di «*sicurezza*» stradale o delle persone ovvero esigenze di «*fluidità della circolazione*» in quanto si tratta di principi ed obiettivi previsti dall'art. 1 Codice della Strada cui ogni ordinanza di regolamentazione della circolazione deve ispirarsi.

Viceversa, l'art. 5 comma 3, c.d.s. attraverso l'espressione «*ordinanze motivate*» richiede che l'ente proprietario compri la sussistenza delle esigenze e dei presupposti (già previsti a livello normativo) attraverso documenti o analisi tecniche che attestino e confermino indiscutibilmente la sussistenza delle ragioni che sono alla base del provvedimento adottato.

In mancanza, l'ordinanza di regolamentazione della circolazione potrebbe risultare illegittima per violazione di legge o eccesso di potere riscontrandosi quantomeno un difetto di motivazione ovvero di istruttoria.

Le determinazioni giuridiche sopra elencate sono condivise anche dalla giurisprudenza amministrativa, difatti, dalla lettura della sentenza 8 gennaio 2011, n. 10, si evince come il Tar Brescia, investito a pronunciarsi nel merito della legittimità di un'ordinanza emanata ai sensi dell'art. 7 del Codice della strada, ha motivato il proprio pronunciamento adoperando le medesime argomentazioni di fatto e di diritto adottate dall'Ufficio scrivente nella presente nota, ovviamente utilizzando modalità di sintesi, di valutazione e di giudizio proprie di un Tribunale Amministrativo.

L'art 5 comma 3, c.d.s. stabilisce inoltre che le ordinanze di regolamentazione della circolazione devono essere «*rese note al pubblico*» mediante i prescritti segnali.

A tal riguardo, sempre al fine di provvedere ad un'adeguata informazione agli utenti della strada, si ricorda che l'art. 32 della legge 69/2009 prevede che gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti

amministrativi aventi effetto di pubblicità legale si intendono assolti con la pubblicazione nei propri siti informatici delle Amministrazioni e degli enti pubblici obbligati.

In particolare, si richiama l'attenzione sulla necessità di fornire un'adeguata informazione agli utenti della strada.

Sul punto, si è avuto modo di accertare come spesso l'ente proprietario della strada disattende quanto prescritto dall'art. 77, c. 7, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada laddove prevede che sul retro dei segnali stradali di prescrizione, ad eccezione di quelli, utilizzati nei cantieri stradali, debbano essere indicati gli estremi dell'ordinanza di apposizione della segnaletica.

Come si è avuto modo di argomentare in precedenti occasioni, le ordinanze hanno essenzialmente lo scopo di legittimare la collocazione dei segnali e per fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso, anche in funzione dell'art. 37 del citato Codice che, al comma 3, prevede il ricorso contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione di segnaletica entro un termine che decorre proprio dal provvedimento ovvero dalla collocazione della segnaletica.

Pur non costituendo la eventuale mancata apposizione degli estremi dell'ordinanza un presupposto idoneo a rendere la prescrizione inefficace, si è dell'avviso che l'esatto adempimento della norma sia un preciso dovere delle Amministrazioni proprietarie di strade, anche al fine di evitare un inutile contenzioso, caso che si verifica con frequenza e che costituisce un indubbio spreco di tempo e di risorse.

Un ulteriore aspetto di rilievo concerne l'indicazione delle forme di tutela esperibili nei confronti dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione stradale.

Al riguardo, il già citato art. 3 della legge n. 241/90 al comma 4 stabilisce che in ogni provvedimento amministrativo debbano essere indicati il termine e l'autorità cui è possibile ricorrere.

Sul punto si richiama l'attenzione sulla necessità di indicare nell'ordinanza di regolamentazione della circolazione stradale l'elenco dei rimedi esperibili, giudiziali e/o amministrativi, riportando il *dies a quo* dei termini di decadenza relativi a ciascun procedimento, e quello relativo all'effettiva apposizione e/o visibilità della segnaletica, anche in relazione al computo del termine utile per attivare la procedura prevista dall'art. 37, comma 3, del Codice della strada.

Inoltre, anche se già previsto *ex lege* dagli artt. 21-quinquies e 21-nonies della legge n. 241/90 è d'uopo prevedere la possibilità di presentare eventuali istanze di autotutela. Per sua natura si ricorda che l'autotutela amministrativa può essere definita come quel complesso di attività con cui ogni pubblica amministrazione risolve i conflitti potenziali ed attuali, relativi ai suoi provvedimenti o alle sue pretese. In questi casi la pubblica amministrazione interviene con i mezzi amministrativi a sua disposizione (salvo ovviamente ogni sindacato giurisdizionale), tutelando autonomamente la propria sfera d'azione.

