



A.C. 680

Proposta di legge

Modifica all'articolo 12 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, concernente l'esercizio di funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta da parte dei dipendenti delle società concessionarie della gestione dei parcheggi e delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone

Audizione del 7 novembre 2018

Premessa

Il sistema della mobilità urbana è in continuo cambiamento e si ritengono fondamentali le politiche di governo della sosta. Negli ultimi decenni si è registrato un notevole incremento del numero di automobili in rapporto agli abitanti – secondo recenti stime, in Italia nel 1960 c'erano 50 auto ogni 1.000 abitanti mentre nel 2018 il numero è cresciuto a 600 auto ogni 1000 abitanti. Inoltre, in Italia, rispetto agli altri paesi dell'Unione Europea, è di molto prevalente l'utilizzo da parte dei cittadini dell'auto privata rispetto al trasporto pubblico, a due ruote e pedonale.

La sosta dei veicoli nelle aree urbane necessita di essere ben governata.

La densità urbana delle zone residenziali di molte città comporta un utilizzo intenso delle aree stradali, in diversi casi in maniera difforme da quanto previsto dal Codice della Strada e tale da costituire riduzione di visibilità nelle intersezioni, in curva e in prossimità degli attraversamenti pedonali. Tale situazione comporta un aumento dell'incidentalità stradale, soprattutto di quegli incidenti che vedono coinvolti pedoni e ciclisti. Numerosi sono gli incidenti con feriti, laddove fra le cause, oltre alla velocità, vi è la scarsa visibilità reciproca tra pedone e automobilista causata dalla sosta irregolare in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali.

Inoltre, il governo della sosta riguarda anche il contrasto e la prevenzione della congestione. Le aree urbane, infatti, sono sempre più interessate dal fenomeno della congestione dovuta all'aumento del traffico e all'elevato numero di veicoli posseduti dai cittadini, superiore alle medie europee. Il numero elevato di veicoli, le caratteristiche della morfologia urbana con carenza di spazi per la sosta e l'esiguità di aree per la sosta pertinenti alle abitazioni, comportano che gran parte dello spazio di strade e piazze nelle aree urbane sia utilizzato dalla sosta dei veicoli, spesso sosta di lunga durata. In tal modo, la parte di strada lasciata libera per la mobilità dei veicoli e dei pedoni rischia di essere sempre più esigua incrementando il traffico, comportando disagio ai cittadini e maggiori costi alle imprese.

Il dato di realtà delle città è spesso quello del disordine della strada, di una crescita nella presenza di sosta irregolare, con il risultato di maggiore pericolosità, diminuzione della sicurezza stradale, maggiore congestione e diminuzione della velocità commerciale nel movimento persone e merci. A questo si aggiunge la riduzione dell'accessibilità per le persone con difficoltà motorie che spesso trovano in queste situazioni intralcio nella

mobilità e nell'accesso al trasporto pubblico, in quanto spesso la sosta irregolare occupa spazi prospicienti gli scivoli pedonali e le fermate del trasporto pubblico locale.

Infine, i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile sempre più individuano l'obiettivo di potenziare la mobilità integrata costituita dal trasporto pubblico e lo sharing, privilegiando mezzi pubblici e in sharing rispetto al veicolo privato. Infatti il veicolo privato ha un tempo medio di utilizzo pari o inferiore al 20% del tempo complessivo di sua permanenza in strada, largamente inefficiente in termini di costi/benefici. Nei PUMS sempre più spesso si individua la necessità di tutelare i quartieri periferici delle città, considerare la sosta dei mezzi provenienti da fuori città e gli attrattori di traffico siano essi luoghi di destinazione o punti di interscambio con metropolitane o altri mezzi di trasporto pubblico di massa.

In questo contesto diventano fondamentali le politiche di controllo della sosta, contrasto alla sosta irregolare, regolamentazione della sosta. Inoltre, nella regolamentazione della sosta, si tratta di implementare e gestire anche altre tipologie di sosta quali, ad esempio, stalli per carico e scarico, invalidi, residenti, rotazione, ricarica elettrica.

La proposta di legge

La proposta di legge in oggetto inserisce due nuovi commi all'articolo 12 del Codice della Strada che definiscono le funzioni di prevenzione e accertamento di violazioni in materia di sosta da parte degli ausiliari del traffico e del personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico introdotte dall' articolo 17, commi 132 e 133 della legge 15 maggio 1997, n. 127.

Si ricorda che i Comuni, con provvedimento del Sindaco, possono conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia della sosta a:

- dipendenti comunali (art. 17, comma 132, L. 127/1997): diversi da quelli della Polizia Municipale e da quelli muniti dell'abilitazione di cui all'art. 12, comma 3 del Codice della Strada;
- dipendenti delle società di gestione dei parcheggi limitatamente alle aree oggetto di concessione (art. 17, comma 132, L. 127/1997)
- al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone sulle corsie riservate al trasporto pubblico (art. 17, comma 133, L. 127/1997)

Sul tema è successivamente intervenuto l'art. 68 della L. 488/99. Dal 1 gennaio 2000 le funzioni di prevenzione e accertamento previste dai commi 132 e 133, art. 17, della L. 127/1997 sono svolte solo da persone nominativamente designate dal Sindaco previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali nell'ambito delle categorie indicate da tali commi 132 e 133. Inoltre, si è previsto che in tali funzioni siano compresi i poteri di contestazione immediata nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento, con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile e che possa essere loro conferita anche la competenza a disporre la rimozione dei veicoli nei casi previsti dalle lettere b) e c) e dalla lettera d) del comma 2 dell'articolo 158 del Codice della Strada¹.

La proposta di legge stabilisce che le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia della sosta sono attribuite:

- per i **dipendenti delle società di gestione dei parcheggi** - *nuovo comma 3 ter art. 12 CDS*: limitatamente alle 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
- per il **personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone** - *nuovo comma 3 quater art. 12 CDS*: 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

Considerazioni sul testo della proposta di legge

La proposta di legge in esame ha un impatto non trascurabile, con una rilevanza differente tra le medie e grandi città ed i piccoli comuni. Per questi ultimi, continua ad essere estremamente limitata la necessità di disporre di personale aggiuntivo per lo

¹ Art. 158 comma 2 lettera b) CDS: dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;

Art. 158 comma 2 lettera c) CDS: in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote;

Art. 158 comma 2 lettera d) CDS: negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;

svolgimento del controllo della sosta, in linea con quanto previsto dalla proposta in esame.

La proposta di legge realizza una ricognizione delle situazione anche alla luce delle sentenze giurisprudenziali ma tende a ridurre le capacità delle amministrazioni comunali di gestire la sosta nelle aree urbane. Il testo appare rendere confusa la lettura del combinato disposto tra l'art. 12 del Codice della Strada e i commi 132 e 133, art. 17, della L. 127/1997.

Le amministrazioni comunali devono far fronte a sempre maggiori necessità di governo e controllo della sosta, per ragioni di sicurezza stradale, di governo della mobilità e di accessibilità generale e al trasporto pubblico. Allo stesso tempo, va considerata la carenza di organico nonché la molteplicità dei compiti amministrativi, di prevenzione, di controllo del territorio, di sicurezza e di presenza e relazione con i cittadini delle Polizie Locali.

Pertanto, si ritiene che le amministrazioni comunali oggi necessitino di fare ricorso ad un maggior numero di personale e tecnologia per regolamentazione, gestione e controllo della sosta e prevenzione generale di quelle situazioni di rallentamento del trasporto pubblico e/o limitazione alla sua accessibilità. Gli ausiliari della sosta e gli ispettori del trasporto pubblico coadiuvano la Polizia Locale nell'attività di contrasto di quei comportamenti che contribuiscono a congestionare la circolazione nei centri urbani.

In considerazione di quanto sopra esposto, si ritiene utile cogliere questa occasione di intervento legislativo nel proporre che:

- gli ausiliari della sosta intervengano non solo nelle aree in concessione della sosta a pagamento, ma in tutta la generalità della sosta regolamentata, anche non a pagamento (residenti, invalidi, carico/scarico, ricarica elettrica, ...) e nella sosta irregolare che costituisce intralcio e insicurezza alla mobilità stradale;
- gli ispettori del trasporto pubblico possano intervenire e sanzionare in tutte quelle situazioni lungo l'intero percorso delle linee di trasporto pubblico locale che creano rallentamento e intralcio alla mobilità e/o intralcio alla accessibilità al trasporto pubblico.

Infine si ravvisa la necessità di modificare l'attuale Codice della Strada aggiungendo alle tipologie di sanzioni comminabili attraverso sistemi di telecamere e apparecchi elettronici anche la sosta, al fine di aumentare l'efficacia delle attività di contrasto alla sosta

irregolare, e quindi l'ottenimento di migliori risultati per la sicurezza stradale, il contrasto alla congestione, la maggiore velocità commerciale del trasporto pubblico locale, l'accessibilità per tutti e il contrasto alle barriere architettoniche.