COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE – MARINA MERCANTILE – POSTE E TELECOMUNICAZIONI

10.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 MAGGIO 1984

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missione: La Penna Girolamo, Presidente	3	Briccola ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497); Serrentino e Battistuzzi: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520); Lucchesi ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536);	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):			
Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286);			
Bocchi ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obblico dell'una dell'assessa protettivo			
bligo dell'uso del casco protettivo			

Mora ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazio-

ne di ciclomotori e motocicli (653);

per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e moto-

carrozzette (466);

	PAG.	P/	AG.
USELLINI ed altri: Estensione delle di- sposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di ricono- scimento, la patente di guida e l'assi- curazione obbligatoria ai ciclomotori.		persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955); Consiglio regionale della Liguria: Obbli go di casco protettivo per gli utent	
Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730);		di motocicli e motocarrozzette (1104); Rubino ed altri: Nuove norme per la	
Lussignoli ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767);		circolazione dei ciclomotori e modifi- che del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repub-	
Fusaro ed altri: Obbligo di uso del ca- sco protettivo per gli utenti di mo- tocicli (791);		blica 15 giugno 1959, n. 393 (1224) LA PENNA GIROLAMO, Presidente 3, 6, 7	3 , 9
Balzamo: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801);		Baghino Francesco Giulio 7	, 8
		BOCCHI FAUSTO	5
	ļ	Lucchesi Pino, Relatore 4, 7	, 8
RIZZO: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856);	ŀ	MELILLO SAVINO, Sottosegretario di Stato per i trasporti	, 8
BAGHINO ed altri: Obbligo dell'uso di ca-		Potì Damiano	6
schi protettivi per i conducenti e le		QUIETI GIUSEPPE	7

— 3 —

La seduta comincia alle 11.10.

GIUSEPPE PERNICE, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Missione.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Bruno Stegagnini è in missione per incarico del suo ufficio.

Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi (1286); Bocchi ed altri: Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette (466); Briccola ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (497); Serrentino e Battistuzzi: Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli (520); Lucchesi ed altri: Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida (536); Mora ed altri: Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di cilomotori e motocicli (653); Usellini ed altri: Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Ob-

bligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli (730); Lussignoli ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (767); Fusaro ed altri: Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli (791); Balzamo: Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti (801); Rizzo: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori (856); Baghino ed altri: Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori (955); Consiglio regionale della Liguria: Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette (1104); Rubino ed altri: Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1224).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo approvato, da parte dei motociclisti e ciclomotoristi »; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Bocchi ed altri: « Integrazioni al testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, riguardanti l'obbligo dell'uso del casco protettivo per i conducenti e passeggeri trasportati di motocicli, ciclomotori e motocarrozzette»; Briccola ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 »; Serrentino e Battistuzzi: « Obbligo dell'uso dei caschi protettivi per gli utenti di motocicli»; Lucchesi ed altri: « Obbligo per i conducenti dei ciclomotori di indossare un casco protettivo durante la guida»; Mora ed altri: « Introduzione dell'obbligo del casco protettivo nella circolazione di ciclomotori e motocicli »: Usellini ed altri: « Estensione delle disposizioni sulla carta di circolazione, l'immatricolazione, la targa di riconoscimento, la patente di guida e l'assicurazione obbligatoria ai ciclomotori. Obbligo del casco protettivo per l'uso di motoveicoli »; Lussignoli ed altri: « Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli »; Fusaro ed altri: « Obbligo di uso del casco protettivo per gli utenti di motocicli»; Balzamo: «Obbligo dell'uso del casco protettivo di tipo omologato da parte dei motociclisti »; Rizzo: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori »; Baghino ed altri: « Obbligo dell'uso di caschi protettivi per i conducenti e le persone trasportate su motoveicoli e ciclomotori »; Consiglio regionale della Liguria: «Obbligo di casco protettivo per gli utenti di motocicli e motocarrozzette»; Rubino ed altri: « Nuove norme per la circolazione dei ciclomotori e modifiche del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 ».

Prego il relatore, onorevole Lucchesi, di aggiornarci sullo stato dei lavori.

PINO LUCCHESI, Relatore. Sul problema dell'obbligatorietà dell'uso dei caschi protettivi, come i colleghi ricordano, la Commissione ha deciso di affidare ad un gruppo di lavoro la predisposizione di un testo unificato del disegno di legge presentato dal Governo e delle proposte di legge di iniziativa parlamentare vertenti sulla stessa materia. Il gruppo di lavoro, in una riunione alla presenza del Governo ed in due sedute successive senza tale partecipazione, ha proceduto ad un confronto fra i vari testi sottoposti all'attenzione della Commissione, confronto dal quale è scaturito un testo unificato - certamente perfezionabile - che è stato messo a disposizione dei colleghi soltanto tre giorni dopo l'ultima riunione del gruppo di lavoro stesso.