Il suo fondamento si rinviene pertanto nella potestà generale che l'ordinamento riconosce ad ogni pubblica amministrazione di intervenire unilateralmente su ogni questione di propria competenza.

Tenuto conto che la presente nota è stata redatta da questa Amministrazione per la competenza richiamata all'art. 35 del D.Lgs. 285/92, si invitano gli Enti in indirizzo a recepirne i contenuti oggettivi e i principi giuridici, nonché garantirne la massima diffusione provvedendo alla sua diramazione a tutte le amministrazioni provinciali e comunali, fornendone riscontro all'Ufficio scrivente.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Sergio DONDOLINI

MINISTERO DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI
Direzione generale per la motorizzazione
Divisione 8

Prot. n. 1026

Roma, 17 luglio 2006

OGGETTO: Esposto presentato per la rimozione dei limitatori d'altezza e segnaletica illegittima posta a

In merito all'esposto in oggetto, indirizzato anche a codesta Amministrazione, si riferisce quanto segue. In via preliminare, per quanto concerne la presenza delle sbarre limitatrici presenti - come da fotografie allegate all'esposto - si richiama il combinato disposto dell'art. 5 e dell'art. 35 del Nuovo Codice della Strada (D.L.vo 30 aprile 1992 n. 285).

In dettaglio, l'installazione di barre limitatrici d'altezza, definite arbitrariamente quali "manufatti stradali", non è prevista da alcuna norma giuridica; in aggiunta, il segnale di cui all'art. 118 c. 1 lett. b) del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495) deve essere apposto solo se l'altezza ammissibile lungo la strada è realmente inferiore all'altezza dei veicoli definita dall'art. 61 del Codice, e non nel modo surrettizio qui segnalato.

Nel caso in esame, se non sussistono valide ragioni, connesse alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (come previsto dall'art. 6 c. 4 lett. a) e b), e dall'art. 7 c. 1 lett. a) del Codice), il divieto stesso è illegittimo, e configura inosservanza di norme giuridiche; inoltre l'installazione di barre limitatrici d'altezza, non prevista su strade pubbliche dalla vigente normativa, costituisce pericolo per la circolazione.

A tal riguardo, inoltre, è opportuno puntualizzare come, nella fattispecie in esame, non vi sia connessione logica tra la dimensione in pianta del veicolo e la sua altezza; difatti verrebbe impedito l'accesso anche ad una autovettura - anche di dimensione ridotte - che trasporta sul tettuccio un qualsiasi carico consentito entro le sagome legali (per es. una bicicletta).

Inoltre, l'apposizione di tali sbarre compromette la sicurezza stradale in quanto impedisce e/o limita la circolazione ai veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ambulanze, veicoli dei Vigili del Fuoco, veicoli della Protezione Civile, ecc.

Circa le motivazioni delle ordinanze di regolamentazione della circolazione, vale quanto riportato dai paragrafi 4 e 5 della Direttiva emanata dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici in data 24 ottobre 2000, ai sensi dell'art. 35 c. 1 del Codice (sulla "Corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione"), significando che eventuali regolamenti comunali non possono operare in contrasto con le vigenti norme in materia di circolazione e segnaletica stradale.

Tra l'altro, eventuali responsabilità, civili e penali, derivanti da sinistri connessi con il mantenimento in esercizio delle suddette barre ricadono sul comune inadempiente, che potrebbe essere chiamato a risponderne dall'autorità giudiziaria competente, potendosi inoltre configurare l'ipotesi di danno erariale per eventuali risarcimenti di danni da questa disposto.

Per quanto riguarda la segnaletica stradale apposta relativa al solo divieto di sosta per le autocaravan, presente in località ..., si puntualizza quanto segue:

L'autocaravan è definito quale autoveicolo avente una speciale carrozzeria ed attrezzato permanentemente per essere adibito al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente (art. 54 c. 1 lett. m) del Codice della Strada).

Ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti di cui agli artt. 6 e 7 del Codice, gli autocaravan sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli (art. 185 c. 1).

La loro sosta, ove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili se essi poggiano sul suolo esclusivamente con le ruote, non emettono deflussi propri e non occupano la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro (art. 185 c. 2).

Nel caso di sosta o parcheggio a pagamento, le tariffe sono maggiorate del 50% rispetto a quelle praticate per le autovetture (art. 185 c. 3).

È vietato lo scarico di residui organici e di acque chiare e luride su strade e aree pubbliche, al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario (art. 185 c. 4).

I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dall'ente proprietario della strada, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali (art. 5 c. 3).

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, adottare i provvedimenti di cui all'art. 6 c. 4 (art. 7 c. 1 lett. a)).

Essi, inoltre, possono stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (art. 7 c. 1 lett. e)). Essi possono, altresì, previa determinazione della giunta, stabilire aree destinate al parcheggio sulle quali

la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma, da riscuotere mediante dispositivi di controllo della durata, anche senza custodia del veicolo (art. 7 c. 1 lett. f)).

Essi possono, infine, istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185 (art. 7 c.1 lett. h)).

Da quanto sopra esposto si deduce che il Comune, con ordinanza motivata in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade, può vietare permanentemente la sosta a determinate categorie di utenti.

In difetto di tali stringenti motivazioni, il Comune può in ogni caso, sempre con ordinanza motivata, vietare permanentemente la sosta dei veicoli in generale.

Nel caso di autocaravan che poggino sulla sede stradale con le proprie ruote, senza emettere deflussi propri, e che non occupino la sede stradale in misura eccedente il proprio ingombro, in assenza di motivazioni particolari dettate da esigenze di circolazione o da caratteristiche strutturali della strada, il divieto di sosta per la particolare categoria di utenti appare illegittimo.

A tale riguardo si richiama ancora quanto contenuto nella Direttiva dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici 24 ottobre 2000 , in particolare il paragrafo 5 ("Impieghi non corretti della segnaletica stradale"), punto 1 ("Casi più ricorrenti di vizi dei procedimenti"), dove si pone l'accento espressamente sulle ordinanze di divieto di circolazione e sosta di autocaravan e caravan, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, e invece celano non espressi motivi di interessi locali non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza sindacale a norma dell'art. 7.

Pertanto, in merito a quanto suesposto si invita il Comune a verificare la coerenza dei provvedimenti emanati in proposito rispetto alle norme richiamate e, se del caso, provvedere al conseguente adeguamento della segnaletica installata.

Per quanto riguarda la segnaletica stradale indicante il divieto di sosta per autocarri e autocaravan - ovvero solamente autocaravan - in via preliminare si fa presente che dalla documentazione fotografica allegata all'esposto in oggetto emerge una irregolarità formale in quanto priva sul retro dei dati della ordinanza istitutiva e delle altre informazioni di cui all'art. 77 , comma 7, del DPR 495/92.

Per quanto concerne la legittimità sostanziale della stessa, l'Ufficio scrivente si riserva di esprimere eventuali valutazioni fin quando non avrà preso visione dell'ordinanza istitutiva nonché del verbale di installazione che, si ricorda, deve contenere le indicazioni contenute nel documento in allegato.

Si ritiene comunque utile osservare che la segnaletica in esame per come realizzata, appare oltremodo singolare, in quanto sembrerebbe consentire la sosta a veicoli di massa e sagoma di gran lunga superiori, tipo autoarticolati, autotreni, autobus, ecc.

Pertanto si richiede, in tempi brevi; la trasmissione dell'Ordinanza e/o delle ordinanze relative alle segnaletiche stradali in oggetto, al fine di consentire a questa Amministrazione una più compiuta valutazione dell'esposto.

IL DIRETTORE GENERALE
dott. ing. Sergio Dondolini

Installazione segnaletica stradale

Verbale Numero

a seguito ordine del numero e datato

il giorno alle ore il sottoscritto
congiuntamente a

esegue installazione segnaletica completando il verbale con:

- fotografia digitale del davanti della segnaletica con file numero
 - fotografia digitale del retro della segnaletica con file numero
- alla segnaletica stradale ubicata nel comune di
via/piazza/largo/altro
all'altezza numero civico o altro indicatore
nome ente proprietario e/o gestore della strada
coordinate GPS rilevate con modello

La segnaletica

specifico progetto
segnaletica inserita nella cartografia del Catasto Segnaletica Stradale numero con codice
Ordinanza istitutiva numero datata
Figura codice della strada
Tipo
Caratteristiche geometriche
Conformità al codice della strada
Ditta fabbricante
Anno di fabbricazione
Ditta fornitrice
Installatore
Note

Il sostegno

Tipo
Materiale
Lunghezza
Dimensioni sezione
Attacco al suolo
Conformità al codice della strada
Ditta fabbricante
Autorizzazione fabbricante
Anno di fabbricazione
Ditta fornitrice
Installatore
Tipo di attacco al sostegno
Note

La collocazione

Spazio d'avvistamento tra il conducente ed il segnale stesso libero da ostacoli per una corretta visibilità

- previsto dal Codice della Strada
- rilevato dopo installazione

Segnale laterale:

- con il bordo verticale a distanza dal ciglio del marciapiede o dal bordo esterno della banchina
- collocato a distanza dal ciglio del marciapiede o dal bordo esterno della banchina
- sul marciapiede o percorso pedonale con altezza minima di

Note