



CITTA' di MILAZZO

(Provincia Regionale di Messina)

5° Settore

"Lavori Pubblici, Patrimonio e Attività Produttive"

SERVIZIO DI GESTIONE DELLE AREE PER LA SOSTA A PAGAMENTO

allegato 1	RELAZIONE TECNICA-ILLUSTRATIVA piano stralcio "Interventi previsti"	
DATA 10.02.2021		

Il Progettista

Arch. Carmelo Dragà

L'Assessore

alla Viabilità e Polizia Locale
Avv. Beatrice De Gaetano

Il RUP

Dott.ssa Francesca Santangelo

Il Dirigente

Dott. Domenico Lombardo

Il Sindaco

Dott. Giuseppe Midili

Premessa

Con l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano, il Comune di Milazzo ha avviato una revisione della propria viabilità urbana e pedonale per rispondere a criteri di fluidità e di sicurezza della circolazione.

Nel PGTU gli interventi sulla sosta prevedono:

- S1 L'Istituzione di una zona a sosta regolamentata (ZSR)
- S2 La realizzazione di un parcheggio multipiano in struttura in via Impallomeni
- S3 La realizzazione di un'area di sosta in via Nino Bixio
- S4 La realizzazione di un'area di sosta nel Lungomare di Ponente
- S5 La presa in carico dell'area di sosta ad uso pubblico del futuro centro commerciale di via Ciantro
- S6 La regolamentazione della sosta sul Lungomare Garibaldi

I predetti interventi tendono alla riduzione dell'occupazione dell'offerta di sosta delle aree centrali della città che in estate risultano ad un livello di saturazione prossimo al 100% soprattutto per le auto, che occupano gli stalli per la lunga sosta, dei turisti diretti alle Eolie

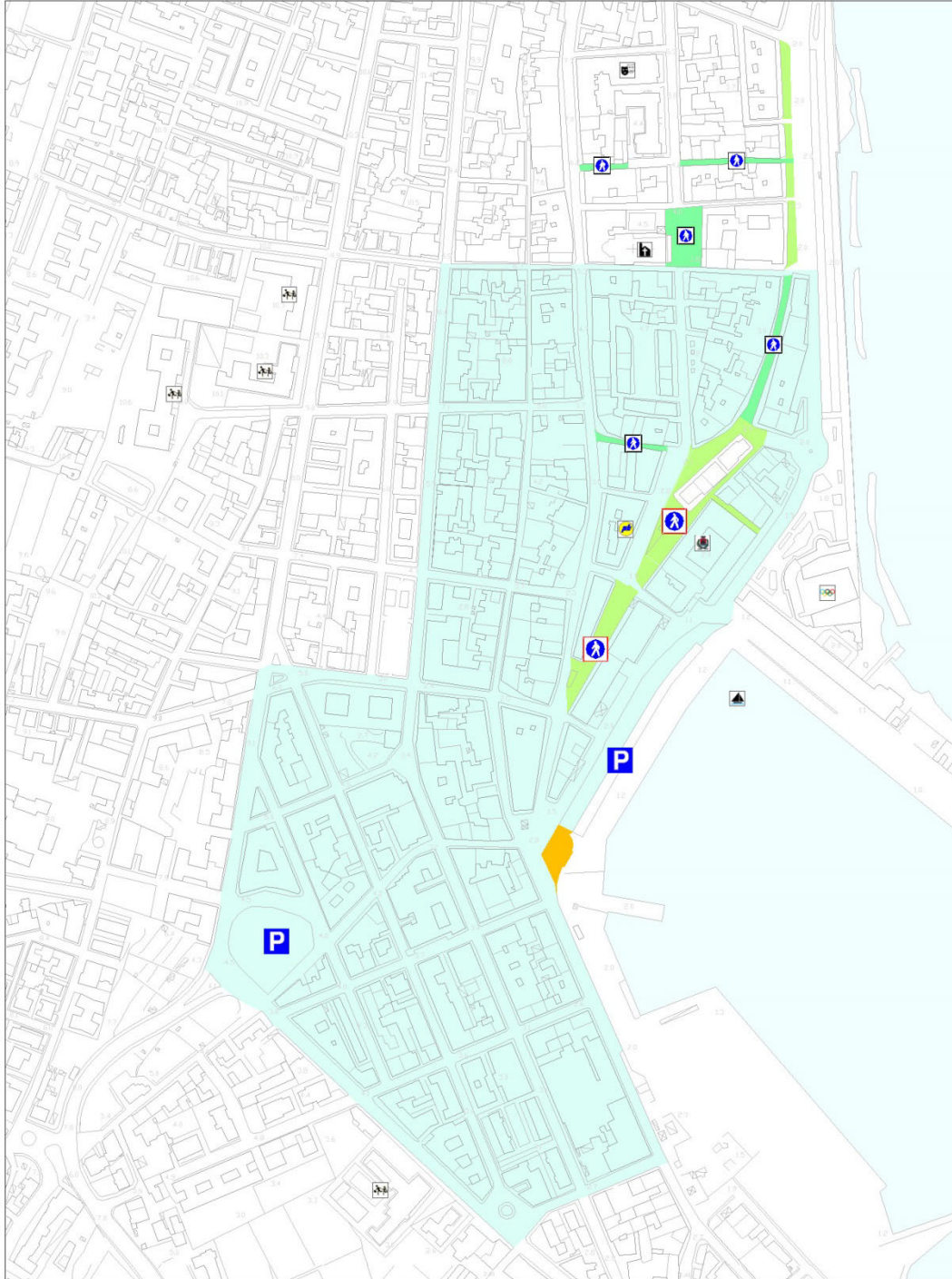
Agli obiettivi si è auspicato pervenire attraverso:

- la regolamentazione a tempo degli stalli nel centro cittadino;
- l'individuazione di specifiche aree da dedicare alla lunga sosta, garantendo contemporaneamente l'istituzione di servizi navetta di collegamento con le aree di imbarco/sbarco del porto;

In sintesi il PGTU ha previsto:

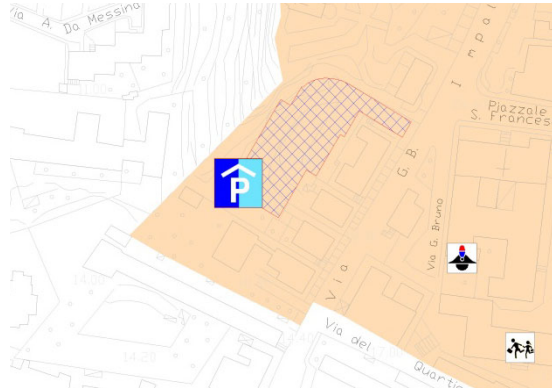
L'intervento definito S1 attraverso l'istituzione di una **zona a sosta regolamentata ZSR**, compresa in un raggio di 500 metri dalla stazione marittima, al fine di impedire l'utilizzo degli stalli per periodi eccedenti le 10 ore consecutive, così da salvaguardare la possibilità di turnazione garantita dalla regolamentazione a pagamento.

Per la predetta zona viene rappresentata la necessità di redigere apposito piano particolareggiato in cui ricomprendere, oltre al regolamento, agevolazioni sia per attività commerciali, garantendo spazi per il carico/scarico delle merci, che per i residenti, ipotizzando il rilascio di un permesso per nucleo familiare a titolo gratuito di tipo "mobile" e/ o ulteriori permessi dietro il pagamento di una somma al mese.



L'intervento definito S2, già previsto nell'area centrale di Milazzo viene recepito dal PGTU, consiste nella realizzazione di un parcheggio multipiano in via Impallomeni a prevalente servizio dell'utenza residenziale e turistica del Borgo del Castello.

