

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2^a COMMISSIONE

(Giustizia)

112° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 DICEMBRE 1975

Presidenza del Presidente VIVIANI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione:

« Modificazione degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione » (2229) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 1492, 1493, 1494
DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia	1494
FOLLIERI	1493
GATTO Eugenio	1492, 1493
MAROTTA, relatore alla Commissione	1492, 1493
PETRELLA	1493

Discussione e approvazione:

« Modifiche agli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione concernenti la vidimazione dei libri di bordo » (2230) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	1495, 1496
DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la	

grazia e giustizia	Pag. 1496
MAROTTA, relatore alla Commissione	1495

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della discussione congiunta e rinvio:

« Ordinamento della professione di avvocato » (1775) (D'iniziativa dei senatori Viviani ed altri);

« Ordinamento della professione di avvocato » (422):

PRESIDENTE	1498, 1499
DELL'ANDRO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia	1499
FILETTI	1498
FOLLIERI, relatore alla Commissione	1498
MARTINAZZOLI	1498, 1499
TEDESCO Tatò Giglia	1499

La seduta ha inizio alle ore 10,50.

LISI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

« **Modificazione degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione** » (2229) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Marotta di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

MAROTTA, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 2229, presentato alla Presidenza della Camera dei deputati il 9 ottobre 1972 dal Ministro di grazia e giustizia di concerto con il Ministro della marina mercantile e dei trasporti, con cui viene chiesta la modificazione degli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione, ha lo scopo di favorire gli investimenti di capitale straniero nel settore della marina mercantile, prevedere una nuova disciplina in ordine ai requisiti di nazionalità delle navi per i quali si prescinde ora dal controllo dell'esistenza dei prevalenti interessi nazionali nel capitale, esercitare tuttavia il controllo di tali interessi per quanto attiene agli organi di amministrazione e di direzione, rendere più agevoli le attuali procedure di accertamento, disporre una riduzione della caratura che deve appartenere a cittadini, società pubbliche o private italiani, purchè sia riconosciuta la nazionalità della nave, fermo restando il criterio della prevalenza dell'interesse nazionale.

Tale disegno di legge, al cui articolo unico non sono stati presentati emendamenti, è stato approvato in sede legislativa alla Camera dei deputati nella seduta del 23 luglio 1975, a scrutinio segreto, dalle Commissioni permanenti 4^a (Giustizia) e 10^a (Trasporti) in riunione comune.

La Giunta per gli affari delle Comunità europee ha espresso, su richiesta delle Commissioni, parere favorevole in data 20 novembre 1975.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Marotta della sua relazione ed anche del cenno fatto al parere dato dalla Giunta per gli affari delle Comunità europee. Aggiungo che manca il parere dell'8^a Commissione, ma i termini sono ormai scaduti.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GATTO EUGENIO. Dichiaro di non essere preparato a fare questa discussione; ma qui, evidentemente, il grosso problema è quello delle bandiere ombra e quello delle caratteristiche che deve avere la nave per essere iscritta nel registro italiano. Non solo, ma dico di più: che una discussione di questo genere è particolarmente grave in questo momento nel quale — così almeno pare, stando a quel che si legge — registriamo una certa evasione del capitale straniero dal nostro paese. Ora, per quel poco che mi intendo di marina mercantile, so che quella delle bandiere ombra è sempre stata una delle questioni più discusse e che la questione delle immatricolazioni della nave nel registro italiano è pure di estrema gravità.

Quindi, ritengo che questo disegno di legge non si limiti — come parrebbe — a modificare sotto l'aspetto tecnico taluni aspetti del codice della navigazione, ma che sia un grosso tema politico sul quale, prima di pronunciarsi attraverso una surrettizia soluzione tecnica, bisognerebbe avere, a mio giudizio, delle notizie per essere illuminati, per sapere che cosa poi accade, perchè sinceramente non so quali possano effettivamente essere le conseguenze dei provvedimenti tecnici che andiamo a prendere in ordine ai grossi problemi di cui ho sempre sentito parlare, quelli cioè delle bandiere ombra, delle navi battenti bandiere straniere.

Ora, penso che questo provvedimento sia fatto, probabilmente, per risolvere talune di quelle questioni, ma vorrei capire bene come, cioè vorrei avere, al di là della no-

2^a COMMISSIONE

112° RESOCONTO STEN. (3 dicembre 1975)

zione tecnica, della meccanica della modificazione degli articoli del codice della navigazione, la conoscenza delle conseguenze in questo strano ed importantissimo settore che il provvedimento può avere.

PRESIDENTE. Per l'esattezza, questo provvedimento ha indubbiamente una qualche relazione con le bandiere ombra, bandiere che tendono a fare apparire straniero capitale che in realtà è italiano. Con questo disegno di legge, invece, si tende a far entrare ufficialmente, con minori difficoltà, capitale straniero in navi che battono bandiera italiana.

GATTO EUGENIO. Questo è evidente. Ma il provvedimento è efficiente o no agli effetti che dicevo? Quali sono i suoi scopi? Se questo disegno di legge vuole risolvere soltanto quel problema è un provvedimento tecnico qualsiasi.

PRESIDENTE. Secondo la relazione, vorrebbe accentuare la possibilità dell'ingresso di capitale straniero nella proprietà delle navi italiane.

MAROTTA, relatore alla Commissione. È una tutela maggiore per questo tipo di navi, per cui i consigli di amministrazione devono essere, per la maggior parte, italiani.

PRESIDENTE. Senatore Gatto, lei formalizza la sua richiesta?

GATTO EUGENIO. No. Ripeto, a me pare opportuno che questo disegno di legge, oltre ad una discussione tecnica, abbia anche una sua discussione politica, cioè che si approfondiscano le conseguenze delle norme che ci accingiamo ad approvare. Se i colleghi non sono d'accordo, non intendo fermare l'iter del disegno di legge formalizzando la mia richiesta; ma mi pare che una discussione di questo tipo sarebbe stata molto opportuna.

MAROTTA, relatore alla Commissione. Il problema delle bandiere ombra va

trattato a parte, in quanto è effettivamente molto vasto ma, comunque, si tratta di problema opposto a quello in esame.

PETRELLA. Il disegno di legge in esame concerne un problema attuale soprattutto in questo momento di crisi della marina mercantile; pertanto, una normativa che faciliti i trasferimenti della caratura delle navi o lo stesso trasferimento di natanti è quanto mai opportuna e richiesta da parte degli operatori interessati.

Comunque, se il senatore Gatto ha delle perplessità e intende insistere per un breve rinvio della discussione, non ho nessun motivo per oppormi.

PRESIDENTE. Preciso che il senatore Gatto, fino a questo momento, non ha formalizzato la sua proposta.

FOLLIERI. A favore dell'approvazione di questo provvedimento vi sono esigenze di carattere economico e sociale che ne consigliano senz'altro una rapida conclusione, tenuto anche conto dell'iter che il provvedimento stesso ha avuto alla Camera dei deputati dove tutti si sono dichiarati favorevoli.

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

MAROTTA, relatore alla Commissione. A completamento della mia esposizione e per dissipare qualsiasi dubbio in merito alla normativa in esame, ritengo sia opportuno dare lettura del resoconto sommario della seduta del 2 aprile 1974 delle Commissioni giustizia (4^a) e trasporti (10^a) della Camera, nel corso della quale vi è stato l'esame e la richiesta di assegnazione in sede legislativa del disegno di legge che ci interessa.

Leggo dunque: « Il deputato Revelli, relatore per la 4^a Commissione, sottolinea come il disegno di legge tenda in sostanza a favorire gli investimenti di capitale straniero nel settore della marina mercantile, rendendo meno rigorosa la disciplina attualmente vigente in materia di partecipazioni estere alla

proprietà navale. A tal fine, oltre a disciplinare *ex novo* i requisiti di nazionalità delle navi per i quali si prescinde ora dal controllo dell'esistenza dei prevalenti interessi nazionali nel capitale — controllo limitato alla prevalenza di tali interessi negli organi di amministrazione e di direzione — e a snellire nel contempo le vigenti procedure di accertamento, si è altresì disposta una riduzione della caratura che deve appartenere a cittadini o società pubbliche o private italiani perchè sia riconosciuta la nazionalità della nave, fermo però restando in tal caso il suddetto criterio della prevalenza dell'interesse nazionale.

Conclude proponendo che il provvedimento venga trasferito alla sede legislativa, trattandosi di materia tecnica per la quale l'approvazione da parte dei minori collegi appare maggiormente idonea.

Il deputato Becciu, relatore per la 10ª Commissione, dichiara di concordare con le susposte considerazioni e in particolare con l'esigenza di una rapida approvazione in sede legislativa del provvedimento, che pone rimedio ad una situazione di disordine e spesso di sostanziale illegalità nel settore della proprietà marittima, snellendo le procedure di accertamento dei requisiti e favorendo gli investimenti esteri, fonte perspicua di entrate fiscali e valutarie, pur senza indulgere ad una eccessiva liberalizzazione.

Da questo punto di vista si può anzi affermare che il provvedimento riveste un nuovo valore sociale. Esso, infatti, assicurando a molti lavoratori marittimi che operano su navi battenti bandiere « ombra » una tutela corrispondente a quella dei lavoratori imbarcati su navi nazionali, contribuirà, come è da tutti auspicato, a una decisa riduzione di tale triste fenomeno.

Il sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia Pennacchini, sottolineato che il provvedimento si pone in perfetta sincronia con le direttive dei trattati di Roma e ripete in sostanza il contenuto di analogo disegno di legge presentato nella scorsa legislatura, ne raccomanda l'approvazione, aderendo alla proposta di passaggio alla sede legislativa.

Il sottosegretario di Stato per la marina mercantile Caldoro si associa anch'egli a tale proposta.

Dopo un breve intervento del deputato Balarin, che ribadisce l'esigenza di una revisione organica del codice della navigazione, invitando il Governo a desistere per il futuro dalla presentazione di consimili, episodici provvedimenti, le Commissioni, all'unanimità, deliberano di richiedere alla Presidenza della Camera il trasferimento alla sede legislativa del disegno di legge.

Il presidente della 10ª Commissione, Catelani, si riserva di acquisire il consenso dei gruppi assenti al momento della deliberazione ».

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Come già avvenuto alla Camera dei deputati, il Governo si dichiara favorevole all'approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

Gli articoli 143, 158 e 159 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 143. - (*Nazionalità dei proprietari di navi italiane*). — Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nelle matricole o nei registri indicati dagli articoli 146 e 148 le navi che appartengono, per una quota superiore a dodici carati:

a) a cittadini italiani;

b) a persone giuridiche italiane, pubbliche o private;

c) a società relativamente alle quali sia riscontrata dall'Amministrazione della marina mercantile e da quella dei trasporti, rispettivamente per le navi per le quali venga richiesta l'iscrizione nei registri marittimi e della navigazione interna, la prevalenza di interessi nazionali negli organi di amministrazione e di direzione e, se costituite all'estero, si trovino nelle condizioni di cui agli articoli 2505 e 2506 del codice civile ed abbiano nello Stato il rappresentante legale o vi siano rappresentate da persona munita di procura institoria.

Agli effetti della lettera c) del precedente comma, la prevalenza degli interessi nazionali negli organi di amministrazione e di direzione si considera sussistente quando sono cittadini italiani: nelle società in nome collettivo, la maggioranza dei soci; nelle società in accomandita, la maggioranza dei soci accomandatari; e, nelle società per azioni, a responsabilità limitata e cooperative, la maggioranza degli amministratori, tra cui il presidente e l'amministratore delegato, nonché la maggioranza dei sindaci ed i direttori generali. Nel caso di società costituite all'estero, le persone che rappresentano stabilmente la società nel territorio dello Stato devono essere cittadini italiani.

Restano salve le disposizioni previste dagli articoli 7 e 221 del Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea ».

« Art. 158. - (*Proprietà di stranieri per quote dai dodici ai diciotto carati*). — Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche o giuridiche, o di società, che non si trovano nelle condizioni prescritte nell'articolo 143, raggiunga i dodici carati, ma non superi i diciotto, devono essere ceduti a persone, fisiche o giuridiche, o a società, che si trovino nelle condizioni prescritte, tanti carati quanti sono quelli che, per trasferimento di proprietà o per perdita dei requisiti da parte dei titolari, hanno determinato tale eccedenza.

La cessione deve aver luogo entro sei mesi dal giorno in cui la eccedenza si è verificata.

Trascorso il detto termine senza che la cessione abbia avuto luogo, l'ufficio d'iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, fino a concorrenza del numero necessario a ristabilire i requisiti di nazionalità prescritti dalla legge, a cominciare dalle quote che per ultime hanno concorso all'eccedenza ».

« Art. 159. - (*Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati*). — Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone, enti o società, che non si trovano nelle condizioni previste nell'articolo 143, venga a superare i diciotto carati, l'ufficio d'iscrizione della nave procede all'af-

fissione negli uffici del porto e alla pubblicazione nel foglio degli annunci legali di un avviso con il quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti e promuove l'autorizzazione a dismettere la bandiera.

I Ministri della marina mercantile e dei trasporti provvedono, secondo le rispettive competenze, a norma del terzo comma dell'articolo 157.

Se l'autorizzazione è data, l'autorità che procede alla consegna del documento di autorizzazione ritira i documenti di bordo. Se la autorizzazione è negata, l'ufficio di iscrizione promuove la vendita giudiziale della nave, quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati, o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Modifiche agli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione concernenti la vidimazione dei libri di bordo** » (2230) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione concernenti la vidimazione dei libri di bordo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Invito il senatore Marotta a riferire alla Commissione sul disegno di legge.

M A R O T T A , *relatore alla Commissione* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge in titolo, trasmesso alla Presidenza della Camera in data 30 ottobre 1972 dal Ministro di grazia e giustizia, di concerto con i Ministri della marina mercan-

tile e dei trasporti, con cui veniva sollecitata la modificazione degli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione concernente la vidimazione dei libri di bordo, aveva l'intento — in conformità della normativa della convenzione di Londra — di rendere più agevoli e sollecite le procedure in atto vigenti, riducendo al minimo le formalità per la sosta dei vettori marittimi, per favorirne in tal modo la velocità commerciale.

Tale disegno di legge, al quale non sono stati presentati emendamenti, è stato approvato, favorevole il Governo, in sede legislativa nella seduta del 23 luglio 1975, a scrutinio segreto, dalle Commissioni permanenti giustizia e trasporti della Camera dei deputati.

Dopo aver precisato che la Commissione finanze e tesoro ha espresso su tale provvedimento parere favorevole, concludo invitando gli onorevoli senatori ad approvare la presente normativa.

Come già fatto per il precedente disegno di legge mi sembra comunque utile dare lettura del resoconto sommario della Camera in data 2 aprile 1974, quando venne discusso il disegno di legge: « Il deputato Revelli, relatore per la 4ª Commissione, illustra brevemente il provvedimento, che tende a snellire le procedure attualmente in vigore per gli arrivi e le partenze dei vettori marittimi, istituendo la libera pratica amministrativa a mezzo di una semplice dichiarazione del comandante della nave redatta, sotto la sua responsabilità, secondo un modello *standard* e controllata periodicamente dalle competenti autorità marittime o consolari.

Conclude proponendo il trasferimento alla sede legislativa del disegno di legge.

Il deputato Dal Maso, relatore per la 10ª Commissione, sottolinea la conformità della normativa alla convenzione di Londra, e che ha inteso ridurre al minimo le formalità per la sosta dei vettori marittimi, favorendone così l'aumento della velocità commerciale, dichiara di aderire alla proposta di assegnazione alla sede legislativa.

I sottosegretari di Stato per la marina mercantile Caldoro e per la grazia e giustizia Pennacchini si associano a tale proposta.

Le Commissioni deliberano quindi all'unanimità di richiedere alla Presidenza della Camera il trasferimento alla sede legislativa del disegno di legge ».

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale. Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Il Governo concorda con la relazione del senatore Marotta e si dichiara senz'altro favorevole alla approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge, del quale do lettura:

Articolo unico.

Gli articoli 179, 180, 181, 184 e 185 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 179. - (*Nota di informazioni all'autorità marittima*). — All'arrivo della nave in un porto il comandante della nave deve far pervenire al comandante del porto o all'autorità consolare una comunicazione, dalla quale risulti il nome o il numero, il tipo, la nazionalità, il tonnellaggio della nave, il nome dell'armatore ed il nome e il domicilio del raccomandatario, la quantità e la qualità del carico, nonchè l'indicazione della sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose, il numero e la nazionalità dei componenti dell'equipaggio, il numero dei passeggeri, brevi indicazioni sul viaggio, la data e l'ora di arrivo e la data e l'ora prevista per la partenza della nave, il porto di provenienza e quello di destinazione, nonchè la posizione della nave nel porto. Detta comunicazione dovrà essere integrata prima della partenza da una dichiarazione del comandante della nave relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, doganale e contrattuale, da consegnarsi alla predetta autorità marittima o consolare.

Il comandante di una nave diretta in un porto estero, qualora preveda che la sosta della nave avvenga in ore di chiusura del locale ufficio consolare dovrà provvedere a fare per via radio al consolato la comunicazione di cui al precedente comma limitatamente agli elementi disponibili in tempo utile. In caso di inesistenza di locali uffici consolari o di impossibilità di procedere alla comunicazione di cui sopra per via radio del fatto dovrà darsi pronta e motivata notizia nella comunicazione da farsi al comandante del porto o all'autorità consolare nel successivo porto di approdo ».

« Art. 180. - (*Ispezioni*). — Il comandante del porto o l'autorità consolare possono ad ogni tempo verificare il contenuto della comunicazione presentata o fatta per via radio dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo. In tal caso delle osservazioni effettuate nel corso dell'ispezione dalla predetta autorità — cui è demandato anche il compito di vigilare sull'esecuzione dei lavori ordinati dalle competenti autorità in seguito a visite di controllo — dovrà farsi pronta annotazione sui libri di bordo ».

« Art. 181. - (*Rilascio delle spedizioni*). — Il comandante del porto o l'autorità consolare debbono sempre intervenire in caso di avaria al carico ed alla nave, di infortunio a passeggeri o membri dell'equipaggio, o di altri eventi straordinari, per controllare l'adempimento da parte dell'armatore e del comandante della nave degli obblighi loro imposti dalle norme di polizia e da quelle per la sicurezza della navigazione, nonchè da disposizioni sanitarie, fiscali e doganali, avendo facoltà di rifiutare in caso di inadempimento il rilascio della spedizione.

La riscossione degli importi corrispondenti ai diritti consolari — dovuti solo nei casi di intervento previsti al comma precedente — dovrà essere effettuata presso la capitaneria di porto di immatricolazione della nave su richiesta dell'ufficio consolare interessato ».

« Art. 184. - (*Dell'arrivo e della partenza delle navi della navigazione interna*). — Il comandante della nave, all'arrivo in località ove sia una autorità portuale o consolare, deve denunciare all'autorità stessa la provenienza e la destinazione della nave, la qualità e la quantità del carico, il numero delle persone dell'equipaggio e la durata della sosta.

L'autorità portuale o consolare può in ogni tempo verificare il contenuto della denuncia fatta dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo.

Le suddette autorità sono tenute a formulare pronta annotazione delle eventuali osservazioni effettuate durante le predette ispezioni. Quando dopo la partenza dall'ultima località in cui abbia sede una autorità portuale o consolare si siano verificati eventi straordinari relativi alla nave, alle persone imbarcate o al carico, il comandante deve farne denuncia alla autorità portuale o consolare; l'autorità predetta provvede a norma dell'articolo 132, secondo comma.

Il comandante della nave è tenuto a fornire all'autorità preposta alla navigazione interna o all'autorità consolare le informazioni che gli siano richieste circa il viaggio, e a far presentare componenti dell'equipaggio e passeggeri per accertamenti di cui all'articolo 183.

Le disposizioni dei comma precedenti non si applicano alle navi della navigazione interna in servizio pubblico di linea o di rimorchio o adibite ai servizi autorizzati per il trasporto di persone in conto terzi ».

« Art. 185. - (*Navi straniere*). — Se accordi internazionali non dispongono diversamente, le disposizioni del presente capo si applicano anche alle navi straniere, che approdano nei porti italiani ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

(È approvato).

IN SEDE REDIGENTE

Seguito della discussione congiunta e rinvio dei disegni di legge:

« **Ordinamento della professione di avvocato** » (1775), di iniziativa dei senatori Viviani ed altri;

« **Ordinamento della professione di avvocato** » (422)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Ordinamento della professione di avvocato », d'iniziativa dei senatori Viviani, Cucinelli e Licini, e « Ordinamento della professione di avvocato ».

Ricordo agli onorevoli colleghi che la discussione generale è già iniziata.

Poichè nessuno domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Se la Commissione è d'accordo, propongo la nomina di una sottocommissione per approfondire l'esame dei disegni di legge numeri 1775 e 422.

FOLLIERI, *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, mi permetto di far osservare che il disegno di legge n. 1643, di iniziativa dei senatori Lanfrè ed altri, è parzialmente connesso ai provvedimenti in discussione, in quanto concerne la professione forense e l'ammissione in magistratura; pertanto potrebbe essere discusso congiuntamente agli altri due, chiedendone al Presidente del Senato l'assegnazione in sede redigente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli senatori sono tutti d'accordo nel chiedere al Presidente del Senato il passaggio di questo provvedimento dalla sede referente alla sede redigente?

MARTINAZZOLI. Signor Presidente, non mi pare che vi sia alcuna necessità di chiedere la sede redigente anche per questo disegno di legge per il quale, in verità, se dovessi usare il linguaggio tipico processuale, devo dire che non vi è problema di con-

nessione ma al massimo di continenza, perchè il disegno di legge d'iniziativa dei senatori Lanfrè ed altri è più ampio: contiene la materia di cui trattano i due disegni di legge in discussione, ma non esaurisce in questa materia il suo contenuto. In più, se dovessimo ancora più puntigliosamente applicare le norme processuali, vi è una disparità di situazioni; i procedimenti si possono riunire se sono nella stessa fase; mentre qui siamo in sede redigente, per l'altro provvedimento siamo in sede referente.

Ora, è necessario ed utile chiedere il passaggio in sede redigente di questo disegno di legge quando vi è, in sostanza, la possibilità di ottenere lo stesso risultato presentando degli emendamenti ai provvedimenti in discussione? Cioè la parte che riguarda la materia che stiamo trattando può essere proposta, discussa e ricostruita insieme con gli altri due disegni di legge.

FILETTI. Onorevole Presidente, mi permetterei di insistere perchè il disegno di legge n. 1643 venga assegnato anch'esso in sede redigente, per poterlo esaminare contemporaneamente agli altri due disegni di legge. Si tratta di un provvedimento che ha una portata molto più limitata degli altri, quanto meno nell'enucleazione del medesimo, attesa la sua sinteticità. Ritengo che anche per accelerare i lavori della nostra Commissione, sarebbe opportuno discuterlo in sede redigente. Nel frattempo, si potrebbe ugualmente riunire la sottocommissione e cominciare a prendere in esame gli altri due disegni di legge, interessandosi in prosieguo di tempo anche del disegno di legge n. 1643.

In tal modo potremmo procedere ad una definizione di tutta la materia che riflette le norme relative alla professione forense. Ove poi sarà il caso, e si ritenga da parte dei presentatori di insistere sulla seconda parte del disegno di legge, cioè quella relativa all'ammissione nella magistratura, potrebbe procedersi eventualmente ad uno stralcio di questa ultima materia.

PRESIDENTE. Come il senatore Filetti sa, per chiedere la redigente occorre l'unanimità della Commissione e l'adesione

2^a COMMISSIONE

112° RESOCONTO STEN. (3 dicembre 1975)

del Governo. Io chiedo, quindi, al senatore Martinazzoli se insiste nella sua opposizione.

MARTINAZZOLI. Se la mia dovesse essere l'unica opposizione, non insisto.

TEDESCO TATÒ GIGLIA. Sono d'accordo con il senatore Martinazzoli; non lo motivo perchè mi associo alle sue motivazioni.

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Devo dire che anch'io ho qualche perplessità, perchè le due cose in questo provvedimento sono legate: intanto si predispone una certa normativa per la professione forense, in quanto poi si vuole concludere con un certo tipo di partecipazione alla magistratura. È difficile, quindi, scindere il provvedimento in due parti.

PRESIDENTE. Prendiamo atto che non si è raggiunta l'unanimità e quindi non possiamo chiedere il passaggio in sede redigente del disegno di legge n. 1643.

Riprendendo il discorso di prima, ritengo che la sottocommissione potrebbe essere così composta: dal relatore, senatore Follieri, dai senatori Martinazzoli, Coppola, Filetti, Lugnano, Boldrini, Latino, Galante Garrone e da me.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione dei due disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 11,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI