

Ausiliari della sosta, lotta sui poteri: proposta di legge per tagliarli, Comuni e gestori vogliono aumentarli

15 novembre 2018 Maurizio Caprino

Chi controlla i controllori?, Furbate, I fatti del giorno, Novità legislative, Strade e segnaletica

Dopo una legislatura in cui è cambiato ben poco, l'attuale Parlamento sta riaccendendo il fuoco sotto il pentolone delle possibili modifiche al Codice della strada. Si è parlato molto di [seggiolini antiabbandono per bambini](#) (poi approvati a tempo di record), [esterovestizione dei veicoli](#) e [150 all'ora in autostrada](#). Invece, è rimasta sottotraccia una questione annosa e controversa: la restrizione dei poteri di accertamento degli ausiliari della sosta.

Facciamo lo slalom tra polemiche politiche e dubbi giuridici da vent'anni. Oggi, secondo l'interpretazione prevalente, gli ausiliari possono multare non solo chi sosta nei posti con strisce blu senza pagare, ma anche chi parcheggia a ridosso di queste strisce (per esempio in doppia fila) rendendo difficili o impossibili le manovre degli utenti in regola per entrare o uscire dagli spazi a pagamento. Il deputato Simone Baldelli propone di limitare questi poteri. I Comuni hanno prontamente fatto muro, assieme all'associazione dei gestori di aree di sosta che anzi rilancia per avere più poteri (quindi più business).

Nei lanci Ansa e nei comunicati qui sotto, ecco le posizioni dei contendenti.

ANSA-FOCUS/ Stretta su ausiliari, multe solo su strisce blu

(di Francesco Bongarrà)

(ANSA) – ROMA, 15 NOV – Gli ausiliari del traffico e i dipendenti delle società di trasporto pubblico potranno fare multe solo ed esclusivamente nelle aree a striscia blu la cui gestione è affidata alle società di cui sono dipendenti: lo prevede la proposta di cui è primo firmatario Simone Baldelli (Fi) ed il cui esame è iniziato oggi nell'Aula della Camera.

Il testo, che limita anche il campo di azione degli agenti accertatori delle società di trasporto pubblico alle sole corsie preferenziali dei mezzi pubblici, punta a modificare l'articolo 12 del Codice della Strada. In pratica, agli ausiliari del traffico non possono essere attribuite funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, se non nelle aree oggetto di concessione e con esclusivo riguardo agli spazi

destinati al parcheggio a pagamento e alle aree immediatamente limitrofe solo nel caso in cui la sosta precluda la corretta fruizione dell'area di parcheggio da parte degli utenti della strada. Inoltre, al personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico di persone non possono essere attribuite le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione e sosta, se non limitatamente alle corsie e alle strade dedicate al trasporto pubblico, con esclusione della possibilità di estendere l'esercizio di tali poteri all'intero territorio cittadino. Per ogni altro tipo di infrazione sarà necessaria la presenza di un vigile: diversamente, la multa sarà nulla.

Una proposta di legge per “fare chiarezza”, spiega Baldelli. “C'era una giurisprudenza contraddittoria, che solo in Cassazione si è andata delineando in maniera più chiara e perché c'è stato, e avviene ancora oggi, un utilizzo distorto ed illecito, confortato anche dalle sentenze della Cassazione, per cui l'utilizzo degli ausiliari della sosta e degli ausiliari del traffico per una effettuazione di sanzioni di violazione del codice della strada sull'intero territorio comunale è risultato illegittimo”. “Questo – ammonisce Baldelli – è elemento di contenzioso, è un elemento che espone i comuni al pagamento di un danno erariale, nel caso in cui ci siano contenziosi giudiziari di opposizione a queste multe, e soprattutto mette i cittadini in una condizione piuttosto difficile, perché risulta più conveniente al cittadino pagare una sanzione in misura ridotta, anche se comminata illecitamente, rispetto al ricorso, che, solo per essere messo in campo presso il giudice di pace, viene a costare una cifra di 40 euro, come contributo unificato a fondo perduto nell'incertezza dell'esito del ricorso”. (ANSA).

Codice strada: Anci, modifica art.12 complica gestione soste

(ANSA) – ROMA, 15 NOV – “La proposta di modifica dell'art. 12 del Codice della Strada sulle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta degli ausiliari del traffico e del personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico, all'esame della Camera, incide fortemente sulla capacità delle amministrazioni comunali di gestire la sosta nelle aree urbane”. Lo afferma il vice presidente dell'Anci e sindaco di Livorno Filippo Nogarin.

“Tale proposta – prosegue il vice presidente Anci – si limita a realizzare una ricognizione della situazione attuale alla luce

delle sentenze giurisprudenziali ma va considerato che il Codice della Strada ha ormai più di venticinque anni e che il sistema della mobilità delle nostre città è profondamente cambiato, con un utilizzo dell'automobile privata superiore a quello degli altri paesi europei”.

Il sindaco di Livorno si sofferma anche sul tema degli ausiliari della sosta e del personale ispettivo delle società di trasporto che coadiuvano la Polizia Locale nell'azione di controllo necessaria a garantire la sicurezza delle strade. “Lo fanno – evidenzia – anche sanzionando chi ha un comportamento fuori dalle regole, che contribuisce a congestionare il traffico urbano. Peraltro – ricordo, proprio sul tema delle sanzioni – che la destinazione dei proventi delle multe è definita dall'art. 208 del Codice della Strada e che tali proventi vengono utilizzati dai Comuni proprio per le finalità di sicurezza stradale, dalla manutenzione delle strade alla interventi a tutela degli utenti deboli, all'educazione stradale nelle scuole.

Secondo Nogarin occorre “piuttosto realizzare una modifica del quadro normativo di riferimento a più ampio spettro, che sia al passo con i tempi e che consenta ai Comuni il governo della sosta ma anche la prevenzione ed il contrasto alla congestione. È inoltre necessario modificare il Codice della Strada prevedendo la possibilità di utilizzo delle nuove tecnologie – dai sistemi di telecamere agli apparecchi elettronici – anche per sanzionare la sosta irregolare”, osserva il vice presidente Anci. “Il controllo della sosta contribuisce in modo importante a garantire la sicurezza stradale e a favorire le azioni che diminuiscano la congestione e fluidifichino il movimento delle persone e delle merci nelle le nostre città”, conclude Nogarin. (ANSA).

CODICE DELLA STRADA: AIPARK:STOP ALLA SOSTA SELVAGGIA CHE IMPOVERISCE LE NOSTRE CITTÀ.

L'Associazione, in audizione alla Camera, chiede al legislatore più poteri per gli ausiliari.

Il ruolo degli ausiliari è essenziale per il riordino generale della mobilità urbana. La mancata regolamentazione della sosta, con una governance integrata, porterà a una forte riduzione dell'accessibilità ai nostri centri urbani, con danni evidenti per il commercio, il terziario e lo svago.

AIPARK, Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità, associata a Confcommercio Mobilità, è stata ascoltata dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati nell'ambito della proposta di legge che mira a modificare l'art. 12 del Codice della Strada (che si occupa delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta). Il Segretario Generale di AIPARK (e Presidente dell'EPA- European Parking Association) Laurence Bannerman, ha presentato una proposta di emendamento volta alla drastica riduzione della sosta irregolare, con l'estensione delle aree di competenza degli ausiliari del traffico, per ottimizzare la loro attività e limitare la presenza degli abusivi.

I dati sulla ripartizione modale rappresentano l'inefficienza del nostro sistema della mobilità.

Viaggi giornalieri con l'auto (dati medi): Italia 70%, Paesi EU 45%; TPL: Italia 20%, Paesi EU 37%. Inoltre lo spazio urbano non aumenta, le auto sì: oggi ci sono 600 auto ogni 1000 abitanti, contro le 50 auto degli anni '60. In Italia abbiamo più congestione, più inquinamento, più difficoltà nella gestione del bordo marciapiede, meno spazi per le esigenze della nuova mobilità e una velocità commerciale più bassa. Solo nelle sei città più popolate il costo della congestione assomma a 5 miliardi/anno (Dati: Fondazione Caracciolo).

La causa principale è la sosta irregolare. “Una corretta gestione della sosta è democratica: lo scarso spazio pubblico non è di pochi, ma di tutti i cittadini -ha spiegato Bannerman – e chi sosta in doppia o tripla fila, sui passi carrabili, sulle strisce pedonali, davanti ai cassonetti, sugli stalli riservati ai disabili, su quelli per il carico e scarico, lede i diritti di tanti cittadini. L'attività di gestione della sosta non è un business, è il regolatore della mobilità e di conseguenza genera risorse”.

La proposta di AIPARK, coerente con quelle presentate da ANCI e da ASSTRA, è in linea con la tendenza europea che demanda progressivamente il controllo della sosta agli ausiliari anche in ausilio alla Polizia Locale. Le nostre città sono belle, ma invivibili: regolamentare la sosta è la leva principale per condizionare le scelte di mobilità e migliorare la qualità ambientale per la salute dei cittadini, diminuire le perdite di tempo, aumentare la competitività e quindi la ricchezza delle nostre realtà urbane.

AIPARK mette a disposizione la sua esperienza trentennale nel settore, le sue professionalità, i suoi studi, per contribuire alla rielaborazione dell'art. 12 C.d.S.