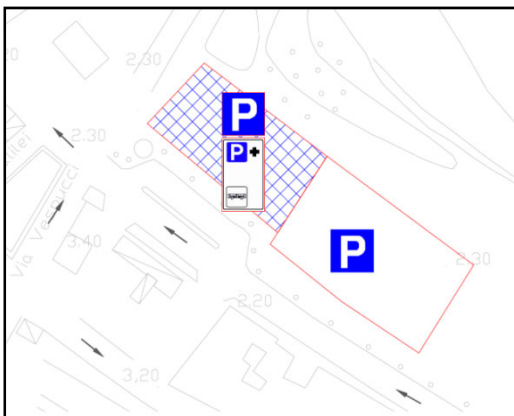
Mira quindi ad incentivare la fruibilità di uno dei quartieri cittadini a più elevata valenza storica e turistica.



L'intervento definito S3 ha previsto l'utilizzo del parcheggio di circa 82 stalli esistenti in via Bixio, di competenza dell'Autorità Portuale, per l'utenza turistica allo scopo di ridurre l'occupazione degli stalli delle strade limitrofe per la lunga sosta.

Si è ipotizzato, inoltre, l'ampliamento di tale area verso nord permettendo la creazione di ulteriori 45/50 nuovi posti auto.

Il PTGU immagina di servire tale parcheggio con il servizio di trasporto pubblico urbano opportunamente rinforzato da un servizio navetta estivo di collegamento con la nuova stazione marittima.



L'intervento definito S4 individua un'area di sosta nel lungomare di Ponente allo scopo di incrementare la sua valenza turistica.

In coerenza con il Piano di Recupero Urbanistico ed Ambientale con relativa rifunzionalizzazione della fascia costiera per la realizzazione dell'itinerario turistico Tono - Tonnarella, si è ipotizza la progettazione di circa 270 stalli di sosta in via Marinaio d'Italia all'altezza di via Regis.

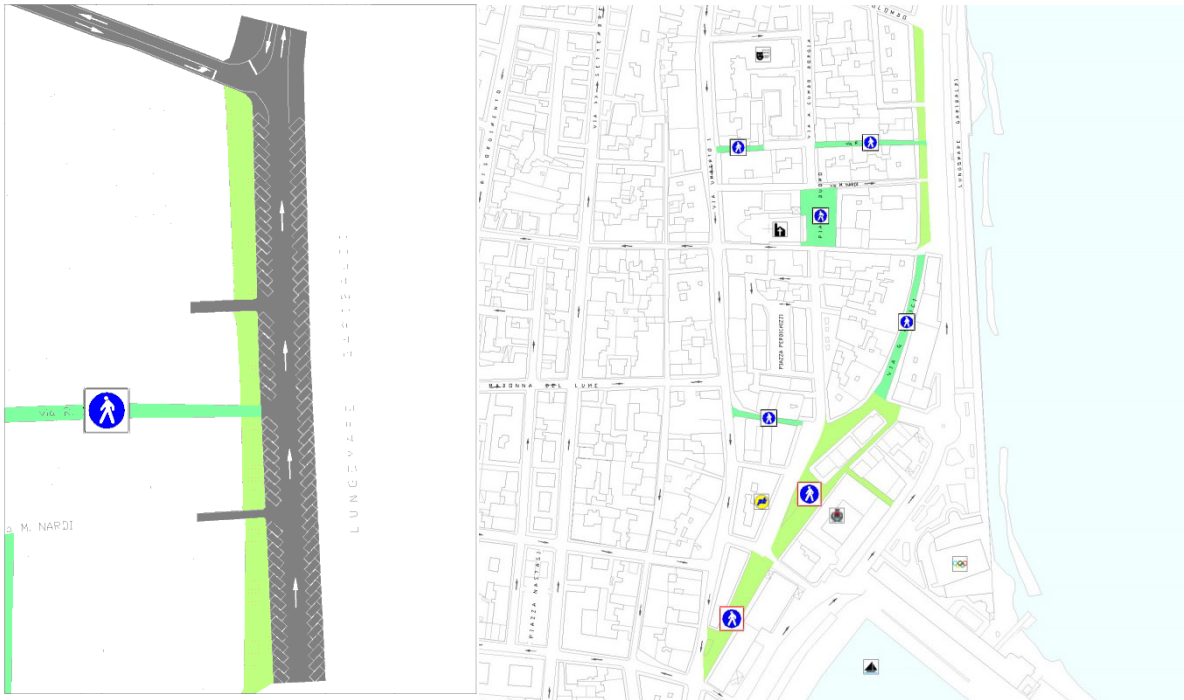
In tal modo si migliora l'accessibilità alla parte balneare più vicina al centro cittadino, permettendo il collegamento dell'intero lungomare con la costa orientale eventualmente anche mediante istituzione di specifiche navette nel periodo estivo



L'intervento definito S5 consiste nella presa in carico dell'area di sosta ad uso pubblico del futuro centro commerciale di via Ciantroallo scopo di garantire nel medio periodo un'ulteriore area di sosta a servizio degli utenti del porto.



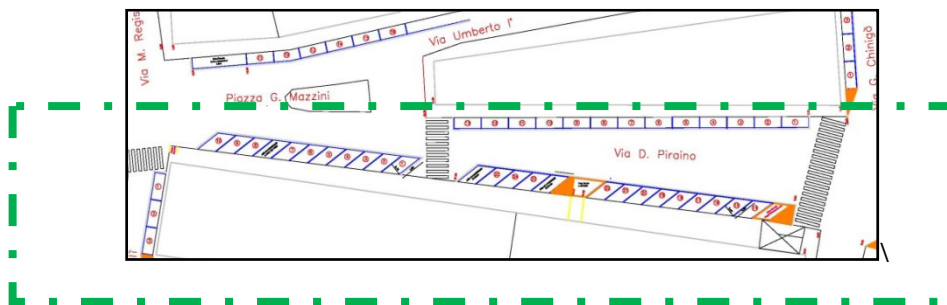
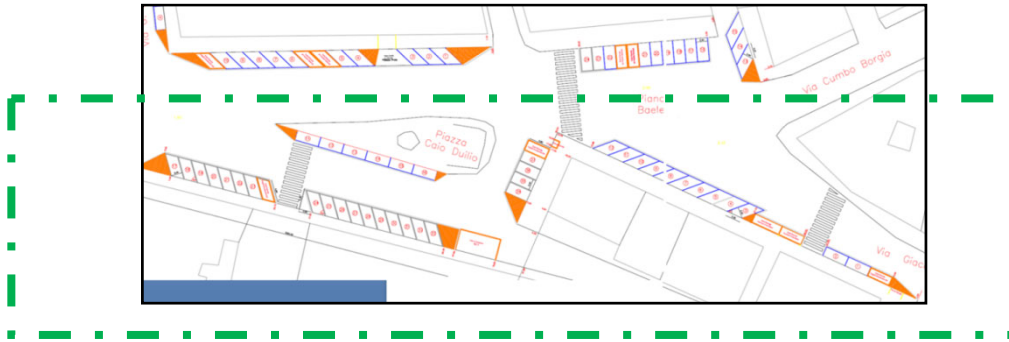
L'intervento definito S6 istituisce il senso unico di circolazione nel tratto del Lungomare Garibaldi compreso fra via Francesco Crispi e via Cristoforo Colombo, in modo da permettere una migliore razionalizzazione dei marciapiedi e dei posti auto previsti lungo la strada. I posti auto esistenti, con questo intervento, dovranno essere adeguati al nuovo senso di circolazione mantenendo una corsia di marcia di 6,5 metri e prevedendo, per lo spazio rimanente, l'allargamento dei marciapiedi esistenti.



