SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

361ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

VENERDÌ 13 NOVEMBRE 1970

Presidenza del Vice Presidente GATTO,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Presentazione di relazione . . . . *Pag.* 18520

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 18519

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 18520, 18540

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 18519

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 18520

Presentazione di relazione 18520

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 18540, 18541

Svolgimento di interrogazioni:

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 18526
BELOTTI 18535, 18539
BIAGGI 18529
CASTELLACCIO 18521
CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . 18521 e *passim*
* GENCO 18523
GIANQUINTO 18531
MADERCHI 18525
MURMURA 18526
PELLICANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 18527, 18530
ZUGNO 18534

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

Presidenza del Vice Presidente GATTO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 10*).

Si dia lettura del processo verbale.

M A S C I A L E , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 30 ottobre.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

TREU, DALVIT e DEL NERO. — « Norme di interpretazione autentica della legge 24 maggio 1970, n. 336, recante norme a favore dei dipendenti civili dello Stato ed Enti pubblici ex combattenti ed assimilati » (1400);

TREU, DALVIT, DEL NERO, MURMURA, PENNACCHIO, SEGNANA, MONTINI, BERTHET, TIBERI, SPIGAROLI, MAZZOLI, RICCI, TANGA, BURTULO, OLIVA e BRUGGER. — « Estensione dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1970, n. 336, recante norme a favore dei dipendenti civili dello Stato ed Enti pubblici ex combattenti ed assimilati, a tutte le categorie di lavoratori ex combattenti » (1401);

TREU, DALVIT, DEL NERO, MURMURA, PENNACCHIO, SEGNANA, MONTINI, BERTHET, TIBERI, SPIGAROLI, MAZZOLI, RICCI, TANGA, BURTULO e BRUGGER. — « Estensione dei benefici concessi ai dipendenti dello Stato ed Enti pubblici ex combattenti ed assimilati » (1402);

MARIS, TROPEANO, VENANZI, FABIANI, LUGNANO, PETRONE e MACCARRONE Pietro. — « Condono delle sanzioni disciplinari » (1403);

TANGA, IANNELLI, PINTO e CIPELLINI. — « Modifica alla legge 3 dicembre 1962, numero 1699, sul conferimento del rango di generale di corpo d'armata ai generali di divisione dei carabinieri e della guardia di finanza che abbiano retto, rispettivamente, la carica di vice comandante generale dell'Arma e di comandante in seconda del Corpo » (1404);

ANGELINI, VALSECCHI Pasquale, TORELLI, BERMANI, FERRARI, RICCI, POZZAR, DALVIT, MORANDI, TREU, FENOALTEA, FERRONI, CIPELLINI, ALBERTINI, MAZZOLI e BUZIO. — « Disciplina della professione sanitaria ausiliaria dell'odontotecnico » (1405);

PICCOLO, RICCI e DEL NERO. — « Pensione da corrispondere agli eredi legittimi del dipendente dello Stato o degli altri Enti pubblici o di diritto pubblico, deceduto prima di aver raggiunto il periodo minimo richiesto dalla legge in vigore ai fini del trattamento di quiescenza » (1406);

TANGA. — « Norme per l'immissione in ruolo dei docenti universitari » (1407).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Determinazione delle piante organiche dei magistrati addetti ai tribunali per i minorenni e alle procure della Repubblica presso gli stessi tribunali » (1363).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il seguente disegno di legge è stato deferito in sede referente:

alla 6ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti):

BLOISE ed altri. — « Modifiche alla legge 27 ottobre 1969, n. 754, sulla sperimentazione negli istituti professionali » (1370), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . Comunico che, a nome della 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro), il senatore Martinelli ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: Deputati GIOMO; CATTANEO PETRINI Giannina; SIMONACCI. — « Interpretazione autentica dell'articolo 15 della legge 9 ottobre 1957, n. 976, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi nonchè per conseguenti opere di interesse igienico e turistico, e nuove norme per l'applicazione della legge stessa » (1023-*B*).

Comunico inoltre che, a nome della 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere), il senatore Coppola ha presentato la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il senatore Abbiati Greco Casotti Dolores (*Doc.* IV, n. 33).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Norme per l'assoggettamento a tutela del territorio dei comuni delle province di Padova, Treviso, Venezia e Vicenza » (958), *con modificazioni;*

11ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

Deputati URSO e USVARDI. — « Inquadramento del personale tecnico di radiologia » (1272).

Svolgimento di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore Zuccalà. Comunico che il senatore Castellaccio ha aggiunto la propria firma a questa interrogazione. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

ZUCCALA', CASTELLACCIO. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

1) se sono a conoscenza del grave disservizio nel traffico aereo che suscita, da qualche tempo, vivaci proteste e lagnanze da parte degli utenti;

2) in particolare, i motivi per cui la società « Alitalia » sia scaduta nell'assistenza ai propri clienti proprio in conseguenza del suo incremento e potenziamento: cancellazione improvvisa ed immotivata di voli, ritardi costanti negli orari, assistenza a bordo del tutto incompleta, assistenza a terra insufficiente e non poche volte scortese, sono elementi costanti di protesta quasi quotidiana da parte dei numerosi utenti che spesso sono indotti a scoraggianti raffronti con altre compagnie aree che non godono dei privilegi della compagnia nazionale;

3) quali provvedimenti siano allo studio per superare la grave crisi in cui versano i maggiori aeroporti nazionali, soprattutto quelli di Roma e Milano, rivelatisi insuf-

ficienti a soddisfare l'aumentato traffico aereo, poco attrezzati — specie quello milanese — per affrontare i periodi più difficili e non convenientemente organizzati per l'assistenza a terra: basti dire che all'aeroporto di Fiumicino esiste — ed è sovente sguarnito di personale — un solo e modesto ufficio di informazioni. (int. or. - 745)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il rapido incremento del traffico aereo verificatosi in questi ultimi anni con l'istituzione di nuove linee e l'aumento considerevole del numero degli aeromobili impiegati ha reso insufficienti le esistenti strutture aeroportuali e ha provocato difficoltà e disservizi nel traffico aereo stesso.

Tale situazione ha indubbiamente influito anche sulle prestazioni della compagnia di bandiera; comunque, si possono fornire le più ampie assicurazioni in merito alla seria valutazione dei problemi indicati dall'onorevole interrogante, per i quali l'Alitalia svolge, a tutti i livelli, continue azioni al fine di offrire servizi che siano adeguati alle necessità della clientela e competitivi con quelli delle altre compagnie.

In ordine al programma previsto per il potenziamento degli aeroporti di Roma, e di Milano, si fa presente che, per quanto riguarda l'aeroporto di Fiumicino, sono in corso di esecuzione lavori per l'ampliamento dell'attuale aerostazione internazionale e per la costruzione di una terza pista.

Inoltre è in programma la costruzione di una nuova aerostazione che sarà realizzata a cura dell'Alitalia.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Milano-Malpensa, la SEA che gestisce l'aeroporto stesso, ha presentato un nuovo piano regolatore che prevede la costruzione di nuove aerostazioni merci e passeggeri e di un'altra pista.

I progetti di tali nuove opere sono attualmente all'esame degli organi competenti.

C A S T E L L A C C I O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

C A S T E L L A C C I O . Anche a nome del senatore Zuccalà, mi dichiaro parzialmente soddisfatto; per quanto riguarda il perfetto funzionamento dei servizi, in particolare, confermo i rilievi in relazione ai ritardi che sono quasi sempre costanti; mi ritengo soddisfatto relativamente agli impegni di intensificazione e miglioramento dei servizi e delle strutture, che il Sottosegretario, ha affermato essere stati presi dall'Alitalia. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Genco e Pennacchio. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

GENCO, PENNACCHIO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per domandare se non ritenga di modificare i criteri in base ai quali dalla Direzione generale della motorizzazione vengono rilasciati i permessi per i trasporti merci internazionali su strada, e per conoscere i motivi per cui, nella ripartizione di detti permessi, non viene riservata una congrua quota alle ditte di autotrasporti operanti nel Mezzogiorno, che hanno necessità di esportare verso alcune destinazioni prodotti particolari, quali, ad esempio, i marmi di Puglia, molto richiesti in Francia ed in Germania.

Risulta infatti che le autorizzazioni in parola sono concesse con preferenza a grosse ditte, quasi tutte del Nord, trascurando quelle di minore importanza esistenti nel Mezzogiorno. Tale preferenza nella scelta delle ditte più importanti e, nell'apparenza, più prestigiose ed il mancato rilascio di permessi alle ditte di minori dimensioni impediscono a queste ultime di farsi la necessaria esperienza e crearsi un'adeguata organizzazione, rendendo permanente, anzi aggravando, la condizione di inferiorità dei piccoli operatori.

Si chiede pertanto di conoscere la ripartizione dei permessi concessi nel decorso anno 1968, distinti per regioni, destinazioni e dimensioni dei beneficiari, e che siano emanate con immediatezza nuove disposizioni, riservando ad ogni provincia uno o due permessi temporanei per i trasporti internazionali su strada. (int. or. - 1429)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* A questa interrogazione rispondo dicendo che a seguito degli accordi bilaterali intercorsi tra l'Italia ed i vari Paesi esteri per la disciplina dell'autotrasporto di merci su strada, si è reso necessario stabilire, in considerazione dell'elevato numero di richieste presentate dalle imprese interessate, appositi criteri di scelta per l'assegnazione delle autorizzazioni internazionali.

Nel maggio 1967 è stata anche istituita una commissione consultiva con il precipuo compito di studiare e determinare precisi criteri e modalità da eseguire per il rilascio delle autorizzazioni internazionali disponibili.

Fanno parte di detta commissione alcuni funzionari ministeriali addetti al settore dei trasporti internazionali su strada, nonchè i rappresentanti delle associazioni professionali (ANITA, UNITAI, FAI, FIAP e SNA) e quelli degli operatori che svolgono l'attività di trasporto di merci in conto proprio.

Dopo un lungo ed approfondito esame della materia, tutti i componenti della commissione e quindi anche i rappresentanti della FIAP e dello SNA (organizzazioni sindacali che raggruppano gran parte degli autotrasporti di modestissime dimensioni, a carattere quasi esclusivamente artigianale) hanno concordemente ritenuto che le autorizzazioni che annualmente si rendono disponibili, per eventuali aumenti dei contingenti, per rinunce da parte dei loro titolari o per altri motivi, debbano essere assegnate in parte alle aziende che già operano nel settore, tenendo conto della più intensa utilizzazione delle autorizzazioni già impiegate per i trasporti all'estero, ed in parte a ditte non ancora autorizzate, seguendo precisi criteri preferenziali fondati essenzialmente sulle dimensioni ed attrezzature del parco automobilistico e sull'anzianità di esercizio dell'attività di trasporto in territorio nazionale.

Si è giunti a tale determinazione in considerazione della circostanza che il parco automobilistico è l'elemento dal quale si può desumere con la massima attendibilità la capacità tecnica ed organizzativa delle imprese nonchè il grado di sfruttamento delle autorizzazioni internazionali, autorizzazioni che, essendo di entità notevolmente limitata, debbono, nell'interesse dell'economia nazionale, essere utilizzate al massimo. Ciò anche al fine di fronteggiare i concorrenti stranieri del settore i quali, poichè sono raggruppati, come è noto, in organismi di dimensioni rilevanti, e quindi con notevole attrezzatura sia tecnica che organizzativa, si inseriscono nelle nostre relazioni di traffico bilaterali e comunitarie in condizioni concorrenziali più vantaggiose.

Il rilascio delle autorizzazioni viene effettuato su scala nazionale, non essendosi ritenuto opportuno stabilire a priori determinati contingenti, da assegnare alle singole Regioni o provincie, per vari motivi, ed in particolare per la difficoltà di un'equa scelta degli elementi che dovrebbero essere presi in considerazione in tale caso ed anche per evitare che l'esiguo numero delle autorizzazioni disponibili subisca inutili dispersioni in località dove potrebbero restare inutilizzate.

Per una chiara e completa conoscenza della ripartizione delle autorizzazioni di cui trattasi, è a disposizione degli onorevoli interroganti apposito dettagliato prospetto — aggiornato al mese di giugno corrente anno — dal quale risulta l'entità delle autorizzazioni, valide per l'esecuzione di trasporti con la Francia (zona lunga), l'Austria, la Germania, il Belgio, l'Olanda, la Spagna e la Jugoslavia nonchè il numero di quelle del

contingente comunitario, istituito con regolamento n. 1018/1968 della CEE, per l'effettuazione di trasporti in tutti i Paesi della Comunità, rilasciate agli operatori delle singole regioni. (1)

Dal detto prospetto si rileva che è vero che per alcune Regioni non è stata assegnata alcuna autorizzazione per trasporti di merci su determinate relazioni di traffico, ma ciò è dovuto alla circostanza che le imprese di trasporto aventi sede in tali Regioni o non hanno chiesto il rilascio di alcuna autorizzazione ovvero sono state superate da concorrenti di altre zone in possesso di maggiori titoli di preferenza.

Si assicura comunque che la richiesta di una ripartizione su basi territoriali delle autorizzazioni che si renderanno disponibili sarà sottoposta allo studio della predetta commissione consultiva per esaminare se sia in pratica possibile addivenire ad una soluzione che consenta di soddisfare nella massima misura possibile le necessità dei vettori e degli utenti delle diverse province, senza pregiudizio del costante progressivo sviluppo delle nostre esportazioni.

G E N C O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* G E N C O . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, non posso dichiararmi soddisfatto della risposta perchè le dichiarazioni del Sottosegretario tendono a procrastinare il problema: « In occasione di future concessioni sarà rivisto . . . ». Ma, onorevole Sottosegretario, la mia interrogazione risale ad almeno sei mesi fa e in tutti questi mesi non avete avuto il tempo di rivedere queste cose! D'altra parte io ho chiesto un elenco dei permessi che mi pare sia a disposizione degli interroganti. La prego di favorirmelo, onorevole Sottosegretario.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Glielo do subito.

G E N C O . Grazie. È veramente interessante questo elenco. Abbiamo autorizzazioni per trasporti in Germania: Piemonte, autorizzazioni comunitarie 43. Autorizzazioni per trasporti in Francia: Piemonte, permanenti 13, a viaggio 267. Autorizzazioni per trasporti in Austria, dirette 4. Autorizzazioni per trasporti in Germania, permanenti 40. Autorizzazioni per trasporti in Belgio, 37. Per la Puglia zero; sei autorizzazioni a

(1) Il Sottosegretario di Stato Cengarle ha successivamente trasmesso all'Ufficio dei Resoconti il seguente prospetto:

REGIONE	Autorizz comunitarie	Autorizzazioni per trasporti in Francia		Autorizzazioni per trasporti in Austria Permanenti		Autorizz trasporti in Germania	Autorizz trasporti in Belgio	Autorizz trasporti in Olanda	Autorizz trasporti in Spagna	Autorizz trasporti in Jugoslavia
	Permanenti	Permanenti	A viaggio	Dirette	Transito	Permanenti	Permanenti	Permanenti	A viaggio	Permanenti
Piemonte	43	13	267	4	1	40	37	11	99	2
Lombardia	30	12	198	12	1	48	32	13	434	5
Trentino-Alto Adige	13	—	11	50	1	60	—	—	—	—
Friuli-Venezia Giulia	5	—	19	49	—	25	1	1	—	146
Veneto	18	1	83	57	1	58	12	3	18	13
Liguria	9	4	85	6	—	11	6	7	123	2
Emilia-Romagna	52	2	176	19	—	154	18	—	66	26
Toscana	16	8	135	1	—	9	9	4	—	1
Umbria	7	1	16	3	—	10	3	—	—	—
Marche	—	—	—	3	—	5	—	—	—	2
Abruzzi	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Lazio	—	—	3	—	1	2	—	—	3	—
Campania	—	—	—	—	—	3	—	—	1	—
Sardegna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sicilia	—	—	—	—	—	4	1	—	2	—
Puglie	—	—	6	3	2	—	—	—	—	—

viaggio, 3 dirette per l'Austria; nessuna per le altre Nazioni.

Ma questa è un'offesa, onorevole Sottosegretario, alla mia regione. Sembrerebbe da questo prospetto che nella nostra regione di Puglia non vi siano autotrasportatori efficienti. Sicchè noi dobbiamo assistere al fatto — e stavo per adoperare un altro vocabolo — che chi vuole trasportare dalla mia provincia un carico di pietra di Trani si deve servire per mandarla in Germania di una ditta di Milano o di una ditta di Torino perchè, si dice, che le nostre ditte non sono attrezzate. Ma chi è nato prima la gallina o l'uovo? Se voi non date il lavoro alle ditte di autotrasporti pugliesi, queste non hanno la possibilità di attrezzarsi; e quando pure si fossero attrezzate, lavoro non ne avrebbero. Senza dire che io contesto che in Puglia non vi siano, in alcune città dall'economia piuttosto avanzata, autotrasportatori capaci di realizzare il trasporto dell'olio pugliese, della pietra di Trani e degli ortofrutticoli pugliesi verso le Nazioni del nord Europa, mentre dobbiamo vedere affidati questi trasporti alle ditte del Nord le quali, come lei ha detto, rientrano in grosse organizzazioni che danno garanzie. E i piccoli, i singoli trasportatori, che cosa devono fare? Debbono rinunziare a questo tipo di lavoro? Io non sono assolutamente soddisfatto. Speravo di avere una risposta più soddisfacente, ma il quadro che ho dinanzi, onorevole Sottosegretario, è fin troppo espressivo (e lo vorrei far vedere a tutti gli altri colleghi). Regioni del Nord: si comincia col Piemonte e si prosegue con la Lombardia, Friuli, Veneto, Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria: fino a questa regione sono indicati i trasporti per le singole Nazioni del Nord Europa — trasporti permanenti, trasporti a viaggio, trasporti diretti — mentre per tutte le altre regioni come Abruzzo, Lazio e Campania non è indicata nessuna cifra, vi sono dei trattini. Sicchè il contenuto di questa mia interrogazione — che, dichiaro subito, desidero trasfondere in una interpellanza — dovrebbe riguardare non soltanto gli operatori della Puglia, ma anche quelli della Campania e del Lazio i quali non sono stati aiutati in nessuna maniera.

È inutile, onorevole Sottosegretario, fare le leggi per il Mezzogiorno! Ho preso in biblioteca questo ponderoso volume: « Riserva di forniture e lavorazioni ». Ebbene, non voglio dire di lasciare agli autostrasportatori del Sud la riserva del 40 per cento, ma non è nemmeno giusto, anzi direi che è offensivo, riservare loro una quota talmente ridicola da avvicinarsi allo zero. Pertanto o voi rivedete i criteri (c'è una Commissione creata dal maggio 1967) o lasciate perfettamente libero questo settore. Nella sua risposta, onorevole Sottosegretario, lei ha detto che non risulta che ci siano state richieste di trasporti per le Nazioni del nord Europa. Ma la mia interrogazione è pur nata per qualche motivo! Io mi sono recato più volte presso l'ufficio che rilascia questi permessi per aiutare una ditta della mia provincia che intendeva effettuare certi trasporti nel Nord-Europa e non ho mai potuto avere una risposta. Debbo dire soltanto che quando fui Sottosegretario per i trasporti, due anni fa, questa ditta ebbe una autorizzazione di trasporto, e poi non ne ebbe più.

Voi forse queste cose non le sapete, onorevoli colleghi, ma consentitemi di dirvi che quando una ditta del Nord ha ottenuto una autorizzazione di trasporto supponiamo da Milano a Zurigo o da Milano a Monaco, del medesimo permesso si serve tre o quattro volte e fa tre o quattro viaggi. Infatti se la autorizzazione viene rilasciata, ad esempio, per la data del 7 luglio, dopo che con quella autorizzazione si è fatto un viaggio ci si aggiunge un « 1 » e si ha così un permesso per fare un viaggio il 17 luglio; e dopo altri dieci giorni quella stessa autorizzazione viene alterata in modo che il 17 diventa 27, sicchè con un unico permesso si fanno tre viaggi. Sono cose che purtroppo accadono, onorevoli colleghi! Si potrebbe dire: questo lo possono fare anche gli autotrasportati del Mezzogiorno. Ma per andare da Bari a Milano ed oltre occorre fare più di mille chilometri, e quando un autotreno ha fatto mille chilometri all'andata e mille al ritorno non è possibile ricorrere allo stratagemma di cui ho parlato.

In conclusione, ripeto che trasfonderò il contenuto della mia interrogazione in una interpellanza. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un interrogazione del senatore Maderchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

MADERCHI, AIMONI, CAVALLI. — *Al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i motivi che lo hanno indotto ad emettere un'ordinanza con la quale viene sospesa l'autorizzazione ad esercitare l'attività nei servizi aeroportuali alla « Cooperativa Aeroporto » che raccoglie 200 lavoratori di Fiumicino. (int. or. - 1461)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Avendo alcune cooperative di facchini liberi esercenti chiesto di operare anche esse nell'area dell'aeroporto di Fiumicino, il servizio di facchinaggio all'esterno della cinta doganale, che era stato sino allora svolto dalla cooperativa « Primavera doganale », con ordinanza del direttore dell'aeroporto n. 1/70 in data 16 gennaio 1970, viene così ripartito: 1) Cooperativa « Primavera doganale » — Aerostazione linee internazionali (circa l'80 per cento del lavoro complessivo di competenza dei facchini); 2) Cooperativa « Aeroporto » — Aerostazione linee internazionali (circa il 12 per cento del lavoro complessivo); 3) cooperativa OSAF — aerostazione merci (circa l'8 per cento del totale).

Contro tale ripartizione la cooperativa « Primavera doganale » propose ricorso gerarchico chiedendo, nel contempo, la sospensione dell'esecuzione del provvedimento adottato, sospensione disposta dal direttore dell'aeroporto di Fiumicino con l'ordinanza n. 2/70 del 31 gennaio 1970.

Intervenne in seguito, e precisamente in data 17 febbraio 1970, un accordo intersindacale nel quale si convenne che la cooperativa « Primavera doganale » avrebbe espletato il lavoro di facchinaggio esterno, fatta eccezione di quello relativo all'aerostazione merci, affidato alla cooperativa OSAF, e che avrebbe assunto 15 elementi della cooperativa « Aeroporto » dei quali uno sarebbe entrato a far parte del Consiglio di amministrazione della stessa cooperativa. Persistendo però fenomeni di turbativa tra le varie cooperative si imponeva un ulteriore ed approfondito esame della complessa questione; esame dal quale emergeva la piena legittimità e l'evidente opportunità della prima ordinanza che mirava a normalizzare il lavoro di facchinaggio all'esterno della cinta doganale dell'aeroporto consentendo anche l'occupazione di qualche centinaio di unità lavorative senza pregiudizio alcuno per le prestazioni dei lavoratori occupati.

Pertanto, respinto per infondatezza il ricorso presentato dalla stessa « Primavera doganale », è stata disposta la revoca della sospenzione dell'esecuzione della piena ordinanza e sono state precisate le modalità di impiego dei lavoratori in tale settore affinchè venga soddisfatto il diritto al lavoro del maggior numero di prestatori d'opera senza alcuna discriminazione.

M A D E R C H I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A D E R C H I . Signor Presidente, mi pare di aver capito che i motivi di base dell'ordinanza con la quale era stata sopesa l'autorizzazione siano da considerarsi del tutto illegittimi; e non posso che dichiararmi lieto dell'esito che ha avuto questa vicenda, esito al quale certamente la mia interrogazione ha dato un notevole contributo.

Tuttavia mi devo dichiarare del tutto insoddisfatto, onorevole Presidente, per la lentezza estrema con la quale si dà risposta da parte del Governo a queste nostre interrogazioni. Il problema è stato da me sollevato nel febbraio 1970.

P R E S I D E N T E . Senatore Maderchi, lei è quasi fortunato.

M A D E R C H I . Sono quasi fortunato! La ringrazio, signor Presidente. Ma in questo modo la nostra funzione non può essere assolta perchè le risposte tardive che ci dà

il Governo perdono di ogni attualità, di ogni mordente politico e diventano soltanto un fatto storico. Il lunghissimo periodo di nove mesi, ad esempio, durante il quale il Governo ha tenuto in gestazione quest'interrogazione non è minimamente giustificato, soprattutto se si tiene conto che si tratta di un atto dello stesso Ministero che in questo momento ha autorizzato la risposta. È vero che nel frattempo si sono avute due crisi di Governo. È vero che, quindi, ci sono stati dei cambiamenti. È vero che dal momento in cui presentai la mia interrogazione ad oggi il Ministro che aveva ritirato l'autorizzazione è cambiato ed è stato sostituito da uno nuovo il quale ha il merito di aver ripristinato la legalità. Però questo modo estremamente lento in cui si dà conto dell'attività del Governo, signor Presidente, se mi consente, non può essere accettato e contro di esso io protesto.

P R E S I D E N T E . Traendo lo spunto dal rilievo del senatore Maderchi, desidero rivolgere una viva raccomandazione al Governo perchè risponda più sollecitamente alle interrogazioni orali per le cui risposte ci possono essere anche dei motivi di ritardo inerenti al calendario dei lavori parlamentari, ma certamente tali motivi non dovrebbero riguardare le interrogazioni con richiesta di risposta scritta, alle quali si dovrebbe dare sollecito corso indipendentemente dall'andamento dei lavori parlamentari.

Segue un'interrogazione del senatore Murmura. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

MURMURA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per essere informato con urgenza sulle cause, le caratteristiche e le responsabilità della grave sciagura ferroviaria verificatasi il 22 luglio 1970 a Gioia Tauro. (int. or. - 1740)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Al senatore Murmura rispondo che subito dopo lo svio del treno postale avvenuto a Gioia Tauro il 22 luglio ultimo scorso, indipendentemente dagli accertamenti instaurati dall'autorità giudiziaria, è stata disposta apposita rigorosa inchiesta a cura delle Ferrovie dello Stato affidata ad una commissione composta da quattro qualificati alti funzionari della direzione generale.

Tale inchiesta non è ancora pervenuta a risultanze conclusive essendo tuttora in corso numerosi e completi esami del materiale rotabile e di quello dell'armamento. Detti esami, che vengono svolti d'intesa fra la commissione peritale nominata dall'autorità giudiziaria e quella dell'azienda, sono affidati ad istituti specializzati e verranno presumibilmente completati entro il corrente anno.

M U R M U R A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M U R M U R A . Signor Presidente, in realtà non posso non dichiararmi nè soddisfatto nè insoddisfatto. Infatti, il rappresentante del Governo, sia pure con una novità nella consuetudine, cioè con una celerità di risposta, non ha dato alcuna notizia sulle cause, sulle risultanze, sulle conclusioni cui la Commissione d'indagine sarebbe o è pervenuta.

Sarebbe quindi forse stato meglio differire di qualche mese la risposta all'interrogazione perchè essa potesse avere un contenuto. In ogni modo non posso che ringraziare il rappresentante del Governo per la cortese comunicazione ed attendere la risposta definitiva su un problema tanto grave e tanto delicato, relativo ad un incidente nel quale oltre tutto hanno trovato la morte dei nostri connazionali.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Biaggi e Noè. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

BIAGGI, NOE' . — *Ai Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Per co-

noscere quali azioni siano state intraprese per tutelare il diritto degli ingegneri italiani ad esercitare la loro professione, così come è definito dagli articoli 51 e 52 del regio decreto n. 2537 del 23 ottobre 1925, in tutti i territori della Comunità.

In particolare, gli interroganti chiedono di conoscere quale sarà l'atteggiamento del Governo italiano in sede di esame, da parte del Consiglio dei ministri della Comunità, della « Direttiva architetti » presentata dalla Comunità economica europea, Direttiva che limita gravemente il campo di azione professionale degli ingegneri, come è definito dal decreto sopra menzionato. (int. or. - 1665)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

P E L L I C A N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In relazione al contenuto dell'interrogazione dei senatori Biaggi e Noè, il cui testo è analogo ad altre interrogazioni presentate anche recentemente sullo stesso argomento, si fa presente che sono da tempo in discussione presso il Consiglio delle Comunità europee gli schemi di tre direttive elaborate dalla Commissione in materia di liberalizzazione delle attività dell'architetto. Tali direttive, che hanno ottenuto il parere favorevole del comitato economico e sociale e del Parlamento europeo, concernono il diritto di stabilimento e la libera prestazione dei servizi per le attività suddette che comportano la soppressione delle restrizioni, il riconoscimento dei diplomi e l'adozione di talune misure transitorie.

Caratteristica comune alle tre direttive nel testo originario predisposto dalla Commissione ed attualmente all'esame dell'apposito gruppo per le questioni economiche del Consiglio (che vi ha già apportato molteplici e sostanziali correzioni) è l'adozione di un particolare criterio per l'identificazione delle attività liberalizzande, che si sostanziano nella ideazione e realizzazione di opere di costruzione, nella elaborazione dei progetti relativi, sia sotto il profilo estetico che sotto il profilo tecnico, nonchè nella sintesi delle diverse attività che concorrono alla realizzazione delle opere stesse, e tuttavia considerate limitatamente a quelle esercitate negli Stati membri con il titolo legale di architetto, e quindi con esclusione di quelle che possono essere legalmente esercitate da un ingegnere il quale non abbia per legge anche il diritto di portare il titolo di architetto.

Dall'accennata impostazione delle proposte di direttiva in questione (peraltro, come si è detto, in corso di rielaborazione presso il Consiglio), conseguirebbe l'esclusione, dai benefici della liberalizzazione, degli ingegneri italiani, cui spetta, in base alle norme vigenti, una competenza in materia di architettura, cioè di costruzioni civili, quasi esattamente corrispondente a quella degli architetti. L'attuale disciplina, infatti — come è ricordato anche nell'interrogazione — è contenuta negli articoli 51 e 52 del regio decreto 23 ottobre 1925, n. 2537, e stabilisce, per le due categorie degli ingegneri e degli architetti, un campo di attività identico in materia di edilizia civile. L'unica limitazione posta in merito alla competenza degli ingegneri riguarda le opere di interesse artistico e storico per le quali tuttavia la parte tecnica può essere svolta sia da architetti che da ingegneri.

Al sistema adottato dalle proposte di direttive in argomento, la delegazione italiana, che ha partecipato e partecipa ai lavori in sede comunitaria — e in particolare il rappresentante del Ministero di grazia e giustizia — si è costantemente opposta, richiamandosi ad una corretta applicazione delle norme del trattato di Roma, nella specie gli articoli 52 e seguenti, da cui discende — come ribadito anche dai programmi generali a suo tempo elaborati per l'esecuzione del trattato stesso — la necessità di procedere alla liberalizzazione delle attività professionali indipendentemente da ogni riferimento alle categorie abilitate nei singoli Stati al loro esercizio, purchè sia rispettata ovviamente l'equipollenza dei titoli di studio e degli altri requisiti prescritti dai diversi ordinamenti nazionali per l'espletamento delle relative prestazioni.

Il fermo intendimento di proseguire con i mezzi più idonei nella misura richiesta

dalla tutela degli interessi dei nostri professionisti e, soprattutto, con le modalità più adeguate al sistema giuridico vigente nel nostro Paese, ha costantemente ispirato l'azione della delegazione italiana in tutte le fasi dei lavori comunitari ed ha anche formato oggetto di ripetute iniziative in sede di esame delle direttive da parte del Parlamento europeo.

Ma la sede in cui l'atteggiamento ripetutamente manifestato da parte italiana e le iniziative al riguardo adottate potevano e dovevano essere ribadite e ulteriormente sviluppate è, appunto, quella in cui le proposte di direttiva, nel loro *iter* comunitario, sono attualmente oggetto d'esame in vista della definitiva approvazione. Ed è proprio in tale sede, nel corso, cioè, dei lavori presso il Consiglio della comunità, che l'azione tenacemente svolta dalla delegazione italiana italiana ha conseguito i primi risultati favorevoli.

È stato, infatti, anzitutto richiesto ed ottenuto — raggiungendo un'intesa sia con le altre delegazioni che con la stessa Commissione — che l'intera disciplina comunitaria in materia di attività dell'architetto e dell'ingegnere fosse sottoposta ad un esame globale ed organico: ciò ad evitare che la posizione degli ingegneri italiani fosse, come già ventilato, rinviata alla normativa concernente le attività del settore puramente tecnico e quindi ad altre direttive ancora all'esame degli organi consultivi della Comunità.

Affrontando, successivamente, il problema fondamentale concernente la struttura stessa delle direttive, la delegazione italiana — ponendo nel modo più netto in evidenza le incoerenze e le conseguenze dei testi in esame, illustrando con la necessaria precisione i motivi della propria posizione e formulando con la dovuta energia le riserve e le richieste ritenute più opportune — è riuscita ad ottenere il consenso unanime delle altre delegazioni, nonchè quello, finora negato, della stessa Commissione sulla necessità di provvedere, nel modo più soddisfacente, alla regolamentazione della situazione degli ingegneri italiani che esercitano, a norma del vigente ordinamento professionale, le attività contemplate dalle direttive cosiddette dell'architetto.

Oltre ad avere, quindi, acquisito un radicale cambiamento di impostazione delle direttive in questione — la cui stessa denominazione farà riferimento non più alle attività dell'architetto, bensì a quelle del settore dell'architettura — la delegazione italiana, su espressa richiesta degli organi comunitari e delle altre delegazioni nazionali, ha presentato una serie di emendamenti predisposti da questo Ministero e comportanti un'organica e completa modifica dei testi di direttiva, conseguenti alla loro mutata struttura: emendamenti che hanno formato e formeranno ancora oggetto di esame nel corso dei lavori e ai quali la delegazione italiana fa costante riferimento.

Tra i risultati sinora ottenuti in sede comunitaria va ricordata — per il particolare significato e la speciale rilevanza che assume in vista dei prossimi lavori — la vigente presentazione, da parte della Commissione, di una proposta di soluzione, notevolmente vicina alle richieste italiane e che costituisce una base di discussione indubbiamente favorevole e passibile di ulteriori miglioramenti. Detta proposta è articolata, sostanzialmente, sui seguenti punti: riconoscimento, ai fini dell'ammissione negli Stati membri all'esercizio delle attività del settore dell'architettura, anche dei diplomi di laurea in ingegneria, unitamente ad una pratica biennale; esclusione, per gli ingegneri, dell'uso del titolo di architetto e dell'esercizio delle attività di carattere prevalentemente artistico; iscrizione degli ingegneri agli albi degli architetti dello Stato in cui intendono svolgere la loro attività.

L'azione della delegazione italiana — nell'intento di conseguire un risultato maggiormente adeguato alla situazione normativa vigente nel nostro Paese e di migliorare ulteriormente la posizione dei nostri ingegneri che opereranno nell'area comunitaria — è attualmente diretta ad ottenere una completa parificazione degli architetti, anche dal punto di vista del titolo accademico, dei nostri professionisti laureati in ingegneria civile. Al fine di documentare il grado di preparazione conseguito, per l'esercizio

delle attività contemplate dalle direttive, dai laureati in ingegneria civile, la delegazione presenterà prossimamente agli organi comunitari una dettagliata nota, predisposta di intesa con il Ministero della pubblica istruzione.

Non sembra, infine, superfluo far presente — con riferimento al contenuto della interrogazione — che, nell'attuale stato dei lavori in sede comunitaria, per l'attività in merito esplicata dalla delegazione italiana e per i risultati finora conseguiti, gli organi rappresentativi delle professioni interessate, ed in particolare il Consiglio nazionale degli ingegneri, sono stati costantemente e tempestivamente informati, sia attraverso una regolare trasmissione delle notizie e dei testi stessi dei documenti comunitari, sia mediante la diretta partecipazione di professionisti all'uopo delegati ad alcune fasi dei dibattiti ed a speciali incontri con qualificati esponenti degli organismi della Comunità.

B I A G G I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B I A G G I . Devo ringraziare il sottosegretario Pellicani di questa risposta veramente ampia ed esauriente. Vorrei anzi pregarla di rilasciarmi questa risposta perchè forse l'ultima affermazione che il Consiglio degli ingegneri sia stato tenuto al corrente mi stupisce. Io ho recentemente partecipato al congresso di Salerno ed ho presentato una relazione su tale questione; nella mia relazione non si faceva il punto così esattamente come è stato fatto dal Sottosegretario.

Devo poi compiacermi — cosa strana per un parlamentare dell'opposizione — dello zelo con il quale la nostra delegazione ha affrontato e difeso la causa degli ingegneri in quella malaugurata situazione che si è venuta a creare per non aver esattamente definito, in sede comunitaria, la figura dell'architetto. Infatti da noi l'architetto ha una robusta cultura artistica e possiede una specializzazione in certi settori per i quali l'ingegnere civile italiano non ha la medesima preparazione. Viceversa negli altri Paesi della Comunità si arriva addirittura, come in Germania, a chiamare architetto anche un capomastro, cioè chi è molto meno del nostro ingegnere civile il quale ha una preparazione culturale, scientifica, scolastica ed una capacità che lo mettono in grado di esercitare l'architettura nei limiti delle costruzioni civili. Altre opere invece, come ad esempio quelle relative alla conservazione dei monumenti o ai rifacimenti artistici, sono di spettanza esclusiva dell'architetto.

Questa doppia definizione che esiste in Italia non trova riscontro negli altri Paesi. Pertanto devo dire che la risposta del Sottosegretario mi ha, in un certo senso, tranquillizzato e che le iniziative che sono state prese e l'azione che è stata promossa per la difesa dell'ingegnere italiano quale costruttore civile mi soddisfano almeno nei limiti di quello che è stato detto. Quindi mi dichiaro soddisfatto dell'ampiezza e della cortesia con la quale il Sottosegretario ha risposto alla mia interrogazione.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Gianquinto. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

GIANQUINTO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se il Governo intende promuovere una radicale riforma delle condizioni di lavoro — economiche e normative — dei detenuti negli stabilimenti penali.

È noto che tale lavoro, fonte di arricchimento di imprese capitalistiche appaltatrici, si svolge in condizioni di massimo ed intollerabile sfruttamento. Appunto per protestare contro tale situazione e per ottenere un giusto contratto di lavoro, i detenuti lavoratori della casa penale di Padova recentemente sono entrati in sciopero.

Il detenuto non cessa di essere soggetto di diritti e perciò anche il suo rapporto di la-

voro deve essere collocato nell'ambito della Costituzione. (int. or. - 1536)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

PELLICANI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In relazione all'interrogazione del senatore Gianquinto, si fa presente che la concessione della manodopera dei detenuti, prevista dall'articolo 593 del Regio decreto 16 maggio 1920, n. 1908, è regolata da uno speciale capitolato d'oneri.

In conformità alle disposizioni di detto capitolato, la ditta concessionaria è tenuta al pagamento delle mercedi ai detenuti lavoranti in misura di: lire 800 per il capo d'arte, lire 620 per ogni sotto capo d'arte e per lo scrivano, lire 530 per i lavoratori di seconda categoria, lire 450 per gli addetti vari, lire 400 per gil apprendisti, come stabilito dalla Commissione interministeriale per il lavoro dei detenuti.

La ditta è tenuta al versamento dei contributi assicurativi in ragione del 16,05 per cento dell'importo delle mercedi nonchè di una quota d'utile pari al 110 per cento delle mercedi.

Il ricorso alle ditte private, al fine di assicurare l'avviamento al lavoro di un maggior numero di detenuti, viene limitato a quegli istituti in cui — sia per la breve permanenza dei ristretti, sia per la deficienza di impianti o per altre ragioni tecniche — non è possibile o non è economico istituire officine o laboratori a gestione diretta.

L'interrogazione del senatore Gianquinto, ultima in ordine di tempo, si inserisce, per il suo contenuto, tra le molte altre che dal 1965 ad oggi sono state rivolte al Ministero di grazia e giustizia sulla concessione della manodopera dei detenuti.

Da molti parlamentari e da giuristi è stata posta in rilievo la esiguità delle mercedi corrisposte ai detenuti lavoranti e i conseguenti notevoli vantaggi derivanti ai concessionari dal basso costo della manodopera, anche sotto il profilo della concorrenza che essi pongono in essere nei confronti delle imprese esercenti lo stesso ramo di attività, ed è stata altresì contestata la legittimità della concessione in questione, ritenendo che i detenuti, per legge, ai sensi dell'articolo 1 della legge 9 maggio 1932, n. 547, devono lavorare esclusivamente per conto delle pubbliche amministrazioni.

Nel 1966, anno in cui l'opposizione e le critiche alla concessione della manodopera furono più vive, tutta la questione venne prospettata all'onorevole ministro Oronzo Reale, il quale la sottopose all'esame della Commissione interministeriale per il lavoro dei detenuti che, dopo ampia discussione, non ritenne censurabile l'attività espletata dall'amministrazione penitenziaria.

Fu invece di avviso di subordinare la concessione all'espletamento di gare, e ciò per offrire a chiunque avesse i requisiti necessari, e lo desiderasse, la possibilità di ottenerla.

In conseguenza di ciò, a partire dal primo gennaio 1968, la manodopera dei detenuti viene concessa esclusivamente a seguito di licitazione privata e quindi con esclusione della trattativa privata in uso fino al 31 dicembre 1967.

Per quanto attiene all'ultima parte dell'interrogazione, si osserva che attualmente il rapporto di lavoro dei detenuti trova la sua disciplina negli articoli 22, 23, 24 e 25 del codice penale; nel capitolo VII del titolo III ed in altri articoli del regolamento degli istituti di pena; nella legge 9 maggio 1932, numero 547.

Ai sensi dell'articolo 123 del precitato regolamento, ai detenuti lavoranti per conto delle ditte concessionarie si applicano tutte le norme riguardanti le assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro, invalidità, vecchiaia e tubercolosi.

Indipendentemente dalla migliore strutturazione del lavoro che potrà essere data — ed è auspicabile che sia data proprio nel senso proposto dal senatore Gianquinto — in sede di approvazione del nuovo regolamento penitenziario, attualmente all'esame del Senato, si rende noto che, con decreto interministeriale 28 ottobre 1969, n. 405591, è stata istituita una commissione per lo studio di una più giusta organizzazione e disciplina del lavoro dei detenuti e degli internati.

G I A N Q U I N T O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G I A N Q U I N T O . Onorevole Presidente, la risposta del Governo è veramente scoraggiante. Cosa vuol dire infatti che « è auspicabile che venga avviata una riforma nel senso richiesto dal senatore Gianquinto nella sua interrogazione »?

P E L L I C A N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.* Non ho detto questo. Ho detto che è dinanzi al Senato il nuovo regolamento penitenziario e che in quella sede è auspicabile che le indicazioni suggerite con la sua interrogazione trovino accoglimento.

G I A N Q U I N T O . L'interrogazione è diretta a chiedere al Governo qual è il suo indirizzo ed il suo intendimento in questa materia. Non si tratta, onorevole Pellicani, di apportare semplici ritocchi all'ordinamento attuale; si tratta di creare un nuovo ordinamento radicalmente diverso da quello esistente e da un eventuale regolamento semplicemente ritoccato rispetto a quello vigente.

Innanzitutto qual è la situazione attuale? Il detenuto è sottoposto ad un vero e proprio regime di doppio sfruttamento del suo lavoro poichè la concessione si traduce in realtà nello sfruttamento della manodopera e della forza lavoro sia a beneficio del concessionario sia a beneficio dello Stato.

Posso assicurare il Governo che negli stabilimenti penali, nelle officine di questi stabilimenti si lavora, e si lavora sodo, talchè in quegli stabilimenti esistono ditte che hanno fatto la loro fortuna e che hanno accumulato capitale e profitto sul lavoro dei detenuti. È questa una mia esperienza diretta. So cosa significa il lavoro nelle case di pena, so cosa significa essere sfruttati nelle case di pena, perchè anch'io ho avuto la ventura di fare l'operaio alle dipendenze di una grossa ditta che agiva in un istituto penitenziario italiano, tanti anni fa, ma le cose non sono mutate.

E questa forma di sfruttamento brutale ed odioso del detenuto agisce contro il principio di rieducazione e di riadattamento sociale del detenuto medesimo. La pena si espia con il lavoro. La nostra Costituzione stabilisce che le pene debbano tendere alla rieducazione del condannato, ma quando il lavoro è organizzato sulla base di uno sfruttamento ignobile ed inaudito, allora esso non adempie ad una funzione di riadattamento sociale e di rieducazione. È uno sfruttamento così odioso, così disumano e indegno che crea nei condannati uno stato d'animo di ripulsa, di rivolta e di reazione per cui nelle officine, mentre lavorano in quella maniera, nutrono già sentimenti di vendetta da porre in essere una volta che sarà loro restituita la libertà.

Le paghe che lei ci ha indicato dimostrano con evidenza l'attuale situazione, che poteva riflettere un mondo ormai finito e che abbiamo seppellito con la Costituzione.

Abbia pazienza, il quesito che io pongo è questo: la Costituzione è rispettata all'interno degli istituti di prevenzione e pena? È rispettata in questi istituti così come nelle fabbriche? Il detenuto, il recluso è sempre un cittadino che espiando la pena paga come si suol dire il suo debito verso la società, ma non cessa per questo di essere titolare di diritti. E i diritti della personalità, i diritti stabiliti a garanzia della persona umana, del cittadino e del lavoratore devono essere difesi anche negli istituti di prevenzione e pena poichè sussistono anche nel cittadino che espia una pena e che lavora durante la detenzione.

La riforma, che deve essere attuata presto perchè nelle carceri si sta determinando una situazione esplosiva, deve seguire gli indirizzi precisati dalla Costituzione, la quale, stabilendo che la Repubblica tutela il lavoro in ogni sua forma, intende che il lavoro deve essere tutelato anche quando viene prestato dai detenuti; la Costituzione, inoltre, prescrivendo che ogni lavoratore ha diritto ad una retribuzione commisurata alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, impone che

questo principio vada applicato anche al cittadino che lavora nelle case di pena.

Fuori di questa linea, voi non attuerete mai una riforma dell'ordinamento penitenziario italiano aderente alla Costituzione e vi muoverete ancora su quella falsa strada che il Governo tenta di percorrere a proposito della riforma della legge di pubblica sicurezza, in merito alla quale noi diciamo che non si tratta di adattare la legge del 1931 alla situazione attuale ma di creare una legge nuova. Parimenti, non si tratta di adattare l'ordinamento penitenziario esistente alle esigenze attuali ma si tratta di creare un ordinamento penitenziario nuovo, in base al quale le ditte private non abbiano ingresso nelle case di pena. Non deve infatti essere consentito ad un capitalista privato di sfruttare il detenuto, il quale deve lavorare per l'Amministrazione pubblica e deve trovare nel lavoro non soltanto la spinta al suo riadattamento sociale, ma anche le condizioni per cominciare a sentirsi già, nella casa di pena, in una situazione nuova, in modo che espiata la pena si senta già un individuo diverso, rispettato in un lavoro che gli dia diritto ad una giusta retribuzione. Questo significa educare la gente, questo significa assumere il lavoro come mezzo di rieducazione del condannato.

Purtroppo non posso dire di essere soddisfatto della sua risposta che non è tale da determinare uno stato di distensione all'interno delle case di pena. Io mi auguro che il Governo voglia rivedere questo suo indirizzo ed applicare una buona volta la Costituzione anche al lavoro che i detenuti devono prestare come mezzo di espiazione della pena e come mezzo del loro riadattamento sociale.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Zugno. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

ZUGNO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per cooscere quali urgenti provvedimenti intenda prendere per soddisfare ad un minimo di esigenze circa gli impianti ferroviari di Brescia.

In particolare, l'interrogante rileva:

1) che la stazione viaggiatori di Brescia ha una limitata capacità di binari adibiti al servizio viaggiatori che non permette l'assolvimento delle normali precedenze nè le manovre di piazzamento dei treni pendolari che, per la loro composizione e concentrazione d'orario, condizionano tutti i treni a loro concomitanti;

2) l'insufficienza dei binari di ricovero che, oltre a contenere i materiali in deposito, devono assolvere al compito non indifferente di ricovero e circolazione dei numerosi carri-merci affluenti dai vari raccordi, in numero di 160 al giorno;

3) l'urgenza, per il piazzale, di una centralizzazione degli scambi con i circuiti di stazionamento che, oltre a permettere una maggiore snellezza dei movimenti, sarebbe motivo di garanzia, in particolar modo nei periodi invernali, in caso di carente visibilità per nebbia;

4) la necessità che lo scalo merci, costruito con criteri per linee a vapore, sia adeguato alle nuove esigenze imposte dall'elettrificazione, evitando, per l'insufficienza dell'impianto, rischiose manovre e complessi intralci alla circolazione dei treni merci.

L'interrogante rileva, altresì, che allo sviluppo della produzione bresciana, specie industriale, in quest'ultimo decennio non ha fatto riscontro un analogo potenziamento della ferrovia sulla quale grava il compito di recepire le relative merci — specie il rottame ferroso indispensabile — determinando, in forma ormai costante, intasamenti di merci dirette a Brescia ed ai centri ferroviari periferici.

Risulta che tale situazione ha fatto aumentare sempre più il tempo occorrente alla riconsegna della merce all'utente, tanto che, nel 1968, si arrivò ad un tempo medio di 21 giornate occorrenti per coprire la distanza da un qualsiasi punto di confine con Brescia: da qui la principale ragione che ha indotto molti utenti ad abbandonare il trasporto ferroviario, limitando tale tipo di trasporto essenzialmente al rottame ferroso, per il qua-

le non si prospetta altro conveniente sistema di trasporto.

Si chiede, inoltre, di conoscere se risponde a verità (e, in caso affermativo, come si intende urgentemente ovviare):

1) che in quest'ultimo triennio figurano costantemente giacenti negli scali della Lombardia dai 1.000 ai 2.000 carri carichi diretti a Brescia, determinando per questa danni diretti ed indiretti per oltre 3 miliardi di lire;

2) che in quest'ultimo triennio la ferrovia ha dovuto pagare circa mezzo miliardo di lire alle amministrazioni estere per la tardata restituzione del materiale vuoto da carico;

3) che il personale, specie per quanto attiene al movimento commerciale, è notevolmente inadeguato per numero e costretto a gravose prestazioni.

Si chiede, infine, come si intende provvedere alla deficienza degli alloggi, motivo per cui molti lavoratori sono costretti ad abitare in centri lontani anche varie decine di chilometri, con grave sacrificio personale, onde economizzare il costo del fitto oneroso. (int. or. - 1615)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli colleghi, occorre premettere che il fenomeno della giacenza di rotabili merci a Brescia (e di riflesso anche in altri impianti limitrofi) trae essenziale origine dal mancato tempestivo scarico di carri in arrivo da parte di numerose ditte destinatarie le quali non dispongono di proprie attrezzature adeguate a fronteggiare arrivi massicci.

Per ovviare a tale inconveniente (che, come si esplica in appresso, ha gravi ripercussioni per le Ferrovie dello Stato) le ditte sono state invitate — anche nel corso di una riunione tenuta presso la Camera di commercio di Brescia — a commissionare i loro trasporti con una certa gradualità, in modo da adeguare il ritmo degli arrivi alle proprie effettive possibilità di tempestivo smaltimento.

Al riguardo va sottolineato come tale situazione si ripercuota negativamente soprattutto sull'Azienda ferroviaria, e ciò non soltanto per le gravose difficoltà che ne derivano all'esercizio e per la prolungata immobilizzazione del materiale rotabile in attesa di scarico (compreso quello di proprietà di Ferrovie estere, cui competono maggiori noli), bensì anche per i connessi interventi di potenziamento degli impianti, ampliamenti sfruttati solo nei periodi di punta ed inutilizzati nei lunghi periodi di traffico a regime.

Ciò premesso, va ricordato che le Ferrovie dello Stato non hanno tuttavia mancato di assicurare il necessario potenziamento dello scalo di Brescia, tanto è vero che in atto si stanno eseguendo lavori al cui termine sarà raddoppiata la potenzialità dinamica dei fronti di carico e scarico dello scalo medesimo.

Come pure, per adeguare gli impianti di ricovero dei carri da introdurre nei vari raccordi o da porre sotto scarico, sono già state finanziate ed avranno inizio quanto prima altre opere dirette alla realizzazione di un nuovo fascio di deposito. Ulteriori potenziamenti del settore merci ed altri lavori di sistemazione della stazione di Brescia saranno inseriti nei prossimi programmi straordinari, ivi compreso il piano poliennale.

Circa poi la segnalata carenza di personale, essa purtroppo non concerne la sola stazione di Brescia bensì investe numerosissimi impianti essendo stata originata dalla riduzione dell'orario di lavoro. È noto, peraltro, che per normalizzare la situazione si stanno effettuando cospicue assunzioni.

Infine, per quanto attiene al problema degli alloggi per il personale delle Ferrovie dello Stato, premesso che a Brescia è stata di recente ultimata la costruzione di una palazzina di 10 alloggi e che sono stati appaltati i lavori per la realizzazione di un altro fabbricato per 14 alloggi, è noto che, per un assetto generale della questione, si stanno considerando nuove provvidenze ai sensi della legge 605 del 1966.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

Z U G N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

Z U G N O . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, io devo dare atto dello sforzo con il quale il Governo ha dimostrato di voler venire incontro alle esigenze non soltanto (come giustamente ha rilevato il Sottosegretario e come del resto anch'io ho sottolineato nella mia interrogazione) della stazione di Brescia, ma delle stazioni di tutta la Lombardia e di tutto il settentrione d'Italia.

Prendo atto con piacere delle informazioni che l'onorevole Sottosegretario ha dato circa l'intenzione di raddoppiare la potenzialità del parco-depositi, la potenzialità di ricezione dei carri merci e di ampliare i binari adibiti al servizio viaggiatori. Così pure prendo atto con piacere dell'assicurazione di adeguare nel tempo la mano d'opera (indubbiamente non sono cose che si possono realizzare dall'oggi al domani) poichè non vi è dubbio che per soddisfare le esigenze della stazione di Brescia così come di molte altre stazioni è indispensabile un aumento della manodopera stessa. Mi pare quindi che l'impegno che il Governo ha assunto di fare delle cospicue assunzioni possa dare una certa tranquillità.

Per il ritardo nel ritiro delle merci non so se veramente la colpa deve essere attribuita alla poca organizzazione delle ditte bresciane. A me personalmente risulta che quando i carri arrivano viene fatto tutto il possibile per il sollecito ritiro delle merci: ma il sottosegretario Cengarle conosce la situazione della provincia di Brescia; sa che c'è uno sviluppo industriale nelle vallate: la Val Trompia, la Val Camonica, parte della Val Sabbia, eccetera; sono tutte zone in cui le comunicazioni risultano difficili e dove non tutte le strade sono adeguate al transito dei carri merci delle ferrovie.

Quindi, indubbiamente, un maggiore adeguamento di queste imprese alle esigenze di un sollecito ritiro della merce è auspicabile. Ma certamente, qualora le aziende, in relazione ai loro costi, alle possibilità concrete che hanno, non possono ritirare le merci, la possibilità di usufruire di un deposito adeguato per questi carri merci per il tempo necessario al ritiro, credo che sia indispensabile.

Concludendo: se non per quanto immediatamente si è fatto e si fa, ma per quanto in prospettiva il Governo ha promesso di fare, anche in relazione appunto ai prossimi piani in programma, debbo dire di essere soddisfatto.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Belotti. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

BELOTTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere il suo pensiero in merito alla necessità di nuove norme legislative concernenti la disciplina delle funzioni dei revisori ufficiali dei conti, sempre ancorata alle carenti, inadeguate disposizioni contenute nel regio decreto-legge 24 luglio 1936, n. 1548, convertito nella legge 3 aprile 1937, n. 517, e nel regio decreto 10 febbraio 1937, n. 228, recante le relative norme di attuazione.

Risulta dal decreto ministeriale di nomina di nuovi revisori ufficiali dei conti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 18 luglio 1967, che, su un totale di 334 neonominati revisori, 161 erano dottori commercialisti (cioè quasi la metà), 63 ragionieri, 19 avvocati, 4 procuratori legali, 1 agronomo, 1 notaio e ben 85 non iscritti ad alcun albo professionale.

Il ruolo dei revisori ufficiali dei conti, pubblicato dal Ministero di grazia e giustizia, pone in evidenza che l'abilitazione all'esercizio delle funzioni relative, ad insindacabile giudizio della competente Commissione cen-

trale, è stata riconosciuta ad ingegneri, geometri, periti industriali e persino ad un veterinario.

A termini dell'articolo 12 (quarto comma) del richiamato regio decreto-legge del 1936, l'ammissione nel ruolo di persone non iscritte in un albo professionale legalmente istituito doveva intendersi attuabile « solo in via eccezionale ». In realtà, i non iscritti in alcun albo professionale hanno continuato ad essere immessi nel ruolo dei revisori in misura tale da trasformare l'eccezione — giustificabile soprattutto in sede di prima formazione del ruolo — in una regola.

A giudizio dell'interrogante, il prescindere in modo sistematico dal predetto criterio di eccezionalità e dai requisiti di specifica preparazione tecnico-professionale in materia economico-amministrativa, toglie prestigio alle funzioni del sindacato societario e non conferisce alle stesse pubblica fede (garantita da rigorosi canoni deontologici e disciplinari), a cui la norma istitutiva del ruolo si richiama, conferendo la veste di « pubblico ufficiale » ad ogni iscritto nel ruolo dei revisori. (int. or. - 1624)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

P E L L I C A N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In merito a quanto forma oggetto della prima interrogazione del senatore Belotti, non si può, in linea generale, che confermare quanto già in passato rilevato, e cioè che, secondo un orietamento largamente condiviso, ogni revisione della normativa vigente per i revisori ufficiali dei conti dovrebbe attuarsi in sede di generale riforma dell'attuale disciplina delle società per azioni e in aderenza ai criteri che in tale sede dovessero venire accolti in tema di organi di controllo societario.

In ordine allo specifico rilievo secondo il quale sarebbero stati inclusi nell'elenco dei revisori ufficiali dei conti ben 85 non iscritti ad alcun albo professionale su un totale di 334 neo-nominati, attuando in tal modo una sistematica deroga al criterio della eccezionalità dell'ammissione nel citato ruolo dei non iscritti in albi professionali, va osservato che le posizioni individuali degli 85 neo-iscritti ammessi nel ruolo dei revisori sono state vagliate con il dovuto rigore dall'apposita Commissione centrale, che da siffatta approfondita valutazione ha tratto il convincimento del pieno possesso da parte dei medesimi dei requisiti per svolgere le delicate funzioni connesse all'iscrizione nel ruolo di cui trattasi.

È comunque da porre in rilievo che l'eccezionalità di cui sopra non deve essere intesa in senso meramente statistico, ma sotto il profilo della consentita deroga — dell'eccezione appunto — alla regola generale del requisito della iscrizione in albi professionali.

Tale deroga presuppone la formazione nella menzionata Commissione del convincimento del possesso da parte dell'istante non iscritto di piena capacità e di specifica competenza nella materia in questione; e quando, come nella specie, tale convincimento si sia formato, la deroga deve ritenersi legittima.

Dichiaro, tuttavia, che anche il Ministero di grazia e giustizia avverte l'esigenza di una revisione della normativa vigente per i revisori dei conti, da attuarsi possibilmente — ripeto — in sede di generale riforma dell'attuale disciplina delle società per azioni.

B E L O T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B E L O T T I . Signor Presidente, a mio avviso non si tratta tanto di sapere se io personalmente sia o meno soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario, quanto invece di vedere fino a quale punto ne escano soddisfatte le esigenze di giustizia e di equità nella legalità, di riforma delle strutture, e soprattutto le esigenze connesse allo sviluppo economico del nostro Paese.

Onorevole Sottosegretario, io per principio non ricorro agli strumenti del sindacato parlamentare sul Governo per piccole questioni di dettaglio che possono essere dibattute con semplice scambio di lettere con i Ministri competenti. Nella fattispecie, siamo di fronte a due grossi nodi da troppo tempo inso-

luti; ad aggiornamenti legislativi troppo a lungo differiti in attesa della soluzione globale, della riforma delle società per azioni: fantomatica riforma, enunciata in troppi programmi governativi, ma sempre di là da venire.

Entrambe le interrogazioni da me presentate fin dall'11 maggio scorso, sia questa relativa alla disciplina delle funzioni dei revisori ufficiali dei conti sia la successiva sull'esigenza di una disciplina aggiornata delle società di revisione e di certificazione dei bilanci societari, sono nate da un preciso impegno da me assunto come relatore in Commissione finanze e tesoro e in Assemblea in occasione della discussione del disegno di legge concernente la disciplina dei fondi comuni di investimento.

Nel sistema delle garanzie ai risparmiatori-investitori si voleva inserire, al fine di garantire pubblica fede ai bilanci delle società di gestione dei fondi comuni, sia l'istituto dei revisori dei conti, sia le società di revisione e certificazione dei bilanci.

Numerose furono in quella sede le critiche, purtroppo non infondate, relative alla formazione del ruolo dei revisori ufficiali dei conti e unanime la constatazione dell'inesistenza da noi di una disciplina delle società di revisione e certificazione che offra adeguate garanzie di tutela della pubblica fede, secondo i paradigmi offerti dalla legislazione comparata dentro e fuori dell'area comunitaria.

Vengo alla prima interrogazione, n. 1624, sul ruolo dei revisori ufficiali dei conti.

Il primo problema meritevole di attenta considerazione è quello sollevato dal persistente ancoraggio dell'istituto dei revisori ufficiali dei conti ad una disciplina invecchiata e inadeguata alle esigenze nuove dei tempi nuovi, come quella configurata nel regio decreto-legge 24 luglio 1936, n. 1548, convertito nella legge 3 aprile 1937, n. 517, seguita dal regio decreto 10 febbraio 1937, n. 228, recante le relative norme di attuazione.

C'è un articolo, in quel venerando decreto-legge del 1936, l'articolo 12, che è un capolavoro di vanificazione di ogni serio intendimento di rigorosa disciplina. È un articolo a base di « ti dico e non ti dico », che fissa delle condizioni per l'iscrizione nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti che sono, in realtà, delle pseudo condizioni; un articolo che finisce per attribuire alla Commissione centrale per la tenuta del ruolo dei revisori (tra i cui componenti continuano a figurare: un rappresentante del partito nazionale fascista, due funzionari del Ministero delle corporazioni e un rappresentante della Confederazione fascista dei professionisti e degli artisti) un potere discrezionale assolutamente incompatibile con le esigenze dell'epoca attuale.

Leggiamolo, questo articolo: « Possono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti soltanto cittadini italiani che risultino di specchiata moralità ». Lo specchio, naturalmente, sarebbe non solo quello del codice penale ma, tenuto conto dell'epoca di origine del decreto, anche quello del patriottismo littorio.

Il secondo comma è un fiore che non ha l'uguale, penso, in nessun'altra legislazione del genere, anche tra le più allegre: « Per essere iscritti nel ruolo occorre dimostrare di avere esercitato lodevolmente le funzioni di sindaco effettivo o di amministratore o di dirigente amministrativo o contabile per almeno un quinquennio in società per azioni con capitale non inferiore a cinque milioni, ovvero di avere ricoperto, sempre lodevolmente, altri uffici i quali richiedano svolgimento di attività analoga a quelle precedentemente indicate, e siano tali da convincere la Commissione centrale del pieno possesso, da parte del richiedente, delle attitudini necessarie per la funzione di revisore dei conti ».

Avere esercitato lodevolmente le funzioni di sindaco o di amministratore o altri uffici analoghi! Lo sanno tutti quali siano, per la gran parte dei casi, le fervide attività di molti sindaci e di molti amministratori, di regola lodevolmente dormienti! D'accordo, tutto va bene finchè la società non fallisce: in tal caso possono pagare duramente il loro lungo sonno.

Ma il fatto di aver ricoperto più o meno nominalmente certe cariche in organi societari può, per sè solo, costituire un titolo valido per la nomina a revisore ufficiale dei conti, cioè a dire a pubblico ufficiale abilitato alle funzioni del sindacato societario e garante della pubblica fede?

Si obietta: si tratta di persone che abbiano esercitato lodevolmente funzioni amministrative in campo societario; sia pure, ma « lodevolmente » a giudizio di chi? Della Commissione centrale per la tenuta del ruolo dei revisori, evidentemente. D'accordo; ma sulla base di quali obiettivi elementi di giudizio? Emerge a questo punto il potere discrezionale della Commissione: un potere comprensibile in regime dittatoriale, meno comprensibile in regime autenticamente democratico.

L'errore patente è nell'aver dissociato il titolo dell'effettivo svolgimento di funzioni societarie, cioè la pratica economico-amministrativa, dalla qualifica di libero professionista regolarmente iscritto in un albo professionale regolarmente istituito, cioè dalla specifica preparazione tecnico-professionale in materia economico-amministrativa; tanto più dal momento che, agli effetti della pubblica fede, l'iscrizione all'albo professionale è condizionata da rigorosi canoni deontologici e disciplinari.

Lo stesso legislatore del 1936 ha avvertito la pericolosità di una tale dissociazione, introducendo in un comma successivo una norma limitatrice, cautelativa, che però purtroppo, per la sua genericità, ha finito per non condizionare in alcun modo, dal 1936 ad oggi, la discrezionalità dei poteri della Commissione centrale.

Recita infatti il quarto comma dell'articolo 12: « Qualora richieda l'iscrizione nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti chi non sia professionista iscritto in un albo professionale legalmente istituito, l'iscrizione nel ruolo dei revisori dei conti può essere disposta solo in via eccezionale se il richiedente provi di aver ricoperto per non meno di un decennio alcuni degli uffici indicati nel comma precedente, in modo che, a giudizio della Commissione centrale, sia accertata la piena capacità del richiedente e la specifica competenza in materia ». Ora, sappiamo tutti troppo bene dove approdino certi presunti accertamenti « all'italiana » di capacità, di competenza, sganciati da obiettivi requisiti culturali e professionali. Per di più, sta di fatto che l'ammissione nel ruolo di persone non iscritte in alcun albo professionale, attuabile « solo in via eccezionale » (e giustificabile in sede di prima formazione del ruolo), ha continuato nel trentennio successivo all'emanazione del regio decreto-legge in misura tale da trasformare l'eccezione in regola.

Ho precisato nell'interrogazione che, come risulta dal ruolo dei revisori per la prima sessione del 1966, approvato con decreto del Ministro guardasigilli su proposta della Commissione centrale e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 18 luglio 1967, su un totale di 334 neo-nominati revisori, ben 85 non figurano iscritti ad alcun albo professionale. L'onorevole Sottosegretario, nella sua risposta, mi ha obiettato che la discrezionalità della Commissione centrale non è ravvisabile nel numero dei non iscritti ad albi professionali ammessi nel ruolo dei revisori dei conti. Ma io mi permetto di chiedere: sulla base di quali elementi obiettivi avvengono le decisioni della Commissione?

Conosciamo tutti molto bene la presa dei casi pietosi ed anche la forza delle raccomandazioni. Ora, il prescindere in modo sistematico dal richiamato criterio di eccezionalità non conferisce al prestigio di un sindacato societario davvero garante della pubblica fede.

Difatti, il ruolo dei revisori dei conti è svalutato al punto da indurre il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro a proporre, nel suo « parere » sul primo schema di progetto di riforma delle società per azioni, la formazione di un super-ruolo di esperti revisori, motivando la sua singolare proposta col fatto che l'attività di revisione è attività di alta specializzazione professionale, che comporta una rigorosa selezione e un'accorta difesa dalla inflazione di inesperte e pur rispettabili persone, di altro titolo non munite se non di quello della più o meno prolungata appartenenza a collegi sindacali o a consigli di amministrazione.

Di un altro aspetto, non meno grave, del problema dei revisori ufficiali dei conti si fa carico il CNEL nel suo « parere »: quello connesso al requisito della indipendenza nell'assolvimento delle funzioni di controllo societario: requisito in antitesi assoluta al malvezzo di attribuire funzioni di sindaco a pubblici o privati dipendenti, col risultato, tutt'altro che raro a verificarsi, di collegi sin-

dacali presieduti, se non addirittura esclusivamente composti, da dipendenti di società collegate o, peggio, da funzionari ministeriali.

Il prestigio dell'istituto sindacale e le sue garanzie all'interno e all'esterno degli organismi societari, tanto sul piano della qualificazione che su quello funzionale, esigono una nuova disciplina giuridica delle funzioni dei revisori dei conti, che riservi alle categorie professionali specificamente qualificate, con precedenza assoluta ai dottori commercialisti liberi professionisti, l'esercizio di una attività tanto necessaria alla pubblica fede.

Onorevole Sottosegretario, gli studenti universitari nelle facoltà di economia e commercio hanno raggiunto un numero imponentissimo, in relazione al peso crescente dell'economia nella vita sociale contemporanea: ad essi si aggiungono, con pretese minori, gli abilitati ragionieri avviati alla libera professione.

Ma perchè mai solo nelle funzioni proprie del commercialista qualificato, ed in nessun altro settore professionale, debbono essere ammessi, in un ruolo, per giunta, di « pubblici ufficiali », elementi privi di requisiti obiettivi (titolo di studio, iscrizione ad albi professionali, eccetera) a giudizio insindacabile di una Commissione avente poteri discrezionali?

Perciò abbiamo uno svalutatissimo ruolo dei revisori dei conti: svalutato al punto da consigliarne, addirittura, la soppressione.

Urge una nuova disciplina giuridica dell'istituto: una disciplina che, ovviando agli errori e alle lacune del passato, consenta di costituire una premessa valida alla riforma delle società per azioni, il cui *iter* parlamentare è stato troppo a lungo differito, con riflessi negativi sulla programmazione economica e sulla stessa riforma del sistema tributario.

È necessario, a mio avviso, rompere l'immobilismo di attesa di « soluzioni globali », attuando la riforma di quelle strutture settoriali che appaiono più invecchiate e inadeguate alle nuove esigenze, proprio come premessa alla riforma generale del nostro diritto societario.

O aboliamo questo ruolo dei revisori o riformiamone, senza ulteriore indugio, la disciplina. Riferisca lei, onorevole Sottosegretario, al Ministro di grazia e giustizia affinchè, o per iniziativa governativa o per iniziativa parlamentare, il Senato possa al più presto eliminare questo grosso nodo nelle nostre strutture amministrative.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore Belotti. Se ne dia lettura.

M A S C I A L E , *Segretario*:

BELOTTI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se, in considerazione del lungo differimento dell'*iter* parlamentare della complessa riforma dell'istituto delle società per azioni, non ravvisi l'opportunità di provvedere, con apposito disegno di legge, all'aggiornamento delle carenti norme anteguerra concernenti la disciplina delle società di revisione e certificazione, assolutamente inadeguate alle esigenze amministrative attuali ed ai paradigmi, in sede di legislazione comparata, offerti dai Paesi più evoluti dentro e fuori l'area comunitaria. (int. or. - 1625)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a quest'interrogazione.

P E L L I C A N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.* In relazione all'interrogazione del senatore Belotti, si osserva che, in linea generale, non è mai da assecondare un sistema di riforma frammentaria di una disciplina legislativa organica ed unitaria — come senza dubbio è quella delle società commerciali — il cui alto tecnicismo esige per di più una costante attenzione dei riscontri di coordinamento tra i vari istituti ed il loro rispettivo funzionamento.

Si sarebbe dovuto procedere in questo indirizzo anche per quanto riguarda la nuova disciplina dei fondi comuni d'investimento, se non avesse prevalso la considerazione della particolare natura della materia e della sua attualità in relazione all'esigenza di con-

vogliare maggiormente il risparmio verso il mondo della produzione e degli scambi.

Tale attualità e tale urgenza non sembrano per la verità ricorrere nel caso delle società di revisione, destinate a svolgere un'attività professionale che attualmente viene già esercitata dai sindaci, mentre d'altra parte l'istituzione di tali società coinvolge anche il problema dell'introduzione del controllo governativo — cui anch'esse dovrebbero essere sottoposte — controllo che, come è noto, è ancora oggetto di serie discussioni e non gode affatto di un'unanimità di consensi.

Vi è, infine, un motivo ancora più specifico che sconsiglia di prendere affrettate iniziative in materia.

Come è noto, è in avanzato corso di elaborazione presso la CEE la direttiva comunitaria che si occupa dell'amministrazione e del controllo delle società per azioni.

È attualmente oggetto di studio e di disputa tra le varie delegazioni la scelta tra il sistema amministrativo classico, di origine latina, e quello germanico che si basa sulla duplicità dell'organo di gestione.

Se, alla fine, dovesse prevalere la volontà di introdurre in tutti i Paesi della Comunità il secondo sistema, ne conseguirebbe che la posizione del nostro collegio sindacale verrebbe nettamente mutata poichè, una volta istituito un organo con espliciti e completi compiti di sorveglianza, la funzione dei sindaci si ridurrebbe a quella di esperti contabili chiamati a riscontrare l'esattezza e la fedeltà delle varie parti di bilancio; e le disposizioni relative andrebbero opportunamente aggiornate.

B E L O T T I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B E L O T T I . Debbo obiettivamente ammettere la fondatezza delle difficoltà affacciate dall'onorevole Sottosegretario nella sua risposta.

In sede di discussione del provvedimento istitutivo dei fondi comuni di investimento ebbi occasione di commentare un rilievo dell'OCSE condiviso dagli osservatori stranieri meglio informati, e cioè che l'Italia, sesta o settima potenza industriale del mondo, fortemente progredita, quindi, nello sviluppo industriale, è rimasta gravemente arretrata nelle strutture finanziarie e nei congegni amministrativi. Una delle tante riprove della fondatezza di un rilievo tanto bruciante per noi è offerta dalla sostanziale inesistenza di una disciplina adeguata delle società di revisione e certificazione dei bilanci societari. Abbiamo solo due ruderi legislativi in matera: la legge 23 novembre 1939, n. 1966, e il regio decreto 22 aprile 1940, n. 531: due provvedimenti rimasti sostanzialmente privi di ogni ragion d'essere e di ogni pratica efficacia, dal momento che nel mondo, all'epoca attuale, le società di revisione e certificazione sono tutt'altra cosa rispetto a quelle, primordiali, configurate nei due provvedimenti del 1939 e del 1940.

Siamo preceduti e superati in questo campo, non solo dagli Stati Uniti, dal Giappone, dall'Argentina, dal Brasile, dalla Germania, dal Belgio, dalla Svezia, dalla Svizzera, dall'Inghilterra, dal Canada, dall'Australia, dalla Nuova Zelanda, ma persino dall'India, dalla Spagna, dalla Grecia dei colonnelli.

Per limitarci all'area comunitaria, la Francia è poco più avanti di noi in materia; mentre la legislazione germanica sta assimilando i più avanzati paradigmi statunitensi.

Più si procede nel tempo, nei dispositivi e nelle combinazioni finanziarie di investimento del risparmio pubblico e privato, più appare inderogabile l'esigenza di tutela, attraverso la controllata chiarezza della informazione sul reale andamento della gestione, dei diritti dei compartecipi e dei terzi, oltre che dei responsabili della pubblica economia. Nè bastano a fronteggiare tale esigenza sempre più imperiosa le relazioni equilibristiche e anfibologiche dei collegi sindacali; come non basta il rilancio del ruolo dei revisori dei conti con le vecchie norme che ne mantengono imbastardita la composizione, non garantendo in alcun modo la specifica competenza degli iscritti.

Quale strumento migliore, per la tutela della pubblica fede, della certificazione dei bilanci fatta con formula inderogabile da professionisti particolarmente preparati ed esperti, rigorosamente indipendenti dalle società controllate?

Si obietta che, da noi, un'aggiornata disciplina della certificazione dei bilanci non riesce possibile perchè noi manchiamo della statuizione di princìpi contabili generalmente accettati, perchè manchiamo di *standards* contabili generalmente accettati. Una tale eccezione è vera e pretestuosa ad un tempo: è vera, perchè non ci siamo finora dati la briga di elaborarli, questi *standards*, con l'ausilio della ricerca e dell'esperienza straniera; è pretestuosa, come ha dimostrato, ad esempio, l'IRI con il suo pregevole « Manuale sulla funzione accertamento », penetrante elaborazione di *standards* generali e di revisione, definiti nella pratica americana *generally accepted accounting standards*.

Nè, d'altra parte, possiamo tenere per valida, contro l'invocata nuova disciplina della certificazione, la scusa che l'affidare così delicata funzione a liberi professionisti significherebbe esporli ed esporsi all'alea di infedeltà, tanto più gravi quanto maggiore fosse il valore di fede pubblica riconosciuto alla certificazione (ipotesi — si soggiunge — non avventata in un Paese come il nostro, in cui sovente il professionista è considerato un complice esperto del cliente). Se tenessimo per valida simile obiezione dovremmo pensare che i professionisti italiani non sono del tutto degni della pubblica fiducia e di quella dei pubblici poteri. Dal momento, invece, che sono, in genere, degni e capaci, chiediamo al Governo di far recepire, con una sua iniziativa legislativa, al nostro ordinamento positivo, un'aggiornata disciplina dell'istituto della certificazione dei bilanci: un istituto di progresso già da tempo vivo ed operante nella normativa e nella vita economica delle nazioni più progredite.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è esaurito.

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissione permanente

P R E S I D E N T E . Comunico che, nella seduta di oggi, la 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Norme integrative e modificative alle leggi 29 gennaio 1942, n. 64, e 18 gennaio 1952, n. 40, contenenti norme di avanzamento per i sottufficiali e militari di truppa della Guardia di finanza » (682-B);

« Facoltà dell'Azienda nazionale autonoma delle strade di trasportare all'esercizio successivo gli ordini di accreditamento emessi sui capitoli del titolo II (spese in conto capitale) » (771).

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

M A S C I A L E , *Segretario*:

GENCO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per domandare se non ritenga di modificare i criteri in base ai quali dalla Direzione generale della motorizzazione vengono rilasciati i permessi per i trasporti merci internazionali su strada, e per conoscere i motivi per cui, nella ripartizione di detti permessi, non viene riservata una congrua quota alle ditte di autotrasporti operanti nel Mezzogiorno, che hanno necessità di esportare verso alcune destinazioni prodotti particolari, quali, ad esempio, i marmi di Puglia, molto richiesti in Francia ed in Germania.

Risulta infatti che le autorizzazioni in parola sono concesse con preferenza a grosse ditte, quasi tutte del Nord, trascurando quelle di minore importanza esistenti nel Mezzogiorno. Tale preferenza nella scelta delle ditte più importanti e, nell'apparenza, più prestigiose ed il mancato rilascio di permessi alle ditte di minori dimensioni impediscono a queste ultime di farsi la

necessaria esperienza e crearsi un'adeguata organizzazione, rendendo permanente, anzi aggravando, la condizione di inferiorità dei piccoli operatori.

Si chiede pertanto di conoscere la ripartizione dei permessi concessi nel decorso anno 1968, distinti per regioni, destinazioni e dimensioni dei beneficiari, e che siano emanate con immediatezza nuove disposizioni, riservando ad ogni provincia uno o due permessi permanenti nonchè una quota dei permessi temporanei per i trasporti internazionali su strada. (interp. - 370)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

M A S C I A L E , *Segretario*:

ZUGNO . — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intende adottare al fine di eliminare il perdurare del disservizio delle autolinee SIA in corso da oltre sette mesi nella zona della bassa bresciana per quanto concerne il collegamento della predetta zona con il capoluogo della provincia.

L'interrogante rileva che tale servizio pubblico è il solo mezzo di collegamento indispensabile per una massa di circa 2.000 pendolari della bassa bresciana per raggiungere quotidianamente il loro posto di lavoro o la sede scolastica dei loro studi (specie per gli studenti frequentanti istituti scolastici del capoluogo di provincia); rileva pure le ripetute lagnanze degli utenti per la grave situazione di disagio conseguente al lungo perdurare delle manifestazioni di sciopero delle autolinee in parola, che provoca un quotidiano problema di ordine economico e di scomodità, particolarmente oneroso, e la perdita delle quote mensili, non rimborsabili, di abbonamento all'uso delle autolinee.

In particolare, l'interrogante deve sottolineare:

1) l'antiquato tipo di automezzi usati dalla società concessionaria, sprovvisti di riscaldamento invernale e di idonea aerazione estiva ed insufficienti per capienza, in relazione al numero di utenti, con conseguente superaffollamento, paragonabili a stipatissimi carri-bestiame, nelle corse mattutine e serali, usufruiti dalla massa dei pendolari, costretti a servirsi soltanto di determinate corse, pena il pagamento del normale biglietto, benchè in regola col tesserino di abbonamento;

2) l'insufficienza di corse colleganti il capoluogo di provincia ed i vari centri della bassa bresciana;

3) i problemi specifici degli orari inadeguati e degli itinerari incompleti e carenti di fermate, incompatibili con le esigenze del pubblico, specie per quanto riguarda le corse che terminano a Leno e che scaricano utenti che sono costretti a sostare per lunghe ore in detto centro, in attesa di successive corse che proseguano per gli altri centri della bassa bresciana;

4) il particolare stato di bisogno economico di tale massa di pendolari, non altrimenti occupabili in detta plaga, riconosciuta zona depressa agli effetti della legge 22 luglio 1966, n. 614, viventi esclusivamente dei sudati proventi della loro attività e che ogni giorno minacciano di esplodere in pericolose manifestazioni contrarie all'ordine pubblico.

In relazione a quanto sopra, si rende urgente:

a) garantire comunque la continuità del servizio pubblico di autolinea in discorso, anche in periodi di emergenza;

b) disporre che la concessionaria SIA conceda il rimborso delle quote di abbonamento agli utenti per tutto il periodo di disservizio della relativa autolinea.

L'interrogante deve altresì rilevare come ormai le Amministrazioni locali siano nelle condizioni di ottenere dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile la prescritta licenza per gestire un servizio consortile municipalizzato di autolinea pubblica, collegante tutti i centri abitati della bassa bresciana con il capoluogo di provincia, secondo le norme previste dal testo unico 15 ottobre

1925, n. 2578, potendo nel caso offrire ogni garanzia al fine:

1) di istituire un servizio di autotrasporto pubblico rispondente alle effettive esigenze della produzione locale e con criteri, mezzi e sistemi conformi alle moderne necessità ed alle ripristinate forme di democratica gestione della cosa pubblica;

2) di instaurare, in tal modo, una benefica azione concorrenziale;

3) di assicurare comunque la continuità dei servizi, nonchè oneri adeguati agli effettivi costi, sia ai lavoratori, sia agli studenti, sia a tutti i cittadini che debbono usare dei mezzi di trasporto suindicati. (int. or. - 1896)

CELIDONIO. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa.* — Per essere rassicurato sull'opportunità di disporre che gli obiettori di coscienza, che come tali sono detenuti per l'estinzione di pene inflitte in base ad una normativa contestata dalla società moderna — quella onesta che persegue ideali di fratellanza universale — abbiano un trattamento che non li confonda con altri detenuti, responsabili di reati comuni, e ciò per corrispondere ad un elementare principio di equità, che deve essere espressione di equilibrio e mai di spregiudicata e rigida applicazione di regolamenti, i quali vanno invece adeguati alle diverse realtà, specialmente quando si è di fronte ad un gruppo sociale che può legittimamente qualificarsi come una prestigiosa e non utopistica pattuglia pionieristica, impegnata nella realizzazione di un mondo migliore per tutti, ricalcando sentieri già percorsi nella storia dell'umanità da altre sparute schiere di uomini, i quali hanno creduto, dandone testimonianza, a postulati che esaltano i valori spirituali della vita e per i quali il bene della pace tra i popoli deve e può prevalere. (int. or. - 1897)

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

CELIDONIO. — *Ai Ministri della difesa e dell'agricoltura e delle foreste.* — Per chiedere se ravvisino opportuno adottare provvedimenti intesi a destinare i giovani coltivatori diretti, per l'adempimento degli obblighi militari di leva, a sedi dislocate nei pressi dell'abituale residenza del reclutando, onde consentire loro, nelle ore di tempo libero, di reinserirsi, sia pure parzialmente, nella propria azienda agricola in difesa di un'economia, quella agricola, che nel nostro Paese continua per diverse cause — non ultima quella di non aver ancora previsto l'esenzione dal reclutamento dei detti coltivatori diretti — ad essere logorata, accentuando in tal modo anche il grave fenomeno dell'urbanesimo, determinante lo squilibrio tra il Nord e il Sud, con la conseguente dispersione degli effetti positivi che ci si propone di raggiungere attraverso interventi spesso notevoli, nello spirito di una politica meridionalistica che invece reclama iniziative valide innanzitutto a rompere rigidi schematismi, adeguandoli alle esigenze di una società nuova, che si muova nel circuito di nuove strutture, per non infrenarne l'atteso suo più organico e, come tale, più funzionante sviluppo. (int. scr. - 4197)

Ordine del giorno
per la seduta di martedì 17 novembre 1970

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 17 novembre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 16 ottobre 1970, n. 723, recante provvidenze in favore delle popolazioni dei comuni colpiti dalle calamità naturali verificatesi nei mesi di agosto, settembre e ottobre 1970 (1359).

II. Discussione del disegno di legge:

Deputati GIOMO; CATTANEO PETRINI Giannina; SIMONACCI. — Interpretazione autentica dell'articolo 15 della

legge 9 ottobre 1957, n. 976, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi nonchè per conseguenti opere di interesse igienico e turistico, e nuove norme per l'applicazione della legge stessa. (1023-*B*) (*Approvato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati, modificato dalla 5ª Commissione permanente del Senato e nuovamente modificato dalla 6ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

III. Seguito della discussione del disegno di legge:

Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale (676) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

IV. Seguito della discussione del progetto di nuovo Regolamento del Senato (*Documento* II n. 4).

V. Discussione del disegno di legge:

TERRACINI. — Del giuramento fiscale di verità (524) (*Iscritto all'ordine del giorno dell'Assemblea ai sensi dell'articolo 32 del Regolamento*).

La seduta è tolta (*ore 11,30*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari