SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

2ª COMMISSIONE

(Giustizia e autorizzazioni a procedere)

MERCOLEDÌ 5 MAGGIO 1965

(17ª seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente SCHIETROMA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Trasporto di persone sugli autoveicoli » **(314) (Discussione e rinvio):**

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 150, 153, 156, 158
ALESSI 153, 157
BERLINGIERI 153, 154
GRAMEGNA 152, 153
KUNTZE 154
MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . 156, 157, 158
MONNI, *relatore* 150, 152, 154, 157, 158
PACE 156, 158
POËT 156

« Modificazioni all'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1958, n. 916 » **(802)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) **(Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 158, 159
AZARA, *relatore* 158
MISASI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia* 159

« Riduzione del periodo di tirocinio degli uditori giudiziari » **(1031) (Discussione ed approvazione):**

PRESIDENTE 160, 161, 170
AGRIMI 163
AJROLDI . . . . . *Pag.* 167
ALESSI 164, 168
AZARA 168
BERLINGIERI, *relatore* 160
GULLO 165, 167, 170
KUNTZE 161, 165
MAGLIANO 166
MISASI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia* 168
MONNI 162, 166
NICOLETTI 162
PACE 162, 164
PAFUNDI 161, 162, 167
SAND 164

La seduta è aperta alle ore 10,25.

Sono presenti i senatori: Agrimi, Ajroldi, Alessi, Azara, Berlingieri, Gramegna, Gullo, Kuntze, Magliano Giuseppe, Maris, Monni, Morvidi, Nicoletti, Pace, Pafundi, Pinna, Poët, Rendina, Sand e Schietroma.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, il senatore Picchiotti è sostituito dal senatore Tomassini.

Intervengono i sottosegretari di Stato per la grazia e giustizia Misasi e per i lavori pubblici Mannironi.

B E R L I N G I E R I , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e rinvio del disegno di legge: « Trasporto di persone sugli autoveicoli » (314)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasporto di persone sugli autoveicoli ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

M O N N I , *relatore.* Il disegno di legge attualmente al nostro esame, comunicato alla Presidenza del Senato fin dal 4 novembre 1963, era stato assegnato in un primo tempo alla 7ª Commissione, trasporti, la quale, dopo aver molto discusso sui criteri che lo informavano, soprattutto per quanto riguarda la limitazione del peso trasportabile, richiese che lo stesso venisse attribuito alla competenza primaria della nostra Commissione, ritenendosi che le norme in esso previste fossero di maggiore competenza della Commissione giustizia che non della Commissione trasporti. Il provvedimento di cui trattasi, infatti, prevede tra l'altro delle sanzioni penali ed è noto che, in generale, tutti i provvedimenti che prevedono sanzioni penali sono sempre assegnati alla 2ª Commissione.

Il disegno di legge, così come fu proposto dall'allora Ministro dei trasporti Corbellini, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici e con il Ministro di grazia e giustizia, era composto di 5 articoli e mirava a reprimere abusi nel trasporto di persone con autoveicoli, pregiudizievoli alla incolumità dei viaggiatori ed alla sicurezza della circolazione. A voler individuare le ragioni originarie del disegno di legge nella premessa che lo accompagna, sembrerebbe invece che il Ministro proponente si fosse soprattutto preoccupato di stabilire una limitazione di peso per i veicoli destinati al trasporto di persone, rilevandosi che « Il vigente codice della strada prevede soltanto i limiti massimi di peso non in relazione ai singoli veicoli, ma in relazione agli assi degli stessi al fine di tutelare la integrità delle strade e dei manufatti », non delle persone. L'articolo 1 del disegno di legge, infatti, stabilisce che la portata utile degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone per ciascuno dei posti indicati nella carta di circolazione è fissata in 80 chilogrammi compreso il peso del bagaglio. L'articolo 2, come conseguenza, prevede l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000 per chi, trasportando persone, superi del 10 per cento la portata consentita.

Ora, la 7ª Commissione si trovò di fronte a due perplessità. Non parve, cioè, nè fondata, nè praticamente attuabile la limitazione del peso; non fondata perchè strade e manufatti non sono messi tanto a dura prova — e evidente — dagli autoveicoli per il trasporto di persone, quanto, invece, dai pesanti autocarri e rimorchi per il trasporto di cose; non praticamente attuabile perchè occorrerebbe che gli addetti alla vigilanza sulle strade si portassero appresso uno strumento di peso e sottoponessero persone e bagagli alla pesatura per accertare se eventualmente si fosse superato quel 10 per cento di tolleranza.

Ma la 7ª Commissione, oltre a ciò, ebbe a rilevare anche che il provvedimento stabilendo la creazione di una nuova figura di reato, la relativa sanzione penale e le conseguenze accessorie, esulava dalla sua competenza per rientrare invece nella competenza della nostra Commissione.

Il relatore che vi parla rileva, anzitutto, che, se si accettasse il criterio del limite del peso previsto dagli articoli 1 e 2 del disegno di legge, l'integrità delle persone e la sicurezza della circolazione non sarebbero meglio salvaguardate di quanto non lo siano ora con riferimento al peso tollerabile dagli assi portanti. E non solo, quindi, non vi è bisogno di aggiunta, perchè nella legge vigente questo è già previsto, ma l'aggiunta limitativa riferita alle singole persone trasportate ed al loro bagaglio creerebbe inconvenienti, molestie e controversie non opportune, nè utili. Si supponga, infatti, che un'autovettura possa trasportare 4 persone, perchè nel libretto di circolazione così è indicato, che ciascuna di esse pesi tra i 75 e gli 80 chilogrammi e che ciascuna di esse abbia una sola valigia: è chiaro che il bagaglio dovrà

avere un peso minimo per evitare il rischio, secondo quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 2, di essere costretti a scaricarne una parte anche in aperta campagna oppure che uno dei viaggiatori sia costretto, per ridurre il carico ritenuto eccessivo, a proseguire il viaggio a piedi.

Inoltre, poichè sono note le strutture portanti dei vari tipi di autovetture e di autoveicoli, è facilmente accertabile il carico massimo che gli assi possono sopportare, per cui non vi è bisogno che la Polizia stradale si porti dietro un peso per verificare se le persone ed i loro bagagli rientrano nei limiti tassativi che si vorrebbero stabilire: lo eccesso, cioè, il sovraccarico, in rapporto al tipo di autoveicolo, è facilmente rilevabile e deve essere evidente e manifesto conformemente a quanto già dispone il codice della strada.

Ora, l'incertezza e la perplessità della 7ª Commissione a questo punto si fermavano. Noi, invece, andiamo oltre perchè non siamo qui solo per risolvere questo problema tecnico. Il problema tecnico, anzi, è già risolto: è, infatti, l'Ispettorato della motorizzazione civile, quello che procede cioè alle omologazioni, che provvede a stabilire quale è la portata di ciascun autoveicolo, la quale sarà poi indicata nel libretto di circolazione. Ma il compito che si proponeva di assolvere il Ministro proponente non era questo — e lo stesso titolo del disegno di legge, peraltro, non era troppo congruo — bensì soltanto quello di impedire i trasporti abusivi di persone: tutto il resto era affidato alle norme ed alle potestà comuni che hanno anche coloro che sulle strade vigilano perchè la legge sia rispettata.

Ed allora la Commissione giustizia, stando nel suo ambito e richiamandosi alle norme della legge sulla circolazione, che cosa deve stabilire? Deve stabilire una norma che finalmente preveda, anche con un unico articolo, una sanzione per coloro che trasportano delle persone abusivamente ed in maniera non rispondente ai criteri stabiliti dalla legge. Questo è il compito semplice che noi dobbiamo assolvere ed io penso che lo potremmo assolvere con tutta facilità.

Ora, quale è la mia proposta? Anzitutto, a me sembra che il titolo del provvedimento debba essere modificato, poichè quello attuale — come ho già rilevato in precedenza — è troppo generico, mentre generalmente nelle leggi sin dal titolo risulta evidente quale è il motivo per il quale la legge stessa è stata predisposta. Secondo la mia proposta, che voi, onorevoli colleghi, esaminerete con la vostra benevola attenzione, il titolo pertanto dovrebbe essere sostituito con il seguente: « Norme concernenti il trasporto di persone sulle autovetture, nonchè di persone e cose sugli autoveicoli ad uso promiscuo »: l'uso promiscuo è previsto nel disegno di legge ed è necessario tenerlo presente anche nel titolo. Per quanto si riferisce al testo del disegno di legge, a mio avviso questo potrebbe essere composto anche di un solo articolo: alle volte, infatti, più sono gli articoli e più un provvedimento è confuso. In proposito, desidero portare a conoscenza degli onorevoli colleghi che lo stesso Direttore generale dell'Ispettorato della motorizzazione civile, in data 2 febbraio, scriveva al Sottosegretario di Stato per i trasporti onorevole Lucchi in questo senso: L'Ufficio legislativo del Gabinetto dell'onorevole Ministro mi ha informato che ella rappresenterà domani il Ministero dei trasporti presso la 7ª Commissione, trasporti, del Senato, ove si discuterà il disegno di legge concernente la disciplina dei trasporti di persone sulle autovetture e lo inasprimento delle sanzioni per i servizi abusivi di linea, che con dette vetture vengono effettuati. In proposito le preannunzio che il relatore, senatore De Unterrichter, della 7ª Commissione, presenterà degli emendamenti al disegno di legge, emendamenti che sostituiscono al concetto del peso delle persone trasportabili, quello del numero delle persone trasportabili. Pur ritenendo che il disegno di legge predisposto dall'Amministrazione abbia consistenti basi tecniche derivanti dalle modalità di omologazione delle autovetture, desidero, tuttavia, informarla che l'Ispettorato della motorizzazione non ha nulla in contrario a che il disegno di legge sia approvato nel testo proposto dal relatore, essendo sommamente auspicabile che il disegno di legge di cui trattasi abbia un sollecito corso, onde poter al più presto limitare le dannose conseguen-

ze dei servizi abusivi di linea ». Quindi, da parte dell'Amministrazione, da parte cioè di coloro che maggiormente hanno interesse all'approvazione del presente provvedimento non solo per ragioni di prudenza, ma anche per poter disporre di uno strumento legale che metta la Polizia della strada in condizione di reprimere gli abusi, vi è un parere decisamente favorevole al disegno di legge modificato nel senso proposto dal relatore della 7ª Commissione, sul quale anche io convengo pienamente.

Premesso, quindi, che lo scopo del provvedimento in discussione è principalmente quello di impedire — soprattutto al fine di tutelare la sicurezza di coloro che sono trasportati — i trasporti abusivi di persone, fatti in sleale ed illegale concorrenza con i servizi pubblici e senza offrire alcuna garanzia per i mezzi a disposizione, non essendovi attualmente nella legislazione vigente una sanzione che in modo specifico preveda questa grave contravvenzione, suggerirei come base di discussione un testo di articolo unico sostitutivo delle disposizioni attualmente contenute nel disegno di legge che, facendo riferimento non al peso, ma alle norme già esistenti, stabilisca che coloro che trasportano persone in numero maggiore di quello indicato nella carta di circolazione sono soggetti alla pena che la Commissione riterrà più opportuna.

Prima, però, di presentare alla Commissione il testo definitivo dell'articolo unico, che io sottoporrei all'approvazione degli onorevoli Commissari, gradirei sentire il loro illuminato parere sulle proposte avanzate per non essere poi costretto a modificarle.

GRAMEGNA. Sono senz'altro favorevole alle finalità che il provvedimento in esame intende perseguire: mi sembra, però, che nel vigente Codice stradale esistano già le disposizioni che prevedono la repressione del trasporto abusivo di persone. Per servirsi della macchina per uso pubblico, infatti, è necessaria una licenza *ad hoc*, per cui coloro che trasportano persone abusivamente, senza avere tale autorizzazione, sono già sottoposti ad una sanzione di natura penale.

A mio avviso, quindi, le violazioni di legge che vengono attualmente compiute da parte dei trasportatori abusivi difficilmente possono essere eliminate con il presente provvedimento o con qualsiasi altra disposizione di legge similare. Come si viola, infatti, la legge? Una persona prende a noleggio una macchina, raccogliendone un certo numero di altre che hanno bisogno di essere trasportate e le porta a destinazione: nel caso la macchina venga fermata dalla polizia stradale e si richieda per conto di chi viaggia da parte di qualcuno dei trasportati si risponde che l'auto è stata noleggiata da lui e che gli altri sono suoi invitati.

MONNI, *relatore*. Nel caso, però, che le persone trasportate siano in soprannumero, che cosa avviene?

GRAMEGNA. Anche in questo caso la legge vigente già stabilisce che si può trasportare un numero di persone superiore a 4 — quando la omologazione sia stata rilasciata, ad esempio, per 4 posti — purchè sul sedile anteriore non prendano posto più di due persone. Pertanto, una volta che sia stata rispettata tale disposizione di legge, i conducenti sono in regola.

Ora, non è che io sia contrario a che si approvi una norma che riesca ad impedire questo abuso che continuamente si verifica, ma mi sembra che il provvedimento in discussione nulla aggiunga e nulla tolga alla attuale situazione.

MONNI, *relatore*. Allo stato attuale della legislazione, chi commette questo tipo di infrazione è punito con una semplice contravvenzione: il disegno di legge in discussione, invece, verrebbe ad introdurre una sanzione più pesante.

Il testo dell'articolo unico che io suggerirei è il seguente:

« Chiunque circoli con un'autovettura che trasporti un numero di persone superiore al numero dei posti indicati nella carta di circolazione è punito con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000. Non entrano in tale computo i ragazzi di età inferiore ai dieci

anni, purchè il numero non sia superiore a due.

La stessa pena si applica a chiunque circoli con un autoveicolo adibito ad uso promiscuo di portata fino a 5 quintali, che trasporti solo persone o persone e cose superando del 10 per cento la portata massima indicata nella carta di circolazione ovvero circoli con un autoveicolo ad uso promiscuo trasportando un numero di persone superiore al numero dei posti indicati nella carta di circolazione ».

Questa che propongo è soltanto una trama di quello che potrà essere il testo definitivo, che scaturirà dalle osservazioni e dai suggerimenti dell'intera Commissione.

Il senatore Gramegna giustamente rilevava poco fa la necessità di reprimere i continui abusi che si verificano in questo settore; a tale proposito, la mia opinione è che non sarà mai possibile eliminarli del tutto e che pertanto sarebbe già soddisfacente riuscire a limitarli stabilendo una sanzione specifica e piu pesante di quella attualmente prevista.

GRAMEGNA. Proporrei, allora, di aggiungere al testo suggerito dal senatore Monni che in caso di recidiva sia tolta la patente al trasgressore definitivamente. Io ritengo infatti che soltanto in questo modo sia possibile mettere un certo freno a questi abusi.

PRESIDENTE. Prima di procedere ulteriormente nella discussione, che questa mattina non potrebbe essere conclusiva, proporrei, data l'estrema delicatezza della questione, che il testo suggerito dal senatore Monni venisse distribuito a tutti i membri della Commissione per un approfondimento del problema ai fini di una discussione da svolgersi in una prossima seduta.

ALESSI. Desidererei sottolineare che mentre il disegno di legge in discussione è diretto a tutelare, sia pure in via preventiva, la sicurezza della circolazione, l'intervento del senatore Gramegna si riferisce soprattutto alla tutela dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore. Indubbiamente, l'inconveniente lamentato dall'onorevole Collega relativamente agli abusi che si verificano in questo settore è molto grave, anche in considerazione del fatto che la concorrenza si svolge non solo a danno dei servizi di linea, ma soprattutto a danno dei piccoli autotrasportatori autorizzati. A tale proposito, però, è necessario sottolineare che la concessione delle licenze è subordinata alla emanazione di un decreto ministeriale, per cui — è evidente — l'esercizio di tale attività diventa un privilegio di pochi; tale stato di cose, come ben si comprende, facilita il fiorire di servizi abusivi. Io stesso ho diretta esperienza di questa situazione per avere amministrato dei piccoli Comuni, dove maggiormente si riscontrano tali irregolarità. Peraltro, la Polizia stradale — come è stato già rilevato in precedenza — per quanto sollecitata dagli organi prefettizi, non è in condizione, allo stato attuale della legislazione, di poter reprimere eventuali abusi, poichè la infrazione può essere facilmente mascherata, anche se un indizio può essere rappresentato dal fatto che si tratta quasi sempre delle stesse persone che esercitano tale attività abusiva.

Ora, riallacciandomi alla proposta fatta dall'onorevole Presidente, suggerirei di introdurre nel nuovo testo, che dovrebbe sostituire i cinque articoli attuali, del disegno di legge, quei provvedimenti atti a fornire agli organi competenti strumenti più idonei per la repressione di tali illegalità, ma vorrei anche che nel corso della seduta, nella quale verrà ripreso l'esame del presente provvedimento, si potesse esprimere un voto affinchè il Ministero dei trasporti fosse più largo e sollecito nella concessione delle licenze agli autostrasportatori, il cui numero spesso risulta inadeguato alle necessità.

BERLINGIERI. Le osservazioni fatte dall'onorevole relatore in ordine alla disposizione di cui all'articolo 1 del disegno di legge in discussione sono senz'altro esatte: a mio avviso, però, è necessario rilevare che — se lo spirito del presente provvedimento è quello di arrivare alla repressione dell'abusivo esercizio del servizio di linea — l'articolo 3 non soccorre alla bisogna.

Tale articolo, infatti, non contiene alcuna sanzione specifica contro l'esercizio abusivo di un veicolo privato per uso pubblico, ma, ricollegandosi agli articoli precedenti, come risulta dalle parole iniziali « Qualora la contravvenzione di cui al precedente articolo... », stabilisce soltanto una pena più grave, quando la disposizione prevista dall'articolo 2 sia stata violata adibendo abusivamente il veicolo ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea.

A questo proposito, desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che l'articolo 57 del vigente codice stradale prevede tre ipotesi di esercizio di un veicolo non destinato ad uso privato: noleggio di rimessa, servizio da piazza e servizio di linea.

Il presente disegno di legge, invece, prende in considerazione soltanto l'ultima delle tre ipotesi, mentre tace per quanto riguarda le altre due: in altre parole, l'articolo 3 fa riferimento alla violazione di cui all'articolo 2 soltanto per quanto si riferisce allo abusivo trasporto di persone in servizio di linea, mentre non prevede alcuna relazione tra la stessa violazione e le altre due specie di trasporto abusivo.

Peraltro, l'esercizio abusivo del servizio di linea è già punito dal vigente codice stradale, il quale, all'articolo 57, sesto comma, recita: « Chiunque adibisce ad uso pubblico un veicolo destinato ad uso privato ovvero adibisce un veicolo ad uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione, ovvero, senza l'autorizzazione prevista dal comma terzo, adibisce a trasporto di persone un veicolo destinato a trasporto di cose, è punito con l'ammenda da lire venticinquemila a lire centomila ».

MONNI, *relatore*. Il provvedimento in discussione non si interessa delle altre due ipotesi previste dal Codice stradale, poichè quello che maggiormente preoccupa è questo particolare tipo di abuso.

BERLINGIERI. Questo è esatto, ma non vedo allora per qual motivo il disegno di legge preveda una sanzione nel caso che il peso superi quello previsto soltanto per un particolare tipo di servizio abusivo. In altri termini, perchè deve essere punito meno rigorosamente, per il trasporto di persone il cui peso ecceda i limiti consentiti, colui che abusivamente esercita, ad esempio, un servizio da piazza di colui che adibisce a servizio di linea un veicolo senza averne l'autorizzazione?

Mi sembrerebbe, pertanto, opportuno prevedere nel disegno di legge tutte e tre le possibilità.

Io ho voluto fare questi rilievi perchè, se si crede, siano tenuti presenti nella più precisa formulazione del nuovo testo del provvedimento in modo che sia possibile conseguire le finalità auspicate, che mi pare restino un poco vacillanti e si mediti sulla disposizione dell'articolo 3.

Per quanto riguarda poi il secondo comma dell'articolo 2, che recita: « Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a ridurre il carico entro i limiti di portata determinanti ai sensi dell'articolo 1 », non mi pare che sia necessario insistere troppo sull'assurdità di tale disposizione: per rendersene conto basta pensare al fatto che in tal modo chiunque potrebbe trovarsi costretto ad abbandonare il veicolo sul quale viaggiava, in qualsiasi luogo ed in qualsiasi momento.

KUNTZE. A me pare che le proposte già avanzate in sede di 7ª Commissione, che sono state fatte proprie dall'onorevole relatore, siano senz'altro da accogliersi: in altri termini, sono anche io del parere che non sia opportuno tenere conto delle norme previste dagli articoli 1 e 2 del provvedimento, relative alla portata utile degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone, poichè esse rappresentano un assurdo tale per cui nessuno potrebbe più circolare se non in condizioni assolutamente eccezionali.

Ora, io ritengo che il presente disegno di legge abbia, in effetti, una sola finalità concreta, precisamente quella di cercare di frapporre una nuova remora alla destinazione abusiva di autoveicoli ad uso pubblico per trasporto di persone in servizio di linea, che rappresenta non solo una sleale concorrenza (della qual cosa potremmo anche disin-

teressarci) ma soprattutto un pericolo per l'incolumità delle persone trasportate e per la sicurezza della circolazione.

In particolare, per quanto si riferisce alla portata utile degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone, mi sembra che non occorrano ulteriori norme dal momento che l'articolo 33 del Codice della strada già stabilisce quale deve essere il peso complessivo a pieno carico di un veicolo, di qualsiasi natura, in relazione alla capacità portante degli assi: tale peso massimo viene indicato nella carta di circolazione. Appare evidente, quindi, che con le nuove norme previste dagli articoli 1 e 2 del presente disegno di legge noi non faremmo altro che introdurre una modificazione di una disposizione già esistente, senza che tale modificazione trovi riscontro adeguato nelle effettive necessità della circolazione, poichè la sicurezza di quest'ultima è data soprattutto dalla possibilità di resistenza degli assi in relazione al peso del veicolo.

Pertanto, poichè la norma contenuta nell'articolo 33 del Codice della strada è già così completa da non richiedere ulteriori chiarimenti, si tratterebbe — come ha già rilevato il senatore Berlingieri — non di introdurre una norma innovativa, che punisca chiunque adibisce un veicolo ad uso diverso da quello per il quale è destinato secondo quanto risulta dalla carta di circolazione, dal momento che tale infrazione è già punita dal vigente Codice stradale con l'ammenda da lire 25.000 a lire 120.000 (che corrisponde poi a quella prevista dall'articolo 3 del disegno di legge in esame), ma di vedere se non sia il caso di inasprire o meno questa sanzione.

A me sembra, invece, che l'unica vera innovazione del disegno di legge sia quella prevista all'articolo 3, che consiste nella sospensione dell'efficacia della carta di circolazione per il veicolo con il quale è stata commessa la contravvenzione. Pertanto, si tratterebbe unicamente di aggiungere a quanto già previsto dal vigente Codice stradale una sanzione di carattere accessorio, che potrebbe effettivamente avere la sua importanza, poichè sia pure indirettamente rappresenterebbe pur sempre una sanzione di carattere economico nei confronti di chi circola abusivamente: privando, infatti, un veicolo della carta di circolazione, questo sarebbe costretto sia pure per un periodo limitato di tempo ad interrompere la sua attività.

A mio avviso, quindi, sarebbe necessario prevedere in relazione alle ipotesi contravvenzionali già considerate dal Codice stradale questa sanzione di carattere accessorio, ove non si intenda estenderla anche ad altre ipotesi di circolazione abusiva di veicoli non previste dal suddetto Codice: mi sembra, però, che questo ci porterebbe un po' fuori strada.

Ma sembra che il Codice della strada, all'articolo 56, abbia previsto tutte le ipotesi possibili di circolazione abusiva di veicoli, intendendo per circolazione abusiva il caso di veicoli adibiti ad uso privato o pubblico particolare che vengano destinati ad un uso pubblico di natura diversa.

Vi è infine un'ultima osservazione da fare per quanto concerne il numero delle persone trasportate. In proposito il Codice della strada, all'articolo 58, pone un limite solo per le persone che occupino il sedile anteriore mentre non esiste alcuna norma — almeno per quanto io possa ricordare — che ponga un limite al numero delle persone che viaggino sul sedile posteriore. Ora un'innovazione in questo senso potrebbe essere effettivamente utile ai fini della repressione, e della prevenzione quindi, indirettamente, dell'esercizio abusivo dei servizi di linea; perchè, come ricordava il nostro relatore, effettivamente questi conducenti, per ottenere un margine di guadagno, giocano sul numero delle persone trasportate. Si vedono delle macchine di tipo utilitario, ad esempio seicento multiple o millecento, caricate fino all'inverosimile di persone, le quali, per risparmiare magari 20, 30 o 40 lire sul biglietto dell'autolinea, preferiscono andarsi ad ammassare su queste macchine; però potrebbe verificarsi che, nonostante questo carico di persone, non venisse ad essere superato quello che è il limite massimo di peso previsto dalla carta di circolazione per cui non esisterebbe una infrazione punibile con quella sanzione. Oltretutto il numero delle persone caricate sul sedile o sui sedili po-

steriori, quando si tratta di una seicento multipla, è tale che molte volte impedisce al conducente di avere la visibilità completa sullo specchio retrovisivo, perchè queste macchine non sono quasi mai munite di specchietto laterale, e quello centrale assolve perfettamente alla sua funzione solo quando il carico è normale, restando completamente inutilizzato quando sul sedile posteriore si trovano cinque o sei persone.

Quindi, come dicevo, una limitazione del numero delle persone potrebbe forse essere utile; ma sempre con quegli accorgimenti suggeriti dal relatore, al fine di evitare che chi trasporta tre bambini, per un peso totale di circa venti chilogrammi, incorra in una contravvenzione per aver portato un numero di persone eccessivo.

POËT. Poichè il relatore ci ha invitati a collaborare tutti alla formulazione del nuovo testo del provvedimento, ritengo che debba essere abolito il concetto del peso, che porterebbe a situazioni addirittura ridicole, e dichiaro di essere d'accordo sulla riduzione del disegno di legge a tre soli articoli.

Di questi il primo, come proponeva il senatore Monni, potrebbe stabilire che chiunque trasporti un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, con quegli accorgimenti e quei limiti cui abbiamo accennato, sia punito con un'ammenda da 25.000 a 100.000 lire. Vi è poi l'articolo 3, il quale dovrebbe prevedere che, in caso di contravvenzione compiuta da chi adibisca abusivamente il veicolo ad uso pubblico, con riferimento a tutte e tre le ipotesi di cui all'articolo 57, non vi sia possibilità di oblazione ed il libretto di circolazione venga ritirato per un periodo di tempo da uno a tre mesi, salvo che nel frattempo l'autorità giudiziaria non decida che il reato non sussiste. Per l'articolo 4 e per l'articolo 5 siamo d'accordo.

Mi sembra quindi che la questione si possa risolvere facilmente.

PACE. Se nessuno di noi sa o può suggerire uno strumento legislativo più efficace di quello che stiamo esaminando, mi sembra che il testo proposto dal relatore meriti ogni considerazione e quindi la nostra approvazione.

Vorrei però sottoporre alla benevola considerazione della Commissione quanto segue. La mia esperienza quotidiana mi dice che nella meccanica dei sinistri giuoca un suo ruolo vistoso la ben nota fauna dei motomezzi a tre ruote, che non a caso prendono tutti nome da animali. Assai spesso, infatti, a bordo di essi si vedono issate più persone, in pose acrobatiche, il cui equilibrio è evidentemente assai precario, e ciò è causa di frequenti incidenti. Ora molte volte la carta di circolazione consente che si possa portare una persona; ma, a questo proposito, non è specificato come questa debba sedere, se all'amazzone o diversamente, e la norma è in bianco, senza sanzione. La sanzione esiste invece per quanto riguarda il trasporto di persone non consentito dalla carta di circolazione. Sottoporrei allora alla vostra valutazione l'opportunità di cogliere l'occasione per inasprire le sanzioni contro chi trasporta persone in dispregio della carta di circolazione, poichè attualmente vi è addirittura chi non può trasportare nessuno e chi può portare due persone, in dispregio delle norme della carta di circolazione.

PRESIDENTE. Pur non essendo ancora alla conclusione della discussione generale, vorrei sentire l'onorevole rappresentante del Governo sulla mia proposta.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho ascoltato attentamente, prima di tutto, l'interessante relazione del senatore Monni, e poi tutti gli altri intervenuti, e dico subito che sono anch'io convinto del fatto che oggi non si può decidere sul disegno di legge. Si rilevano, infatti, delle difficoltà, non tanto nell'identificare lo spirito informatore di esso e le provvidenze che sarebbero necessarie quanto nel trovare la formula che valga a conciliare le opposte esigenze esistenti in materia.

Perciò, signor Presidente, sono d'accordo sulla proposta di rinvio; ed aggiungo che mi sembra il caso di costituire una Sotto-

commissione la quale, utilizzando le proposte del relatore e tutti gli altri elementi affiorati dalla discussione, rediga un nuovo testo da sottoporre alla Commissione. Comunque, avanzando questa proposta ed aderendo a quella dell'onorevole Presidente, sono lieto che la discussione del provvedimento abbia già avuto un certo sviluppo, perchè, ripeto, di quanto è stato detto, si potrà tener conto largamente nella redazione del nuovo testo.

Anzi, a questo proposito, desidererei esprimere qualche giudizio, qualche punto di vista del Ministero.

Come già è stato rilevato da vari commissari, lo spirito del disegno di legge, che è stato presentato dal Ministro dei trasporti, era quello di cercare di trovare qualche altro rimedio aggiuntivo allo scopo di reprimere gli abusi che si commettono in tema di trasporto di persone con l'esercitare vere e proprie autolinee fisse. Tra un estremo e l'altro, il Ministero non ha potuto fare a meno di tener conto delle ripetute proteste provenienti da parte dei gestori di autolinee pubbliche i quali, accusando una crescente crisi del loro settore, hanno ritenuto di identificare una delle cause di tale crisi nella concorrenza, da loro considerata sleale e illegale, esercitata da parte di privati o anche di noleggiatori pubblici col gestire vere e proprie autolinee regolari; e ciò, appunto, ai danni delle autolinee pubbliche, per le quali vi è stata una regolare concessione, previa l'istruttoria prevista dal Codice della strada.

ALESSI. Oltretutto queste persone, non pagando imposte, si sottraggono al dovere fiscale.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Ministero ha dovuto riconoscere che la protesta dei gestori di autolinee pubbliche aveva un suo fondamento e perciò, pur considerando che nel Codice della strada esistono divieti precisi e sanzioni, ha ritenuto che i divieti e le sanzioni stessi fossero inefficaci per la repressione dell'abuso.

Qui, senatore Kuntze, non è che ci si preoccupi della concorrenza soltanto. Ci si preoccupa della circolazione del traffico e, soprattutto, della sicurezza delle persone trasportate. Non si deve, però, trascurare neanche la questione della concorrenza illecita che viene esercitata. Il concessionario dell'autolinea pubblica ha, sì, i suoi diritti, ma ha anche dei sacrosanti doveri cui è sottoposto appunto per poter adempiere questo servizio. Egli deve infatti in tutti i tempi, a qualunque condizione e con qualunque numero di viaggiatori prestare il proprio servizio, con quella continuità e quella regolarità che nella concessione sono prescritte e previste.

MONNI, *relatore.* Ed anche con tariffe obbligate.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile.* Ora, sia che le autolinee siano gestite da privati concessionari, sia che siano gestite dallo Stato stesso o da altri Enti pubblici, non possiamo, come dicevo non preoccuparci di una forma di concorrenza dannosa. Ed allora, pur ritenendo per vero quanto è già stato rilevato sul fatto che divieti e sanzioni già esistono nel Codice della strada, con il provvedimento si è voluto predisporre un ulteriore rimedio che possa, in qualche maniera, costituire una remora, sia pure indiretta, all'esercizio abusivo dei trasporti pubblici e, soprattutto, delle autolinee.

Come mi sembra abbia osservato il senatore Kuntze, gli abusivi esercitano tariffe modeste, praticamente confidando nel numero delle persone che possono trasportare oltre i limiti di legge; perchè altrimenti non avrebbero convenienza. Se un trasportatore privato, o anche un noleggiatore che dispone di una millecento, dovesse trasportare solo quattro o cinque persone al prezzo del biglietto delle autolinee pubbliche, non avrebbe più convenienza a commettere l'abuso. Vi è però sollecitato, è, in certo modo, indotto in tentazione, proprio dal fatto che oltre i tre, i quattro o i cinque viaggiatori consentiti ne può caricare numerosi altri. Quindi, limitando il numero delle persone, si potrebbe in qualche maniera eliminare

quella tentazione di cui parlavo. Bisogna pero trovare la formula per non nuocere ai privati cittadini che fanno uso di una macchina per servizio proprio e della propria famiglia e sono quindi perfettamente nel lecito; e qui vi è da osservare che ciascuno di noi, sa come, quando si muove la macchina si cerchi di farne profittare tutti i componenti della famiglia, per cui chi ha una famiglia numerosa può facilmente trovarsi con uno o due passeggeri in più.

Non si dovrebbe, pertanto, giungere fino all'estremo di porre limitazioni drastiche per l'uso familiare della vettura privata, sia pure tenendo conto delle esigenze della circolazione del traffico e della sicurezza delle persone.

Tornando alla concorrenza esercitata dagli abusivi, desidero osservare che essa si svolge anche a danno delle ferrovie, che si vedono sottrarre numerosi viaggiatori. Ora, siccome io stesso mi rendo conto della difficoltà di giungere alla migliore formulazione del provvedimento — di una formulazione, cioè, che tenga conto di tutte le suddette esigenze — penso che sia bene approfondire al massimo l'argomento, studiando, come ho già detto, tutte le questioni affiorate durante la discussione, e coordinandole, in modo da trovare la formula più efficace; e sono d'accordo sull'opportunità di condensare tale formula in pochi articoli.

MONNI, *relatore*. Il relatore aderisce alla proposta del Presidente e dell'onorevole Sottosegretario di Stato, pregando il Presidente di voler consentire che la Sottocommisssione di studio sia composta delle persone che in modo particolare si sono occupate dell'argomento: cioè dei senatori Berlingieri, Kuntze, Pace. Vi è anche il senatore Pinna, che è molto esperto in materia.

PACE. Cedo senz'altro il posto al collega Pinna.

PRESIDENTE. Potrebbe far parte della Commissione anche il senatore Poët.

MONNI, *relatore*. Io mi impegno a presentare anche domani stesso il nuovo testo del provvedimento, che penso sarà composto di tre articoli, in modo che la Commissione possa prenderlo immediatamente in esame. Non ho voluto finora precisare nulla, in merito a tale nuova formulazione, per ascoltare i colleghi; e debbo dire che mi sono stati dati preziosi suggerimenti, per i quali, in particolare, sono grato al rappresentante del Governo, al collega Kuntze ed al collega Berlingieri. Cercheremo di fare il possibile perchè il testo del disegno di legge risponda a tutte le esigenze esistenti in materia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidererei prendere anch'io parte ai lavori della Sottocommissione.

PRESIDENTE. Allora, se non si fanno osservazioni, la Sottocommissione di studio, composta dai senatori Monni, che la presiederà, Berlingieri, Poët, Kuntze e Pinna, elaborerà il nuovo testo del disegno di legge, che sarà sottoposto alla Commissione in una prossima seduta.

Poichè nessuno si oppone, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1958, n. 916 » (802) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1958, n. 916 », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AZARA, *relatore*. Il disegno di legge è stato presentato dal Ministro di grazia e giustizia alla Camera dei deputati, dove venne approvato senza modificazioni il 4 ottobre 1964. L'articolo 1 stabilisce:

« Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 45 del decreto del Presidente della Re-

pubblica 16 settembre 1958, n. 916, sono sostituiti dai seguenti:

" La Commissione di scrutinio per le promozioni alla categoria di magistrato di Corte di cassazione è composta dal primo presidente della Corte suprema di cassazione, che la presiede, e da quattro magistrati di Corte di cassazione, dei quali due devono ricoprire uno degli uffici direttivi indicati nell'articolo 6, n. 3, della legge 24 maggio 1951, n. 392. Sono nominati componenti supplenti quattro magistrati di Corte di cassazione, due dei quali devono ricoprire uno degli uffici direttivi sopra indicati. Uno dei componenti effettivi e uno dei componenti supplenti devono appartenere al pubblico ministero.

" La Commissione di scrutinio per le promozioni alla categoria di magistrato di Corte di appello è composta dal procuratore generale presso la Corte suprema di cassazione, che la presiede, e da quattro magistrati di Corte di cassazione. Sono nominati componenti supplenti quattro magistrati di Corte di cassazione. Uno dei componenti effettivi e uno dei componenti supplenti devono appartenere al pubblico ministero.

" In caso di assenza o di impedimento, il presidente della Commissione di scrutinio per le promozioni a magistrato di Corte di cassazione è sostituito dal componente effettivo più anziano tra quelli appartenenti alla categoria di magistrato di Corte di cassazione con ufficio direttivo, a norma dell'articolo 6, n. 3, della legge 24 maggio 1951, n. 392, ed il presidente della Commissione di scrutinio per le promozioni a magistrato di Corte di appello è sostituito dal componente effettivo più anziano " ».

Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1958, n. 916, che regolano, rispettivamente, la composizione della Commissione di scrutinio per la promozione a magistrato di Corte di cassazione e della Commissione di scrutinio per la promozione a magistrato di Corte d'appello, non contengono infatti alcuna norma per il caso in cui i presidenti delle Commissioni siano assenti od impediti, ragione per cui le Commissioni stesse potrebbero essere costrette ad interrompere i loro lavori, anche per lunghi periodi, qualora si verificasse quella circostanza.

È quindi necessario prevedere la sostituzione dei presidenti stessi; ed a ciò provvede appunto il disegno di legge mediante il disposto dell'articolo 1, di cui ho dato lettura. Con esso si stabilisce infatti quale deve essere il meccanismo di sostituzione del Presidente assente, per ciascuna delle Commissioni di scrutinio, prevedendosi inoltre lo aumento, nelle Commissioni stesse, del numero dei membri supplenti, in modo da evitare ogni ostacolo al prosieguo dei loro lavori qualora dovesse avere luogo la suddetta sostituzione del presidente.

Mi sembra non debbano esservi motivi di opposizione al disegno di legge, per cui ne propongo la sollecita approvazione.

MISASI, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.* Ringraziando l'onorevole relatore, non posso che associarmi alla sua richiesta perchè la Commissione voglia dare il suo voto favorevole al provvedimento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 45 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1958, n. 916, sono sostituiti dai seguenti:

« La Commissione di scrutinio per le promozioni alla categoria di magistrato di Corte di cassazione è composta dal primo presidente della Corte suprema di cassazione, che la presiede, e da quattro magistrati di Corte di cassazione, dei quali due devono ricoprire uno degli uffici direttivi indicati nell'articolo 6, n. 3, della legge 24 maggio 1951, n. 392. Sono nominati componenti

supplenti quattro magistrati di Corte di cassazione, due dei quali devono ricoprire uno degli uffici direttivi sopra indicati. Uno dei componenti effettivi e uno dei componenti supplenti devono appartenere al pubblico ministero.

La Commissione di scrutinio per le promozioni alla categoria di magistrato di Corte di appello è composta dal procuratore generale presso la Corte suprema di cassazione, che la presiede, e da quattro magistrati di Corte di cassazione. Sono nominati componenti supplenti quattro magistrati di Corte di cassazione. Uno dei componenti effettivi e uno dei componenti supplenti devono appartenere al pubblico ministero.

In caso di assenza o di impedimento, il presidente della Commissione di scrutinio per le promozioni a magistrato di Corte di cassazione è sostituito dal componente effettivo più anziano tra quelli appartenenti alla categoria di magistrato di Corte di cassazione con ufficio direttivo, a norma dell'articolo 6, n. 3, della legge 24 maggio 1951, n. 392, ed il presidente della Commissione di scrutinio per le promozioni a magistrato di Corte di appello è sostituito dal componente effettivo più anziano ».

(*È approvato*).

Art. 2.

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Riduzione del periodo di tirocinio degli uditori giudiziari » (1031)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riduzione del periodo di tirocinio degli uditori giudiziari ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Gli uditori giudiziari possono, dopo sei mesi di tirocinio, e previo parere motivato dei Capi di Corte, essere destinati, con funzioni giurisdizionali, nei Tribunali, nelle Procure della Repubblica presso i Tribunali e nelle Preture.

L'uditore non può fare le veci del Presidente del Tribunale o della Sezione, mancante o impedito; nè può supplire il Procuratore della Repubblica. Nella composizione dei collegi giudicanti non può intervenire più di un uditore con funzioni di giudice.

Le limitazioni di cui al comma precedente cessano con il compimento di un anno di effettivo servizio, in esso compreso il periodo di tirocinio.

Il parere dei Capi di Corte può essere chiesto dopo cinque mesi di tirocinio.

L'efficacia della presente legge è limitata a cinque anni dalla sua entrata in vigore.

B E R L I N G I E R I , *relatore*. Onorevoli colleghi, la legge 31 ottobre 1942, n. 1352, prorogata attraverso successivi provvedimenti fino al 31 ottobre 1962, fissò nella durata di sei mesi il periodo di tirocinio degli uditori giudiziari. Successivamente, però, intervenne una modifica alla legge, con la quale la durata del suddetto periodo di tirocinio venne protratta.

Oggi, al fine di ovviare in qualche modo alla crisi in atto nell'Amministrazione della giustizia, viene presentato il disegno di legge, con il quale si mira a riportare a sei mesi la durata del tirocinio stesso, ma con un accorgimento.

Essendo cioè devoluta al Consiglio superiore della Magistratura la facoltà di conferimento delle funzioni giurisdizionali agli uditori, previo motivato parere dei Capi delle Corti, si è stabilito che tale parere possa essere chiesto dopo cinque mesi di tirocinio in modo da mettere l'uditore giu-

diziario in condizione di espletare le funzioni delegate non appena sia compiuto il sesto mese di tirocinio.

L'uditore non può fare le veci del Presidente del Tribunale o della Sezione mancante o impedito; né può supplire il Procuratore della Repubblica. Inoltre, nella composizione dei collegi giudicanti non può intervenire più di un uditore con funzioni di giudice.

L'efficacia del provvedimento, con l'ultimo comma dell'articolo unico. è stata limitata a cinque anni dalla sua entrata in vigore, poichè si spera che ai sensi della legge 4 gennaio 1963, n.l., la quale allarga il contingente dei magistrati, si possa provvedere completamente a quelle che saranno le esigenze del personale della magistratura.

In conclusione sembra che la Commissione possa senz'altro accogliere il disegno di legge, per i motivi sopra esposti.

P R E S I D E N T E . Ringrazio l'onorevole relatore.

K U N T Z E . Io sono pienamente d'accordo sull'opportunità del disegno di legge, il quale non fa del resto altro che ripristinare delle norme le quali hanno trovato sempre applicazione, anche prima della legge del 1942. Infatti nel lontano 1933 io fui mandato a reggere una pretura dopo sette mesi di uditorato; il che dimostra appunto che la norma in questione era in vigore già allora ed è praticamente sempre rimasta in vigore.

L'unica osservazione che mi permetterei di fare è in relazione all'ultimo comma, il quale limita l'efficacia del provvedimento ad un periodo di cinque anni dalla sua entrata in vigore. Ora siccome gli uditori giudiziari in tanto possono essere chiamati ad esercitare le funzioni di giudice in quanto c'è un parere favorevole dei Capi delle Corti, per cui la loro chiamata non è obbligatoria, è inutile emanare una legge limitata nel tempo per poi, da qui a cinque anni, dover certamente votare una proroga

Io sono nettamente contrario a questi provvedimenti di durata limitata, per una ragione di principio. Se la legge ha una portata ed un suo interesse, a meno che non sia una legge riguardante fenomeni di carattere transitorio, non deve avere limitazioni di sorta, perchè il legislatore potrà sempre, nel caso in cui essa non sia più necessaria, abrogarla o modificarla.

D'altronde la magistratura ha sempre tratto un certo vantaggio dalla norma di cui discutiamo poichè, salvo casi limite, gli uditori chiamati ad esercitare questa funzione, sia pure dopo un breve periodo di pratica, hanno sempre dato buona prova; e soprattutto, anche essendo agli inizi della carriera e forse proprio per questo, hanno voluto dimostrare di avere capacità, buona volontà ed attaccamento al dovere.

Ecco le ragioni per cui proporrei, senza però fare di questa proposta una ragione di eventuale opposizione al disegno di legge qualora non fosse accolta, la soppressione dell'ultimo comma dell'articolo unico.

P A F U N D I . Debbo sommessamente esprimere un avviso contrario, sapendo come i casi di servizio brillante reso dagli uditori non costituiscano la norma. Tutte le amministrazioni tendono a creare dei corsi di perfezionamento, delle accademie; noi, invece, assistiamo al fenomeno inverso, e pare che di questo non sia convinto neppure il presentatore del disegno di legge, tanto è vero che ha previsto una norma cautelare per cui dopo cinque anni il provvedimento perde la sua efficacia.

Io non metto in dubbio la buona volontà del giovane magistrato uditore; però vi sono difficoltà oggettive, per le quali noi abbiamo assistito a dei casi clamorosi di impreparazione pratica di questi giovani forniti di preparazione dottrinale, i quali in sei mesi non possono aver raggiunto non dico quella maturità, ma quella esperienza che è necessaria per evitare dei grossi, macroscopici errori. Pertanto affidare loro la facoltà giurisdizionale quando ancora non hanno potuto rendersi conto della complessità del servizio mi sembra alquanto inopportuno. L'esperienza dice che si è stati oscillanti in materia. Da sei mesi il tirocinio è stato portato ad un anno, appunto per le suddette difficoltà; adesso si vuole ritor-

nare indietro per risolvere i problemi della giustizia. Ma non è così che si risolvono i problemi della giustizia. Io lascerei l'uditore a perfezionarsi in tutti i vari rami dei servizi giudiziari, senza creare delle situazioni di pericolo quali quelle cui il provvedimento in esame forse darebbe causa.

Questi sono i motivi per i quali sono contrario al disegno di legge.

P A C E . La prima investitura di funzione dovrebbe essere data in tribunale, non in pretura.

P A F U N D I . Infatti quando i giovani magistrati sono assegnati ad una pretura, con responsabilità gravi, assistiamo a manifestazioni che nuocciono veramente al prestigio della giustizia.

N I C O L E T T I . Io sono favorevole all'approvazione del disegno di legge perchè non mi sembra che questa possibilità, di cui si è fatto largo uso nel passato, abbia causato inconvenienti di alcun genere.

P A F U N D I . C'è stato un pretore che ha affermato « la responsabilità del cavallo ».

N I C O L E T T I . Probabilmente quel pretore avrebbe fatto lo stesso anche dopo trent'anni di tirocinio.

Comunque il sistema in discussione è stato già adottato in passato, e credo con utili e proficui risultati. D'altronde non mancano le garanzie, perchè la nomina deve partire dal Consiglio superiore della Magistratura, previo parere motivato dei Capi delle Corti; inoltre, nel collegio non può esservi più di un uditore, il quale non può avere funzioni di Presidente. Non mi sembra, quindi, possano sorgere preoccupazioni.

Sarei inoltre come il collega Kuntze, per la soppressione dell'ultimo comma, poichè ritengo che o si è favorevoli al provvedimento o non lo si è; non si può esserlo solo per un certo periodo di tempo. O si ammette la possibilità che il servizio degli uditori, dopo sei mesi di tirocinio dia buoni risultati, o non la si ammette. È da aggiungere che se l'esperienza dovesse dirci che il sistema non va, si potrà senz'altro abrogare la legge. Ma la limitazione nel tempo starebbe a significare una sfiducia della legge in ciò che essa stessa ha statuito.

M O N N I . Mi pare che la preoccupazione del competentissimo collega Pafundi trovi un'eco nella limitazione posta dall'ultimo comma all'efficacia del provvedimento. Con questo, evidentemente, si vuole rimediare ad una situazione di carenza: è una terapia d'emergenza per una crisi che in questo momento preoccupa tutti.

Lo stesso Ministro mette in evidenza la gravità della crisi in atto; se dovessi parlare del mio collegio di Nuoro, dovrei dire ai colleghi che gli avvocati di quella circoscrizione sono in sciopero da tre mesi proprio per la insostenibile situazione in cui si trova il Tribunale. Ora, siccome quando si tratta di ovviare a gravi mali non sempre si trova il rimedio efficace che ne garantisca la completa guarigione, anche qui si corre ai ripari con una terapia veramente di emergenza che, come tale, merita di essere accettata.

Il rimedio che si propone, non è proprio quello che il Ministro avrebbe desiderato; ma voi sapete quali siano stati i risultati dei concorsi banditi ed iniziati: un solo concorso è stato espletato con esiti non certo soddisfacenti, perchè moltissimi furono coloro che chiesero di parteciparvi, pochi di fatto vi parteciparono e pochissimi furono i promossi.

I concorsi, quindi, non rispondono a quelle che sono le aspettative; non si capiscono bene le ragioni e non credo che sia il caso di esaminarle in questa sede. Non ci resta, pertanto, che prendere atto di questa dura situazione la quale impone di rimediare in qualche modo alla grave crisi che travaglia l'Amministrazione della giustizia.

Il presente disegno di legge ha lo scopo appunto di apprestare uno strumento idoneo ad alleviare tale crisi, attraverso il ripristino della facoltà di conferire le funzioni giudiziarie agli uditori dopo sei mesi

di tirocinio. Sono d'accordo col senatore Kuntze che non sia proprio il caso di stabilire la limitazione dell'efficacia delle disposizioni ad un quinquennio, in quanto è chiaro che il Ministro potrà proporre la revoca del provvedimento il giorno in cui la situazione si sarà normalizzata; inoltre, siccome sono i Capi di Corte che debbono esprimere il parere motivato, è ovvio che essi non proporranno, quando non sarà più necessario, di affidare agli uditori, i quali non abbiano compiuto quel determinato tirocinio, funzioni che loro non competono.

Per quanto concerne, poi, la preoccupazione manifestata dal senatore Pafundi, le ragioni sono pienamente giustificate, ma trovano una risposta proprio nel testo del disegno di legge stesso. Ove i Capi delle Corti non ritengano di potere fare una scelta che sia efficiente e rispondente ai bisogni, alla serietà e alla responsabilità degli uffici, non la faranno, io penso. D'altra parte, dobbiamo tener presente che non si tratta di magistrati di prima nomina, ma di un numero limitato di uditori che hanno già superato un esame, che hanno quindi dato prova di esperienza, di competenza e che vengono sottoposti ad un ulteriore vaglio da parte dei Capi di Corte, i quali dovranno motivare il parere per l'incarico che affidano.

Abbiamo, quindi, tutte le garanzie, ed esiste, per altro, la necessità soprattutto — permettete che la segnali in particolare proprio io, rappresentante del Tribunale di Nuoro dove, come ho detto, gli avvocati sono ancora in sciopero per protestare contro lo stato di disservizio che e veramente intollerabile — di apprestare uno strumento idoneo ad alleviare la crisi in atto. Prendendo atto di questo, pertanto, e delle osservazioni fatte dal senatore Pafundi e da altri, che a mio parere corrispondono alle preoccupazioni dello stesso Ministro, io ritengo che il disegno di legge possa essere approvato con la soppressione dell'ultimo comma, per la inutilità della disposizione in esso contenuta.

A G R I M I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono d'accordo sulla proposta del senatore Kuntze, largamente condivisa da altri colleghi, di sopprimere l'ultimo comma, oltre che per le considerazioni di ordine pratico e di tecnica legislativa già esposte, nel senso, cioè, della possibilità che i Capi di Corte non si servano praticamente di questo strumento nel momento in cui non sarà necessario e della possibilità, d'altra parte, di abrogare il provvedimento quando la situazione sarà normalizzata, anche per una considerazione sostanziale, in quanto, in base all'ultimo comma, noi daremmo vita, di fatto per cinque anni ad un collegio giudicante di tipo « transitorio » e per ciò stesso, quindi, ritenuto meno valido.

Mi sembra, pertanto, che con questo emendamento il disegno di legge possa essere tranquillamente accolto. Vorrei solo aggiungere un'osservazione, che mi pare si possa ricavare dal combinato disposto dei primi due commi dell'articolo unico. Ci si preoccupa, in sostanza, che gli uditori giudiziari, investiti dopo breve periodo di funzioni giurisdizionali sia presso i Tribunali che presso le Procure della Repubblica, non si trovino in maggioranza nei collegi giudicanti, e non possano fare le veci del Presidente del Tribunale e della Sezione, o supplire il Procuratore della Repubblica, anche in via temporanea o per singoli atti di ufficio.

Nessuna riserva o cautela per quel che riguarda le Preture, i cui uffici sono molto impegnativi. Ecco allora l'interrogativo che io rivolgo al Governo. Domando: esiste la possibilità di fare in modo che mentre gli uditori con funzioni provvisorie vengono ad integrare, rimanendo in minoranza, i collegi giudicanti dei Tribunali, i giudici dei Tribunali, più esperti, siano inviati presso le Preture?

Il vantaggio che ne trarremmo, a mio avviso sarebbe enorme, perchè il giudice del Tribunale, con l'esperienza e la praticità che ha acquisito, andando nelle Preture, specie in quelle che sono senza titolare da molto tempo, potrebbe smaltire il carico di lavoro più celermente e con maggiore praticità di quanto non possa fare il giovane magistrato il quale si fermerà a studiare il

primo fascicolo che riveste magari un'importanza relativa e studierà la pratica con la lodevole diligenza del primo nominato ma senza il soccorso dell'esperienza.

Non saprei come porre in termini esatti la mia proposta nell'ambito del presente disegno di legge, ma se il Governo in linea di principio l'accettasse, anche in via transitoria, formulerei la norma relativa.

P A C E . Una norma di carattere transitorio di questo tipo, in base alla quale per due anni si desse la possibilità al Consiglio Superiore della Magistratura di chiedere un sacrificio ai giudici più esperti perchè si smaltisca il carico di lavoro delle Preture, la capirei.

S A N D . Riconosco che le ragioni addotte dal senatore Pafundi contro l'accoglimento di questo disegno di legge sono pienamente giustificate; tuttavia, come rappresentante di una provincia nella quale vige il bilinguismo e, quindi, la situazione di carenza di personale negli organici della Magistratura si presenta ancora più drammatica, debbo dichiararmi favorevole al provvedimento in esame, malgrado il rischio al quale la riduzione del tirocinio ci espone, appunto per la necessità, non dico di risolvere, ma di alleviare la grave crisi in atto.

A L E S S I . D'accordo con il senatore Kuntze propongo anch'io un emendamento per la soppressione dell'ultimo comma, per i motivi che sono stati già esposti dai colleghi Monni e Agrimi e che mi pare siano evidenti. Ma vorrei aggiungere un'altra considerazione, e cioè: Vero è che il fine immediato di questo disegno di legge è quello di cercare, per quanto è possibile, di integrare i collegi giudiziari per rendere attiva l'Amministrazione della giustizia; ma, una volta emanato, il provvedimento non avrà più questo scopo, bensì quello dichiarato di ripristinare la facoltà di conferire agli uditori le funzioni giurisdizionali dopo sei mesi di tirocinio.

Ora, poichè l'ultimo capoverso afferma esplicitamente che solo per cinque anni il ripristino di tale facoltà sarebbe consentito, se così fosse, lo dico francamente, non me la sentirei di votare il provvedimento, perchè i casi sono due: o riconosciamo al magistrato, dopo sei mesi di tirocinio, l'esperienza necessaria per potergli affidare le funzioni giudiziarie, o altrimenti è meglio non discuterne.

È vero che possono sorgere inconvenienti di carattere personale, però qui c'è una iniziativa amministrativa che dipende dai Capi di Corte, perchè sono loro che fanno le assegnazioni e queste, una volta fatte possono anche essere rimosse. Inoltre, quando il legislatore si accorgesse che il sistema della riduzione del periodo di tirocinio non risponde alle esigenze, potrebbe sempre proporre l'abrogazione del provvedimento e il ripristino del normale tirocinio.

Per concludere, quindi, io sono favorevole all'accoglimento di questo disegno di legge con il proposto emendamento.

P A C E . Mi associo a tutte le considerazioni svolte dal senatore Monni e dichiaro, anche a nome del collega Pinna, di votare a favore del disegno di legge, con l'emendamento, soppressivo dell'ultimo comma, testè illustrato dal senatore Alessi.

Ciò premesso, però, mi sia consentito di riallacciarmi alle argomentazioni e alla richiesta del collega Agrimi, il quale mi ha preceduto nel vivo desiderio, di segnalare una esigenza che proprio per la mia esperienza sono portato a rappresentare dinanzi alla Commissione.

Dobbiamo convenire che per i giovani magistrati, cui viene affidato il seggio di Pretore, il compito è estremamente difficile, perchè talvolta accade che non abbiano la possibilità di consigliarsi con nessuno e che la Pretura non disponga nemmeno di una biblioteca attrezzata da poter consultare. Ora, io vorrei esprimere il voto, sia pure senza enucleare la proposta nella norma di legge ma, se fosse possibile, attraverso una raccomandazione al Ministero, che ai giovani magistrati non vengano affidate funzioni direttive nelle Preture, affinchè essi, andando in una sede pretorile possano avere almeno il conforto di consigliarsi con un su-

periore più esperto nel difficile compito di giudicare il prossimo e non siano lasciati soli al debutto in questa navigazione difficile, qual'è quella dell'amministrazione della giustizia.

K U N T Z E . Mi rendo conto delle osservazioni che sono state fatte, sia dal collega Agrimi che dal collega Pace. Sarebbe certo auspicabile che nelle Preture fossero assegnati i magistrati con una certa esperienza; allo stato attuale delle cose, però, questo può essere soltanto un pio desiderio.

Occorre, infatti precisare innanzitutto che non potremo mai destinare nelle Preture i giudici con una certa anzianità, perchè essi hanno già conseguito l'inamovibilità e, quindi, non possono essere trasferiti senza il loro consenso. Bisogna d'altra parte considerare che l'inamovibilità, oltre ad essere un principio sancito dall'ordinamento giudiziario, è anche un principio costituzionale, per cui non si potrebbe ricorrere ad una norma transitoria per regolare la materia, ma sarebbe necessaria una legge costituzionale. Questo, ovviamente, ci lascerebbe impegnati per molto tempo, a parte il fatto che urterebbe contro tutte le aspirazioni dei magistrati e, quindi, ci metterebbe praticamente nella condizione di non fare più nulla di quanto ci proponiamo di fare.

Ciò premesso, mi sia consentito però di spezzare una lancia in favore dei giovani pretori, non per un senso di nostalgia degli anni lontani, ma perchè non vorrei che si facesse, come si suol dire, di ogni erba un fascio.

In tutte le Preture, specialmente nelle piccole, sono stati sempre mandati magistrati di nuova nomina i quali, in genere, non hanno mai dato luogo ad inconvenienti, ma anzi, molte volte, hanno ottenuto note di elogio da parte dei superiori che si sono resi conto delle difficoltà con cui essi espletavano il loro lavoro. Che ci siano dei pretori i quali abbiano potuto commettere degli errori, è inevitabile! Ma quanti giudici di Tribunale — ecco quello che vorrei sapere — non hanno commesso gli stessi errori, o magari sono stati impediti di commetterli solo perchè qualche altro componente del collegio ha aperto loro gli occhi?

Nel complesso, dobbiamo effettivamente riconoscere che questi giovani magistrati destinati alle Preture, anche con la loro inesperienza hanno saputo superare mille difficoltà, mantenere alto il prestigio della Magistratura e far funzionare in maniera concreta l'amministrazione della giustizia. Prendendo atto di questo, siccome non credo che gli inconvenienti lamentati siano di tale gravità da suggerire che oggi non si debba fare quello che si è sempre fatto e senza che l'amministrazione della giustizia nel suo complesso ne abbia subìto alcun danno, io esprimo, anche a nome dei colleghi del mio Gruppo, parere favorevole circa l'accoglimento del disegno di legge così com'è stato formulato, con la soppressione soltanto dell'ultimo comma che non ha ragione di essere, nè da un punto di vista di tecnica legislativa, nè da un punto di vista sostanziale, perchè in qualsiasi momento una legge vigente può essere abrogata o modificata.

G U L L O . Per quello che riguarda le Preture, io ritengo che il senatore Kuntze abbia fatto delle osservazioni molto giuste che meritano di essere accolte. Aggiungerò che a mio giudizio, mandare il giovane magistrato presso la Pretura significa spronarlo ad assolvere responsabilmente al suo compito; immetterlo improvvisamente in un Collegio, significa invece farlo addormentare sull'esperienza altrui e, quindi, spesso sugli errori altrui. E bisogna per altro considerare che il giovane pretore non rimane isolato nell'espletamento delle sue funzioni, ma trova due collaboratori validi: l'uno nella classe forense e nella dialettica della lite, l'altro, certamente, nell'anziano cancelliere, — e questo può forse suggerire un'immagine piena di malinconia, ma anche di soddisfazione — che paternamente sa guidarlo nei meandri procedurali e sa impedirgli di cadere in quegli errori che sono sempre inevitabili.

La ragione principale, comunque, per cui ho chiesto di parlare riguarda un'altra questione, e cioè: è necessario mantenere il ca-

rattere di eccezionalità che il Ministro ha voluto dare a questo provvedimento?

L'onorevole Ministro ha preso le mosse basandosi sull'esigenza di una norma di legge eccezionale per sanare la situazione di drammatica carenza di personale negli organici della Magistratura. Ora, io non sono affatto d'accordo che, come rimedio eccezionale, il disegno di legge possa essere accettato perchè — ed ecco che concordo con la tesi del senatore Alessi —, se si ritiene che sia un fatto eccezionale potere affidare ad un giudice, dopo sei mesi di tirocinio, funzioni giurisdizionali, io penso che sia anche pericolosissimo, per cui bisogna assolutamente respingerlo. Da questo punto di vista, pertanto, sono del parere che l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma meriti di essere approvato; ma vorrei dire di più, per dare possibilmente un altro suggerimento.

Secondo il senatore Monni l'opportunità di approvare il proposto emendamento soppressivo nasce anche dalla considerazione che la legge, a prescindere dall'ultimo comma, non avrà più efficacia il giorno in cui i Capi di Corte non esprimeranno il motivato parere cui l'applicazione della legge stessa è subordinata.

Ora, non solo mi permetto di dissentire su questo punto, perchè in effetti spetta al Consiglio Superiore della Magistratura e non ai Capi di corte disporre circa l'opportunità o meno di applicare la legge, ma proporrei addirittura di sopprimere l'inciso « previo parere motivato dei Capi di Corte », che a mio giudizio non offre alcuna garanzia e serve soltanto a confondere le cose in quanto, come ha giustamente detto il senatore Alessi, i casi sono due: o riconosciamo che sei mesi di tirocinio siano sufficienti per potere affidare ad un uditore le funzioni giurisdizionali, — ed allora mi pare che il parere dei Capi di Corte non sia necessario — o altrimenti è meglio non accettare il provvedimento.

Vorrei chiarire, in sostanza, che l'onorevole Ministro col proporre un disegno di legge di carattere eccezionale ha mostrato ancora una volta d'illudersi, perchè il problema della crisi della giustizia è molto più ampio di quanto la relazione che accompagna il disegno di legge stesso voglia fare apparire: non si tratta, infatti, di coprire vacanze, di aumentare il numero dei magistrati, ma di rinnnovare il mondo giudiziario, gli strumenti con i quali in Italia si amministra la giustizia, perchè sono vecchi i codici, sono vecchie le norme, questa è la verità.

Per concludere, quindi, io sono d'accordo sull'emendamento soppressivo dell'ultimo comma, accetto la riduzione a sei mesi di tirocinio e aggiungo la richiesta di sopprimere le parole « previo parere motivato dei Capi di Corte ».

M O N N I . Ho detto poco fa che la preoccupazione manifestata dal senatore Pafundi, vecchio ed esperto magistrato, poteva essere giustificata, ma non in una situazione eccezionale. Ora, occorre che il senatore Gullo si renda conto di questo: che il presente disegno di legge è stato proposto per venire incontro ad uno stato di necessità, ma deve essere approvato con quelle cautele — ed il parere motivato dei Capi di Corte è una cautela — che il Ministro ha creduto opportuno di adottare.

M A G L I A N O . Sono contrario alla soppressione delle parole « previo parere motivato dei Capi di Corte », perchè ciò verrebbe a togliere la sola garanzia offerta dal presente disegno di legge il quale, contrariamente a quanto dice il senatore Gullo, ha certamente carattere eccezionale. E la garanzia è necessaria, anche in considerazione del fatto che, non tutti gli uditori hanno la stessa preparazione, capacità e prontezza, quindi è opportuno che coloro i quali hanno potuto conoscerli direttamente, perchè li hanno avuti alla loro dipendenza, esprimano in proposito un parere. Si badi bene che si tratta di giovani magistrati ai quali intendo rendere lo stesso omaggio che ha reso il collega Kuntze, perchè in genere compiono in maniera encomiabile il loro dovere; la sola cosa alla quale possono essere richiamati è la necessità di non abbandonare la sede, perchè molto spesso,

quando si trovano nei piccoli paesi, sono portati ad allontanarsene.

Sono pertanto favorevole all'approvazione del disegno di legge con la soppressione dell'ultimo comma, anche per la considerazione che un magistrato, se non è riuscito in sei mesi ad acquisire l'esperienza e la preparazione necessaria per l'indipendenza del suo giudizio e per dirigere un ufficio importante, difficilmente ci riuscirà in un anno. Vorrei soltanto aggiungere, in risposta a quello che ha detto il senatore Kuntze, che io condivido, sebbene la discussione ci abbia portato fuori dell'ambito di questo disegno di legge, le osservazioni del senatore Agrimi; qui non si tratterebbe, infatti, di togliere l'inamovibilità ai magistrati giudici di Tribunale, ma di consentire a costoro, qualora accettassero l'incarico — e mi consta che molti magistrati sarebbero disposti ad accettarlo — che comporterebbe anche un piccolo vantaggio economico come indennità di trasferta, missione, ecc., di andare a dirigere, magari una-due volte alla settimana, le Preture che si trovano a pochi chilometri di distanza. Di questo, comunque, ne potremo parlare in altra sede, perchè — ripeto — va oltre l'ambito del presente disegno di legge che deve essere approvato così com'è stato formulato con la sola soppressione del limite di cinque anni.

G U L L O . Mi scusi, signor Presidente, ma l'intervento del senatore Magliano mi suggerisce di fornire un ulteriore chiarimento.

Per quanto concerne innanzitutto il carattere di eccezionalità — forse non mi sono spiegato —, questo va soppresso a mio giudizio per quello che ha detto il senatore Alessi, che cioè, altrimenti non si spiegherebbe un provvedimento di questo tipo. Circa, poi, l'emendamento soppressivo delle parole « previo parere motivato dei Capi di Corte », devo dire che il discorso attiene ad un problema molto ampio che mi pare non sia stato messo sufficientemente a fuoco né da me né da chi ha parlato dopo di me. Si tratta di vedere, cioè, se il potere giudiziario ha lo spazio per potere limitare il potere del Consiglio Superiore della Magistratura; non possiamo, in altri termini, consentire che la Magistratura, alla quale va tutto il nostro rispetto, si assuma ad un certo momento il diritto di veto anche su una decisione del Consiglio Superiore. È un problema di diritto costituzionale delicatissimo e mi sembrava che fosse implicito nel mio discorso!

P A F U N D I . Prendo atto con soddisfazione delle dichiarazioni fatte da illustri colleghi che, provenendo dalla carriera giudiziaria, ne conoscono a fondo i problemi e le esigenze. Nel mio intervento mi preoccupavo proprio dei pericoli che comporta la difficoltà della vita nei tribunali; eliminata tale preoccupazione, non posso però condividere quanto afferma il senatore Gullo, che cioè nella fattispecie non si tratti di un provvedimento eccezionale. Io ritengo, infatti, che proprio e soltanto l'eccezionalità della disposizione giustifichi tale strumento di emergenza; in caso contrario non si spiegherebbe perchè mai il periodo di tirocinio, che da sei mesi era stato portato ad un anno, venga ora ripristinato secondo le modalità originarie.

E se il ricordo personale può valere qualcosa, posso dire che io — ma allora eravamo nel 1912 — ho fatto due anni di tirocinio così ripartiti: 6 mesi come uditore, 6 mesi come vice pretore ed un anno quale giudice aggiunto. Naturalmente nei tempi correnti le procedure sono diventate più sollecite; noi non possiamo che prendere atto di tale maggiore rapidità e perfezionamento. Io ammiro moltissimo l'acutezza del senatore Gullo, ma nella fattispecie non posso assolutamente concordare con la sua tesi. Il parere motivato dei Capi di Corte non costituisce un diritto di veto, ma serve soltanto a corroborare di un parere tecnico l'idoneità degli uditori ad esercitare le funzioni giudiziarie. Esso ha, dunque, una importantissima funzione di garanzia di cui non si può fare a meno per il buon andamento della giustizia.

A J R O L D I . Premesso che il parere dei Capi di Corte non è assolutamente vin-

colante proprio per il suo carattere di parere, mi sembra che, nonostante una certa discrepanza sui motivi che hanno determinato il provvedimento, tutta la Commissione sia ormai d'accordo sul testo di legge e sull'opportunità di sopprimere l'ultimo capoverso. Da parte mia, desidero aggiungere poche parole a quanto è stato or ora sostenuto così validamente dal collega senatore Pafundi in merito all'emendamento proposto dal senatore Gullo. Io ritengo che dal contesto della norma, che stabilisce per gli uditori particolarmente meritevoli la possibilità di essere ammessi ad esercitare le funzioni giudiziarie prima del completamento del periodo di tirocinio, non possa enuclearsi quella che prevede il parere del Capo della Corte d'appello. Tale parere, pur non vincolante, è tuttavia necessario perchè attiene alle note caratteristiche del magistrato il quale, appartenendo a quella certa giurisdizione territoriale, ha la possibilità di essere direttamente conosciuto dal Capo della Corte.

Né il disegno di legge può essere considerato come una specie di puntello al funzionamento claudicante della giustizia. Noi sappiamo che vi sono proposte tendenti ad allargare l'ingresso dei magistrati di merito in seno allo stesso Consiglio Superiore della Magistratura. Se così è, perchè non dovremmo avere fiducia in questi stessi Capi della Corte di merito proprio nel caso in esame, nel quale si chiede in sostanza il parere di un organo qualificato che ha la sua conoscenza specifica e diretta dei propri magistrati?

Per concludere, sono d'accordo sulla bontà del provvedimento e sull'emendamento proposto dal senatore Kuntze tendente a sopprimere l'ultimo capoverso; non condivido, invece, per ragioni di tecnica legislativa e soprattutto per motivi sostanziali che sono stati indicati, l'emendamento proposto dal senatore Gullo.

A Z A R A . Ritengo che il disegno di legge possa essere approvato nella sua attuale formulazione, perchè in essa vi sono tutti gli elementi che ne garantiscono un buon effetto e le precauzioni per i casi che potrebbero eccezionalmente verificarsi in futuro. Ritengo altresì che il problema possa essere risolto con assoluta serenità, ricordandoci che si tratta di una questione molto importante che potrà favorire l'andamento della vita giudiziaria italiana.

A L E S S I . Sono pienamente d'accordo con quanto ha detto il collega Ajroldi circa l'inopportunità dell'emendamento proposto dal senatore Gullo, il quale mi pare sia caduto nell'equivoco di ritenere vincolante il parere dei Capi di Corte, che invece tale non può essere — come è stato giustamente fatto rilevare — proprio per il suo carattere di parere.

Poichè si è fatto riferimento a delle mie affermazioni circa la straordinarietà e l'urgenza del provvedimento, desidero chiarire che se anche i motivi che lo hanno ispirato sono di urgenza, la volontà della legge si disimpegna da essi; il che non avverrebbe se fosse mantenuto l'ultimo capoverso. Eliminato il quale, il disegno di legge rimarrebbe soltanto come norma di eccezione. Siffatto carattere non mi sembra assolutamente contestabile, giacchè nel sistema della legge il periodo di tirocinio degli uditori giudiziari continua ad essere di un anno: in via di eccezione si consente la sua riduzione a 6 mesi. Di qui discende, poi, la necessità di garanzie di carattere amministrativo.

M I S A S I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.* Sono molto lieto dell'ampia ed approfondita discussione che si è sviluppata sul provvedimento e particolarmente grato al senatore Monni per il riconoscimento dello sforzo sostenuto dal Governo e per la testimonianza delle ragioni più vere che giustificano il disegno di legge.

Nel corso della discussione sono state avanzate alcune richieste. Sull'emendamento proposto dal senatore Kuntze mi sembra vi sia l'unanimità da parte della Commissione, per cui non mi sento di insistere sul testo originario. Il proponente, infatti, ha particolarmente evidenziato che stabilire per la legge una validità limitata a 5 anni

comporterebbe il rischio, non dico di dar corpo a motivi di appello degli avvocati — il che ritengo non possa accadere —, ma quanto meno di creare un clima di contrasto, o sfumatura psicologica che dir si voglia, tra tipo e tipo di magistrato, quasi una serie A e B in seno alla magistratura.

Poichè l'osservazione ha una pertinenza precisa, non insisto sul mantenimento dell'ultimo comma, il quale, ad ogni modo, aveva la sua ragione in un certo orientamento. Infatti, noi volevamo ribadire la volontà politica di procedere alla soluzione dei più gravi problemi della magistratura entro un certo periodo di tempo presumibilmente adeguato, in maniera che in futuro non fosse più necessario ricorrere a tale forma di eccezione, come del resto ha acutamente precisato il senatore Alessi.

È sorta, quindi, la questione relativa alle preture: sarei lietissimo, senatore Agrimi e senatore Pace, anche per mia intima convinzione, se potessimo qui ribadire il valore fondamentale dell'esercizio della pretura, anche perchè è chiaro che, fatta questa affermazione, bisogna riconoscere come l'esercizio pretorile è quanto meno, pari, se non — come voi affermate — superiore, a quello del Collegio, dove si esigono maggiori doti: il che implica tutta una serie di conseguenze sul piano della riforma del sistema delle promozioni nella magistratura, sul piano della riforma dell'ordinamento giudiziario, non so fino a che punto accettate da tutte le parti politiche.

Condivido, pertanto, alcune delle vostre considerazioni; però le osservazioni del senatore Kuntze sono molto percise: se noi affermassimo in questa sede, sia pure con un ordine del giorno, l'indirizzo inteso a far sì che giudici di tribunale svolgano esercizio di pretura, incapperemmo contro il principio fondamentale della inamovibilità. In questo modo noi frustreremmo di fatto lo scopo dello stesso disegno di legge, perchè, non potendo adibire i giovani giudici sempre nel Collegio, non potremmo mandarli nelle preture.

Condivido le considerazioni di merito sul fatto che molto spesso i giovani inseriti, sia pure bruscamente, in una posizione isolata, acquisiscono esperienze e danno ottimi risultati, tanto è vero che il sistema ha funzionato dal 1942. Dico questo per il senatore Pafundi perchè, o riconosciamo che dal 1942 in poi la magistratura italiana non ha funzionato — questo non credo che si possa dire — oppure dobbiamo riconoscere che anche l'eccezione ha funzionato!

Resta, infine, la questione sollevata dal senatore Gullo, che non condivido appunto per le osservazioni fatte dal senatore Alessi, in quanto la norma ha carattere di eccezione. Il senatore Gullo ha precisato che il suo emendamento non è relativo al carattere di eccezionalità dell'intera norma; si tratta, in sostanza, di un tentativo un po' più insidioso: cioè di ledere il principio per cui deve esserci il parere motivato dei Capi di Corte prima che gli uditori giudiziari possano essere destinati, con funzioni giurisdizionali, nei Tribunali, eccetera.

In sede di riforma dell'ordinamento giudiziario potremmo fare, senatore Gullo, tutti i discorsi che vorremmo, ma non possiamo, in una legge che per giunta viene fatta per una situazione contingente e con la volontà politica intesa a portare ad un anno il tirocinio (quando questo ci sarà consentito), inserire un elemento corruttore del sistema attuale senza avere già creato un sistema futuro. Per queste ragioni fondamentali, non posso accettare questo principio.

Il senatore Gullo, infine, ha detto che il Ministro si « illude », perchè crede che il problema della magistratura sia un problema quantitativo. Questa sua osservazione potrebbe essere pertinente qualora il Ministro avesse presentato a questa Commissione, al Senato, un disegno di legge per l'aumento degli organici dei magistrati; ma qui noi siamo di fronte ad un provvedimento che tende a coprire quegli organici che non sono ancora coperti!

Siamo perfettamente consapevoli che il problema della cosiddetta crisi della giustizia non è riducibile ad un problema numerico, ma appunto per questo abbiamo affrontato la riforma del Codice di procedura penale, abbiamo portato avanti il di-

segno delle depenalizzazioni delle contravvenzioni, eccetera!

Ci rendiamo conto che vi sono problemi anche più gravi che riguardano soprattutto l'ordinamento giudiziario, i rapporti tra Consiglio Superiore della magistratura e il resto dell'attività normale, problemi di servizio che non sono di numero ma di distribuzione, eccetera. Tutto questo, però, esige una volontà e una iniziativa del Governo, ma prima di tutto una presa di coscienza delle forze politiche del Parlamento e una capacità di queste forze a superare le spinte corporative che in questa materia si aggrovigliano intorno alle esigenze dei singoli settori ed ambienti, spesso in contrasto l'uno contro l'altro.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Passiamo ora all'esame e alla votazione dell'articolo unico di cui ho già dato lettura.

Al primo comma, il senatore Gullo ha presentato un emendamento tendente a sopprimere le parole: « e previo parere motivato dei Capi di Corte ».

G U L L O . Non insisto.

P R E S I D E N T E . Il senatore Kuntze ha presentato un emendamento soppressivo dell'ultimo comma.

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 13.

Dott. MARIO CARONI
Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari