

Il corsello del garage condominiale

Il posto auto in uno spazio comune condominiale è, oggi come oggi, un vero privilegio data la difficile situazione del traffico urbano e la perenne carenza di parcheggi e aree di sosta dedicate; ancor maggior fortuna è avere un posto auto in autorimessa condominiale ed essere proprietari di un box. Tuttavia, qualunque sia la condizione, la questione parcheggi in condominio è sempre causa di litigi e incomprensioni. Analizziamo, in particolare, il caso del corsello.

Il riparto delle spese;
la violazione
delle distanze

Il rispetto dei requisiti
dimensionali

Contributi a cura di
Maurizio Tarantino
Angelo Pesce

PARCHEGGI

Corsello condominiale e rispetto dei requisiti dimensionali

Aspetti generali sul parcheggio e sul corsello del garage; la ripartizione delle spese; il problema dell'accesso da parte dei terzi; la violazione delle distanze; gli aspetti tecnici.

Maurizio Tarantino

Avvocato

Angelo Pesce

esperto tecnico

Aspetti generali sul parcheggio e sul corsello

In tema condominiale, la cosiddetta "legge Tognoli" (in particolare, l'art. 9 della legge 122 del 24 marzo 1989) contempla due tipologie di parcheggi privati, entrambi da qualificarsi come pertinenza delle singole unità immobiliari.

Il primo elemento rilevante è che la loro realizzazione non è obbligatoria ma solo eventuale. La legge, in realtà, pone solo l'obbligo di conservazione della destinazione d'uso (a parcheggio), insieme alla loro assoluta incedibilità separata rispetto all'unità immobiliare alla quale sono legati *ex lege* dal predetto vincolo pertinenziale (con previsione di conseguente nullità in caso contrario). Sinteticamente, le tipologie previste da tale legge sono:

1. parcheggi realizzati nel **sottosuolo**, anche in deroga agli strumenti urbanistici (art. 9

commi 1, 2 e 3); tra le varie agevolazioni concesse dalla legge, spicca la riduzione della maggioranza prevista, in astratto, per le innovazioni "ordinarie" (art. 1120 cod. civ.);

2. parcheggi realizzati su aree comunali o nel loro sottosuolo (art. 9, comma 4) da cedere in **diritto di superficie** ai privati per un periodo non superiore a novanta anni.

Ad integrazione di quanto esposto, si evidenzia che l'art. 9, comma 1, legge 122 del 24 marzo 1989, prevede che negli edifici – sia di proprietà individuale sia di proprietà condominiale – si possono realizzare parcheggi, da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari, nel sottosuolo del fabbricato, nei locali siti al piano terreno del fabbricato nonché nel sottosuolo di aree pertinenziali esterne al fabbricato. A livello normativo, si evidenzia anche che sulla legge 122/1989 è intervenuto l'art. 10, comma 1, della legge 35 del 4 aprile 2012 (Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 5 del 9 febbraio 2012, recante disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo) di cui ha riscritto l'intero comma 5 dell'art. 9.

Premesso ciò, diremo che in merito alla realizzazione di un'area condominiale in parcheggio, la norma (art. 1120 comma 2, n. 2, cod. civ.) prevede che i condomini, con la maggioranza indicata dal secondo comma dell'art. 1136 cod. civ., possono disporre le innovazioni che, nel rispetto della normativa di settore, hanno ad oggetto le opere e gli interventi per realizzare parcheggi destinati a servizio delle unità immobiliari o dell'edifi-

cio. Anche in questo caso, però, bisognerà sempre **rispettare i limiti consistenti nel non nuocere o non limitare il diritto degli altri condomini** di accedere ad abitazioni e garage e non si tratti di innovazioni vietate (art. 1120, comma 4, cod. civ.) e facendo salva la partecipazione successiva degli altri ex 1121, comma 3, cod. civ. (art. 9, commi 1 e 3, della legge 122/1989).