Area di pedonalizzazione permanente (verde scuro per stato attuale; verde chiaro estensione di progetto)

Nel PGTU è stata istituita l'area pedonale anche in piano Baele e in piazza Caio Duilio, estendendola in via Piraino fino a Piazza Mazzini, che ha portato a nuovi schemi di circolazione ed alla riduzione di circa 80 posti auto.

Estensione area pedonale - stalli eliminati in via Medici, Piano Baele e P.zza Caio Duilio



Il piano della sosta urbana

Le scelte si sviluppano sulle indicazioni del PGTU vigente, sono dettate infatti dall'esigenza di decongestionare il traffico nel centro cittadino, favorendo anche la creazione di nuovi parcheggi posti esternamente, e/o nelle immediate vicinanze il centro urbano, inducendo l'utenza a recarsi in centro a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici .

Sono state ricercate altre aree parcheggio attrezzate per facilitare l'interscambio con altre modalità di trasporto.

Negli interventi previsti per la riorganizzazione della sosta in centro e per la sua gestione si è provveduto al mantenimento, nelle zone da regolamentare, dell'attuale mix di utenza, cercando comunque di salvaguardare le esigenze degli utenti residenti, garantendo un numero adeguato di stalli per la sosta libera per i residenti garantendo negli stessi la sosta breve a tutti gli utenti.

L'area di proprietà interessata dalla nuova regolamentazione della sosta a pagamento presenta le caratteristiche e gli indicatori peculiari della **zona di particolare rilevanza urbanistica** infatti comprende:

- la **Zona "A" (Centro Storico)** di cui al DM n. 1444 del 2 Aprile 1968;
- la **Zona di Sosta Regolamentata (ZSR)** istituita dal PGTU vigente;
- le **aree interconnesse** organicamente e strettamente connesse alle precedenti;

Nei predetti ambiti, rappresentate in gran parte dalle aree di particolare pregio storico e paesaggistico, sono stati verificati fenomeni di criticità, legati soprattutto alla concentrazione di attività commerciali, servizi pubblici e scuole, che si manifestano con la completa saturazione degli stalli disponibili.

Con il presente progetto, inoltre, è stata regolamentata la sosta a pagamento **nel tratto della fascia costiera di ponente** comprendente la via Tono e porzione della via Del Marinaio definita dal campo sportivo fino all'intersezione con la via San Papino, che nella stagione estiva risulta costantemente congestionata dal traffico e delle auto in sosta, nel predetto ambito sottoposto a vincolo di tutela paesaggistico, si prevedono spazi di sosta a pagamento, riservando un proporzionato numero di stalli per la sosta libera.

Compatibilmente con vincoli di natura strutturale e ambientale, sarà possibile:

- la sosta, senza limite di orario, a tariffa gratuita per la prima autovettura di ogni nucleo familiare nelle aree destinate a sosta a pagamento; tale concessione resta subordinata alla redazione di uno studio di analisi sull'incidenza dei residenti negli ambiti urbani di appartenenza;
- destinare, la dove se ne ravvisi la necessità, apposite aree destinate alla sosta dei residenti nelle zone limitrofe;
- riservare spazi per particolari categorie e utenti;

Il “Piano generale della SOSTA urbana” ha i seguenti OBIETTIVI principali:

- dare criteri e ordine alla programmazione e gestione della sosta
- garantire tutte le domande di sosta in relazione alla tipologia di utenti
- organizzare la gestione della sosta nel centro cittadino
- chiara e uniforme segnaletica sulla sosta
- facilitare il corretto comportamento degli utenti
- rispettare le regole e diritti delle diverse funzioni della sosta
- controllo sistematico da parte delle organi preposti

a questi obiettivi generali, si evidenziano gli obiettivi specifici della SOSTA nel CENTRO URBANO, che è il luogo per eccellenza della domanda e offerta di spazi per la sosta

- FAVORIRE la “SOSTA BREVE”
- INDIRIZZARE la “SOSTA LUNGA” nelle aree più esterne e nei PARCHEGGI DI SCAMBIO
- MIGLIORARE l’ACCESSIBILITA’ al centro cittadino
- RIDURRE i TEMPI di RICERCA del PARCHEGGIO.

La sosta a pagamento è lo strumento adottato per modificare e ridurre l’accesso dell’auto, differenziare i luoghi della sosta, indirizzare all’uso dei parcheggi di scambio e della mobilità sostenibile. Le scelte devono scaturite da una valutazione attenta delle tariffe della sosta a pagamento (più alte per i parcheggi più centrali).

Le tariffe con importi prevalentemente ad orario per favorire la sosta breve e spostare la sosta lunga in altre luoghi e servizi, perché altrimenti nel centro cittadino rimane la domanda di tutte le tipologie e utenti della sosta, ma anche tutti i flussi di traffico.

Considerando una risorsa i parcheggi di interscambio liberi nelle immediate vicinanze del centro e sulle arterie principali di accesso della città dove sarà possibile parcheggiare gli autoveicoli privati e continuare il tragitto utilizzando i mezzi pubblici, biciclette ad uso pubblico (bike sharing) installate negli stessi parcheggi e auto elettriche a noleggio.

Immaginando detti parcheggi collegati al centro urbano con appositi bus/navette a corse continue e da eventuali piste ciclabili. Si prevede l’istituzione di n° 5 itinerari con fermate in appositi spazi indicati con apposita segnaletica.

Tipologia del servizio

Ambiti di sosta a pagamento

Premesso che:

L'individuazione delle diverse aree cittadine che verranno assoggettate alla tariffazione della sosta su strada è stata definita dal nuovo assetto della sosta a pagamento, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 69 del 12.07.2016, sulla base degli elaborati tecnici allegati e costituiti da:

Relazione Tecnica illustrativa; Tav. 01 Ambiti di zona; Tav. 02 le funzioni della sosta in centro; Tav. 03 regolamentazione della sosta in centro; Tav. 04 offerta di sosta a pagamento stagionale;

Nel piano come sopra approvato si è confermata la delimitazione indicata dal "Codice della Strada" - D.Lgs 30 aprile 1992 n.285 - ed in particolare dall'art. 7 comma 8 e 9 che provvede ad individuare e delimitare i nuovi ambiti della sosta controllata in aree classificate - zona "A" - di particolare valenza urbanistica, di pregio ambientale e di elevata intensità di traffico, in conformità all'art. 2 del decreto del Ministro dei LLPP 2 aprile 1968 n.1444).

Quindi alla luce dell'obiettivo primario di migliorare la qualità della vita le seguenti zone, saranno soggette alla sosta a pagamento, quali:

- la Zona "A" (Centro Storico) di cui al DM n. 1444 del 2 Aprile 1968;
- la Zona di Sosta Regolamentata (ZSR) istituita dal PGTU vigente;
- le aree interconnesse organicamente e strettamente connesse alle precedenti;
- tratto della fascia costiera di ponente comprendente la via Tono e porzione della via Del Marinaio, definita dal campo sportivo fino all'intersezione con la via San Papino; esclusivamente nella stagione estiva (dal 1° giugno fino al 30 settembre), che manifesta particolari criticità legati al congestionamento del traffico e alla completa saturazione degli stalli disponibili.

Ciò premesso:

L'Amministrazione Comunale, con Atto di indirizzo prot. 219 del 06.12.2020 ha invitato il Dirigente del 4° e 5° Settore ad esperire gli atti gestionali finalizzati alla individuazione del contraente per l'individuazione del contraente per l'affidamento del "Servizio sperimentale di gestione e controllo delle aree di sosta a pagamento per anni uno" nelle more della revisione del vigente Piano Urbano del Traffico. A tal fine, il sottoscritto incaricato, per la progettazione del "Servizio sperimentale di gestione e controllo delle aree di sosta a pagamento per anni uno", giusta Determinazione Dirigenziale n. 668 del 16.12.2020, ha predisposto uno stralcio del piano della sosta limitandosi a definire gli ambiti e gli interventi che potessero assicurare l'immediata esecutività, nel riguardo del sopraccitato Atto di indirizzo.

Assoggettabilità delle aree per la sosta

L'assoggettabilità delle aree di parcheggio a pagamento delimitate dalle strisce blu è regolata dall'Art.7 comma 8 del Codice Strada il quale stabilisce che: «qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta».

L'obbligo del bilanciamento non sussiste per alcune aree (per esempio, quelle pedonali, quelle a traffico limitato, quelle definite «A» e quelle di particolare interesse urbanistico, a patto che queste ultime due siano opportunamente identificate e delimitate dalle amministrazioni comunali.

Nella stesura del presente piano, sull'assunto della predetta prescrizione normativa, è stato osservato, nella stesura del piano di sosta nel suo complesso, l'obbligo di garantire una distribuzione "equa" dei parcheggi liberi e a pagamento fatta eccezione per le aree all'interno della delimitazione del centro storico (zona A) e per le aree rientranti in zona a sosta regolamentata (ZSR) istituita dal vigente PGTU.

Le aree di parcheggio a pagamento, previste dalla nuova regolamentazione, delimitate dalle "strisce blu", pertanto, sono state alternate (o individuate immediate vicinanze) ad altrettante adeguate aree destinate a parcheggio "senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta".

Gli stalli assegnati tra liberi e a pagamento risultano in definitiva equamente bilanciati in tutti gli ambiti urbani, ad esclusione di alcune vie con caratteristiche e indicatori peculiari della zona di particolare rilevanza urbanistica, di particolare pregio storico e paesaggistico, che manifestano fenomeni di criticità legati soprattutto alla concentrazione di attività commerciali, servizi pubblici e scuole e rientranti comunque nelle zone per le quali è ammessa la deroga alla prescrizione di cui all'art. 7 comma 8, del C.d.S..

Per tali vie di seguito elencate, suddivise per ambito di appartenenza, si riporta la quota compensativa per il bilanciamento tra stalli liberi e stalli a pagamento, ricavata dalla differenza dal n. stalli pari al 50% della disponibilità di spazi per la sosta e il n. di stalli effettivamente assegnati liberi.

- in zona “A” centro storico:

toponomastica	stalli a pagamento	stalli liberi per i residenti e a disco orario	(1) quota compensativa (1) per l'equa ripartizione sottrarre dalla colonna stalli a pagamento e aggiungere alla colonna stalli liberi
Lungomare Garibaldi tratto Colombo - S. Maria Maggiore	130	10	60
Lungomare Garibaldi tratto Colombo - S. Giacomo	56	0	28
via C. Colombo	16	0	8
via C. Borgia	20	11	5
piano Baele-via Medici	13	7	3
piazza della Repubblica	14	0	7
via G. Chinigò	6	0	3

via Calì	4	0	2
via Cavour	19	0	10
via Luigi Rizzo	39	33	3
via Cassisi	6	0	3
via Manzoni	14	10	2

- in zona a sosta regolamentata “ZSR”istituita dal vigente PGTU, compresa in un raggio di 500 metri dalla stazione marittima;

toponomastica	stalli a pagamento	stalli liberi per i residenti e a disco orario	(1) quota compensativa <small>(1) per l'equa ripartizione sottrarre dalla colonna stalli a pagamento e aggiungere alla colonna stalli liberi</small>
Via dei Mille	25	0	13
Via Ten. Siro Brigiano	14	0	7
Via Ten. Minniti	16	0	8
Via ten. N. La Rosa	31	0	16
Via Madonna del Lume	34	0	17
Via Massimiliano Regis	14	0	7
via S. Giovanni	6	0	3
Via ten. N. La Rosa	12	8	2
Piazza XXV aprile	90	72	9
Piazza Sacro Cuore	14	11	2

Complessivamente nel presente piano sono stati assegnati n. 987 stalli a tariffazione differenziata (di cui:n. 798 a tariffa ordinaria e n. 189 a tariffa stagionale, nell'insieme bilanciate da n. **935** per la sosta libera per i residenti e a disco orario n.189

I settori della sosta

Dal punto di vista gestionale ed organizzativo, si intende quindi:

- attivare l'area urbana centrale limitatamente al settore A;
- rilasciare apposito titolo gratuito di durata annuale a coloro, tra i residenti, che dimostreranno di non disporre di posto auto all'interno di proprietà o autorimesse che consentirà al possessore di sostare nel solo settore di appartenenza; tale agevolazione potrà essere concessa dall'Amministrazione Comunale solo dopo aver dimostrato con uno studio appropriato che il "peso" dei residenti gravante nel settore in esame risulti tale da non alterare in maniera significativa l'offerta della sosta a pagamento nell'ambito esaminato;
- individuare stalli per la sosta libera dei residenti prevedendo anche la sosta breve a disco orario;
- istituire la tariffa differenziata per la sosta a seguito della razionalizzazione effettuata con il ridisegno delle aree di sosta,;
- prevedere forme di agevolazione tariffaria per abbonamenti riservati ai lavoratori avente sede di lavoro nell'area considerata.

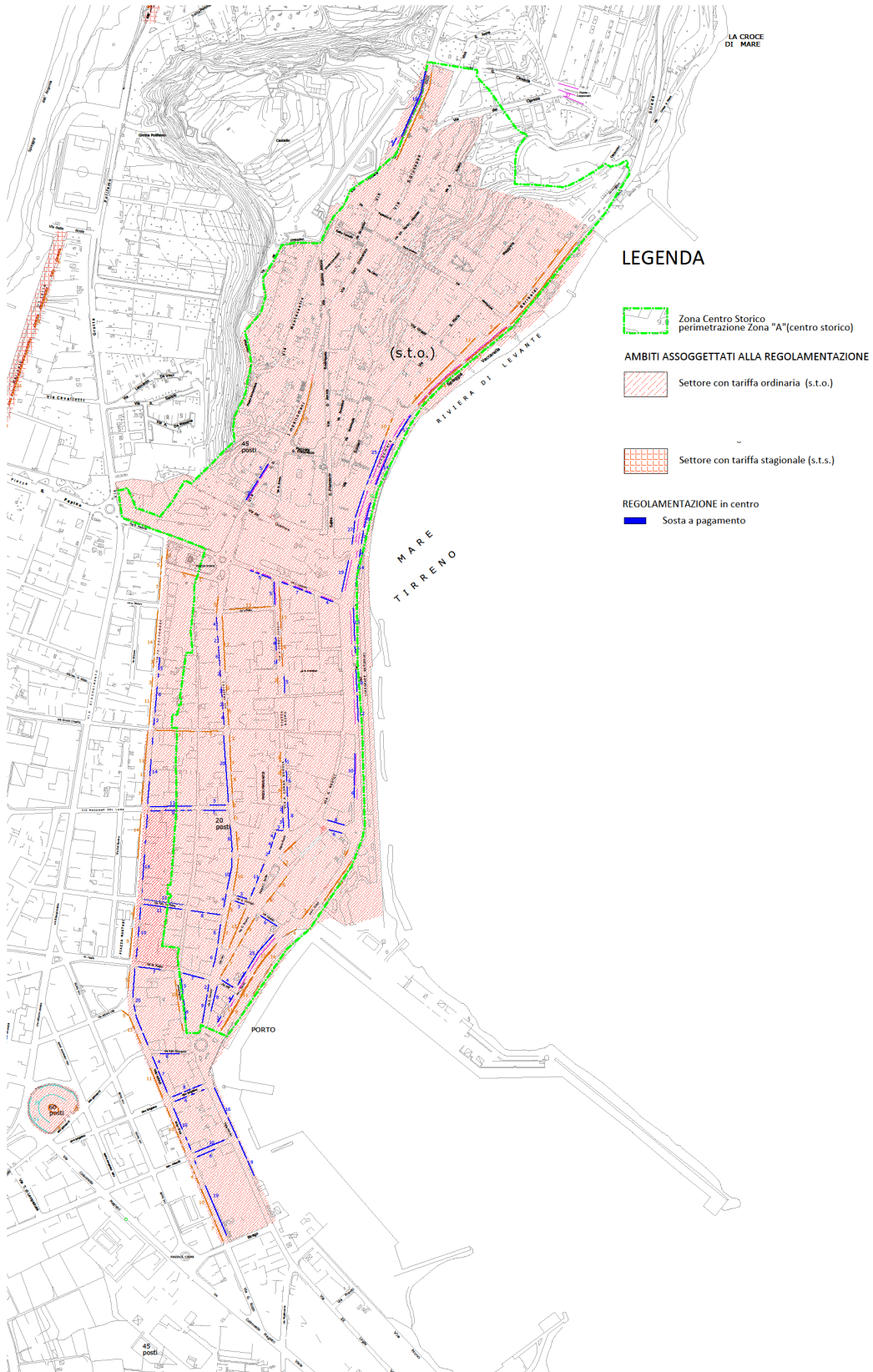
La gestione operativa richiederà una puntuale definizione del progetto sotto gli aspetti tecnici ed in particolare prevede:

