

Ausiliari con poteri limitati se sono dell'azienda dei bus

Possono sanzionare la sosta vietata solo sulle corsie preferenziali

PAGINA A CURA DI
Maurizio Caprino

Possono gli ausiliari della sosta fare multe su tutto il territorio comunale a chi parcheggia male, anche se sono dipendenti dell'azienda di trasporto pubblico locale? O devono limitarsi a punire chi sosta sulle corsie preferenziali, intralciando i mezzi pubblici? Se ne discute da anni. Ultimamente sembra prevalere la tesi più garantista. Soprattutto a Milano, una delle città più importanti in cui gli ausiliari sono dipendenti dell'azienda di trasporto. Con polemiche politiche, rinfocolate anche da alcuni preavvisi d'infrazione lasciati sotto i tergicristalli: sono tanto oscuri da far sospettare che il Comune - viste le incertezze della giurisprudenza - non desiderasse far notare troppo che le infrazioni erano state rilevate da ausiliari dipendenti dall'Atm.

Succede perché le norme in materia si prestano a diverse interpretazioni. Non sono scritte in modo particolarmente ambiguo - come in altri casi - ma la quantità di infrazioni è tale da spingere molti a tentare comunque la strada del ricorso.

Le norme consistono fondamentalmente in due commi della cosiddetta Legge Bassanini, la 127/1997. Stanno nell'articolo 17 e sono il 132 e il 133. In sintesi, il 132 autorizza gli ausiliari a sanzionare i divieti di sosta su tutto il territorio comunale solo se sono dipendenti comunali, mentre se lavorano per le società di gestione dei parcheggi possono operare solo nell'ambito delle strisce blu da loro gestite (e - fu poi chiarito - anche nelle loro immediate vicinanze, quando un veicolo sosta fuori dalle strisce

ma intralcia quelle ferme regolarmente al loro interno). Il 133 parla invece degli ausiliari dipendenti dalle aziende di trasporto pubblico locale, stabilendo sicuramente che essi possono sanzionare chi sosta o circola nelle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Il comma 133, però, non dice solo questo: contiene anche un rimando al comma 132, dal quale pare di capire che gli ausiliari dipendenti delle aziende di trasporto pubblico locale abbiano anche tutti gli altri poteri degli altri ausiliari. Ma il rimando è generico e non chiarisce in quali dei due casi previsti dal comma 132 (intero territorio comunale o sole strisce blu) valgano tali poteri. Il dubbio è alimentato dal fatto che non pochi Comuni hanno affidato la gestione delle strisce blu proprio alle aziende di trasporto pubblico locale, per cui il legislatore avrebbe potuto anche limitare i poteri dei loro dipendenti ai soli parcheggi a pagamento dati in concessione.

Con queste premesse, non stupisce che la giurisprudenza si sia divisa. Anche in Cassazione. Una delle sentenze della Corte più citate dai giudici di merito è la 22676/2009, che è favorevole a estendere i poteri a tutto il territorio comunale, interpretando alla lettera la parola «inoltre» contenuta nel comma 133. Perfettamente allineate molte sentenze di merito (piuttosto articolata è la 4536/2013 del Tribunale di Torino). Ma è accaduto pure che giudici di merito abbiano citato la pronuncia della Cassazione per stabilire il contrario (Giudice di pace di Milano, sentenza 1722/2018).

Il problema è che spesso i giudici si rifanno a sentenze che riguar-

dano fattispecie diverse. Lo ha constatato la Seconda sezione civile della Cassazione, per spiegare le oscillazioni interpretative della stessa Corte e riesaminare complessivamente la questione. Arrivando a concludere (sentenza 2973/2016) che il rimando al comma 132 è da intendere in senso restrittivo: gli ausiliari dipendenti dalle aziende di trasporto sono abilitati solo per le violazioni relative alle corsie riservate. Questo per «simmetria» rispetto agli ausiliari delle società di gestione delle strisce blu: la legge 127/1997 stabilisce deroghe ai poteri di accertamento delle forze dell'ordine, che devono essere tassative e giustificate. La giustificazione viene dal fatto che, di fronte al problema del traffico, il legislatore avrebbe inteso tutelare con ausiliari privati la fruibilità di parcheggi a pagamento e corsie preferenziali. E ciascun ausiliario può tutelare solo ciò che è gestito dalla sua azienda. Il riferimento del comma 133 ai poteri del comma 132 sarebbe dovuto solo al fatto che alcune società di trasporto pubblico gestiscono anche parcheggi, per cui i loro ausiliari sarebbero abilitati pure in questi e non solo sulle corsie preferenziali.

Questa sentenza è attualmente molto seguita in dottrina e giurisprudenza. Perciò il Comune di Milano si difende con un'altra argomentazione: i suoi ausiliari Atm sarebbero da assimilare a dipendenti comunali perché inizialmente erano tali e poi sono passati all'azienda, che peraltro ha con l'amministrazione un contratto di servizio e non una semplice concessione. Un ulteriore nodo che la giurisprudenza dovrà dipanare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