In argomento, inoltre, si precisa che la decisione dell'assemblea del condominio di edifici di destinare a parcheggio l'area del cortile, non vale a configurare una innovazione vietata ai sensi della norma di cui all'art. 1120, comma 1, cod. civ., la quale, invero, considera tale non qualsiasi modificazione della cosa comune, ma solamente quella che ne altera l'entità o la destinazione, così da turbare l'equilibrio fra i concorrenti interessi dei condomini. Nell'identificare il limite alla immutazione, disciplinato dal comma 2 della predetta norma codicistica, invero, il concetto di inservibilità della cosa non può consistere nel semplice disagio subito rispetto alla sua normale utilizzazione coesistente al concetto di innovazione, ma è costituito dalla concreta inutilizzabilità della *res communis* secondo la sua naturale e tipica fruibilità. Nella descritta ipotesi (nella specie ricorrente) di destinazione dell'area cortilizia a parcheggio, pertanto, l'inapplicabilità del regime dell'art. 1120, comma 1, cod. civ. consegue alla impossibilità di ritenere che il bene comune sia stato sottratto alla sua destinazione funzionale o che siano stati lesi in modo inammissibile i diritti dei singoli (Trib. Napoli, Sez. XI, sent. 30 aprile 2014, n. 6474).

Quanto agli **spazi di manovra**, giova ricordare che lo spazio antistante l'entrata del garage è uno spazio comune: esso può essere utilizzato da tutti i condomini, che possono farne uso senza pregiudicare i diritti degli altri. In pratica, il singolo condomino non ha,

per il solo fatto di essere proprietario del box, il diritto esclusivo di parcheggiare la propria auto davanti all'entrata; quindi il corsello, ossia il **violetto di accesso al garage**, rientra tra i beni comuni. L'art. 1102 cod. civ. statuisce che ciascun partecipante può servirsi della cosa comune purché non ne alteri la destinazione e non impedisca agli altri partecipanti di farne parimenti uso.

In virtù di quanto sopra esposto, dunque, emerge che **tutti i condomini abbiano il diritto di accedere al suddetto corsello**, tuttavia, l'uso del bene deve essere compatibile con la sua funzione.

Riparto delle spese

In tema di ripartizione delle spese relative ai corselli del garage condominiale, occorre fare riferimento alle disposizioni del regolamento contrattuale. In mancanza di tale regolamento, non potranno che applicarsi i tre commi dell'art. 1123 del cod. civ. (ripartizione in base ai millesimi di proprietà; ripartizione in base al criterio della diversa utilità; ripartizione in base alla utilizzazione separata).

Ad ogni modo, può accadere che molti condomini hanno accesso ai garage in quanto proprietari degli stessi, ma altri, invece, si limitano all'utilizzo all'eventuale accesso alle cantine o per eventuale scarico merce. In tale situazione, il corretto criterio di riparto potrebbe essere in base al criterio della diversa utilità o della utilizzazione separata. Per meglio dire, i condomini proprietari dei box posti nel seminterrato dovrebbero partecipare in misura maggiore alle spese di riparazione delle rampe di accesso e delle parti del cortile usate prevalentemente dagli automezzi.

È dunque utile che l'amministratore predisponga una **tabella per le spese** a cui i condomini dei box devono partecipare in misura maggiore o minore, sottoponendola alla approvazione dell'assemblea.

Il problema dell'accesso da parte dei terzi

In una particolare vicenda (Trib. Bologna, Sez. III, sent. 8 marzo 2017), un condomino intendeva realizzare un parcheggio nell'immobile di sua proprietà e concederlo in locazione ad una ditta per un'attività commerciale. Egli chiedeva, quindi, all'assemblea condominiale **l'autorizzazione per l'accesso al garage da parte del conduttore e dei suoi clienti**.

Il suddetto accesso doveva avvenire tramite il corsello, ovvero il "corridoio" facente parte dei beni comuni del condominio. Quindi, l'uso del corsello doveva essere mutato da privato (riservato ai condomini) a pubblico (aperto a terzi). A fronte del rifiuto da parte del consesso assembleare, il proprietario aveva abbandonato le trattative con la ditta, subendo un danno economico. Per tali motivi, aveva impugnato la delibera e, contestualmente, aveva chiesto al giudice la condanna del condominio al risarcimento dei danni.

