CAMERA DEI DEPUTATI N. 3306

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MAZZETTO, ANGHINONI, BALLAMAN, COMINO, PERCIVALLE, ORESTE ROSSI, CORDONI, DEL GAUDIO, DI STASI, GALLETTI, GALLIANI, GERARDINI, LA SAPONARA, LUMIA, MAZZUCA, PEZZONI, POZZA TASCA, ROTUNDO, SAONARA, SBARBATI, UCCHIELLI, BRACCO, VIGNALI, LA CERRA, MATTINA, CANESI, CORNACCHIONE MILELLA, DONATO PACE, GORI, ZENONI, ZEN

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

Presentata il 25 ottobre 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — 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 questa proposta 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, il Ministro della pubblica istruzione ha determinato i programmi della nuova materia curriculare 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 12

enti nazionali « di comprovata esperienza nel settore della sicurezza stradale », individuati dal Ministro dei lavori pubblici con decreto del 10 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 stript*, 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 primario personale o sociale senza essere aiutata concretamente?

Più che queste considerazioni, occorre valutare la realtà tragica di alcuni dati: gli incidenti 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 mila 538 conducenti coinvolti in incidenti stradali con cinture di sicurezza i morti sono stati 273, su 49 mila 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 15 agosto il Ministro Baratta, come pubblicato da vari giornali, 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 risultare inadempienti spostando il loro interesse verso finalità diverse da quelle della sicurezza e dell'educazione stradale.

La nostra proposta di legge vuole portare avanti una « battaglia » affinchè 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 questa proposta 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 affinchè 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 degli enti nazionali romani la prerogativa di disporne a loro piacimento, privilegiando certe regioni a danno delle altre.

PROPOSTA 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 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.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-3306
Lire 500