

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori GIUST e DE GIUSEPPE

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 GENNAIO 1979

#### Usò degli scuolabus da parte dei comuni e loro consorzi

ONOREVOLI SENATORI. — La vigente legislazione in materia di uso degli scuolabus è piuttosto restrittiva e inadeguata alle concrete esigenze che tali automezzi possono soddisfare, quali le visite scolastiche fuori dal territorio di competenza ed i servizi promiscui per collegamenti delle frazioni con il centro, con le fermate delle autolinee ordinarie e con le stazioni ferroviarie.

Infatti, l'articolo 58 del codice della strada consente il rilascio della carta di circolazione per autobus da destinare ad uso privato solo nel caso che detto autobus soddisfi le necessità proprie della collettività, al fine di rendere più agevole lo svolgimento delle attività cui essa attende in via principale.

Fra dette collettività non rientrano i comuni — come anche ribadito dal Consiglio di Stato con parere del 21 gennaio 1969 — i quali non possono immatricolare autobus ad uso privato a proprio nome per effettuare servizi di trasporto in favore della cittadinanza o di particolari categorie di

persone, salvo il caso di autobus da adibire esclusivamente al trasporto gratuito degli studenti della scuola dell'obbligo, residenti nel comune, dalla loro abitazione alla sede dell'istituto scolastico, ai sensi della legge 7 luglio 1970, n. 599. Detta legge consente ai comuni l'immatricolazione di autobus ad uso privato a proprio nome solo a condizione che i trasporti degli studenti siano gratuiti, come già indicato dalla legge 31 ottobre 1966, n. 942, articolo 14, prevedendo anche che il trasporto casa-scuola possa essere effettuato a favore di studenti residenti in comuni vicini, qualora non esista nel luogo di provenienza la corrispondente scuola statale e sussistano obiettive difficoltà di accesso.

L'interpretazione restrittiva delle attuali disposizioni pone grosse remore ad un corretto uso degli scuolabus, anche in termini di razionalizzazione delle risorse della collettività e di raggiungimento degli obiettivi di una organica ed economica riforma dei trasporti locali.

Con la riforma scolastica, poi, sono aumentate le esigenze della moderna didattica, che richiede una sempre più attiva partecipazione delle componenti scolastiche alla vita della collettività, attraverso visite di istruzione nei musei, nelle fabbriche, negli enti pubblici, eccetera, oltre che mediante attività sportive da svolgersi in palestre, piscine e campi attrezzati, non sempre esistenti in tutti i comuni.

La particolarità orografica dei territori montani e la scarsissima densità demografica rendono onerosissimi i trasporti pubblici di linea, i quali non sono mai adeguati alle effettive esigenze della popolazione, favorendo il divario dei servizi collettivi fra le zone depresse e quelle economicamente forti.

Inoltre, anche in zone collinari e di pianura, la dispersione della popolazione nel territorio non consente un'agevole accessibilità alle fermate dei servizi di linea automobilistici o alle stazioni ferroviarie; queste ultime sono generalmente ubicate lontano dai centri abitati (in particolare per le linee secondarie).

Tutti questi bisogni dell'utenza potenziale pubblica favoriscono l'uso indiscriminato — ma ovviamente non sostituibile — del mezzo privato, aggravando nel contempo non solo il traffico e la bilancia dei pagamenti, ma pure la situazione deficitaria di tutte le aziende di trasporto pubblico.

Per ovviare agli inconvenienti sopra denunciati sarebbe forse sufficiente una circolare ministeriale interpretativa dell'articolo 58 del codice della strada, diretta a consentire l'inserimento della categoria degli enti pubblici, territoriali o non, fra le « collettività ».

Si ritiene però più opportuna una apposita legge — anche se composta di soli tre brevi articoli — quale puntualizzazione e definitiva soluzione del problema dell'uso promiscuo degli scuolabus.

Con l'articolo 1 si riconduce al solo ente locale territoriale la proprietà e l'uso degli automezzi scolastici sia per evitare una proliferazione di personale alle dipendenze di istituti scolastici, distretti scolastici o patronati scolastici (peraltro in via di soppressione), sia per consentire l'uso promiscuo degli automezzi stessi.

Il medesimo articolo contiene altri due concetti: la compartecipazione degli utenti anche per i trasporti scolastici agli oneri di gestione e l'utilizzo degli scuolabus per tutte le attività didattiche, anche fuori dal territorio di competenza.

Con l'articolo 2 si autorizzano i comuni e loro consorzi ad usare gli scuolabus anche per i servizi di collegamento all'interno del comune a favore di tutta la popolazione, come servizio sociale. Per evitare inutili interferenze, duplicazioni, e quindi sperpero di denaro pubblico, è richiesta la preventiva autorizzazione del competente organo concedente autoservizi di linea, il quale dovrà tenere conto anche dei servizi ferroviari interessanti quel territorio.

L'articolo 3, oltre a sancire la possibilità di immatricolazione senza limitazioni territoriali, consente al comune, qualora debba adibire gli scuolabus a servizi promiscui, di immatricolarli per servizio pubblico, pur rimanendo autorizzati ad effettuare i servizi scolastici.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

I comuni, o loro consorzi, possono utilizzare gli scuolabus, su richiesta delle competenti autorità scolastiche, oltre che per il trasporto — gratuito o con contribuzione a carico degli utenti — degli alunni delle scuole materne, elementari e secondarie alle sedi scolastiche, anche per attività didattiche programmate oltre il territorio comunale o consorziale.

**Art. 2.**

I comuni, o loro consorzi, possono altresì utilizzare gli scuolabus, previa autorizzazione degli enti concedenti i pubblici servizi di autolinea nel comprensorio interessato, per servizi extra scolastici nell'ambito della circoscrizione comunale o consorziale, qualora detti automezzi siano idonei ai servizi cui vengono adibiti.

**Art. 3.**

Gli scuolabus, secondo il tipo di automezzo, sono immatricolati dal comune o dal consorzio per uso privato o per servizio pubblico, qualora vengano adibiti anche ai servizi di cui all'articolo 2.