



Le strisce longitudinali continue di margine... Dove, quando e perchè

Con l'entrata in vigore del nuovo codice della strada (approvato con d. Lgs. 285/1992 e s.m.i.), coloro i quali avevano maturato la loro esperienza professionale sul previgente codice del '59, tra le tante novità, hanno trovato anche quella inerente il significato prescrittivo (sosta vietata) della striscia longitudinale continua di margine, a fronte di un significato più generale dei segnali orizzontali, quali mere guide ottiche degli utenti della strada o, al più, quali integrazioni della segnaletica verticale.

L'argomento è assai dibattuto e quindi, seguendo un ragionamento logico, che tenga conto del significato fatto palese dalle parole contenute nei vari articoli del codice vigente e del relativo regolamento di esecuzione (approvato con d.P.R. 495/1992) e della volontà del legislatore, proporrò alla riflessione dei lettori, le odierne conclusioni di merito ⁽¹⁾.

Intanto, giova fin da subito chiarire, che i divieti posti dalla segnaletica orizzontale, costituita da righe sulla carreggiata, hanno carattere cogente, non diversamente da quelli imposti dalla segnaletica verticale; pertanto, le strisce continue longitudinali non possono mai essere oltrepassate, a meno che non ricorra una situazione riconducibile nell'ambito dello stato di necessità o della forza maggiore. Questo, non già in ragione di una recente decisione della Magistratura, ma di un'autorevole decisione, assai datata, ovvero quella della Cassazione Penale, 11 aprile 1983. A maggior ragione, oggi, allorquando il legislatore ha fatto proprio, tale principio, dando (come vedremo) un palese significato prescrittivo a taluni segnali presenti sulla carreggiata.

Infatti, così come previsto dall'art. 39 del Codice, *i segnali orizzontali* sono compresi nella segnaletica stradale (comma

1, lett. b) art. cit.) e, come tali, debbono essere rispettati - secondo le relative prescrizioni - dagli utenti della strada. Piuttosto, nell'interpretazione delle prescrizioni rese note mediante la segnaletica stradale, si deve sempre tenere conto del principio gerarchico stigmatizzato nel comma 2 del già citato art. 39 del Codice, in ragione del quale, le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono su quelle dei segnali orizzontali e, in ogni caso, prevalgono le segnalazioni degli agenti del traffico di cui all'art. 43 dello stesso Codice.

Più specificatamente, l'art. 40 del decreto 285/92, fornisce un'ampia elencazione della tipologia di segnali stradali che possono essere (tassativamente)⁽²⁾ utilizzati sulle strade.

Tra questi segnali stradali, le strisce longitudinali continue che, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata (art. 40, commi 2, lett a) e 3 Cod. cit. e art. 138, comma 2, lett. c) del Reg.)⁽³⁾.

In particolare, il comma 9 dell'art. 40, più volte citato, stabilisce che le strisce di margine continue possono essere oltrepassate solo dai veicoli in *attività di servizio di pubblico interesse* e dai veicoli che debbono effettuare una sosta di *emergenza*, con ciò dovendo intendere la sola interruzione della marcia nel caso in cui il veicolo è inutilizzabile per avaria ovvero deve arrestarsi per malessere fisico del conducente o di un passeggero (art. 157, comma 1, lett. d) cod. cit.).

In tal caso, così come prescrive la lett. a) del comma 10 dell'articolo da ultimo citato, la sosta è vietata sulle carreggiate i cui margini sono *evidenziati* da una striscia continua⁽⁴⁾.

E' dunque lecito domandarsi, dove, quando e perché, in presenza di una striscia di margine continua, ivi, l'utente della strada, non può effettuare la fermata o la sosta, in quanto tale segno sulla carreggiata, vale, da solo (quindi, senza la necessità di installarvi l'omologo segnale verticale) a vietarla.

A tale scopo, è opportuno rifarsi alla precisa norma di comportamento indicata dell'art. 157 del Codice.

Qui, infatti, mentre al comma 3 viene stabilito che durante

la fermata o la sosta, il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, al successivo comma, viene specificato che se tale manovra avviene *fuori dei centri abitati*, i veicoli, invece, devono essere collocati al di fuori della carreggiata (quindi, ben oltre il suo limite), ma non sulle piste per velocipedi né, salvo che sia appositamente segnalato, sulle banchine⁽⁵⁾.

Nel comma da ultimo citato, viene poi stabilito l'ulteriore obbligo di fermarsi o di sostare nell'immediata prossimità del margine della carreggiata, quando la citata manovra non può essere oggettivamente effettuata oltre tale margine.

In buona sostanza, il divieto stigmatizzato alla lett. a), del comma 10 dell'art. 40 del Codice, vale, esclusivamente, lungo le strade collocate all'interno dei centri abitati, ivi comprese le autostrade in ambito urbano, le urbane di scorrimento e le urbane di quartiere⁽⁶⁾ di cui all'art. 2, comma 3 del Codice e l'eventuale inosservanza del divieto, viene sanzionata nei termini indicati dal successivo art. 146, commi 1 e 2.

Diversamente, al di fuori dei centri abitati, quando non è possibile fermarsi o sostare oltre tale striscia di margine, l'utente della strada è tenuto a fermarsi o a sostare nella immediata prossimità di tale striscia e l'inosservanza di tale prescrizione è sanzionata dall'art. 157, comma 8, del citato Codice. Conseguendone, ulteriormente, che laddove l'Ente proprietario della strada voglia vietare la fermata o la sosta, lo deve stabilire con motivata ordinanza, resa nota al pubblico mediante i prescritti segnali verticali (artt. 5, comma 3 e 6, comma 4 del Codice.) ■

(*) Referente ASAPS e funzionario presso il Corpo Polizia Municipale di Forte dei Marmi

Note di chiusura:

(1) Ringrazio, quale mia musa ispiratrice, l'arch. Paola Villani del Politecnico di Milano.

(2) Evidentemente, al fine di garantire un'effettiva "alfabetizzazione" (se mi si consente il termine) del segnalamento stradale, è necessario che ogni Ente proprietario delle strade (compresi i privati che facciano comunque uso della segnaletica stradale) adotti - in termini di forme, dimensioni e colori - segnali orizzontali conformi a quelli indicati dal codice e dal regolamento. Più in generale e come ben chiarito al § 5.3.2. della Direttiva Nesi 24.10.2000, sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica, ogni forma di empirismo deve essere bandita perché dannosa per la sicurezza della circolazione e per la disciplina del traffico.

(3) Giova segnalare l'obbligo di tracciamento delle strisce longitudinali di margine - che, in tal caso e per differenziarsene, hanno una larghezza maggiore delle altre strisce longitudinali - su tutte i tipi di strade, fatta eccezione per quelle non dotate di pavimentazione idonea alla posa delle strisce; per le strade locali detto tracciamento, invece, è facoltativo (art. 138, comma 6 Reg.).

(4) Diversamente, nelle ipotesi previste dall'art. 139 del d.P.R. 495/92, le strisce longitudinali continue, quando risultino connesse a strisce trasversali, con lo scopo di delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta.

(5) Come suggerisce bene l'arch. Paola Villani, in questo caso, dobbiamo intendere una sorta di "banchina di emergenza" e non certo la banchina genericamente descritta all'art. 3, comma 1, n. 4) del Codice.

(6) Analogamente, il divieto si applica sulle strade che il comma 2 dell'art. 2 del Codice, classifica come strade di tipo A, D ed E e sulle poche strade extraurbane ove sia presente una ciclopedonale o una pista ciclabile.