

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3980

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori MANCONI e DE LUCA Athos

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 APRILE 1999

—————

Norme in materia di patente di guida
per i veicoli a motore

—————

ONOREVOLI SENATORI. - L'uso del ciclomotore ha conosciuto negli ultimi anni un incremento vertiginoso, stimato attorno al 120 per cento in appena un decennio. Alcuni calcoli azzardano che in Italia circolino circa otto milioni di ciclomotori, per una massa di percorrenze superiore ormai al 15 per cento del totale. Solo a Roma e a Milano si supera il milione di ciclomotori. L'uso di questo mezzo è stata una risposta alla situazione di ingestibilità del traffico nei centri urbani, causata dalla scelta di privilegiare la circolazione su gomma e di non scoraggiare il traffico individuale ed ha contribuito a ridurre la congestione nelle nostre città. Il ciclomotore è il mezzo privilegiato dai giovani e dagli adolescenti per i bassi costi e per la facile manovrabilità. Tuttavia occorre dire che, a dispetto della norma che ha introdotto l'uso obbligatorio del casco e che ha salvato migliaia di vite, resta il mezzo più fragile e pericoloso: a fronte infatti di una incidenza pari al 15 per cento degli spostamenti, il ciclomotore fa registrare il 18 per cento delle vittime nel caso di incidente, con un tasso di mortalità che sfiora il doppio di quello registrato dagli altri mezzi di locomozione, tasso che cresce in presenza di un passeggero accanto al conducente. Poiché la fascia a maggior rischio di morte attualmente è costituita dai giovani fra i 14 e i 24 anni e che l'incidentalità stradale costituisce la primaria causa di morte fra i giovani europei, balza agli occhi l'incongruenza della normativa attuale che consente a qualunque quattordicenne di immettersi nel traffico caotico delle nostre città alla guida di un mezzo a motore discretamente veloce - quando il motore non è ritoccato in violazione alla legge - senza che gli sia richiesta la dimostrazione della conoscenza delle norme fondamentali e ba-

silari di una buona circolazione stradale. La direttiva europea 97/26/CE del Consiglio, del 2 giugno 1997, in via di recepimento in Italia, prevede l'obbligo di patente per la guida dei motoveicoli, con la creazione della categoria A1 per quelli di cilindrata non superiore a 125 centimetri cubici. Su questa scia la presente legge fissa a 16 anni l'età minima per la guida del ciclomotore, richiedendo il superamento del tradizionale esame presso la Motorizzazione civile o le autoscuole. Tuttavia riteniamo che un giovane di quindici o anche quattordici anni sia maturo per guidare, a patto che gli sia impartito l'insegnamento delle nozioni di base della sicurezza stradale. Questo ruolo può essere svolto efficacemente dalla scuola. Prevediamo pertanto che, in deroga al limite dei 16 anni, coloro che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età possano sostenere l'esame presso la Motorizzazione civile per conseguire la patente A1 dimostrando di aver frequentato corsi di educazione stradale. Questi corsi saranno tenuti all'interno delle strutture scolastiche, negli spazi messi a disposizione dagli istituti, e nell'ambito delle attività integrative pomeridiane. Non riteniamo possibile che la scuola italiana possa garantire l'insegnamento delle norme del codice della strada in un contesto che già la vede «gravata» dell'insegnamento, si badi bene obbligatorio per legge, di decine di altre discipline extracurricolari. Di fatto però non è neppure sostenibile la situazione attuale, in cui il rispetto del vigente articolo 230 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è lasciato alle iniziative dei singoli istituti, alla sensibilità dei consigli, dei docenti e degli alunni, a sporadiche seppur meritorie e numerose iniziative, al coordinamento faticoso da parte di vari insegnanti, quando il tutto non

è rimesso ai soli docenti di educazione fisica. Tantomeno pensiamo che la scuola sia abilitata a rilasciare direttamente patenti di guida o patentini di sorta. La scuola può garantire l'attestato di frequenza del corso, nel rispetto dell'autonomia scolastica ed utilizzando lo strumento dei «crediti formativi», dopodiché questo sarà il lasciapassare per sostenere prima della prevista soglia dei sedici anni l'esame per la patente di guida che abilita a condurre ciclomotori. Le famiglie sentono senza dubbio la mancanza di una normativa che garantisca nei ragazzi la conoscenza dei rischi insiti nella circolazione stradale, le buone norme di circolazione, il corretto rapporto con pedoni ed automobilisti, la conoscenza dei principi del codice piuttosto che la pedante conoscenza dei singoli commi, nonché nozioni di pronto soc-

corso e di rapporto tra ambiente, salute e circolazione stradale. A questo dovrebbe limitarsi il corso, tenuto da esperti, quali sono anzitutto gli agenti della polizia, municipale o stradale, e il personale della Motorizzazione civile e del Ministero dei lavori pubblici che segue il tema della sicurezza stradale. I costi del servizio potrebbero essere coperti agevolmente dedicando una parte significativa degli introiti derivanti da contravvenzioni per violazioni al codice stradale all'organizzazione e gestione dei corsi di educazione nelle scuole. Da ultimo, si prevede finalmente anche in Italia l'introduzione del sistema di patente a punti, che può modificare in positivo le abitudini di guida degli italiani, dissuadendo dal commettere infrazioni.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Obbligo di patente per i ciclomotori)

1. È istituita, nell'ambito della patente di categoria A, la sottocategoria A1 per la guida dei veicoli di cui all'articolo 52 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. L'esame per il conseguimento della patente A1 è effettuato secondo le modalità ed i programmi stabiliti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, dal Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, della pubblica istruzione e dell'interno, sulla base delle direttive dell'Unione europea concernenti la patente di guida.

3. L'età minima per il conseguimento della patente di guida A1 è fissato in anni 16.

Art. 2.

(Attestato di educazione stradale)

1. In deroga a quanto stabilito dall'articolo 1, possono sostenere l'esame per la patente A1 al compimento del quattordicesimo anno di età coloro che abbiano frequentato i corsi facoltativi appositamente organizzati nelle strutture scolastiche nell'ambito delle attività integrative pomeridiane.

2. I corsi di cui al comma 1 devono comprendere prevalentemente l'insegnamento delle norme comportamentali per una corretta circolazione stradale, nozioni di pronto soccorso e la conoscenza dei rischi derivanti dalla circolazione.

3. La scuola attesta il conseguimento del credito formativo con il rilascio di un certi-

ficato di educazione stradale, la cui presentazione presso gli uffici della direzione provinciale di appartenenza della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC) abilita a sostenere l'esame per conseguire la patente A1.

4. Per la gestione dei corsi di cui al presente articolo, il Ministro della pubblica istruzione attiva contratti di programma con i Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, e apposite convenzioni con i comuni, altri enti pubblici, le organizzazioni sindacali dei lavoratori addetti alla vigilanza della circolazione stradale e l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL).

Art. 3.

(Educazione stradale)

1. Una somma non inferiore al 10 per cento dei proventi delle contravvenzioni di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è destinata all'attuazione dell'obbligo di educazione stradale di cui all'articolo 230 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni, nonché per l'organizzazione dei corsi di cui all'articolo 2 della presente legge.

2. Considerato l'elevato numero delle vittime di incidenti stradali, i provveditorati provinciali agli studi garantiscono per gli anni scolastici 1999-2000 e 2000-2001 l'esame prioritario dei progetti di educazione stradale presentati dai collegi dei docenti dei singoli istituti, onde finanziare i più validi tra essi.

3. Al termine del biennio di cui al comma 2 i Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione e della pubblica istruzione presentano una relazione al Parlamento sull'attuazione delle finalità della presente legge.

Art. 4.

(Istituzione di un sistema di patente a punti)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e dell'interno, è autorizzato ad emanare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto recante la riforma della normativa concernente le patenti di guida, nel rispetto dei seguenti criteri:

a) adeguamento alla normativa europea per quanto concerne le categorie di patente e le materie dell'esame d'idoneità, prevedendo altresì l'obbligo della conoscenza delle nozioni di pronto soccorso e di rispetto ambientale;

b) istituzione di un sistema di patente a punti, consistente in un monte punti di partenza da cui sottrarre progressivamente punteggi differenziati in base alla tipologia e alla gravità delle infrazioni al codice della strada o per il mancato adeguamento alla normativa di controllo sulle emissioni inquinanti dei gas di scarico. Il sistema a punti deve prevedere il ritiro dell'abilitazione alla guida al termine del monte punti disponibile e l'obbligo conseguente di ripetizione dell'esame di idoneità. La commissione d'esame deve tener conto nella sua valutazione della precedente condotta dell'automobilista. Il sistema a punti deve prevedere meccanismi premiali per i conducenti che non abbiano commesso alcuna infrazione nell'arco di almeno cinque anni;

c) previsione del ritiro della patente per un periodo di tempo non inferiore ad un anno e ripetizione al termine della sanzione dell'esame per l'idoneità alla guida, a seguito della reiterazione per più di tre volte di una delle infrazioni gravi. Per infrazione grave si intende una delle situazioni riportate nel seguente elenco:

- 1) guida in stato di ebbrezza;
- 2) guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti;

3) guida contromano;
4) superamento del limite di velocità di oltre 50 chilometri all'ora;
5) sorpasso pericoloso;
6) omissione di soccorso;
7) guida sulla corsia di emergenza;
8) divieto di sosta in condizioni tali da impedire la mobilità dei disabili;

d) previsione di un esame psicoattitudinale preventivo, di esercitazioni di guida su strade extraurbane e autostrade, e di esercitazioni di pronto soccorso per l'ottenimento dell'idoneità;

e) revisione della normativa sanzionatoria al fine di prevedere la sospensione della patente, per un periodo di tempo differenziato a seconda della gravità delle infrazioni e, comunque, non inferiore a quindici giorni e non superiore a sei mesi, in caso di violazione degli articoli 141, 142, 143, 145, 148, 154, 176, 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

f) sostituzione della patente un supporto cartaceo con quella su supporto magnetico al fine di agevolare le annotazioni relative alla condotta di guida del titolare.

2. Con il medesimo decreto di cui al comma 1 può essere previsto un ampliamento delle ipotesi, di cui alla lettera *c)* del medesimo comma, configuranti un'infrazione grave.