Secondo il Tribunale, la delibera assembleare impugnata era de tutto legittima, in quanto non aveva limitato il diritto di godimento di un bene comune. Al contrario, l'attore, con la sua condotta, poteva provocare un **mutamento di destinazione**, in senso limitativo, del pari uso da parte degli altri condomini. Difatti, nel caso di specie, aprire il corsello all'utilizzo da parte di tutti i clienti e dei fornitori della ditta commerciale conduttrice, sicuramente avrebbe determinato un uso diverso dal precedente; invero, tale autorizzazione (ingresso indiscriminato) avrebbe impedito agli altri comunisti di esercitare il loro legittimo diritto all'uso del bene comune. Ad ogni modo, il cambio di destinazione di un bene comune, allorché la suddetta modifica non si faccia rientrare nel concetto di innovazione (art. 1120 cod. civ.), può avvenire unicamente con delibera ap-

provata con le maggioranze di cui all'art. 1117-ter cod. civ.: quattro quinti dei partecipanti e quattro quinti del valore dell'edificio.

In conclusione, alla luce di tutto quanto innanzi esposto, il giudice ha ritenuto che la trasformazione dell'accesso al corsello garage da pubblico a privato avrebbe determinato un mutamento di destinazione della cosa comune; di conseguenza, il Tribunale confermato la legittimità della delibera assembleare che ha negato l'autorizzazione ad un uso improprio della cosa comune.

Ad integrazione di quanto esposto, in proposito, la Cassazione ha evidenziato che «l'area di parcheggio destinata agli utenti di un ipermercato - ancorché sia di proprietà privata, sia inclusa per intero in uno stabile di proprietà privata (nella specie, al piano interrato dell'edificio ove aveva sede l'ipermercato,) e sia delimitata da strutture destinate a regolare l'accesso dei veicoli (sbarra di ingresso) - è da ritenere aperta all'uso da parte del pubblico e ordinariamente adibita al traffico veicolare, considerato che chiunque ha la possibilità di accedervi» (Cass. civ., Sez. III, sent. 23 luglio 2009, n. 17279). Secondo tale principio, oltre al suddetto mutamento, l'accresciuto transito di altri veicoli limita l'uso consistente nel normale passaggio, carrabile e pedonale, da parte degli altri condomini.

La violazione delle distanze

In giurisprudenza è stato affrontato il problema della violazione delle distanze in tema di corsello (Cass. civ. Sez. II, ord. 10 ottobre 2018, n. 25050).

Tizio conveniva in giudizio avanti al tribunale di Brescia la società Beta e i condomini dell'edificio che la stessa società aveva costruito sul fondo confinante, denunciando la violazione delle distanze dal confine incorsa **nell'edificazione di un corsello di accesso alle autorimesse private** poste completamente al di sotto dell'edificio.

La domanda era accolta dal Tribunale, con sentenza impugnata davanti alla Corte d'Appello di Brescia. La società di costruzione riproponeva la tesi, già sostenuta in primo grado, che il corsello costituiva accessorio del fabbricato principale. In conseguenza di tale qualificazione, l'appellante invocava l'applicabilità delle norme regolamentari locali che consentivano l'edificazione a confine degli "accessori alla residenza". Tuttavia, la Corte di merito non condivideva la qualificazione del manufatto come "accessorio" proposta dalla società per le sue imponenti dimensioni, esterne al perimetro dell'edificio, e per la sua autonoma funzionalità: il corsello era utilizzabile sia come passaggio di accesso all'area di parcheggio sottostante, sia come ulteriore parcheggio. Per i motivi esposti, la società aveva proposto ricorso in cassazione eccependo la falsa applicazione dell'art. 873 cod. civ. e dell'art. 9 e art. 16, comma 4, delle Norme tecniche di attuazione del Comune.

In particolare, la ricorrente censurava la sentenza per non avere considerato che le norme regolamentari consentivano l'edificazione a confine degli accessori alla residenza, purché di altezza inferiore a 3 metri al colmo e di altezza media di 250 metri. A parere, della società, il corsello realizzato nel caso di specie rientrava in tali parametri. Inoltre la ricorrente rimproverava alla corte d'appello di non avere considerato che la concorrente e autonoma funzionalità del manufatto era caratteristica compatibile con la nozione di accessorio: la norma regolamentare, in via esemplificativa, menzionava fra gli accessori i box, pure dotati di autonoma funzionalità.

Premesso quanto innanzi esposto, secondo la Corte di Cassazione la censurata norma tecnica del Comune poneva dei limiti di altezza superati i quali l'opera, pur essendo in relazione con un corpo principale, rimaneva soggetta al rispetto delle distanze, ma ciò

non autorizzava, a contrario, a ritenere insignificanti gli altri parametri dimensionali sui quali essa non prende posizione. Insomma, secondo gli ermellini, la previsione di un'altezza massima ha una valenza puramente negativa: «**il manufatto che non supera quei limiti non è, per ciò solo, accessorio, ferma restando, se quei limiti siano rispettati, la necessità di una valutazione complessiva dell'opera in rapporto a tutti gli altri parametri rilevanti nei singoli casi concreti**». Da ciò consegue, da un lato, che la valutazione della corte di merito, nella parte in cui ha negato la legittimità della costruzione a confine in considerazione delle "sue imponenti dimensioni", non costituiva violazione della norma regolamentare; dall'altro, quella stessa valutazione costituiva inevitabilmente apprezzamento di merito non censurabile in cassazione.

E ancora, sul rilievo delle dimensioni del manufatto, la Corte di merito aveva aggiunto quello relativo alla sua autonoma funzionalità, quindi l'uno e l'altro rilievo erano oggetto delle censure mosse con il motivo in esame. Tuttavia, secondo la Suprema Corte, ciò non toglie, che già quel primo rilievo era sufficiente a giustificare all'applicabilità delle norme sulle distanze, giustificandosi di conseguenza l'inammissibilità, per sopravvenuto difetto di interesse, della censura sul secondo, in applicazione dei principi di giurisprudenza sulle decisioni fondate su una duplice ratio decidendi. Per le suesposte ragioni, il ricorso è stato rigettato.

Divieto di parcheggio nello spiazzo condominiale se rende difficile l'accesso ai garage

Abbiamo visto che ciascun condomino può servirsi della cosa comune a condizione di non alterarne la destinazione d'uso e di non impedire agli altri partecipanti di farne lo stesso uso secondo i loro diritti (*il che avvie-*

ne quando le manovre delle auto per l'accesso ai box auto diventano più difficili).

E dunque, se la sosta dei veicoli, nei pressi delle rimesse, ostacola l'accesso e l'uscita delle vetture, utilizzare il cortile come luogo per lasciare le auto significherebbe impedire agli altri condomini di fare parimenti uso dello spiazzo "secondo i loro diritti".

In generale, l'uso del cortile per l'accesso e la sosta dei veicoli non è incompatibile con la funzione primaria e tipica di tale bene, ma ad una condizione: che le caratteristiche e le dimensioni del cortile stesso lo consentano e il regolamento di condominio non lo vieti.

In tali casi, dunque, il giudice deve innanzitutto verificare se il parcheggio abituale di auto all'interno dell'area destinata al solo transito di veicoli per l'accesso alle singole autorimesse privi gli altri condomini della possibilità di utilizzare lo spazio comune, rendendo meno agevole le manovre di entrata e di uscita dai garage. Se così dovesse essere, potrebbe impedirvi la sosta.

Premesso quanto innanzi esposto, in argomento, i giudici di legittimità hanno evidenziato che non costituisce violazione della fondamentale regola paritaria dettata dall'art. 1102 cod. civ., un uso più intenso della cosa da parte del partecipante, che non ne alteri la destinazione nei casi in cui il relativo esercizio non si traduca in una limitazione delle facoltà di godimento esercitate dagli altri condomini, fermo restando che «per quanto attiene, in particolare, ai cortili, ove le caratteristiche e le dimensioni lo consentano e i titoli non vi ostino, l'uso degli stessi per l'accesso e la sosta dei veicoli non è incompatibile con la funzione primaria e tipica di tali beni. Ne consegue che tutti hanno diritto di usufruire delle parti comuni dell'edificio, a condizione però che ciò non impedisca o limiti, agli altri proprietari, il godimento dei loro

diritti» (Cass. civ., Sez. II, sent. 30 aprile 2014, n. 9522).

Così, in applicazione di tale principio, è possibile lasciare l'auto nel cortile condominiale purché l'accesso ai singoli garage non venga reso più difficoltoso.

È utile ricordare, in ogni caso, che se un condomino parcheggia ripetutamente la propria auto davanti al box altrui, impedendo intenzionalmente al proprietario di uscire ed entrare con il suo veicolo, si configura il reato di violenza privata. Il soggetto sarà quindi penalmente perseguibile.

Aspetti tecnici

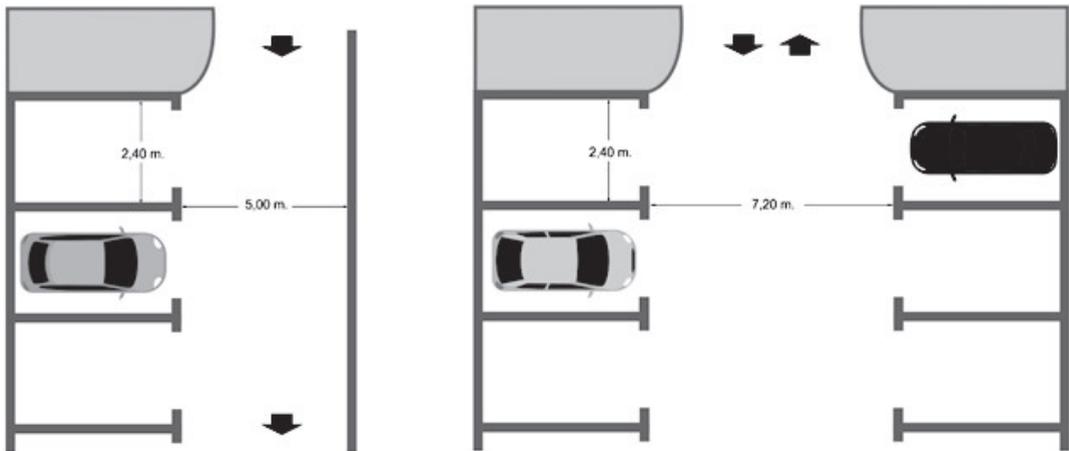
Il posto auto in uno spazio comune condominiale è, oggi come oggi, un vero privilegio data la difficile situazione del traffico urbano e la perenne carenza di parcheggi e aree di sosta dedicate; ancor maggior fortuna è avere un posto auto in autorimessa condominiale ed essere proprietari di un box. Tuttavia, qualunque sia la condizione, la questione parcheggi in condominio è sempre causa di litigi e incomprensioni.

Partiamo innanzitutto col definire gli spazi, interconnessi fra loro, destinati alla sosta e alla manovra degli autoveicoli. Gli spazi destinati specificamente alla sosta possono distinguersi:

- › in spazi aperti, cioè luoghi in cui gli stalli non hanno confini materiali, ma solo indicazioni date da strisce sulla superficie carrabile;
- › in spazi chiusi, identificabili con le autorimesse, cioè aree coperte destinate esclusivamente al ricovero, alla sosta e alla manovra degli autoveicoli con i servizi annessi (così come definite dal D.M. 1 febbraio 1986, "Norme di sicurezza antincendi per la costruzione e l'esercizio di autorimesse e simili").

A loro volta le autorimesse, che possono essere interrato (cioè con uno o più piani di

FIGURA 1



A sinistra, lo spazio di manovra antistante ciascun box disposto a 90° deve essere di almeno 5 m (minimo richiesto per autorimesse con più di 9 posti-auto); a destra, per facilitare la manovra di accesso ai box, la larghezza ottimale della corsia d'accesso è di 7,20 m in quanto consente di entrare ed uscire da un box largo 2,40 m

parcamento a quota inferiore a quello di riferimento) o fuori terra (cioè con il piano di parcheggio a quota non inferiore), si suddividono in:

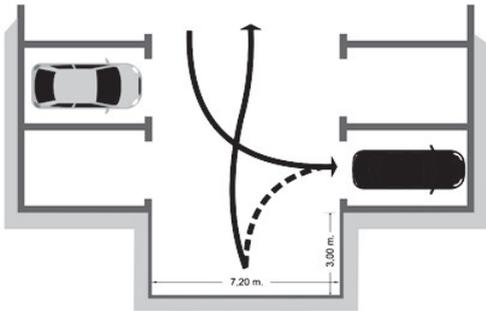
- › autorimesse aperte, munite di aperture perimetrali su spazio a cielo libero che realizzano una percentuale di aerazione permanente non inferiore al 60% della superficie delle pareti stesse e comunque superiore al 15% della superficie in pianta;
- › autorimesse chiuse, tutte le altre; in base all'organizzazione degli spazi interni, queste autorimesse possono essere a box (nelle quali il volume per il parcheggio degli autoveicoli è delimitato da strutture di resistenza al fuoco) o a spazio aperto.

Sostanzialmente lo spazio organizzato per la sosta è un piano (di parcheggio) sulla cui superficie viene individuata e segnalata un'area di posteggio (riservata ai veicoli fermi), un'area di manovra (riservata all'ingresso/uscita all'area di posteggio), e uno spazio di accesso (mono o bidirezionale). L'area riservata alla sosta dei veicoli può essere chiamata posteggio, posto-auto o stallo ed è delimitata da una striscia continua colorata

larga 12 cm; nelle autorimesse se la separazione è in muratura il posto-auto si trasforma in box. Qualunque sia la tipologia del parcheggio dunque, devono necessariamente prevedersi spazi di manovra adeguati, definiti come "corselli" o corsie di manovra che, in base sempre al D.M. 1 febbraio 1986, devono consentire il facile movimento degli autoveicoli (consentendo in alcuni casi anche l'utilizzo simultaneo degli stalli) e devono avere ampiezza non inferiore a 4,5 metri e a 5 metri nei tratti antistanti i box, o posti auto, ortogonali alla corsia; nel caso in cui le corsie di manovra risultino di larghezza inferiore al minimo prescritto, è ammesso che le corsie stesse, per tratti limitati, abbiano larghezza non inferiore a 3 metri a condizione che sia installata apposita segnaletica che evidenzii i restringimenti di corsia, integrata, in corrispondenza dei cambi di direzione delle corsie stesse, da idonei sistemi ottici (come per esempio specchi parabolici).

Da un punto di vista funzionale, i criteri adottati nell'organizzazione di un parcheggio a raso (cioè di superficie), non differiscono da quelli che si adottano nella progetta-

FIGURA 2



Accanto è rappresentata la manovra che l'auto ricoverata nell'ultimo box dell'autorimessa, effettua per l'ingresso e l'uscita dallo stesso; pertanto, è buona norma prevedere per gli ultimi due box, uno spazio aggiuntivo di manovra profondo almeno 3 m

zione di un piano di parcheggio in un'autorimessa. Per la progettazione quindi di un qualsiasi piano di parcheggio destinato alla sosta ed alla circolazione dei veicoli occorre seguire precisi standard per:

- › dimensionare l'area riservata alla sosta dei veicoli (stalli);
- › dimensionare un'autorimessa a box;
- › dimensionare gli spazi di manovra;
- › selezionare le disposizioni tipiche dei posteggi;
- › definire la composizione dei moduli-base;
- › organizzare gli spazi di circolazione.

Tralasciando il dimensionamento degli stalli, legato alle dimensioni dell'auto-tipo e agli spazi aggiuntivi per il passaggio di una persona e l'apertura della portiera, e il dimensionamento dei box (versione tridimensionale dello stallo) che richiede una superficie minima e un'apertura per l'ingresso adeguata (almeno 2,20 metri di larghezza e 2,10 metri di altezza), il decreto del 1986 stabilisce che lo spazio di manovra antistante ciascun box disposto a 90°, deve essere di almeno 5 metri (minimo richiesto per autorimesse con più di 9 posti-auto) per facilitare la manovra di accesso ai box. In ogni caso la larghezza ottimale della cor-

sia d'accesso è di 7,20 metri in quanto consente di entrare e uscire da un box largo 2,40 metri (vedi figura 1); per gli ultimi due box è utile prevedere uno spazio aggiuntivo di manovra profondo almeno 3 metri (vedi figura 2).

Anche per i parcheggi a raso, cioè quelli di superficie, affinché si possa garantire uno spazio di manovra adeguato che consenta di entrare/uscire dallo stallo senza particolari difficoltà, devono rispettarsi determinati dimensionamenti.

Partiamo col dire che spesso le aree comuni condominiali non sempre consentono il pieno rispetto delle misure standard sia degli stalli che degli spazi di manovra; anche la stessa disposizione dei parcheggi è vincolato dalla superficie utile destinabile allo scopo. A parità di spazio disponibile, il numero di stalli ricavabili dipende dalla loro disposizione, mentre, a parità di numero di stalli, lo spazio di parcheggio richiesto dipende dalla disposizione che si adotta. E questa disposizione può essere:

- › *a nastro*: paralleli alla corsia di marcia dei veicoli (inclinati di 0°); pur essendo lo schema più utilizzato lungo le strade dei centri urbani, tuttavia per agevolare la manovra di parcheggio, lo stallo richiede una lunghezza maggiore (6,10 m) rispetto ai 4,80 metri standard; la dimensione trasversale, laddove un lato è occupato da un muro di recinzione (o simile), dovrà essere di almeno 2,40 metri per garantire un minimo spazio intorno alla vettura (bastano 1,80 m se l'auto è accessibile da entrambi i lati); lo spazio di manovra necessario deve essere di almeno 3 metri (vedi figura 3);
- › *a pettine*: perpendicolari alla corsia di marcia dei veicoli (inclinati di 90°); rappresenta la configurazione che, a parità di numero di stalli, necessita di una minore superficie ed offre quindi la migliore utilizzazione dello spazio (vedi figura 3);

FIGURA 3



A sinistra, esempio di parcheggio a nastro, ove gli stalli devono essere maggiorati per consentire il parcheggio e la corsia di manovra deve essere di almeno 3 m; a destra, il parcheggio a pettine, perpendicolare rispetto al senso di marcia (corsello di almeno 6,10 m).



- › *a dente di sega*: possono avere diverse inclinazioni rispetto alla corsia di marcia, 30° (configurazione che richiede la superficie maggiore), 45° (configurazione migliore fra quelle inclinate perché garantisce la fruizione migliore dell'area di parcheggio), 60° (configurazione più conveniente per economia di spazio perché richiede meno superficie per singolo stallo) (vedi figura 4).

Ad una maggior inclinazione dello stallo corrisponde un maggior grado di occupazione dello spazio, indipendentemente dalla forma dell'area e dalla comodità di manovra. Tali differenziazioni comportano la possibilità di variare architettonicamente il disegno del piano di parcheggio, risparmiando spazio a parità di autovetture o aumentando il numero di posti disponibili a parità di spazio fruibile. Le maggiori differenze fra le varie configurazioni sopra citate, sono così riassumibili:

- › *dimensione totale del parcheggio* - il parcheggio più economico dal punto di vista dello spazio necessario, è senza dubbio quello a pettine seguito, con un incremento di spazio necessario pari a circa il 25%, da quello a nastro; i parcheggi a dente di sega hanno uno scarto percentuale tra loro di circa 10% e lo spazio occupato si ri-

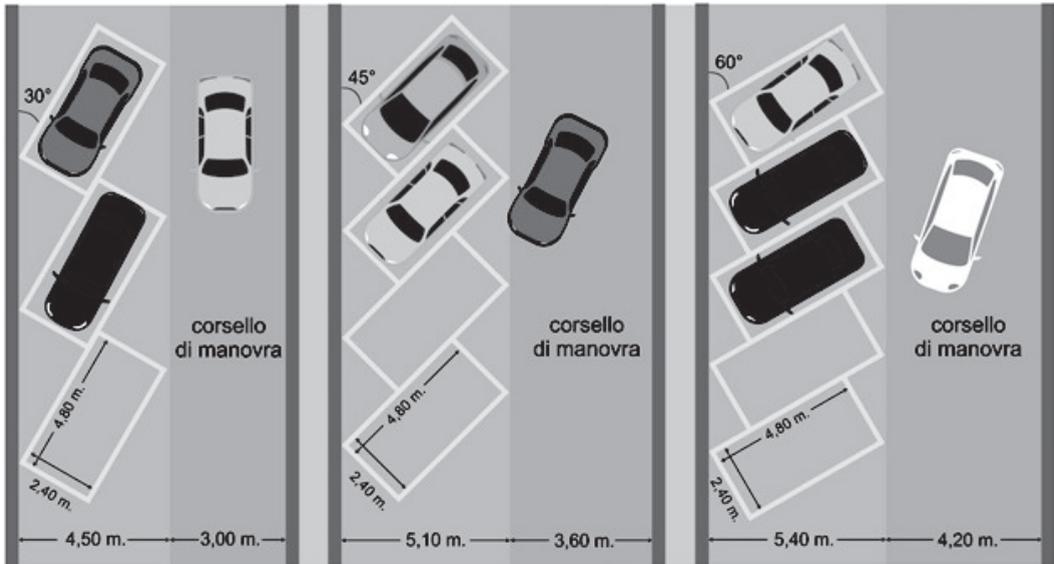
duce in rapporto alla maggiore inclinazione degli stalli rispetto alla corsia di marcia/manovra;

- › *velocità e facilità di manovra per la fruizione del posto macchina* - quello perpendicolare al senso di marcia è certamente quello più problematico dal punto di vista della manovra (richiede un corsello più ampio) e dei tempi di utilizzo; i parcheggi più funzionali sono senza dubbio quelli a dente di sega.

È fondamentale, dunque, dimensionare correttamente lo spazio destinato alla manovra/circolazione del veicolo; quello che influisce nella dinamica di un parcheggio non è tanto la lunghezza delle corsie, né tantomeno la velocità nel percorrerle, bensì lo spazio di manovra, soprattutto per la retromarcia. Laddove la corsia è a senso unico, la percentuale del corsello di manovra è di circa il 30% rispetto allo stallo a pettine (cioè a 90° rispetto alla corsia) e di circa il 10% per gli stalli inclinati, per esempio, a 70°.

L'inclinazione dei posti auto risulta necessaria, anzi obbligatoria, se lo spazio di manovra del parcheggio non ha una larghezza di almeno 6 metri, come previsto dal D.M. infrastrutture e trasporti del 5 novembre 2001 sulle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

FIGURA 4



Tre differenti configurazioni di stalli per autovetture: a sinistra lo stallone ha una inclinazione minima di 30° che comporta, però, un'occupazione maggiore dell'area; in questo caso il corsello di manovra può presentare una larghezza minima di 3 m, sufficiente per lo spazio di manovra; al centro lo stallone è inclinato a 45°, i posti auto aumentano, ma anche la corsia di manovra deve essere maggiorata rispetto al caso precedente; infine, a destra, l'inclinazione dello stallone sale a 60° occupando minor superficie utile e consentendo un numero maggiore di stalli (anche qui il corsello di manovra deve essere ulteriormente maggiorato).

Infatti lo spazio di manovra di un parcheggio deve variare da un minimo di larghezza di 3,50 metri per i posti auto longitudinali, a 6 metri per i posti auto perpendicolari. Per i posti auto con diverse inclinazioni, la larghezza del corsello di manovra deve variare tra queste due misure. La disposizione dei posti auto può quindi essere condizionata dallo spazio che si ha a disposizione per l'area di manovra.

In ambito condominiale tutti gli spazi di manovra, siano essi a servizio del parcheggio di superficie in area comune o a servizio del-

l'autorimessa (a box o a spazio aperto), sono di proprietà comune e dunque anche il loro utilizzo che, nello specifico, è quello di consentire l'ingresso e l'uscita nei box e nelle zone di sosta. In ragione di ciò, l'uso di questi corselli dovrà essere tutelato dal condominio, evitando che se ne faccia un uso improprio (vedi i casi di sosta o parcheggio che impediscono la manovra agli altri veicoli); pertanto tutti i condomini proprietari di veicoli, dovranno utilizzare il corsello evitando comportamenti che possano limitare il pari diritto altrui al suo impiego.