

## TRASPORTO SCOLASTICO GRATUITO, SICURO ED OBBLIGATORIO

*a cura di Mimmo Didonna - Codacons Settore scuola sicura*

Con il decreto ministeriale (Lavori Pubblici di concerto con la Pubblica istruzione) 18/12/75 (G.U. nr. 29 del 2/2/76) [www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dm181275.html](http://www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dm181275.html) avente titolo "Norme tecniche aggiornate relative alla edilizia scolastica, ivi compresi gli **indici** minimi di funzionalità didattica, edilizia ed urbanistica, da osservarsi nella esecuzione di opere di edilizia scolastica", oltre a stabilire le caratteristiche dell'edilizia scolastica (dimensione e caratteristiche delle aule, dei corridoi, delle aeree verdi, delle mense, delle cucine, delle palestre, degli uffici, dei laboratori, dei corridoi, delle scale, del mobilio, della qualità dell'aria, dell'illuminazione, benessere termoigrometrico, antinfortunistica, 20 gradi e 45-55% di umidità, ecc.), furono fissati, secondo le considerazioni ed i principi stabiliti dalla stessa norma (punto 1.1.2.), i principi di localizzazione (bacino d'utenza) delle scuole (punto 1.1.) stabilendone le distanze ed i tempi massimi di percorrenza (tabella 1 - distanze : materna 300 mt.; elementari 500 mt.; medie inf. 1000 mt.; medie sup. Non previste. tempi di percorrenza con mezzi di trasporto: materna Non previste; elementari: 15'; medie inf. 15'-30'; medie sup. 20'-45').

Nello stesso decreto, al fine di evitare un eccessivo frazionamento delle attrezzature scolastiche, inopportuno sotto il profilo didattico ed economico, fu ammessa una [deroga purché l'ente obbligato \(Comuni e Province\) istituzionalizzi e gestisca un servizio di trasporto GRATUITO per gli alunni della scuola materna e della scuola dell'obbligo.](#) (punto 1.1.3.)

I suddetti principi ed indici restano ancora in vigore, come all'art. 5 comma 3 Legge 23/96 [www.edscuola.it/archivio/norme/leggi/I023\\_96.html](http://www.edscuola.it/archivio/norme/leggi/I023_96.html). Anche se il citato D.M. risulta abolito (con riserva) dall'art. 12 comma 5 della Legge nr. 23/96, [il fatto che il Ministero della PI non abbia ancora emanato le norme quadro né le Regioni e le Province autonome abbiano fatto altrettanto con le relative specifiche e consequenziali norme tecniche esecutive \(art. 5 commi 1 e 2 Legge 11/01/96 nr. 23\), fa sì che gli enti competenti debbano prendere in considerazione gli indici di riferimento sopra specificati, come espressamente previsto fino all'approvazione \(ripeto, non ancora avvenuta\) delle norme tecniche regionali.](#) Infatti, non può essere lasciato un vuoto normativo fino alla definitiva chiusura della questione da riformare.

Bene. Chiarito il fatto che il DM del 1975 è attualmente ancora vigente ed imperativo, oltre che obbligatorio, passiamo alle considerazioni utili per valutare l'obbligatorietà, le caratteristiche e l'opportunità della fornitura del servizio di trasporto pubblico scolastico.

1. almeno per la scuola dell'obbligo, tenuto conto di quanto segue:

- che non si possono obbligare i genitori a dotarsi di autovettura;
- che possono esserci condizioni meteo proibitive;
- che non si può intralciare il traffico davanti alle scuole e delle questioni d'inquinamento;
- che la politica attuale è quella di favorire il trasporto pubblico collettivo su quello privato individuale;
- che non si possono inviare a scuola i bambini da soli per ovvie ragioni di sicurezza (pedofilia e problemi vari);
- dell'eventuale necessità di pagare almeno due abbonamenti (mamma e figlio/i) al mezzo pubblico generico;
- che le distanze dall'abitazione alla fermata del bus e dalla discesa dal bus alla scuola spesso superano le distanze e i tempi di percorrenza massimi previsti dal D.M;

ne consegue che [il trasporto scolastico deve essere assicurato e Gratuito](#). Le istituzioni scolastiche e gli enti locali non possono beneficiare di due deroghe ( eccessivo frazionamento ed obbligo di istituire il trasporto) a totale discapito dell'utenza. Se, data l'autonomia scolastica e considerato il criterio della territorialità (carta dei servizi scolastici - punto 4 del DPCM 7/6/95) [www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dpcm7695.html](http://www.edscuola.it/archivio/norme/decreti/dpcm7695.html), l'utente ha la possibilità di scegliere una scuola sita nel bacino d'utenza, non si capisce perché dovrebbero esimersi dall'istituire il servizio di trasporto (scolastico) gratuito.

2. Per gli Istituti superiori, se non rientranti nella scuola dell'obbligo (salva riforma Moratti in itinere), vale il discorso precedente eccetto per il fatto che, essendo gli studenti autonomi negli spostamenti, le istituzioni invece di mettere a disposizione un trasporto scolastico per derogare alla localizzazione degli edifici, devono garantire che i collegamenti ad opera dei mezzi pubblici siano compatibili con i previsti tempi massimi di percorrenza e prevedere forme di pagamento agevolative (abbonamenti per studenti).

Ora passiamo alla sicurezza del trasporto.

Siccome il datore di lavoro (D.S.) è responsabile (obblighi) anche dell'infortunio che si verifichi mezz'ora prima o dopo l'orario di lavoro (di lezione) - cd. infortunio in itinere ed avvenuto sul percorso di andata e ritorno dal lavoro - anche se il trasporto è istituito e gestito (appalto) da altro datore di lavoro (funzionario responsabile del Comune o Provincia), il D. S. è tenuto a verificare che lo stesso trasporto sia effettuato con mezzi idonei ed omologati per la specifica funzione e che tali mezzi, potenzialmente, non possano procurare degli infortuni ai trasportati.

Le caratteristiche tecniche di autobus e scuolabus sono stabilite dal Codice della Strada e relativo regolamento (che prevede che l'autista debba essere munito di idoneo CAP - Certificato di Abilitazione Professionale), nonché dal Decreto Ministero trasporti 18/04/1977 (G.U. 19 maggio 1997 nr. 135) e successive modifiche ed integrazioni.

Per scuolabus e miniscuolabus, al contrario degli autobus, sono state dettate una serie di caratteristiche tecniche costruttive ed ergonomiche idonee a garantire la sicurezza della tipologia particolare di utenza (bambini): colorazione giallo limone che identifica il particolare pericolo connesso all'imprevedibilità dell'utenza del trasporto, pianale basso, finestre ampie, sedili ergonomici, ecc..

E' superfluo specificare le motivazioni che hanno indotto il legislatore a prevedere tali caratteristiche. Vi è solo il dato di fatto che molti bambini, cadendo dai gradini (alti) dei pullman gran turismo, utilizzati per il trasporto al posto degli scuolabus, si sono fatti seriamente male: ma le potenziali denunce sono state subito messe a tacere facendo intervenire immediatamente le assicurazioni a liquidare con celerità il danno.

Quindi è pacifico che il trasporto scolastico, anche se affidato a ditte private, per essere sicuro e di qualità, deve essere effettuato con mezzi omologati scuolabus o miniscuolabus ed aventi le prescritte caratteristiche tecniche.

Infatti, tale pacifictà era stata ratificata ed affermata con il D. M. trasporti 02/02/96 (G.U. 26/02/96 nr. 47) che prevedeva l'effettuazione del trasporto scolastico solo con gli scuolabus. Poco tempo dopo, sulla spinta di alcuni Comuni, il ministero con D.M. 29/04/96 (G.U. 8/5/96 nr. 106) ha sospeso l'applicazione del predetto decreto stabilendo anche che i trasporti con scuolabus dovevano essere effettuati in condizioni di sicurezza idonee a garantire la protezione dei soggetti trasportati.

Con D.M. 31/01/97 (G.U. 27/02/97 nr. 48) il Ministro dei trasporti, senza aver concertato con il Ministro della Pubblica Istruzione, ha abolito il D.M. del 02/02/96 ed ha stabilito che il trasporto scolastico può essere effettuato sia con scuolabus o miniscuolabus, che con autobus o anche (addirittura!) con autovetture in barba a tutti i concetti ed ai rischi su esposti. Grazie alle nuove norme, infatti, i Comuni, hanno immediatamente appaltato il servizio di trasporto a ditte

private utilizzando autobus gran turismo che, come è noto, hanno pianali altissimi (sotto vanno i bagagli), sedili per adulti, vetrate non ampie e non idonee per i soccorsi e, inoltre, non hanno la colorazione gialla che identifica il particolare trasporto: insomma non hanno alcuna delle caratteristiche previste per gli scuolabus. Veramente intelligenti e volpini.

Di contro, i D.S., convinti di non aver alcuna responsabilità connessa al trasporto, non rilevano il rischio, non si adoperano affinché lo stesso sia eliminato ai sensi del D. Lgs. 626/94 e nemmeno lo segnalano ai Comuni che non sono datori di lavoro dei bambini scolari, in barba a quanto previsto dall'art. 2 lettera g della 626 e da altre disposizioni.

Praticamente: il Comune (o la Provincia) non si interessa perché il ministro dei trasporti con il DM del 1997 gli ha fornito la scappatoia; il D.S. se ne lava le mani pensando di non doverne rispondere e, di conseguenza, il trasporto dei bambini non è sicuro.

Si tratta, in sostanza, di un vero e proprio abuso e di un sopruso che, dall'essere un provvedimento provvisorio limitato all'anno 97-98 (vedi preambolo DM 29/4/96) (per garantire alcuni aspetti), ha poi assunto una veste definitiva alla stregua dell'inno Nazionale (quando fu istituito l'inno nazionale, vi erano due correnti: una pro-Mameli e l'altra pro-Nabucco. Con Decreto istitutivo di tipo provvisorio fu deciso, allora, che si adottasse Mameli, ma tale provvisorietà è durata fino ai giorni nostri).

Saluti ed a disposizione per ulteriori chiarimenti.

*Mimmo DIDONNA - Codacons Settore scuola sicura.*

*e-mail: [vitodomenico.didonna@poste.it](mailto:vitodomenico.didonna@poste.it) - [codacoba@tin.it](mailto:codacoba@tin.it)*