



**Audizione informale presso
la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati**

nell'ambito dell'esame della proposta di legge recante "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"
(C. 680 Baldelli)

8 novembre 2018

Asstra, Associazione Trasporti ritiene di poter offrire un valido contributo per gli approfondimenti che la IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati sta effettuando sul disegno di legge 680 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.

Si ritiene opportuno effettuare, preliminarmente, un'analisi di contesto del sistema della mobilità urbana al fine di evidenziare la necessità di politiche volte a rendere più sostenibili i nostri centri urbani attraverso una migliore gestione della mobilità ed un più efficiente utilizzo del territorio. Si suggeriscono proposte emendative al disegno di legge in discussione nella consapevolezza che trasporto pubblico e sosta debbano essere coniugati insieme come un unicum da governare con politiche di programmazione e pianificazione adeguate.

L'Associazione ritiene, quindi, opportuno allegare alla presente nota oltre che le proposte emendative anche un recente studio effettuato da Asstra in collaborazione con Aipark, contenente delle idee e soluzioni per la mobilità e una fotografia dello stato attuale della mobilità in Italia a confronto con l'Europa.

Dallo studio emerge un dato evidente e incontestabile: **la necessità di puntare alla pianificazione della mobilità urbana dando la giusta importanza alla sosta come regolatore della domanda di mobilità e mettendo il trasporto pubblico in condizione di assumere il ruolo centrale di un sistema sostenibile di mobilità e uso del suolo pubblico, concepito come colonna portante (hardware) e integratore flessibile di tutte le componenti della mobilità.**

Il programma di governo dedica molta attenzione alla mobilità sostenibile con la volontà di attuare politiche volte al miglioramento della qualità della vita dei cittadini e la valorizzazione del territorio e delle città oltre che all'abbattimento dei costi sotto il profilo ambientale, economico, sociale e finanziario.

Vanno in questo senso i contenuti del piano di governo volti a favorire le nuove forme di trasporto, come quello condiviso, l'incentivo all'acquisto di mezzi privati e pubblici a basso impatto ambientale (a trazione elettrica), lo sviluppo delle reti ciclabili urbane ed extra urbane e di un sistema di bike-sharing capace di integrare le ciclostazioni nei pressi delle stazioni ferroviarie, metropolitane e degli autobus, nonché nei pressi di siti di interesse turistico.

Ciò a maggior ragione in un contesto in cui i dati sulla domanda di mobilità rivelino come questa sia sempre più variegata e orientata a un concetto di mobilità sempre più fluido, pur rilevando che l'automobile rimane il mezzo di trasporto dominante e preferito dagli italiani e il tasso di motorizzazione in Italia sia tra i più alti in Europa. Basti pensare che in Italia nel 1960 c'erano 50 auto ogni 1000 abitanti, nel 2018 il numero è cresciuto a 600 auto ogni 1000 abitanti.

La mancanza di infrastrutture urbane di sosta, il crescente volume degli spostamenti urbani, svolti per lo più con mezzo privato, l'utilizzo incontrollato di quest'ultimo (tariffe della sosta tendenzialmente basse, mancanza di limiti di tempo per la durata della sosta, mancanza di certezza di prendere una multa, possibilità di sosta irregolare) e la scarsità di servizi di trasporto pubblico in sede propria implicano livelli di congestione ormai insostenibili.

Per rendere più vivibili le nostre città e aumentare, quindi, la qualità della vita dei cittadini occorre attuare una politica integrata ed efficiente della sosta, del trasporto pubblico e degli spazi per assicurare la mobilità individuale. Il TPL e la sosta possono essere l'asse portante di un sistema di mobilità che possa dirsi realmente sostenibile.

L'obiettivo deve essere quello di ridurre la mobilità privata e rendere fruibile e appetibile l'uso del trasporto pubblico e forme di mobilità emergenti.

Per tali motivi la riforma dell'articolo 12 del Codice della strada rappresenta senza dubbio un'occasione per ripensare in modo ancor più virtuoso a quanto il legislatore del 1997 (anno di emanazione della legge 127) aveva, in modo illuminato, già attuato.

Occorre che il legislatore attuale si faccia promotore di scelte lungimiranti e coraggiose chiarendo e meglio definendo la portata di una norma che, seppur illuminata nell'epoca in cui fu scritta, ha mostrato negli anni alcuni limiti che ora si ritiene debbano essere superati rendendo la normativa maggiormente aderente all'esigenze, mutate ed in via di sviluppo, di una mobilità che possa dirsi realmente "sostenibile" e che riconsegna lo spazio pubblico alla collettività.

Le proposte emendative che si allegano sono volte a definire i poteri di accertamento del personale ausiliario della sosta ed ausiliario del traffico, con l'obiettivo di valorizzare le funzioni e gli interventi che questi soggetti possono svolgere a sostegno dell'efficienza del sistema della mobilità urbana.

Tali proposte puntano, infatti, a chiarire i poteri di accertamento delle figure sopra citate rispetto a quelli attualmente previsti dalla normativa vigente peraltro interpretati in modo restrittivo dalla giurisprudenza.

L'intento che voleva essere "virtuoso" del legislatore del 1997 è stato infatti, in qualche modo, tarpato da interpretazioni giurisprudenziali che, seppur aderenti alla lettera della norma, ne hanno di fatto circoscritto la portata incentivando, al contrario, comportamenti dannosi per la fruibilità dello spazio pubblico e anche del trasporto pubblico. A ciò aggiungasi che la tecnologia disponibile oggi permette una gestione più equilibrata della mobilità ed è anni luce avanti alle normative di riferimento.

Il concetto di sosta "regolamentata" assume, specie oggi, portata e forme più ampie del concetto di sosta "a pagamento". In tal senso si ritiene si debba aderire ad un concetto più ampio tale da comprendere e, quindi, regolamentare

e, ove necessario, sanzionare, ogni comportamento in violazione delle norme del Codice della strada e dei provvedimenti di regolamentazione della sosta.

Ad esempio, la norma attuale e le interpretazioni giurisprudenziali non permettono che gli ausiliari della sosta e gli ausiliari del traffico possano accertare violazioni su aree sulle quali insistano provvedimenti di sosta vietata o di sosta regolamentata/limitata senza obbligo di pagamento (per. esempio strisce bianche con disco orario). Così come non consentono a tali figure, ma esclusivamente agli agenti di polizia municipale, di accertare e sanzionare la sosta in divieto di sosta fuori dalle strisce blu in casi assenza di intralcio o, ancor peggio, la sosta sulle strisce pedonali e in corrispondenza degli scivoli che agevolano le persone a mobilità ridotta o le mamme con i passeggini.

Legittimando, per tale via, comportamenti non rispondenti né alla ratio delle norme né agli obiettivi sopra descritti.

Le disposizioni normative che prevedono l'istituzione delle figure degli "ausiliari" sono state emanate, infatti, proprio con l'intento di coadiuvare i comandi della polizia municipale nelle funzioni di accertamento delle violazioni in questione. Figure, quindi, indispensabili, ancor più in un'epoca di riduzione delle risorse umane ed economiche della Pubblica Amministrazione, per coadiuvare nello svolgimento delle funzioni di accertamento in questione, le forze di polizia locale che potrebbero così svolgere in modo più efficace le funzioni di presidio dell'ordine e della sicurezza pubblica loro proprie.

Vale la pena evidenziare a tal proposito come in altri paesi (Spagna, Portogallo, Paesi Bassi, Regno Unito) la regolamentazione della sosta vada proprio nel senso di prevedere un maggiore coinvolgimento degli ausiliari in sostituzione delle forze di polizia per tutte le infrazioni della sosta irregolare. In Francia è previsto dal 1 gennaio 2018 che il controllo della sosta venga affidato a soggetti pubblici e privati e non alle forze di polizia.

In tutti i paesi europei l'esigenza di disciplinare e regolamentare l'uso dell'auto privata è centrale per riequilibrare il sistema della mobilità urbana.

Siim Kallas, ex Vice Presidente della Commissione EU e Commissario per il Trasporto, ricordava che le politiche della sosta, le diverse tipologie dell'offerta e le relative tariffe differenziate possono contribuire:

- ad un uso più efficiente delle auto private;
- come strumento economico per determinare la domanda complessiva di mobilità;
- ad ottimizzare lo spazio, che è un bene prezioso;
- per integrare diverse modalità di mobilità;
- a rivitalizzare le aree urbane.

In altre parole, la sosta tariffata e il sistema di regolazione sono le leve essenziali per determinare l'equilibrio generale del sistema della mobilità urbana.

Ora se è vero che la giurisprudenza di questi anni si è attestata su interpretazioni restrittive seppur fondate sul dato letterale delle norme vigenti, si ritiene, tuttavia, che compito del legislatore non sia quello di adeguare le norme alle interpretazioni datene dai Giudici ma quello di cogliere i limiti di una normativa per fare ed osare scelte virtuose, coraggiose e lungimiranti atte a realizzare gli obiettivi citati in premessa.

E l'occasione è data proprio dal disegno di legge in esame che consente di revisione del testo normativo per chiarire i poteri e le funzioni degli ausiliari della sosta e gli ausiliari del traffico nel senso sopra auspicato.

Definire meglio i poteri degli ausiliari del traffico e della sosta, infatti, permetterebbe di incentivare una cultura attenta al corretto utilizzo degli spazi pubblici, con ripercussioni positive in termini di riduzione della congestione del traffico e conseguente aumento della velocità commerciale dei mezzi pubblici, rendendo più appetibile l'utilizzo del trasporto pubblico.

Ai sensi del Decreto Ministeriale 157/2018 "Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione", infatti, la velocità commerciale rappresenta uno fra i driver principali del costo totale per la produzione del servizio di TPL. Considerando una velocità media di esercizio in ambito urbano pari a 16 km/h, l'incremento di un solo punto comporterebbe un risparmio dei costi totali di produzione pari a 400 milioni di euro annui. Oltre alle ripercussioni dirette e quantificabili sui bilanci delle Aziende, l'aumento della velocità commerciale avrebbe un impatto anche sulla soddisfazione del passeggero, in quanto espressione principale della qualità del servizio.

Le proposte emendative che si presentano sono, pertanto, volte a definire e chiarire i poteri degli ausiliari in coerenza con gli obiettivi di mobilità sostenibile che il Governo si propone.

DDL n. 680

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.

DDL n. 680	Proposte emendative Asstra
Articolo 1	
1. All'articolo 12 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3-bis sono inseriti i seguenti:	
3-ter Ai dipendenti delle società di gestione dei parcheggi non possono essere attribuite, ai sensi dell'articolo 17, comma 132, della legge 15 maggio 1997, n. 127, funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, se non 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.	3-ter. Ai dipendenti comunali o al personale incaricato dalle società esercenti funzioni di gestione e/o controllo della sosta possono essere attribuite, da parte dei Comuni, con provvedimento del Sindaco, funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, ivi compreso l'insufficiente pagamento della stessa, nell'ambito del territorio oggetto di disciplina istitutiva della sosta regolamentata, aree verdi comprese.
3-quater Al personale ispettivo delle aziende esercenti il 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.	3-quater. Le funzioni di cui al comma precedente possono essere conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. A tale personale possono essere inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al comma 3-ter, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea.
	3-quinquies. Al personale di cui ai commi precedenti è conferito il potere di contestazione immediata delle infrazioni di cui agli articoli 7, 157 e 158 del Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 nonché di disporre la rimozione dei veicoli ai sensi dell'articolo 159 del medesimo Decreto. Al sunnominato personale è conferito il potere di contestazione immediata nonché di redazione e sottoscrizione del

	verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli artt. 2699 e 2700 del Codice Civile.
	3-sexies. L'attività sanzionatoria amministrativa di cui ai commi 3-ter e 3-quater e l'organizzazione del relativo servizio, sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti, a cui compete anche tutta l'attività autorizzativa e di verifica sull'operato. Le società di cui al comma 3-ter possono comunque essere incaricate di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e interessi.
	3-septies. Ai fini dell'accertamento delle violazioni di cui ai commi precedenti è possibile utilizzare dispositivi elettronici ed effettuare rilievi fotografici.
	2. All'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, i commi 132 e 133 sono abrogati. L'articolo 68 della Legge 23 dicembre 1999, n 488 è abrogato.