- la messa in opera di attrezzature per il pagamento diretto della sosta su strada (**parcometri**) in misura congrua a facilitare l'utenza e che consentiranno l'utilizzo di forme di pagamento differenziate (carte a scalare, monete, ecc.)
- l'introduzione di titoli prepagati (vouchers) di taglio multiplo distribuiti attraverso la rete commerciale;
- la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale connessa al provvedimento di regolamentazione;
- l'attivazione di un servizio di assistenza agli utenti costituito da operatori specializzati che effettueranno anche il controllo del rispetto delle norme e che saranno presenti sull'intera estensione delle aree di sosta sottoposte a regolamentazione.

Nel dettaglio quindi lo stralcio del piano della sosta definisce nel centro cittadino:

- **Il settore A**, che comprende il centro storico (zona "A") e parte della zona per la sosta regolamentata ZSR istituita dal vigente PGTU limitrofa al porto, prevede la sosta a pagamento con tariffa oraria ordinaria per la media permanenza (con un massimo di 10 ore consecutive).
- La predetta sosta è stata individuata nelle strade particolarmente congestionate per i servizi e per gli acquisti.
- **nel tratto della fascia costiera di Ponente** comprendente via Tono e porzione di via Del Marinaio definita dal campo sportivo fino all'intersezione con la via San Papino, si prevede solo per il periodo estivo, la sosta a pagamento a media permanenza (dalle ore 09.00 alle ore 19.00) a **tariffa giornaliera**.

È stato introdotto un proporzionato numero di **posteggi "liberi" per i residenti e a disco orario per gli altri utenti** distribuiti omogeneamente nei due settori nel centro urbano, oltre alla individuazione di altre aree per la creazione di nuovi **posteggi riservati a biciclette e motocicli** e a particolari categorie di automobilisti.



Planimetria del settore "A" interessato dalla sosta nel centro urbano

Le vie interessate dalla regolamentazione della sosta centro urbano

TARIFFA	toponomastica	totali	stalli liberi per i residenti e a disco orario
tariffa ordinaria	Via G.B.Impallomeni	12	18
	Via Giovanni XXIII	26	30
	Lungomare Garibaldi tratto S. Maria Maggiore inter.Cappuccini	0	122
	Lungomare Garibaldi tratto Colombo - S. Maria Maggiore	130	10
	Lungomare Garibaldi tratto Colombo - S. Giacomo	40	0
	Via C. Colombo	16	0
	Via Trifiletti	0	13
	via Cumbo Borgia (lato trifiletti)	15	23
	Via Umberto I°	0	0
	Via Umberto I°	65	76
	via C. Borgia	20	11
	Piano Baele-Via Medici	13	7

Piazza Caio Duilio	11	15
via F. Crispi	0	34
piazza della Repubblica	14	0
Via G. Chinigò	6	0
Piazza Mazzini	6	7
Via Domenico Piraino	0	25
Via Calì	4	0
Via Cavour	19	0
Via Luigi Rizzo	39	33
area portuale	0	52
via Cassisi	6	0
Largo dei mille	0	0
Via dei Mille	25	0
Via Ten. Siro Brigiano	13	0
Via Ten. Minniti	16	0
Via Giorgio Rizzo	60	65
Via ten. N. La Rosa	31	0
Via Madonna del Lume	34	0

Via Massimiliano Regis	14	0
	53	89
	6	0
	14	10
Piazza XXV aprile	90	72
	798	712

Fascia costiera di ponente

stalli blu - tariffa stagionale giornaliera

TARIFFA	toponomastica	totali	Stalli liberi
stagionale	via Tono (tratto grotta Polifemo-Tonnara)	141	141
	piazza 'Ngonia	0	34
	Via del Marinaio d'Italia (tratto dalla rotonda al campo sportivo)	48	48
		189	223

Le funzioni della sosta in centro

In particolare si prevede nel centro urbano la sosta a media permanenza (max 10 ore consentite) articolando approssimativamente gli spazi per la sosta (stalli) nel modo seguente:

- n. 798 per la sosta a pagamento con **tariffa oraria ordinaria**(8.30-13.30/15.30-20.30)
- n. 189 per la sosta a pagamento stagionale nella **fascia costiera di Ponente**
(un tratto di via Del Marinaio d'Italia e via Tono) CON **tariffa giornaliera** (09.00-19.00)

nell'insieme complessivamente:

tot. n. **987** nuovi stalli per la sosta a pagamento in centro e nella fascia costiera di Ponente.

inoltre si prevede:

tot. n. **712** per la sosta libera in centro regolamentata da disco orario eccetto residenti autorizzati;

n. **223** per la sosta libera nella **fascia costiera di Ponente** regolamentata da disco orario eccetto residenti autorizzati; (un tratto di via Del Marinaio d'Italia e via Tono)
nell'insieme complessivamente:

tot. n. **935** nuovi stalli per la sosta libera regolamentata da disco orario eccetto residenti autorizzati;

si prevede infine: la sosta lunga nelle aree limitrofe il centro urbano in apposite aree già istituite dal PGTU vigente, per consentire l'interscambio utilizzando il servizio navetta e altri servizi.

Regime orario

La sosta a pagamento si attua nei seguenti modi:

- nel **Centro Urbano** nei giorni feriali e festivi nelle fasce orarie, a tariffa ordinaria e ridotta, dalle ore **08:30 alle ore 13:30 e dalle ore 15:30 alle ore 20:30**;
- nella **fascia costiera di Ponente**, limitatamente alla via Tono e al tratto di via del Marinaio d'Italia compreso dal campo sportivo all'intersezione con la via San Papino, tutti i giorni nella stagione estiva (a partire dal 1° luglio fino al 30 settembre) a tariffa giornaliera dalle ore **09:00 alle ore 19:00**.

Agevolazioni a particolari soggetti

- RESIDENTI

Contrassegni di colore verde, riportanti la lettera "R": consentono la sosta nella zona a sosta a pagamento, nel rispetto delle norme del Codice della Strada. Verrà rilasciato apposito titolo gratuito di durata annuale a coloro, tra i residenti, che dimostreranno di non disporre di posto auto all'interno di proprietà e che consentirà al possessore di sostare esclusivamente nella via della propria residenza. Tale agevolazione è concessa unicamente ad alcune vie, assoggettate completamente alla sosta a pagamento e quindi prive di stalli per la sosta libera, quali:

- in centro storico (zona A) ,
 - **Lungomare Garibaldi tratto S. Giacomo - S. Maria Maggiore;**
 - **Via C. Colombo;**
 - **Via Cavour;**
- in zona sosta regolamentata (ZSR):
 - **Via dei Mille**
 - **Via Ten. Siro Brigiano**
 - **Via Ten. Minniti**
 - **Via Ten. N. La Rosa**
 - **Via Madonna del Lume**
 - **Via Massimiliano Regis**

Non è ammesso, pertanto, il rilascio di contrassegni "R" residenti in altre vie diverse da quelle sopraelencate.

L'amministrazione si riserva la possibilità di concedere altri contrassegni per i residenti, non appena verificata, attraverso un appropriato studio analitico e progettuale sulla base di dati anagrafici, statistici oltre a quelli gestionali registrati dall'attività di monitoraggio del servizio della sosta a pagamento, attraverso i sistemi informatici utilizzati dal concessionario, per poter riuscire a determinare anche la percentuale di incidenza dei nuclei familiari residenti, nella misura di una vettura, rispetto al numero di stalli offerti a pagamento nel settore di appartenenza opportunamente dimensionato.

- MEDICI

Ai medici convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale (SSN) e specialisti esercenti l'attività di visita domiciliare all'interno della zona a sosta a pagamento verrà rilasciato un contrassegno "M" di colore arancione.

- ATTIVITÀ COMMERCIALI. ARTIGIANALI E STUDI PROFESSIONALI

Contrassegno "L" di colore rosa. Tale contrassegno consente la sosta per esigenze inerenti l'attività contingente lavorativa. Viene rilasciato dietro apposita convenzione con le associazioni di categoria interessate.

- OPERATORI DI INTERESSE PUBBLICO

Contrassegno "IP" di colore blu - Viene rilasciato sulla base dei seguenti criteri guida: esercizio di una pubblica funzione o di una attività ad essa assimilabile per il cui esercizio sia necessario l'uso dell'auto.

Altre agevolazioni:

Inoltre verranno introdotte le seguenti agevolazioni per la sosta gratuita senza esibizione di appositi contrassegni.

- donne in gravidanza usufruiranno di particolari permessi (permessi rosa) gratuiti e provvisori per tutta la durata della gravidanza.
- veicoli a servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie ivi residenti muniti del contrassegno speciale; sono stati comunque previsti stalli di sosta per disabili contraddistinti da strisce perimetrali di colore "giallo" completi della simbologia e con le caratteristiche previste dal D. L. vo 285/92 e DPR 495/92. Gli stalli per disabili, istituiti in misura pari a 1 posto ogni 50 disponibili, a titolo gratuito e senza limitazioni orarie, alla sosta delle autovetture e/o veicoli assimilati intestati a cittadini "diversamente abili" muniti di contrassegno di cui all'art. 188 del Codice della Strada. Il presente piano garantisce la realizzazione di una mappatura completa della città per assicurare almeno uno stallo per i disabili in ogni via in cui è presente un ufficio pubblico o un luogo di particolare interesse sociale.
- autobus di linea, Taxi, e NCC,
- carri funebri in servizio di onoranze
- biciclette, motocicli e ciclomotori
- giornalisti professionisti muniti di contrassegno speciale;
- mezzi delle forze dell'ordine pubblico (carabinieri, guardia di finanza, polizia, ...) nello svolgimento dei rispettivi compiti di istituto;
- veicoli di soccorso (ambulanze, vigili del fuoco,..)
- veicoli di servizio di proprietà del Comune di Milazzo, nonché veicoli di servizio e operativi azienda per fornitura energia elettrica, azienda di nettezza urbana e pulizia strade, azienda di servizio gas metano, impegnati in attività di manutenzione sui servizi essenziali,
- carro attrezzi per la rimozione di veicoli in sosta abusiva in tali aree;
- auto elettriche

Strumenti e attrezzature da utilizzare nell'esecuzione del servizio

- Introduzione e **diffusione di forme di pagamento diverse** dal "gratta e sosta" ad eccezione di un breve periodo di "prova" a cui dovrà seguire una successiva fase che prevede la completa messa a regime del servizio escludendo definitivamente il pagamento "gratta e sosta".

Si evidenzia, come altra forma di pagamento in particolare, l'autoparchimetro personale una scheda elettronica "usa e getta" a tariffa lineare (strumento che consente di pagare l'effettivo utilizzo con la precisione al minuto).

- **Installazione di n. 42 parcometri** di nuova generazione con elevata flessibilità, affidabilità, sicurezza e facilità d'uso.

Si tratta di parcometri dotati di decreto Ministeriale di omologazione rilasciato dall'Ispettorato per la Circolazione e per la Sicurezza Stradale del Ministero dei LL.PP. e delle infrastrutture, in base a quanto previsto dal Codice della Strada, D.L.285/92, art. lo 7 comma 5 e dal regolamento di Esecuzione ed Attuazione dello stesso Codice della Strada, D.P.R. n. 495/92, art. lo n. 192 e successiva Circolare M.L.P 7/7/1994 n.2233. Gli stessi sono conformi a quanto previsto dal D. Lgs. 476/92, che recepisce la Direttiva 92/31/CE, modificante la Direttiva 89/336/CE, relative alla compatibilità elettromagnetica.

Il parcometro tipo dovrà avere, inoltre, le seguenti certificazioni

Conformità alle norme europee in materia di parcometri:

- alla normativa EN 12414;
- normativa sulla resistenza agli agenti atmosferici
- compatibilità elettromagnetica EN 61000-3-2 ed alle norme di sicurezza per gli apparecchi alimentati a 220V;
- resistenza agli scarichi statici in 50082-1;
- sicurezza elettrica EN 60 950;

Conformità alle norme internazionali in materia di carte a microchip:

- ISO 7816-1, -2, -3 in materia di carte a microchip;
- EMV2000 livello 1 - 2 (carta bancaria)

- **Il sistema di centralizzazione**, realizzato per la gestione tecnica e contabile dei parcometri e dei pagamenti avvenuti per mezzo degli stessi deve basarsi su moduli hardware e software atti a migliorare la gestione della sosta a pagamento e ad ottimizzare il servizio reso alla clientela e deve prevedere due modalità di trattamento dei dati:

- una parte tecnica per la gestione e supervisione dei parcometri;
- una parte contabile per la gestione dei pagamenti e trattamento dati degli stessi.

Il sistema deve disporre anche di un collaudato prodotto per il trasferimento dei dati afferenti i pagamenti con carte bancarie e verso le società di gestione.

Caratteristiche della centralizzazione

- a. **Sistema di campo(parcometro)**:il parcometro dovrà essere dotato di un modulo di comunicazione GPRS/GSM al fine di per mettere la trasmissione dei dati afferenti la manutenzione (tensione dell'alimentazione, saturazione della cassaforte, riserva

rotolo di stampa, anomalie funzione di selettore monete, stampante, lettore tessere ecc.) insieme alla trasmissione dei dati contabili dei pagamenti a vario titolo effettuati. La comunicazione GPRS dovrà essere attestata ad APN del committente ed ogni parcometro dovrà preferibilmente essere raggiunto via indirizzo IP. In caso di mancata trasmissione dei dati, la stessa dovrà essere segnalata sul display e del parcometro dovrà scaricare tutti i dati memorizzati all'atto del ripristino della connessione GPRS. Sarà altresì possibile scaricare tutto il buffer eventi anche da locale nella modalità descritta dal fornitore (USB, cavo seriale) che dovrà fornire la strumentazione necessaria. Il fornitore Dovrà impegnarsi a fornire al committente tutte le AP le tool kit di sviluppo occorrenti oltre che tutto il supporto e la formazione necessaria al fine di essere eventualmente autonomi nella produzione di applicazioni da caricare sui parcometri ad oggi non previste nella fornitura, compatibilmente con le caratteristiche hardware e di interfaccia del parcometro stesso. I dati saranno tele trasmessi ad un'unità centrale di controllo e dovranno essere elaborati dal software di gestione che dovrà produrre statistiche finanziarie, amministrative ed operative. Inoltre i dati relativi alle soste in corso dovranno essere inviate con cadenza fissa al committente al fine dell'integrazione degli stessi con un'applicazione mobile per smartphone. L'appaltatore è tenuto ad illustrare, dimostrare, certificare, il sistema di gestione delle telecomunicazioni.

