

GLI AUSILARI DEL TRAFFICO, CHI SONO COSTORO?

Di Lidiano Balocchi

Qualche tempo fa, dopo una contestazione strana per motivi di traffico, ci siamo ritrovati fermi perplessi e dubbiosi. Ma chi e quanti tipi di uniformi possiamo incontrare sulla strada pronti a contestarci qualche mancanza nella conduzione dell'auto?

Superato il momento di riflessione, abbiamo iniziato a cercare la risposta contando sulla punta delle dita come quando si vuol far tornare un calcolo... Sì, perché in questi ultimi anni vi sono stati degli interessanti aggiornamenti nella legge per cui il concetto di poliziotto, di agente stradale ha subito delle modifiche sostanziali anche nel nostro immaginario di persone comuni.

Allora riassumiamo ad alta voce i nostri calcoli e poi cercheremo di dettagliare sul tema che ci siamo proposti: gli ausiliari del traffico chi sono, cosa fanno, come si distinguono, chi li comanda, chiedendo venia per la tediosa elencazione tecnica che seguirà. Iniziamo col dire chi ottiene e detiene la qualifica di agente di polizia stradale: la Guardia di Finanza istituita nel 1774 come Truppe Leggere, poi come Regia Guardia di Finanza dei Savoia, ha competenza di P.G. generale e specifica nel campo tributario; l'Arma dei Carabinieri fondati nel 1814 dai Savoia, oggi è la quarta forza armata dello Stato, ha competenze di P.G. generali e specifiche in quanto polizia militare; la Polizia di Stato, istituita nel 1852 dai Savoia, dal 1981 non più istituto militare, ha competenze generali e specifiche nei servizi di pubblica sicurezza; aggiungiamo anche la Guardia Forestale e la Polizia Penitenziaria che hanno competenze generali e specifiche indicate dal loro aggettivo qualificativo. Fin qui abbiamo enumerato tutte le forze di polizia dipendenti dallo Stato che in forza dell'art.12 co. 1 lett. a), b), c), d) del D.L.vo 30 aprile 1992 n.285 (Codice della Strada) hanno potere di intervenire in fatti attinenti la circolazione, facoltà estesa a funzionari del Ministero dell'interno, dei Trasporti, dell'Anas ed di altri enti, ad ufficiali ed agenti di P.G. indicati nell'art. 57 del Cpp ai sensi del già detto art.12 co.2 ed ad altro personale ancora secondo i commi 3 e 4. Tutti questi hanno competenza all'espletamento dei servizi di polizia stradale, dicevamo. Vi sono poi gli agenti delle Polizie Locali, regolate oggi dalla Legge 7 marzo 1986 n. 65, i quali nell'ambito del territorio di competenza hanno pari potere ai sensi del citato art. 12 co 1 lett e).

E gli ausiliari del traffico dove stanno? È vero, la legge non li nomina, ma la lista precedente non è finita. Infatti "il personale" degli uffici che presiedono la viabilità di Regioni, Province, Comuni nelle strade di loro proprietà, secondo quell'art. 12 al comma 3 lett b) e l'art.11 comma 3 dello stesso decreto – vedi Circolare n. 3007/1997 per l'espletamento di un servizio di polizia stradale limitato – possono essere nominati e destinati con ordinanza del proprietario della strada, previo un esame di qualificazione, ai sensi dell'art. 17 co. 132 della Legge 15 maggio 1997 n. 127 (Bassanini) integrato dall'art. 68 della legge 23 dicembre 1999 n. 488 (finanziaria 2000) alla gestione di aree in concessione per parcheggi. Vi sono poi gli ausiliari del traffico nominati ai sensi del co.133 (della legge 127/1997... segue come il rigo sopra) tra il personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone per il controllo soste e circolazione sulle corsie riservate, sulle aree destinate alle fermate dei bus e ai capolinea.

Dunque il Comune, per adesso, con atto proprio indica un'area del suo territorio destinata alla sosta dei veicoli, la segnala come previsto dal codice della strada – delimitazioni a strisce blu e tabelle verticali – e la dà in concessione ad un istituto preconstituito, privato o meno, prepara con corsi di qualificazione il personale di questo al controllo del parcheggio in quell'area. Una variante a questo può essere che determinato istituto e determinato personale sia addetto al controllo delle soste e del transito di veicoli privati in corsie ed aree riservate da legale segnaletica orizzontale e verticale al percorso ed alla fermata di mezzi di pubblico trasporto. Tutto questo personale, distinto con la qualifica abbreviata di Ausiliari del Traffico, interviene per le violazioni compiute nell'ambito del suo potere e le segnala con modalità dettate dal codice di procedura. Quelle violazioni poi saranno notificate all'indirizzo del proprietario del veicolo per il pagamento.

Come si distinguono. La presenza degli ausiliari sulla strada è discreta, la loro uniforme è sobria, a volte con l'aggiunta del cosiddetto "fratino" che riporta la scritta "Ausiliari del Traffico" o sono muniti di "apposito segnale distintivo, conforme al modello stabilito nel regolamento" (co. 5 del già ripetuto art. 12), in altre parole, di fascia al braccio e paletta.

Essi per il loro lavoro dipendono dalla società che li ha assunti, la quale a sua volta deve rendere conto al Comune tramite l'assessorato preposto alla viabilità, secondo il contratto di impegno e d'impiego. Gli ordini di servizio quotidiani, quindi, gli ausiliari li ricevono dai funzionari della società. Più in generale, però, per la loro qualifica e per gli articoli di legge che applicano nell'espletamento delle loro funzioni devono rendere conto all'Autorità Giudiziaria, in caso di contestazione.

Osservazioni. È indubbio che nei comuni di grande estensione, dove il problema soste è rilevante, l'arrivo degli Ausiliari ha portato tanto aiuto, perché la Polizia Municipale con le molte mansioni attribuitele non riesce a coprire tutti gli impegni. Il controllo soste, pertanto, anche se ha grande peso nell'economia della circolazione sulle strade cittadine, è divenuta una mansione cenerentola per la Polizia Municipale. Perciò, vista la sua semplicità nel controllo e contestazione, dal Comune viene delegata alla società privata degli Ausiliari del Traffico. Certamente le contraddizioni, che spesso si verificano nel servizio, il sovrapporsi del personale municipale e ausiliario nello stesso luogo suggerirebbero un coordinamento pure del lavoro degli ausiliari da parte del Comando di Polizia Municipale competente nel territorio. Non dovrebbe accadere che a volte risultino troppi operatori in un punto e nessuno in un altro. Altra nota dolente è il fatto che la società erogante il servizio degli ausiliari per funzionare bene deve avere sempre un bilancio attivo e questo lo ottiene con la buona produttività dei suoi dipendenti... Il cittadino spesso non digerisce la "fiscalità" che ne deriva.

A Roma... La Capitale è al centro d'Italia, ha un rilevante numero di abitanti, è la più estesa città: riassume tutto il bene e il male, i vizi e le virtù che sono sparsi in tutte le amministrazioni locali, ma sempre insegna ed è maestra precorritrice in qualcosa. Per quanto riguarda gli Ausiliari... anche su questo argomento dice la sua. Riassumiamo. Riferendoci strettamente a quelli addetti alla viabilità, rispondiamo alla domanda: a Roma chi può sanzionare una violazione di un veicolo oltre le Polizie Locali e le altre Polizie? Gli Ocm, ovvero gli Operatori Comunali per la Mobilità; essi hanno potere pari alle Polizie, ma qualifica limitata alla sola viabilità. Gli Ausiliari regolati e previsti dalle leggi citate sopra che hanno nomi e storie diversi. Gli Ausiliari addetti al controllo delle soste erano fino a poco fa organizzati dalla Sta spa e vi erano i Controllori dell'Atac, Agenzia per la Mobilità del Comune di Roma, addetti al controllo del transito e soste di veicoli privati nelle corsie preferenziali e dei capolinea dei mezzi pubblici. Oggi l'Atac ha assorbito mansioni e personale della Sta spa. Vi sono i Controllori della Sita che hanno pari compiti ai Controllori dell'Atac. Infine vi sono gli Ispettori dell'Ama, Azienda Municipale per l'Ambiente, addetti a reprimere le soste che impediscono la movimentazione dei cassonetti dei rifiuti urbani.

La sensazione è quella di avere troppi galli in un pollaio, ma sicuramente le autorità avranno previsto come governarla.