Il testo di cui trattasi è stato redatto dal relatore sulla base delle indicazioni unitarie emerse in quella sede: esso tiene conto, in via prioritaria, dell'impostazione del disegno di legge governativo ma su alcuni punti propone delle soluzioni intermedie fra questa e le indicazioni contenute nelle proposte di legge di iniziativa parlamentare. In particolare, sul problema specifico dell'obbligatorietà generalizzata dell'uso del casco, l'articolato sottoposto alla Commissione recepisce quanto proposto dal Governo in ordine, appunto, alla obbligatorietà dell'uso del casco relativamente alla fascia d'età compresa fra i 14 e i 18 anni, estendendo però tale obbligo ai percorsi extraurbani.

Rispetto al testo unificato in esame – che ora scorrerò rapidamente – si impongono alcune limitatissime correzioni. Per quanto riguarda l'articolo 1. ad esempio, all'interno del gruppo di lavoro è risultata prevalente l'opinione che fosse necessario ribadire, anche in presenza di un fatto ormai generalizzato di abuso in questa materia, il divieto del trasporto di un secondo passeggero sui ciolomotori; a questa dizione va aggiunta l'altra: « e sui motocioli non targati », non contenuta nel testo.

Per quanto concerne l'articolo 2, relativo alle caratteristiche tecniche dei caschi protettivi (in proposito, come è noto, il disegno di legge del Governo rinvia ad un decreto del ministro dei trasporti la specificazione tecnica di tali strumenti), si ritiene opportuno introdurre una dizione volta a precisare che il ministro provvederà con proprio decreto, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge, all'adempimento indicato nella norma.

L'articolo 3 attiene al problema delle sanzioni. Anche su questo punto si propongono delle soluzioni differenziate: nella misura delle sanzioni previste si è trovata una soluzione mediana commisurata al costo dei motocicli e dei ciclomotori in circolazione; inoltre, al testo originario è stata aggiunta la previsione di sanzioni amministrative nel caso di trasporto di un secondo passeggero laddove non sia consentito. È stata infine configurata l'ipo-

tesi del sequestro dei ciclomotori per situazioni di recidiva o di accertato tentativo di sottrarsi ai controlli dell'autorità stradale. Si fa poi presente che dalla dizione della norma dovrebbero essere eliminate le parole: « o lo scooter » perché tale definizione, nella legislazione italiana, non è mai comparsa.

Anche l'articolo 4 prospetta una soluzione mediana ipotizzando, a carico di chiunque commercializzi caschi di tipo non conforme a quello previsto dalla legge, sanzioni amministrative che consistono nel pagamento di somme varianti dai 5 ai 20 milioni di lire. Tale norma è stata prevista anche a causa di una serie allarmante di notizie di stampa secondo cui alcuni paesi in via di sviluppo o parzialmente industrializzati starebbero producendo in quantità cospicua caschi a bassissimo contenuto tecnico da destinare al mercato italiano. Da questo punto di vista, affinché vi sia una completa consonanza fra il contenuto del decreto ministeriale che dovrà stabilirne le caratteristiche tecniche e gli strumenti prodotti dall'industria nazionale e internazionale, sono state previste delle sanzioni abbastanza consistenti.

L'articolo 5 non comporta alcun problema, in quanto riproduce il testo del disegno di legge, mentre l'articolo 6 - anche in riferimento a fatti recenti che, in particolare, hanno interessato la società Piaggio, la quale ha messo in cassa integrazione a zero ore 3.500 dipendenti, con un'ipotesi di drastica riduzione del personale - prevede, anche in considerazione della crisi strutturale dell'industria di costruzione dei ciclomotori e dei motocicli, un'entrata in vigore della normativa in esame scaglionata nel tempo: dal 1º gennaio 1985 è pertanto stabilito l'obbligo del casco per i motocicli targati e dal 1° giugno 1985 per i motocicli non targati. Nell'elaborare tale previsione sono state tenute presenti anche le difficoltà che indubbiamente dovrebbe affrontare l'industria italiana di costruzione dei caschi se posta di fronte ad un brusco impatto con la legge: in tal caso, infatti, sarebbe probabilmente necessario sovradi-

mensionare gli impianti nel breve periodo o realizzare investimenti che poi risulterebbero, appunto, sovradimensionati rispetto all'andamento del mercato una volta ristabilito il regime di normalità.

Sul testo unificato in esame, che è ulteriormente modificabile e perfezionabile, è necessario acquisire i pareri delle Commissioni competenti e pertanto formulo in questa sede la richiesta che si provveda a tale adempimento.

SAVINO MELILLO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Credo sia opportuno fare una pausa di riflessione e rinviare pertanto la discussione sul merito del testo predisposto dal gruppo di lavoro ad una prossima seduta, acquisendo nel frattempo i pareri delle Commissioni competenti.

FAUSTO BOCCHI. Non voglio entrare nel merito del provvedimento di legge in questa sede, anche se intendo sottolineare come il testo unificato sia il frutto dell'attività compiuta dal gruppo di lavoro, ma su di esso sarà senz'altro necessario, anche a nostro avviso, acquisire i pareri delle Commissioni I, II, IV, IX, XI, XII e XIV.

Ciò detto, non posso, tuttavia, non rilevare, in questa sede, come il provvedimento al nostro esame tratti un particolare aspetto di quello più generale relativo alla circolazione del traffico e all'uso dei mezzi a motore. Una materia, questa, sulla quale si devono registrare inadempienze del Governo soprattutto se ci riferiamo alla riforma e alla revisione del codice della strada. Un provvedimento, dunque, che comunque si concluda, conterrà in ogni caso delle insufficienze, delle carenze, perché sarà sempre una legge settoriale e non inserita in una più organica riforma normativa della circolazione stradale.

La normativa poi contiene delle differenziazioni per i cittadini nell'uso dei mezzi e nell'obbligo dell'adozione del casco. Una differenziazione che renderà meno disponibile (come del resto tutte le dispo-

sizioni obbligatorie) l'accettazione della normativa.

Partendo da queste considerazioni, inoltre, non posso non aggiungere che la problematica al riguardo, proprio perché di ordine più generale, non può che afferire anche al tema dell'educazione stradale e all'uso dei mezzi circolanti. Un aspetto quest'ultimo più specificamente sociale, che non può esulare dallo spirito stesso del provvedimento al nostro esame. Ecco perché siamo sì favorevoli all'acquisizione dei pareri suddetti ma riteniamo anche e in questo senso esprimo un invito al relatore - che si debba prendere spunto proprio dall'esame di questo provvedimento di legge per approfondire i molteplici aspetti in esso contenuti. All'uopo, il gruppo comunista, al quale appartengo, si farà carico di provvedere attraverso l'attivazione di strumenti ad hoc, quali mozioni, risoluzioni e ordini del giorno, con l'evidente scopo di sollecitare il ministro dei trasporti e, per esso, il Governo, alla definizione della più generale riforma del codice della strada. Riforma che - come ho poc'anzi detto – non potrà prescindere da un attento esame del problema dell'educazione stradale su cui, a nostro avviso, non potrà non incidere l'impegno prioritario anche del Ministero della pubblica istruzione.

Queste le considerazioni che intendevo - seppur brevemente - svolgere a fronte di un provvedimento che, se certamente necessario, non potrà che dimostrarsi, una volta approvato, «zoppo» in considerazione di quanto ho avuto modo di dire.

Un ultimo rilievo, infine, nel merito della normativa. Nessuno nega la esistenza concreta e preoccupata del problema del casco da parte dei motociclisti, ma si dovrebbe anche avere riguardo a tutti i problemi di circolazione stradale, al traffico stradale e autostradale attualmente esistente in Italia per rendersi appena conto della qualità e della quantità degli autoveicoli e dei motoveicoli circolanti e delle condizioni in cui essi circolano. Dunque anche un problema di pericolosità nella circolazione, un problema che mette a

nudo le insufficienze, le carenze e, ancor di più, l'arretratezza delle normative in vigore che dovrebbero, al contrario, adeguarsi alle attuali esigenze.

Concludendo, pur rendendoci conto, a seguito delle notizie di cronaca che tutti i giorni apprendiamo, di una situazione sempre più grave in relazione alle disgrazie che hanno colpito vari motociclisti (con conseguenti costi umani e sociali), non possiamo che esprimere la insoddisfazione per la definizione di un problema che è sì particolare ma che ha bisogno di una soluzione più adeguata, più generale, appunto nel senso cui ho fatto riferimento nel mio intervento.

PRESIDENTE. Desidero rilevare che quanto alla proposta di inserire nella normativa un qualche riferimento al problema della educazione stradale, la nostra Commissione aveva già sottolineato in seno al gruppo di lavoro l'opportunità, data la complessità della materia, di predisporre un ordine del giorno in tal senso con un diretto riferimento ad una iniziativa atta all'introduzione della materia nell'ambito delle discipline e materie scolastiche.

DAMIANO POTI. Convengo sulla opportunità di acquisire i pareri delle Commissioni competenti sul testo unificato. Nel frattempo, sono del parere che il gruppo di lavoro potrebbe riesaminare i due punti fondamentali del provvedimento per i quali si registra una divergenza tra il testo del Governo e il testo unificato. Il primo è relativo all'obbligo del casco per i percorsi extraurbani, per vedere se sia opportuno porre il problema nel momento della riforma del nuovo codice della strada, oppure accettare il principio della gradualità della obbligatorietà che ispira il nuovo testo. Il secondo riguarda la entità delle sanzioni amministrative in ordine al duplice effetto di scoraggiare gli abusi e non creare eccessivo allarmismo.

Mi riservo di intervenire nel merito del provvedimento una volta acquisiti i pareri delle competenti Commissioni.

— 7 **—**

Francesco Giulio BAGHINO. Senza entrare nel merito del provvedimento, desidero soltanto rilevare che la sollecitudine ad approvare questo disegno di legge è sentita anche dal mio gruppo, tant'è vero che io stesso sono primo firmatario di una proposta di legge in materia. Si tratta per altro di un problema molto serio. che fatalmente si inserisce nella riforma del codice della strada - il cui testo vorremmo conoscere - e che, sganciato da quest'ultimo, rischia di trasformarsi in una iniziativa del tutto parziale.

Per quanto riguarda il problema dell'educazione stradale, a mio avviso nulla vieta di inserire in questo provvedimento una norma ad hoc; sappiamo infatti che esito avrebbe un ordine del giorno in proposito, sia pure accettato dal Governo!

Esprimo poi la mia perplessità sulla necessità di richiedere il parere - anche se non mi oppongo a questa richiesta alle Commissioni competenti sul testo unificato, perché nel caso che questo venisse modificato in modo da richiedere un nuovo parere, l'iter di approvazione si allungherebbe. L'importante è far presto e bene, considerando che si tratta di un problema complesso: investe questioni di sicurezza di chi conduce motocicli e ciclomotori, ma concerne anche problemi territoriali, di circolazione, e ha risvolti di carattere sociale ed economico. Se invece si vuole affrontare solo il problema della riduzione dei rischi per i conducenti di motocicli e ciclomotori, allora la questione è molto semplice, basta un articolo.

Si era sottolineato che il provvedimento doveva prevedere una certa gradualità nella obbligatorietà del casco; ma si tratta di una valutazione - dato che sono compresi anche problemi industriali ed economici - che dovrebbe essere fatta in base alle indicazioni degli addetti ai Riterrei pertanto indispensabile svolgere sull'argomento alcune audizioni, ma questa decisione spetta solo alla Commissione.

GIUSEPPE QUIETI. La proposta del relatore, largamente condivisa da coloro che | cordare a me stesso e ai colleghi come

mi hanno preceduto, ritengo sia da sostenere senz'altro. Abbiamo deciso di stralciare l'argomento in esame da quelli più vasti e impegnativi che dovranno essere esaminati in sede di riforma del nuovo codice della strada non perché esso non debba essere attentamente vagliato in quella sede, ma perché la complessità della riforma e la lunghezza della discussione che si potrà verificare avrebbero fatto slittare di molti mesi l'approvazione di questo provvedimento, per il quale vi è una grande attesa da parte dell'opinione pubblica e delle stesse industrie del settore.

Inoltre, si potrebbero innestare, come in effetti si teme, speculazioni e accordi a livello internazionale. Anche per scoraggiare queste eventuali manovre, è bene decidere; e dobbiamo decidere presto e bene anche se non si può pretendere di fare una cosa perfetta. Se in seguito all'approvazione del nuovo codice della strada o in base alla esperienza applicativa dovesse manifestarsi la necessità di procedere a degli aggiustamenti, nulla ci impedirà di farlo.

Mi pare, inoltre, che la gradualità prevista nell'ultimo articolo del testo che ci è stato illustrato dal relatore sia ben centrata, dal momento che è prevista l'entrata in vigore prima della stagione estiva, che è quella nella quale si verificano i maggiori problemi per i ciclomotori. Il gruppo della democrazia cristiana concorda dunque con la proposta di inviare il testo alle Commissioni competenti per l'espressione dei pareri richiesti ritenendo che nel corso della discussione dell'articolato non dovrebbero essere apportate modifiche tali da comportare una nuova richiesta di parere, eventualità alla quale, del resto, se se ne dovesse manifestare la necessità, si potrebbe addivenire senza difficoltà.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI, Relatore. Desidero ri-

di questa materia si sia già discusso a lungo sia in sede di Commissione plenaria sia in sede di gruppo di lavoro informale e come in entrambe le sedi sia emersa una serie di problemi, che oggi vengono di nuovo sottoposti alla nostra attenzione. Non voglio dire che una volta assunta una decisione questa non possa essere modificata, ma a proposito delle audizioni e delle memorie sia in Commissione sia nel gruppo di lavoro si era ritenuto opportuno a larga maggioranza non ritardare ulteriormente l'iter del provvedimento nella loro attesa, essendo d'altronde ben note le varie posizioni in materia, con la conseguenza che probabilmente avremmo sentito ripetere cose già dette.

Francesco Giulio BAGHINO. Questa è stata la decisione del gruppo di lavoro e non della Commissione.

PINO LUCCHESI, Relatore. Infatti, ho detto che essa può essere anche modificata. Quello che è oggi al nostro esame è un testo unificato che non rappresenta certo una summa teologica bensì un testo molto parziale, che affronta i problemi sollevati in un'ottica parziale: esso è il risultato della decisione, adottata dalle parti politiche, di legiferare per il momento soltanto in ordine al problema della obbligatorietà del casco, problema assai sentito e sul quale pubblica opinione, forze politiche e Parlamento hanno lungamente discusso, rinviando l'esame di altri problemi quali quello relativo alla educazione stradale, e quello relativo alla riforma generale del codice della strada. D'altra parte, la discussione del problema specifico della adozione del casco obbligatorio potrà fornire l'occasione per la presentazione di un ordine del giorno o di una risoluzione con cui sottolineare alla attenzione del Governo e del Parlamento esigenze da tutti noi profondamente sentite.

Il testo che abbiamo di fronte è il risultato di convergenze di carattere politico. Concordo con il collega Quieti nel so-

stenere l'opportunità che su di esso vengano espressi i pareri delle Commissioni competenti, nella presunzione che ad esso non verranno apportate modifiche tali da dover richiedere ulteriori espressioni di pareri. Inoltre, una immediata richiesta di pareri ci consentirà di guadagnare qualche giorno, se non qualche settimana, stante il fatto che in questa materia i guasti maggiori derivano dalla situazione di incertezza che si è determinata per le industrie costruttrici di ciclomotori, motocicli e caschi, con i risvolti di carattere economico che ne conseguono.

SAVINO MELILLO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Prendo atto che c'è concordanza da parte della Commissione sul testo predisposto dal gruppo di lavoro e questo, d'altronde, non mi sorprende dal momento che tale gruppo è rappresentativo di tutte le forze politiche presenti in Commissione. Purtroppo, non ho avuto la possibilità di prendere visione di questo testo prima dell'inizio della seduta ma già da una prima lettura appare chiaro che viene recepita sostanzialmente tutta l'impostazione data al problema da parte del Governo con solo qualche modifica che non ne stravolge certo lo spirito. Quindi, pur riservandomi di sottoporre il testo illustrato dall'onorevole Lucchesi al ministro, dico subito che non ritengo vi possano essere difficoltà da parte del Governo per un suo accoglimento.

Concordo anche sulla opportunità di procedere quanto prima all'acquisizione dei pareri delle varie Commissioni competenti in materia, convinto come sono anch'io che non dovrebbero essere apportate modifiche sostanziali.

Certo, la via della riforma generale del codice della strada sarebbe stata preferibile, ma essa avrebbe comportato tempi lunghi; quindi, prendo atto positivamente dell'accoglimento della richiesta di stralcio avanzata dal Governo. Desidero comunque cogliere l'occasione, dal momento che l'esigenza di un aggiornamento è

da tutti sentita, per chiedere alla Commissione di sollecitare la conclusione dei lavori connessi con la revisione del codice della strada.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di trasmettere il testo unificato alle Commissioni competenti per il prescritto parere.

(È approvata).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO