

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XV LEGISLATURA —

**N. 1290**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d'iniziativa del senatore DIVINA**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GENNAIO 2007**

---

Modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante  
il nuovo codice della strada, in materia di educazione stradale

---

ONOREVOLI SENATORI. - Il concetto di sicurezza nella circolazione stradale implica un'infinità di significati tutti riconducibili, però, ad un unico obiettivo, quello della tutela della vita umana. Tra tutte le modalità di trasporto, la strada rimane ancora oggi la via privilegiata, ma anche la più pericolosa, dal momento che fa registrare il maggior numero di incidenti mortali. Gli incidenti sono la conseguenza del nostro vivere in una società caratterizzata da un grande dinamismo della domanda di mobilità, che vede i mezzi su gomma (automezzi e motocicli) privilegiati per gli spostamenti, simboli di libertà e indipendenza.

Secondo i dati forniti dall'ISTAT, ogni anno si registrano circa 200.000 incidenti stradali, con 6.500 decessi ed oltre 300.000 feriti. Si tratta di un prezzo molto grande da pagare in cambio della libertà di movimento, soprattutto in considerazione del fatto che gli incidenti stradali si collocano al primo posto fra le cause di mortalità giovanile. Infatti, circa il 25 per cento dei decessi riguarda soggetti sotto i 23 anni. Senza dubbio la patente a punti è stato uno strumento efficace nel contribuire alla riduzione di incidenti e di morti sulle strade. Nel periodo compreso tra l'entrata in vigore della patente a punti (ai sensi del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214) e la fine del 2004, si è registrata una perdita di 7,7 milioni di punti, pari ad una perdita media di 22,6 punti, ogni 100 patenti attive. Da notare che il numero medio di punti persi cresce notevolmente nel caso di neopatentati. Le patenti intestate ai cittadini di età compresa tra i 18 e i 20 anni fanno registrare un tasso di sottrazione di 35,6 punti per

100 patenti attive. Questo ultimo dato acquista maggiore significato in relazione al fatto che la maggior parte degli incidenti è riconducibile a comportamenti scorretti dell'uomo. Quindi, l'ambizioso progetto di dimezzare il numero di morti e feriti provocati dagli incidenti stradali entro il 2010, come peraltro richiesto dall'Unione europea (comunicazione (2003) 311 della Commissione), impone al nostro Paese di realizzare, nel più breve tempo possibile, tutte quelle iniziative di natura preventiva che, incidendo sulla sfera umana, siano in grado di sensibilizzare coloro che si mettono alla guida di un veicolo a comportamenti maggiormente responsabili.

Lo scopo del presente disegno di legge è quello di diffondere tra i giovani una vera e propria cultura della sicurezza stradale, basata sul rispetto delle regole del codice della strada e sull'educazione a comportamenti di guida sicura che siano in grado di far valutare ai giovani i possibili rischi legati all'incidente stradale, per ridurre l'incidenza. Da qui, la necessità di novellare l'articolo 230 del codice della strada, al fine di riconoscere il ruolo formativo delle esercitazioni pratiche di guida sicura, da svolgersi in tutte le scuole secondarie di primo e secondo grado. Tali esercitazioni rappresentano uno strumento indispensabile per la formazione dei giovani e l'informazione sulla sicurezza stradale. Infatti, l'addestramento alla guida, sia di ciclomotori, sia di motocicli che di autoveicoli, incidendo direttamente sullo stile di vita dei conducenti, è in grado di prevenire i rischi legati a particolari condotte sociali molto diffuse tra i giovani, come la distrazione, il consumo di alcol e droghe e l'abitudine a guidare di notte, facendo maturare in essi

una vera cultura dell'educazione stradale, in grado di promuovere comportamenti maggiormente consapevoli.

Il disegno di legge affida, quindi, alle scuole secondarie di primo e secondo grado il compito di attivare le esercitazioni pratiche

di guida sicura e di verificarne l'efficacia, anche avvalendosi di associazioni private specializzate in materia. Le esercitazioni pratiche vengono finanziate con i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al codice della strada.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Modifiche al decreto legislativo  
30 aprile 1992, n. 285)*

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 208:

1) al comma 2, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché per le esercitazioni pratiche di guida sicura, sia di ciclomotori, sia di motocicli, sia di autoveicoli»;

2) al comma 4, dopo le parole «corsi didattici finalizzati all'educazione stradale» sono inserite le seguenti parole: «nonché di attuare esercitazioni pratiche di guida sicura, sia di ciclomotori, sia di motocicli, sia di autoveicoli, presso le scuole secondarie di primo e secondo grado»;

b) all'articolo 230:

1) dopo il comma 1 è inserito il seguente comma:

«1-bis. I programmi, di cui al comma 1, sono integrati con una esercitazione pratica di guida sicura, sia di ciclomotori, sia di motocicli, sia di autoveicoli, riservata agli alunni delle scuole secondarie di primo e secondo grado, ai fini dell'acquisizione di più approfondite nozioni in ordine alle cause degli incidenti e ai comportamenti dopo gli incidenti, alla copertura dell'assicurazione, agli elementi del ciclomotore e al loro uso, ai comportamenti alla guida del ciclomotore e all'uso del casco, nonché alla salute umana»;

2) al comma 2, dopo il primo periodo, è inserito il seguente: «L'attuazione delle esercitazioni pratiche, di cui al comma

1-*bis*, nonché la verifica della loro efficacia spetta alle scuole secondarie di primo e secondo grado».

Art. 2.

*(Entrata in vigore)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.