- b. **Sistema di centro:** il sistema di centro dovrà essere sviluppato con tecnologia software in lingua italiana e dovrà essere installato presso il centro dati del committente. A tale scopo l'appaltatore dovrà fornire uno schema dell'architettura hardware di centro per la valutazione delle varie applicazioni e della loro relativa protezione.

Centralizzazione tecnica

Il sistema di centralizzazione necessario per la corretta gestione degli spazi di sosta a pagamento in superficie deve essere strutturato in più categorie di comunicazioni e deve permettere di monitorare in tempo reale lo stato operativo di ogni singolo parcometro indicando, sia a video che tramite l'invio di SMS e/o e-mail, il tipo di evento o anomalia riscontrato. In particolare il sistema deve prevedere:

1. un dispositivo di trasmissione online dei dati dal parcometro con sistema GPRS/GSM e viceversa;
2. un dispositivo di ricezione dati presso il server e trasmissione verso i parcometri, oltre ad eventuali terminali portatili di servizio;
3. un dispositivo per la trasmissione verso il sistema bancario dei pagamenti con carte bancarie e viceversa per la trasmissione delle verifiche sulla validità delle carte bancarie utilizzate (blacklist).

La comunicazione on-line consistente in uno scambio dati tra i parcometri e del sistema centrale deve avvenire in wireless utilizzando il GPRS per aumentare la velocità di trasmissione e dallo stesso tempo risparmiare sulla tariffazione sfruttando l'invio di dati a "pacchetto".

Le principali funzioni richieste al sistema di centralizzazione devono consentire di:

1. monitorare lo stato dei parcometri installati;
2. modificare e configurare i parametri di installazione;
3. attivare chiamate di emergenza in genere;
4. sincronizzare l'ora dei parcometri;
5. dialogare in ricezione e trasmissione con i parcometri.

Il sistema prevedere la gestione di almeno 150 terminali, con possibilità di espansioni future. Gli eventi che indicano lo stato del parcometro devono essere chiaramente riportati sul monitor della stazione di centralizzazione in una mappa grafica che distingue la criticità con

diverse colorazioni, il tutto organizzato in una struttura gerarchica su unica videata. Gli accessi dovranno essere differenziati secondo un'adeguata profilazione degli utenti. Le informazioni dal parcometro al sistema di centro possono essere inviate secondo alcune priorità e distinzioni parametrabili.

Centralizzazione contabile

La procedura di gestione dei movimenti contabili dei pagamenti con carte bancarie del sistema centralizzato deve interagire con le procedure del circuito bancario per la verifica, contabilizzazione ed addebito sui conti correnti dei clienti. A tal fine il possesso, da parte del fornitore di un collaudato sistema di gestione e rendicontazione certificato da parte dei circuiti bancari stessi, sarà oggetto di valutazione.

Esportazione dei dati verso sistemi elaborati del fornitore

Al fine di consentire al fornitore la più ampia scelta di modalità di organizzazione dei dati, sia tecnici che contabili, è richiesta altresì la possibilità di estrapolare i dati informati di uso comune in modo da consentire ulteriori elaborazioni a discrezione dell'appaltatore. Tra le forme di condivisione dei dati organizzati dal sistema di centralizzazione, deve essere possibile accedere ai data base da parte di utenti autorizzati, anche con la creazione di software di interfaccia.

Il sistema di monitoraggio di n. 90 sensori per posti auto (in questa fase sperimentale limitatamente a n. 90 stalli individuati nel parcheggio XV Aprile) consente conoscere in tempo reale il numero di stalli occupati su strada e nei parcheggi e di poter utilizzare tale informazione per indirizzare gli utenti verso aree con parcheggi disponibili o per verificare la percentuale di automobili che, presumibilmente, non hanno pagato la sosta.

Inoltre costituisce un importante strumento di gestione in quanto fornisce statistiche dettagliate sull'occupazione dei parcheggi nelle diverse ore del giorno e nei diversi periodi dell'anno. Il sistema utilizza le più moderne tecnologie sia nel rilevamento dell'automobile sia nella trasmissione wireless dei dati consentendo di realizzare l'impianto senza dover fare importanti opere civili.

Architettura

L'architettura di sistema è basata su tre livelli:

- Livello 1: Il livello più basso è costituito dai sensori da installare al centro di ogni posto auto. I sensori hanno lo scopo di rilevare la presenza del veicolo nello stallo e di trasmettere l'informazione ai ricevitori (denominati gateway)
- Livello 2: Il livello intermedio è costituito dalla centralina locale e da tutti i gateway che ricevono le informazioni dai sensori e comunicano tra di loro e con la centralina locale. Fanno parte di questo livello anche eventuali display per la visualizzazione dei posti disponibili.
- Livello 3: Il livello più alto è costituito dal server del centro di controllo in cui è installato il software di supervisione che riceve le informazioni da tutte le centraline locali.

Livello 1: Il Sensore magnetico

Il sensore magnetico utilizza una tecnologia passiva che consente il rilevamento di oggetti ferromagnetici. Esso misura la variazione nel campo magnetico terrestre dovuta all'avvicinamento di un oggetto ferromagnetico.

Il sensore utilizza tre trasduttori magnetoresistivi posizionati su assi perpendicolari ed ognuno di essi misura le variazioni sul proprio asse. Elaborando i dati sui tre assi si ottengono rilevamenti molto precisi in tutto lo spazio circostante.

Ogni oggetto metallico altera il campo magnetico terrestre. L'ampiezza dell'alterazione

dipende dalle dimensioni, dalla forma e dalla composizione dell'oggetto ma anche dall'intensità del campo magnetico terrestre nell'ambiente circostante.

Il sensore può essere impostato su sei livelli di sensibilità con un range di rilevamento massimo dei veicoli di 2 m.

Il sensore viene installato al centro dello stallo e rileva con precisione la presenza di un'auto parcheggiata. Lo si può installare sia sotto asfalto ad una profondità di circa 15 cm (in modo che eventuali rifacimenti del manto stradale non lo danneggino) o sulla superficie con un apposito guscio carrabile.

L'informazione sull'occupazione dello stallo viene inviata ad un ricevitore (Gateway) attraverso una connessione WIFI 2.4 Ghz. La comunicazione con il gateway è garantita anche con la presenza del veicolo sopra il sensore entro un range massimo di 200 m.

Il sensore è dotato di una batteria al litio che può essere dimensionata a seconda delle necessità dell'applicazione. Il consumo della batteria dipende dalla frequenza con cui il sensore deve trasmettere dati al gateway. Per ottimizzare il consumo il sensore trasmette l'informazione sull'occupazione dello stallo ad ogni variazione (occupato -> libero o libero -> occupato) e non in continuo.

Livello 1 Gateway

Il gateway WIFI ha la funzione di collegarsi e raccogliere i dati da un gruppo di sensori. Il numero massimo di sensori collegabili è 47 ma il numero effettivo dipende dalle distanze e dalla topologia del parcheggio.

La distanza del sensore più lontano non deve superare i 200 metri circa dipendendo anche da eventuali ostacoli alla trasmissione WIFI che si possono trovare in mezzo.

I gateway ricevono i dati sull'occupazione dello stallo da parte del sensore ed inoltrano l'informazione alla centralina locale.

Nel caso di parcheggi molto ampi o di strade molto lunghe i gateway non trasmettono direttamente alla centralina locale che si trova a distanza troppo elevata ma al successivo gateway che poi inoltra i dati alla centralina.

La comunicazione tra più gateway e tra gateway e centralina viene sempre effettuata con tecnologia wireless.

Livello 2 Centralina di zona

La centralina di zona è l'unità intelligente che raccoglie i dati sull'occupazione degli stalli da tutti i gateway, li elabora e li trasmette al centro di controllo. Inoltre effettua il monitoraggio del funzionamento dei sensori ed invia loro i dati di configurazione.

La centralina comunica con il centro attraverso rete mobile GPRS/UMTS o attraverso rete LAN se disponibile.

Dal centro di controllo è possibile accedere in remoto alle centraline e, attraverso delle pagine WEB, verificarne il funzionamento e cambiarne le impostazioni.

A seconda delle dimensioni e della complessità del progetto possono essere installate più centraline. Se, ad esempio, si devono monitorare più strade o zone distanti di un' ampio parcheggio, si colloca una centralina in ogni strada o zona.

La centralina si occupa anche di scrivere su eventuali pannelli a messaggio variabile di informazione al pubblico contenenti il numero di posti liberi nelle diverse zone.

Livello 3 Centro di controllo

Tutti i dati raccolti dalle centraline afferiscono al centro di controllo dove viene installato un server con il software di gestione.

Il software, basato su sistema operativo LINUX, è costituito da un database per la registrazione dei dati e da un'interfaccia grafica che consente di visualizzare i dati sui parcheggi in tempo reale.

Inoltre è possibile verificare la diagnostica di tutte le centraline, gateway e sensori e scrivere i messaggi che devono essere inviati ai display.

Il software è in grado di generare una serie di report in cui si possono fare analisi statistiche sull'occupazione delle varie zone di parcheggio.

Nei parcheggi a pagamento è possibile confrontare il dato reale sull'occupazione dei parcheggi con i dati di pagamento per verificare la percentuale di veicoli che non sta pagando la sosta

Vigilanza e controllo

Il sistema delineato richiede una vigilanza assidua ed efficace. Il disegno strategico per la regolamentazione della sosta funzionerà soprattutto se supportato da un efficiente sistema di controllo e soppressione degli abusi.

L'obiettivo posto è quello di concentrare particolarmente la vigilanza su aree strategiche (direttrici forti del trasporto pubblico, piazzole di carico/scarico, ecc.).

La vigilanza e il controllo degli abusi, le infrazioni alle soste, l'assistenza agli utenti, verranno eseguite da personale dipendente del Concessionario, avente la qualifica di "ausiliario del traffico" (in applicazione della Legge 15.05.97 n.127 e specificatamente i commi 132 e 133 dell'art 17, come modificato dall'art.68 della Legge 488/99 e successive modifiche ed integrazioni.

Riferimenti normativi

In via preliminare si precisa la differenza tra il concetto di sosta e di parcheggio anche alla luce di quanto stabilito dall'articolo 6, comma 4, lettera d), del Codice che riporta: "

L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3: d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli".

La sosta è definita come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 157, c. 1, lett. c), Codice della strada.

Il **parcheggio** è definito quale area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli (art. 3, c. 1, n. 34 del Codice).

La definizione è ulteriormente chiarita dall'art. 120, c. 1, lett. c) del Regolamento che, in relazione al segnale di parcheggio, prescrive che lo stesso può essere usato per indicare un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione.

Qualora si intenda organizzare l'area di parcheggio, il segnale può essere corredato da pannelli integrativi per indicare con valore prescrittivo: limitazioni di tempo; tariffe per la sosta a pagamento; schema della disposizione dei veicoli (sosta parallela, obliqua, ortogonale); categorie ammesse od escluse.

L'art. 3, c. 1, n. 7, del Codice, definisce la **carreggiata** quale parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia ed in genere pavimentata e delimitata da strisce di margine.

L'art. 40, comma 3, del Codice, stabilisce che: "

Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata: le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata".

Il comma 10 dello stesso articolo prescrive: "

È vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono evidenziati da una striscia continua".

Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 139 del Regolamento che così recita: "

Le strisce longitudinali continue, connesse a strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta"

Se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, si applicano le generiche prescrizioni dell'art. 157 del Codice. In tal caso la sosta è ammessa all'interno della carreggiata secondo le modalità e le prescrizioni stabilite nel medesimo articolo, e non necessita segnaletica verticale ovvero

orizzontale. L'apposizione di eventuale segnaletica orizzontale di cui all'art. 149 del regolamento configura la realizzazione di un' "Area" di parcheggio come definito all'art. 3, n. 34, del Codice.

Eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 149, c. 2, del Regolamento, costituiscono parcheggio (in quanto esterni alla carreggiata) alla luce delle definizioni sopra riportate.

In virtù di quanto esposto e per un corretto utilizzo della segnaletica, qualora l'ente proprietario della strada, nell'esercizio del potere conferito dall'art. 6, c. 4 lett. d) del Codice, intenda vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio dei veicoli dovrà utilizzare il segnale composito di cui alla figura II.76 del Regolamento integrato con pannello integrativo secondo quanto descritto nell'art. 120 del Regolamento.

In caso contrario non necessita l'apposizione di segnaletica verticale, fatta salva comunque l'applicazione dell'art. 157 del Codice e, in tal caso, non essendovi i presupposti giuridici per l'esistenza del parcheggio, l'eventuale relativo segnale verticale (fig. II.76 del Regolamento) è inapplicabile.

Qualora l'ente proprietario della strada intenda invece regolamentare la sosta dei veicoli, fermo restando l'utilizzo del segnale di cui all'art. 120, c. 1 lett. a) del Regolamento, è consigliabile l'utilizzo di un segnale composito inserendo il simbolo di cui alla figura II.170 del Regolamento integrato con iscrizioni, lettere o simboli, relativi ai segnali di indicazione (art. 125 del Regolamento) secondo la volontà di regolamentazione.

Pertanto, il parcheggio o la sosta dei veicoli che l'ente proprietario della strada può vietare - vedi artt. 7, comma 1, lett. a) e 6, comma 4, lett. d) del Codice - si distinguono conseguentemente tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli che, come già detto, nel primo caso, avviene in un'area esterna alla carreggiata specificatamente a ciò adibita, e nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata.

Tale assunto è confermato anche dalla Suprema corte di Cassazione con la sentenza n. 22036 del 02.09.2008.

➤ **CODICE della STRADA (CdS), D. Lgs. N.285/1992 e successive modifiche**

Le norme Codice della Strada sono un vincolo inderogabile soprattutto per le REGOLE di GESTIONE, di APPROVAZIONE, di ISTITUZIONE, della SEGNALETICA e del CONTROLLO della SOSTA. Di fatto le norme del CdS sono la norma più cocente per definire i DIRITTI e DOVERI degli utenti e degli enti proprietari della strada.

Sono diverse le norme del CdS sulla SOSTA, e si ritiene utile riportare i principali articoli per una consultazione immediata:

• **Articolo 7 . Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.**

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

- d) *riservare limitati spazi 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;

- e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;
- f) *stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;*
- g) *prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose;*
- h) *istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;*

2. *I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.*

6. *Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.*

7. *I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana.*

8. *Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. *Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» dall'art. 2 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.**