

N. 571

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa del senatore UCCHIELLI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 MAGGIO 1996**

---

Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecunarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale

---

ONOREVOLI SENATORI. - Si dice che la ricchezza di una Nazione sia strettamente connessa alla qualità dell'istruzione, ma un indice parallelo della civiltà di un Paese riteniamo possa discendere anche dalla qualità della circolazione stradale, che è un aspetto importante non solo dell'educazione civica, ma soprattutto del rispetto della vita altrui, della libertà di circolare sulle strade, di potersi servire della strada urbana ed extraurbana con serenità.

Con questo disegno di legge vogliamo non solo affrontare e cercare di risolvere un problema di estrema urgenza come quello della sicurezza stradale, ma tagliare disfunzioni e sprechi causati dalla burocrazia statalista centralizzata attraverso la realizzazione di un federalismo fiscale il quale può assicurare una certezza delle risorse che vengono destinate al raggiungimento di scopi ben definiti.

Il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 («Nuovo codice della strada»), all'articolo 230, prevede l'inserimento dell'educazione stradale fra le materie di insegnamento in tutte le scuole di ogni ordine e grado, compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne. Con proprio decreto, in data 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 193 del 19 agosto 1994, il Ministro della pubblica istruzione ha determinato i programmi della nuova materia curricolare a partire dall'anno scolastico 1994-1995, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri dell'interno e dei trasporti e della navigazione, prevedendo la collaborazione di ben dodici enti nazionali «di comprovata esperienza nel settore della sicurezza stradale», individuati dal Ministro dei lavori pubblici con decreto del 10 dicembre 1993, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 296 del 18 dicembre 1993.

Ancora l'articolo 230 prevede che i programmi siano corredati dal relativo piano finanziario e che per l'istituzione di appositi corsi per i docenti e per il personale direttivo che collaborano all'attuazione dei programmi, le spese necessarie vengano reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni. Tuttavia è importante far notare come queste previsioni e dettati legislativi, nonostante la loro valenza, siano rimasti sulla carta, perchè le risposte ministeriali hanno un'unica voce: «non ci sono soldi». In altre parole, l'armata Brancaleone della scuola ha ricevuto un ordine perentorio: armatevi come potete e partite!

I programmi di educazione stradale possono essere attuati soltanto utilizzando strumenti didattici validi, con diversi spunti metodologici, con attività applicativa dell'insegnamento e dell'apprendimento ovvero con giochi e con prove pratiche, con esercizi di simulazione, con esercitazioni all'aperto sia in uno spazio protetto che in una situazione reale con l'ausilio della polizia municipale, con esercitazioni e prove di padronanza dell'uso della bicicletta e del ciclomotore per far comprendere ai ragazzi la capacità di reazione in situazione di traffico, con attività espresse dalle tecnologie educative (proiezioni di lucidi, di *film strip* di filmati), utilizzando in pieno la multi-medialità interattiva che rende efficace il processo formativo.

Senza i mezzi la scuola può promuovere la formazione di abitudini di previdenza e di tutela della vita? Può far conseguire capacità sociali di rispetto per gli altri, oltre che la conoscenza dei segnali stradali? Può la scuola passare da un concetto generico di sicurezza a quello più profondo del sentimento di «rispetto» per gli altri, obbligandosi ad un comportamento centrale sulla difesa della propria vita, quale bene prima-

rio personale o sociale senza essere aiutata concretamente ?

Più che queste considerazioni, occorre valutare la realtà tragica di alcuni dati: gli incidenti stradali costano 40 miliardi al giorno, essi provocano circa 10 mila morti all'anno, con 250 mila feriti, con migliaia di invalidità permanenti e con un costo sociale annuo superiore ai 15 mila miliardi. Nel 1992, ci sono stati 53.239 incidenti di motociclisti: su 25 mila incidenti che hanno coinvolto soggetti che usavano il casco vi sono stati soltanto 228 morti e sugli altri 28 mila incidenti che hanno coinvolto soggetti che non usavano il casco vi sono stati 964 morti. Anche in riferimento alle cinture di sicurezza i dati parlano chiaro: su 100.538 conducenti coinvolti in incidenti stradali con cinture di sicurezza i morti sono stati 273, su 49.000 incidenti con guidatori senza cinture di sicurezza vi sono stati 475 morti.

Questi sono i dati della Polizia stradale che ci impongono un'azione forte e chiara.

In data 8 maggio 1995 il ministro Baratta, rispondendo ad un'interrogazione parlamentare ha affermato che l'88 per cento dei comuni italiani con popolazione superiore ai cinquemila abitanti non dà concreta attuazione all'articolo 208 del nuovo codice della strada. Nel 1994, ha detto il ministro Baratta, soltanto 235 comuni su 2.000 - poco meno del 12 per cento - hanno osservato questo obbligo e sono soprattutto le grandi città a risulta-

re inadempienti spostando il loro interesse verso finalità diverse da quelle della sicurezza e dell'educazione stradale.

Il nostro disegno di legge vuole portare avanti una «battaglia» affinché la strada ridiventi simbolo della civiltà, e quindi non ha traguardi di effimero successo, perchè la moderna componente dell'educazione alla circolazione stradale è un fatto imposto dalla triste realtà delle migliaia di morti sulle strade italiane, dal costo sociale delle invalidità temporanee e permanenti.

Con questo disegno di legge vogliamo incidere sull'esercizio di poteri amministrativi di intervento diretto del Ministero dei lavori pubblici. Ci prefiggiamo di produrre un *vulnus* all'assetto distributivo delle sanzioni amministrative affinché sia ogni provincia d'Italia a svolgere quest'azione di raccordo e di utilizzo delle multe per la viabilità, per la sicurezza stradale e l'educazione alla circolazione.

Riteniamo che i parlamentari debbano dare una risposta efficace e concreta per sostenere i docenti che vogliono dedicarsi a questa nuova materia dell'educazione alla civiltà del traffico. I fondi ci sono, basta distribuirli in senso federalistico, togliendo ai burocrati delle amministrazioni nazionali romane la prerogativa di disporre a loro piacimento, privilegiando certe regioni a danno delle altre.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) sono devoluti alle regioni, le quali ne trattengono il 7 per cento per fini di educazione stradale.

2. La percentuale di cui al comma 1 è trasferita alle province quali enti coordinatori per le attività di educazione stradale.

3. Il restante 93 per cento è inviato dalle regioni al Ministero dei lavori pubblici per le finalità previste dall'articolo 208, comma 2, del nuovo codice della strada.

## Art. 2.

1. I proventi delle sanzioni amministrative comminate dagli agenti della polizia municipale sui territori dei rispettivi comuni sono destinati, per una quota pari ad almeno il 7 per cento, ad attività di educazione stradale, svolte dalle scuole del territorio. A tale scopo le giunte comunali provvedono alla istituzione di appositi capitoli di bilancio.