

## CXXVI.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 1931

ANNO IX

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIURIATI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE BUTTAFOCHI.

## INDICE

INDICE	Pag.	Pag.	
<b>Congedi</b> . . . . .	4792		
<b>Interrogazione (Svolgimento):</b>			
Manutenzione e costruzione di poligoni di tiro . . . . .	4792		
MANARESI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4792		
PRESIDENTE . . . . .	4793		
<b>Disegno di legge (Presentazione):</b>			
CIANO: Concessione di un assegno straordinario annuo alla vedova dell'onorevole Armando Casalini . . . . .	4793		
<b>Disegni di legge (Discussione):</b>			
Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali . . . . .	4793		
PAREA . . . . .	4793		
BIANCARDI . . . . .	4796-4808		
ROCCO, <i>Ministro</i> . . . . .	4801-09		
SOLMI, <i>relatore</i> . . . . .	4805-09		
Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale speciale per la difesa dello Stato . . . . .	4809		
CAPRINO . . . . .	4809		
ROCCO, <i>Ministro</i> . . . . .	4811		
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>			
Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31 . . . . .	4809		
		Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezia . . . . .	4812
		Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo . . . . .	4812
		<b>Disegno di legge (Seguito della discussione):</b>	
		Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1931 al 30 giugno 1932 . . . . .	4813
		COSTAMAGNA . . . . .	4813
		CASTELLINO . . . . .	4817
		ELEFANTE . . . . .	4821
		CHIESA . . . . .	4822
		<b>Convocazione degli Uffici</b> . . . . .	4827
		<b>Rinvio della votazione segreta</b> . . . . .	4827

La seduta comincia alle 15.

GORINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli: Foschini, di giorni 4; Amicucci, di 10; Spinelli, di 12; Verga, di 3; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Santini, di giorni 2; Natoli, di 8; Storace, di 3; Vecchini, di 5; Diaz, di 5; Fornaciari, di 2; Fusco, di 4; Pellizzari, di 8; Capoferri, di 11; Clavenzani, di 1; Ricchioni, di 2; Bascone, di 2; Asquini, di 3; Peverelli, di 3.

(Sono concessi).

### Interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole camerata Salvi Giunio, al ministro della guerra, « per sapere quali disposizioni siano state prese per rimettere al più presto in efficienza i numerosi poligoni che adesso sono chiusi all'esercizio del tiro perchè dichiarati mal sicuri, e per costruire tutti gli altri che sono richiesti affinchè le disposizioni della legge sul tiro a segno possano avere reale applicazione ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, chiedo all'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra se intende rispondere egualmente.

MANARESI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Risponderò egualmente.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di parlare.

MANARESI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Ringrazio l'onorevole interrogante della sua richiesta di chiarimenti in ordine alla sistemazione del « tiro a segno » disposta dal Ministero della guerra, permettendo tale richiesta di far conoscere alla Camera quanto si è fatto in tale campo.

Al 1° luglio 1930 il numero dei poligoni di tiro a segno era di poco superiore a 700, dei quali però 400 chiusi per esigenze di sicurezza per ordine dei Comandi territoriali. La causa delle sfuggite di pallottole è dovuta all'impiego di cartucce non in tutto idonee, alla non completa osservanza della disciplina di tiro e alla poca rispondenza dei poligoni nel campo tecnico.

Il Ministero ha già da tempo impartito nuove disposizioni per la osservanza della disciplina di tiro, messo allo studio un nuovo tipo di pallottola la cui frangibilità sia assicurata in ogni caso e dato impulso alla migliore sistemazione dei poligoni.

Per quanto si riferisce ai poligoni di tiro questo Ministero ha già approvato circa 60 progetti particolareggiati per un importo di 5 milioni e già sono stati appaltati i relativi lavori.

Altri 10 progetti di massima sono stati esaminati e sono in corso, ed altri 100 messi allo studio per un importo di circa 9 milioni.

Nonostante i provvedimenti sopra accennati la situazione non è ancora definitivamente rispondente alle esigenze per vari ordini di ragioni:

impossibilità di appaltare i lavori per mancanza della prescritta assicurazione prefettizia relativa alla iscrizione delle quote di concorso delle provincie e dei comuni sui rispettivi bilanci. Tale inconveniente ha fatto sì che dei 60 progetti, per i quali era stato ordinato l'appalto dei lavori, soltanto 18 sono stati appaltati per un importo di lire 1,700,000;

mancato inoltre, da parte delle Sezioni di tiro, dei progetti loro ordinati o inoltre di progetti non rispondenti alle direttive impartite;

la progettazione affidata ai tecnici delle sezioni di tiro ha spesso dato luogo ad inconvenienti per il fatto che i lavori sono stati progettati con criteri rispondenti a particolari punti di vista delle singole sezioni, sacrificando le opere destinate alla sicurezza a quelle di abbellimento ed ampliamento dei locali. Si è pure spesso verificato che progetti regolarmente approvati dal Ministero non sono stati tradotti fedelmente da parte dei direttori dei lavori.

Varie sono state le disposizioni impartite.

E così si è interessato il Ministero dell'interno per ottenere il suo intervento presso i prefetti; detto Ministero ha però fatto conoscere che nella maggioranza dei casi le difficoltà opposte dalle amministrazioni locali sono dovute a reale impossibilità di fronteggiare gli impegni loro chiesti. Ed allora allo scopo di ovviare agli inconvenienti derivanti dalla mancata adesione delle provincie e dei comuni alle spese relative ai campi di tiro, verranno diramate istruzioni perchè nei casi in cui gli enti finanziatori assicurino di poter far fronte al loro impegno nell'esercizio 1932 si proceda all'appalto dei relativi lavori, inserendo nei contratti apposita clausola riguardante le quote dei concorsi delle provincie e comuni il cui pagamento sarà fatto nel 1932.

Si è poi disposto perchè lo studio di tutti i progetti relativi ai poligoni di tiro e la direzione sorveglianza dei relativi lavori, sia indistintamente affidato ai competenti uffici delle fortificazioni.

Inoltre è stato diramato a tutte le sezioni di tiro a segno il fascicolo « Norme per l'uso e manutenzione dei campi di tiro con ostacoli » ed una circolare per l'uso dei bersagli auto-cadenti.

La situazione attuale dei poligoni è la seguente:

Campi di tiro efficienti . . . . .	453
Campi di tiro inefficienti . . . . .	303

di cui circa la metà, come si è detto, in corso di sistemazione.

I campi di tiro in corso di costruzione sono 13 e quelli in corso d'appalto 16.

Costituita l'ossatura dell'istituzione con l'avvenuto regolare funzionamento dei nuovi Consigli direttivi, maggiore incremento al tiro a segno verrà dato con lo svolgimento dell'istruzione premilitare obbligatoria, nella quale sono comprese esercitazioni di tiro in ciascuno dei due anni.

Sono state interessate le presidenze dell'U. N. U. C. I. e dell'O. N. D. perchè siano favorite le costituzioni dei gruppi di tiratori di ufficiali in congedo e di dopolavoristi.

È stato infine disposto che alle sezioni di tiro vengano distribuiti fucili balisticamente scelti per tiri di esattezza.

Nel corrente esercizio l'Amministrazione della guerra, per la costruzione e sistemazione dei campi di tiro ha impegnato la somma di 6 milioni e cercherà per l'avvenire di aver modo di provvedere con maggiore larghezza.

Sono state altresì concesse all'Unione italiana di tiro a segno lire 50,000, per la partecipazione a gare internazionali di tiro.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario, La ringrazio a nome della Camera per la sua risposta.

Questa interrogazione è esaurita.

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Ministro delle comunicazioni ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome di Sua Eccellenza il Capo del Governo, il disegno di legge:

Concessione di un assegno straordinario annuo alla vedova dell'onorevole Armando Casalini. (975) (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Ministro delle comunicazioni della presentazione, fatta a nome di Sua Eccellenza il Capo del Governo, di questo disegno di legge, che sarà trasmesso agli Uffici.

### Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (V. *Stampato* n. 720-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. La discussione si svolgerà sul testo concordato tra Governo e Commissione.

È iscritto a parlare l'onorevole Parea. Ne ha facoltà.

PAREA. Onorevoli camerati! Il senso di sgomento, dirò meglio di esagerata paura, col quale accolsero il decreto-legge del quale è questione, gli interessati e specialmente gli onesti, e quelli che prestano gratuitamente la loro opera volenterosa, dimostra la sua importanza, la sua estrema delicatezza, confermata da conferenze e da scritti di eminenti competenti. La vostra commissione sui decreti legge si rese conto di questa importanza e di questa delicatezza, dedicandovi un accurato studio e diligente esame, come lo dimostra la bella relazione dei camerati Solmi e Fera, ai quali mi sia concesso di tributare il meritato elogio, che non è consuetudinaria cortesia tra colleghi, ma è espressione di animo veramente ammirato.

Ed è precisamente per dare il mio pieno consenso a questa loro relazione, che io spendo la mia povera ma convinta parola; e questo facendo, mi permetterò trarre da una breve analisi sulla formazione dei bilanci quelle deduzioni che valgano a lumeggiare il provvedimento e nello stesso tempo suoneranno preghiera a Sua Eccellenza il Ministro di maggiori chiarimenti in certi punti.

Giova prima di tutto osservare che la nuova legge è nella sua dizione e nella forma uguale alla legge antica, ma ne cambia la sostanza. Infatti dalle lire 5000 di multa si passa sino ad un massimo di 100,000 con un companatico da 3 a 10 anni di carcere, il che importa il carcere preventivo, il che macchia il nome e rovina materialmente e moralmente l'individuo. L'applicazione quindi non deve dar luogo ad una diversa interpretazione da quella voluta dal legislatore, se

vogliamo che la legge risponda allo scopo e se vogliamo essa sia rigidamente e giustamente applicata.

L'intensificarsi della nostra attività, il rapido progresso dei mezzi di trasporto e di comunicazione, l'entrata dell'Italia nei grandi mercati internazionali, dove ogni giorno si afferma con maggiore importanza, il crescere conseguente delle diverse società, allargarono talmente il campo di azione che a regolare il funzionamento non potevano più bastare leggi fatte per un campo più ristretto, e come ben dice la relazione del Ministro, si riferivano ad una concezione che non andava oltre il limite ristretto dell'individuo.

Infatti se rivolgiamo lo sguardo soltanto al 1927 noi troviamo che le società anonime erano 514 con un capitale di 1,400,000,000. Al 31 dicembre del 1930 noi troviamo che esse assommano a 17,384 con un capitale di 52,280,764.72, escluse le nuove provincie, per le quali la legge dello Stato, in materia di anonime, non entrava in vigore che al 30 giugno 1930.

Ci sia di conforto constatare che se il cielo amministrativo è stato offuscato da disonesti avventurieri, retaggio ancora della inflazione, costoro non rappresentano che una minoranza davanti all'ordinata falange di industriali, di commercianti e di finanzieri che non deflettono dal giusto cammino; e ci sia di amara consolazione il pensiero che in altri paesi, ed in maggior misura che da noi, si produsse il doloroso fenomeno.

Gli atti fraudolenti di questi ultimi tempi, che trascinarono, nella loro torbida corrente, cifre ingenti di capitali e di sudati risparmi, irradiarono ad ogni modo anche fra le altre società una luce sinistra, anche su quelle società che conservano e conservarono le loro gloriose tradizioni attraverso il difficile periodo della inflazione monetaria e della crisi esistente.

Ad ogni modo è fuori dubbio che, mentre si sta elaborando il nuovo Codice di commercio, un provvedimento legislativo di urgenza si imponeva, sia per maggiormente colpire quelli che mancano al proprio dovere, sia, essenzialmente, come ben dice il ministro, per armonizzare sempre più la responsabilità amministrativa con le concezioni del fascismo che vuole tutti i fenomeni economici siano riguardati dal punto di vista nazionale.

Applaudo a piene mani a queste parole del ministro, e plaudo anche quando dice che questi provvedimenti devono apprestar le armi per combattere con maggiore efficacia forme delittuose di attività che portano il discredito e la sfiducia nel paese.

Ma, se sano, giusto, necessario è questo provvedimento, l'interpretazione non deve dar luogo a provocare forme delittuose di attività altrettanto nocive e dannose al credito che alla fiducia del Paese.

La legge è sempre giusta perchè ha per base la morale; la interpretazione molte volte conduce a risultati opposti.

All'articolo 2, comma primo, del decreto in questione, la prima dizione si poteva dividere in due parti: la prima che riguardava l'esposizione di fatti falsi sulla costituzione o sulla condizione economica delle società, e la seconda, dove diceva: che nasconde fraudolentemente in tutto od in parte fatti concernenti le condizioni medesime.

E poichè le due parti non erano disgiunte che da un semplice « o » se ne doveva dedurre che uguale era il reato come uguale era la pena, ma che il « fraudolentemente » si riferiva solamente alla occultazione e non alla esposizione.

Di questa interpretazione si rese conto la vostra Commissione e d'accordo col Governo ha proposto un emendamento molto giusto che chiarisce che sia l'esposizione sia l'occultazione sono punite quando avvengano fraudolentemente, perchè non sarebbe giusto accumulare nello stesso reato l'amministratore frodatore con l'amministratore prudente.

Non sarebbe giusto colpire quello che fraudolentemente inganna con quello che tace i maggiori utili e riserve, col sacrificio della propria partecipazione, nell'elogiabile intento di meglio rafforzare l'azienda che amministra.

Gli azionisti di una società anonima non hanno la figura dei soci delle altre società, perchè sono soci transitori, sono soci oggi, non lo sono più domani, molte volte non sono più soci quando vengono a tumultuare alle assemblee, perchè hanno venduto a termine le loro azioni.

Per questo genere di soci, quindi, l'amministrazione prudente, il consolidamento dell'azienda ha un valore molto, ma molto relativo. Quel che importa loro è un largo dividendo, che produca anche transitoriamente un maggior valore nelle azioni e che consenta un più proficuo realizzo.

Chi vi parla, signori, come presidente di una società di trasporti, è stato attaccato in assemblea ed ha avuto il bilancio votato solo a maggioranza, perchè proponeva un ammortamento concesso dal patto fiscale, che portava l'età delle vetture tramviarie a quindici anni. Questo vi dimostri come poco o nulla importi agli azionisti delle società anonime il consolidamento vero dell'azienda.

Ma qui sorge l'eterna obiezione, rocca forte di tanti ricatti: « ma se voi non dite tutti i vostri utili e le vostre riserve agli azionisti, i poveri azionisti vendono al di sotto del loro valore le azioni ». Obiezione che può colpire, ma che non risponde alla pratica.

Punto primo. Gli azionisti e il pubblico sanno benissimo discernere l'amministratore prudente, dall'amministratore...., chiamiamolo così, ardito; e dà valore ad una azienda tanto il valore tecnico di chi l'amministra, quanto e forse più la fama di onestà e di prudenza. Ma vi ha di più. Se noi prendiamo per assioma (ed è così) che una assemblea di società anonima non vi consentirebbe mai degli ammortamenti che tengano conto dell'incerto futuro e non si inganna il compratore, il quale compra capitalizzando un dividendo che difficilmente si può ripetere?

Quindi, nella prima parte, se inganno vi è, ingannerò per il meglio, per il bene degli azionisti per consolidare l'Azienda; nella seconda non farò che il giuoco degli speculatori di borsa, i quali sono precisamente quelli che attaccano le cosiddette riserve occulte, riserve occulte da un economista svizzero chiamate non solo prudenti ma necessarie; riserve occulte che sono quelle che hanno concesso alle società industriali di passare il periodo del denaro caro e che consentono oggi di guardare serenamente, tranquillamente alla crisi esistente. (*Applausi*).

Bene quindi l'emendamento proposto, che io dico francamente avrei amato fosse completato con una aggiunta, vale a dire che i fatti sopradetti siano condannati quando sono consumati in danno della società.

E spiego il perché. Il giudizio sul bilancio è quanto mai difficile e disagiata. Un bilancio si può sostenere sia sempre giusto e sempre falso, perchè è un risultato contabile, ma è anche il frutto di un apprezzamento. Ora, in materia di apprezzamento, come ben dice il Broglia, la verità assoluta non esiste.

Voi potete pretendere che un bilancio risponda a tutti i precetti contabili, che tenga conto dello scopo sociale, che abbia esaminato il lavoro compiuto, che lo abbia valutato; ma a un dato momento vi troverete sempre davanti ad una verità contabile. Per farla coincidere ad una verità reale entra in gioco, per forza, l'elemento psichico dell'apprezzamento, che è sempre soggetto alle imperfezioni umane, nulla togliendo, con questo, alla buona fede e all'onestà.

Me lo perdoni l'articolo 236 del nuovo Codice di commercio, che vuole prescrivere

delle norme per i bilanci. Io non credo possibile poter prescrivere una norma per fare un bilancio, per la semplice ragione che se anche (come dice il nuovo Codice) si tiene conto dei prezzi di costo e dei prezzi dell'ultimo semestre, se anche per valutare i titoli si tiene conto dei valori dell'ultimo semestre, non si tiene conto di come si presenta l'azienda per il futuro, che è invece il primo conto che si deve fare nel bilancio.

In secondo luogo, non potrete mai avere la stessa norma per fare il bilancio di una società che zoppica e per fare quello di una società che va bene.

Se quindi è difficile giudicare se il bilancio è buono o non buono, falso o non falso, è certamente sicuro che le sanzioni penali debbono essere ben chiarite per non incorrere in una penalità contro gli onesti. Ed è per questo che avrei amato l'emendamento.

Nel comma secondo dello stesso articolo, si è cambiato le parole « reali e conseguiti » con le parole « gli utili realizzati ». Io non sono professore di lingua italiana e non so se vi sia una grande differenza come lingua. Ma economicamente parlando la differenza è molto, ma molto grave. L'utile reale ha un significato economico; l'utile realizzato un significato economico finanziario, vale a dire vuole che l'utile sia tradotto in denaro. Ora, più una società va bene, più rende, più ha bisogno di capitale, meno ha un utile realizzato. Questo è un assioma. In secondo luogo siccome l'esagerazione è sempre una dimostrazione, per aver proprio l'utile realmente realizzato, dovrei, in un'azienda, ogni anno vendere tutte le attività, pagare tutte le passività e il denaro che resta in cassa sarebbe veramente l'utile realizzato. Il che porterebbe alla liquidazione.

Prego Sua Eccellenza il Ministro di vedere se non sia possibile conservare la dizione di utile reale o conseguito; ma se troppo intenso amore paterno Sua Eccellenza avesse per queste parole, lo pregherei di voler dare le più ampie spiegazioni, perchè non potessero sorgere equivoci.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Ci può essere un utile che non si realizza in denaro. Come si distribuisce?

PAREA. Se tutti gli utili da distribuire dovessero essere soltanto quelli realizzati in denaro, credo che non ci sarebbero molte Società capaci di farlo.

Ma se io ho un credito, per esempio, verso lo Stato o verso un Ente consimile, credito sicuro ma che può anche essere ritardato nel pagamento, mi troverei ad avere un utile,

ma, secondo questa disposizione, non lo potrei dare perchè non l'ho incassato.

In ogni modo prego Sua Eccellenza il Ministro di voler dare una spiegazione in proposito.

E non mi resta da fare che una piccola osservazione all'articolo 6°. La Commissione interpreta quest'articolo nel senso che i depositi statutari non facciano parte di quei debiti propri che la legge punisce. Credo che sia così, perchè se così non fosse, le società totalitarie non potrebbero avere che un solo amministratore, giacchè non è consentito che uno che ha avuto interesse di comprarsi tutte le azioni dovesse vendere solo quella piccola quantità per fare il deposito statutario che non rappresenterebbe un alleggerimento finanziario e potrebbe creargli fastidi.

In secondo luogo, vi sono delle persone competenti che possono recare un vero utile ad una azienda, ma che non hanno i mezzi per immobilizzare un capitale pel deposito. Quindi sarebbe la stessa cosa che proibire a queste persone di far parte di un'azienda alla quale possono rendere segnalati servizi.

Ed ho finito.

Onorevoli Camerati! quanto sono andato fin qui svolgendo non ha che un semplice scopo, quello di lumeggiare un provvedimento che i tempi impongono e che il nostro Guardasigilli, luce e gloria della legislazione fascista, ha posto in atto. Più sarà chiarito meglio risponderà allo scopo. Gli uomini passano, ma le leggi rimangono e le leggi del Fascismo devono rimanere ad onore del presente, a monumento di saggezza, di sapienza e di giustizia per l'avvenire. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Biancardi. Ne ha facoltà.

BIANCARDI. Onorevoli camerati, concordo pienamente nella necessità e nella tempestività delle modifiche alle disposizioni penali del Codice di commercio, in materia di società commerciali, contenute nel disegno di legge sottoposto al vostro esame.

Le osservazioni che mi propongo di esporre, non numerose e non molto importanti, mi sono suggerite da una certa esperienza, acquistata nell'amministrazione delle società commerciali, e si ispirano ad un criterio di giustizia distributiva.

Confido che saranno trovate rispondenti a quel concetto di corretta collaborazione legislativa che la nostra Commissione ha rivendicato, con autorevolezza tanto maggiore della mia e con una maggiore aderenza alla

funzione specifica, che le è propria nella formazione del disegno di legge.

Mi associo al camerata On. Parea nel trovare opportuna la modificazione, d'altra parte già accolta dal Governo, dell'articolo 2, e che consiste nello spostare in avanti la parola « fraudolentemente », cosicché questa regga entrambe le ipotesi che sono contemplate nel n. 1 di questo articolo.

Mi associo anche a quanto la Commissione ha esposto a giustificazione di questa proposta, mentre non sono completamente d'accordo nelle affermazioni che contiene la relazione per quanto riguarda le così dette « riserve occulte », espressione questa veramente infelice, che comincia a mettere in guardia chi l'ascolta, come se si trattasse di di cosa illecita. Non si dovrebbe parlare di riserve occulte, ma di presidi indispensabili al vigore economico delle aziende che si esercitano in forma di società commerciali.

Ho detto che questi presidi sono indispensabili; e difatti i cicli di produzione, come i periodi di prosperità e di crisi, non si esauriscono nel breve termine di un esercizio sociale. Abbiamo periodi di prosperità ai quali fanno seguito periodi di dura e lunga crisi, che le aziende devono esser messe in condizioni di superare. E se questo è vero, risulta evidente come gli amministratori probi, che hanno coscienza della loro missione e della loro responsabilità, nelle valutazioni e negli apprezzamenti, che conducono alla formazione del bilancio sociale e dei quali vi ha testè intrattenuto il camerata Parea, devono tener conto di questo succedersi di vacche grasse e di vacche magre nella vita delle aziende che sono chiamati ad amministrare.

Come ne tengono conto? Non soltanto, onorevoli Camerati della Commissione — che pure avete fatto opera tanto diligente e tanto apprezzata — svalutando le attività sociali; perchè non tutte le compagnie patrimoniali delle aziende possono presentare attività suscettibili di svalutazione. Possono tenerne conto anche con opportune impostazioni nella parte passiva del bilancio, impostazioni che possono a loro volta: o avere lo scopo di creare contropartite di svalutazione ai valori palesi delle attività, oppure di preparare le aziende ad attraversare quei periodi difficili che purtroppo si presentano e uno dei quali stiamo duramente vivendo e soffrendo.

Lo scopo che hanno queste impostazioni di bilancio, non è soltanto di conservare il capitale sociale, ma quello altresì di rendere possibile una certa uniformità di rendimento

dei titoli azionari, di attuare cioè quella politica dei dividendi, che permette la distribuzione degli utili anche negli anni meno buoni.

Questa politica dei dividendi è incoraggiata, quasi imposta, da determinate legislazioni estere, ad esempio dalla legislazione svizzera. E allora, in questa condizione di cose, io vorrei, che dall'autorità dell'onorevole Ministro, venisse, in questa discussione, una parola, la quale valesse a rinfancare gli amministratori buoni e prudenti, dicendo loro che questi presidi del vigore economico delle aziende devono costituirsi nell'interesse della pubblica economia, al quale essenzialmente si ispira questo disegno di legge, e, lungi dall'essere proibiti, sono desiderati; che questi presidi del vigore economico delle aziende, nelle varie forme che possono assumere, sia di svalutazione delle attività, come di speciali impostazioni al passivo del bilancio, intese a rettificare valutazioni o apprezzamenti attuali, come a preparare i mezzi per attraversare periodi difficili futuri continuando nella distribuzione dei dividendi, queste svalutazioni e impostazioni non costituiscono assolutamente materia di applicazione delle disposizioni dell'articolo 2 del disegno di legge.

Non solo un bilancio che sia formato ispirandosi a questi criteri non è un bilancio falso, ma la stessa non dichiarazione o pubblicazione dell'esistenza di questi presidi, non costituisce quell'occultamento fraudolento che l'articolo 2 del disegno di legge mira a colpire, soprattutto nell'interesse della pubblica economia.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'articolo 2, io non concordo pienamente con quanto ha detto il camerata onorevole Parea in ordine al significato delle parole « utili che non si sono realizzati ». Egli ha visto la formula dall'angolo visuale del finanziere, e ha detto: si realizza solo quel che si traduce in danaro. Ora io non credo che un disegno di legge in materia penale voglia portare una innovazione così radicale e profonda in questa materia della formazione del bilancio, risolvere una questione così importante, e risolverla in modo così lontano dalla realtà.

Perchè, onorevoli Camerati, non bisogna confondere, in una complessa e vasta azienda, commerciale o industriale, quella che è la situazione patrimoniale, con la situazione economica e con la situazione finanziaria. Sono tre elementi distinti di una stessa realtà, che possono avere tra loro, e hanno certamente, delle interferenze, ma che, ripeto, non possono confondersi, pena la emanazione di

norme che condurrebbero a uno scopo direttamente opposto a quello che ci stiamo proponendo.

Può darsi che, anzichè ricorrere, in momenti come questi, di difficoltà economiche, ad aumento di capitale, si ricorra all'emissione di obbligazioni o ad altre forme di finanziamento, e così, ad esempio, le aziende marittime ricorrono in oggi al credito navale. Come amministratore di società marittime, io, che devo procurarmi il danaro, ratizzo le riscossioni dell'Istituto di credito navale, in guisa che queste coincidano con le erogazioni che devo fare per le navi che faccio costruire.

Ma nel far questo, io tengo anche conto delle disponibilità della mia azienda, perchè sarebbe veramente singolare che incassassi dai finanziatori danaro che mi costa — quando va bene — l'8 per cento e i danari, che nell'azienda si rendono disponibili e posso destinare agli utili, io li lasciassi in deposito alla Banca d'Italia al 2 per cento (*Commenti*) o ad altra banca che mi darà non più del 4 per cento.

È evidente che, nel fare questa ratizzazione io tenga conto e mi valga di questi danari disponibili per pagare le rate al cantiere costruttore da un lato, e dall'altro, quando devo pagare gli utili effettivi, reali ai miei azionisti io mi valga della rata che riscuoto dall'Istituto finanziatore, la quale rata, valdome delle disponibilità finanziarie dell'azienda, ho potuto dilazionare, cioè ho ritardato di incassare. Ecco perchè, come vi ho detto, la situazione patrimoniale, la situazione finanziaria e quella economica di una società commerciale hanno tra loro delle interferenze, ma non bisogna tra loro confonderle, se non si vuole arrivare alla formulazione di norme che possono produrre realmente degli effetti diversi da quelli che si volevano raggiungere.

Utili realizzati sono quelli che risultano dalla situazione economica e da quella patrimoniale, e non già dalla situazione finanziaria — e non occorre pertanto siano tradotti in denaro.

Con questo non intendo dichiararmi completamente soddisfatto della formula che è stata adottata nel disegno di legge. A parte il fatto che, a un finanziere così esperto in materia economica, come il Camerata onorevole Parea, tale formula abbia potuto suggerire il timore di una simile interpretazione, io trovo che questa legge la quale si propone di sanzionare delle penalità per le società commerciali, non dovrebbe adoperare formula di versa dal Codice di commercio che attualmente

regola la materia. Io non so quali saranno le espressioni del nuovo Codice di commercio: so che in materia di bilancio dice l'articolo 181 del Codice di commercio attuale: « non possono essere pagati dividendi ai soci se non per utili realmente conseguiti secondo il bilancio approvato ».

Non vi pare, onorevole Ministro, che sia opportuno adottare fra la legge, diciamo organica, di questa materia, che è costituita dal Codice e la legge penale che stiamo formando una rigorosa uniformità di espressioni, così che non sia possibile avere, in proposito, diversità di interpretazioni?

Poichè siamo in materia penale è sempre desiderabile che queste diverse interpretazioni siano eliminate!

Ma l'articolo 2 del disegno di legge nel sanzionare gravi e, a mio avviso, giustificate pene contro gli amministratori e i direttori che distribuiscono o pagano dividendi per utili non realmente conseguiti, aggiunge « o che non possono essere distribuiti ». E non si limita a proibire, con gli effetti penali, la distribuzione dei dividendi, ma anche il pagamento o la riscossione di partecipazioni sotto qualsiasi forma.

Qui, a mio avviso, si va alquanto oltre. Che cosa si intende dire con la espressione: « utili che non possono essere distribuiti? » È chiaro, per quanto riguarda la distribuzione agli azionisti, che vi sono le riserve di legge non distribuibili, così come non sono distribuibili le riserve statutarie, perchè in molti statuti si è a questo riguardo più severi della legge, o vi possono essere anche leggi speciali che stabiliscono riserve maggiori di quelle del Codice di commercio, come mi pare avvenga per gli Istituti di credito. Ed è evidente che la distribuzione dei dividendi non può riguardare quella parte di utili che è obbligatoriamente, per legge o per statuto, accantonata e che pertanto non può entrare in possesso degli azionisti; ma quando si arriva a dire che l'amministratore o il direttore non può pagare o riscuotere partecipazioni sotto qualsiasi forma per utili che non possono essere distribuiti, allora la legge penale viene a incidere sui rapporti contrattuali che possono esistere tra le società commerciali e i loro dirigenti.

Sapete che è forma comune di remunerazione dei dirigenti, direttori o amministratori delegati, la partecipazione degli utili, e cioè una forma di retribuzione che, invece di essere fissa, è commisurata a quelli che sono i risultati della azienda. Ma in tutti i contratti esistenti che io conosco questa forma di commisurazione è adeguata all'intera somma degli

utili, qualche volta con un criterio di gradualità, ma senza esclusioni.

Ora il togliere — pena le sanzioni stabilite in questa legge che non peccano, e io le approvo, di eccessiva larghezza verso gli amministratori — la possibilità di applicare i contratti in quella parte che riguarda gli utili perchè sono obbligatoriamente accantonati e non possono essere distribuiti, estendendo questo divieto anche alla partecipazione agli utili regolata da un rapporto contrattuale tra i dirigenti e la società, mi sembra veramente eccessivo.

Domando pertanto all'onorevole Ministro Guardasigilli di dire qual'è l'intendimento preciso del legislatore: dopo i suoi chiarimenti i contraenti sapranno come regolarsi, sapranno cioè se la legge penale arriva a modificare i rapporti contrattuali, e si regoleranno in conseguenza.

E passiamo all'articolo 3.

Questo articolo, come riconosce la relazione del Ministro (non ricordo bene se alla Maestà del Re nel sottoporre il decreto-legge o alla Camera nel disegno che converte in legge il decreto), configura due nuove ipotesi di reato e stabilisce le relative pene a carico degli amministratori che non hanno convocato l'assemblea come prescritto dall'articolo 159 del Codice di commercio, o che non hanno prestato la cauzione entro il termine di 30 giorni da quando hanno avuto la notizia della loro nomina.

Ora io sono d'accordo in questa disposizione. Potrei osservare — ma riconosco che non è questa la sede opportuna — che la cauzione come è congegnata oggi dal Codice di commercio è una cosa alquanto singolare, perchè viene prestata proprio in quella sostanza il cui valore dipende anche dalla maggiore o minore efficacia dell'azione degli amministratori. In altri termini l'amministratore che non compie con diligenza e probità il proprio dovere svuota di contenuto, la garanzia che ha prestato.

Inoltre per disposizione del Codice attuale la cauzione può essere limitata a 50,000 lire e di fronte alle cifre dei capitali, che l'onorevole Parea vi ha citato, mi pare che diventi qualche cosa di irrisorio.

Io non mi propongo di indicare una soluzione, questa è certamente una questione già presente al Governo, il quale vedrà, con la collaborazione parlamentare, sia per quanto riguarda i limiti oggi irrisori della cauzione, sia per quanto riguarda la sostanza nella quale la cauzione deve essere prestata, se non sia il caso di riconoscere la funzione pub-

blica della prestazione di tale cauzione, e di stabilire nel nuovo Codice di commercio che sia fornita, eventualmente e facoltativamente, in titoli di Stato o garantiti dallo Stato, ciò che potrebbe anche costituire una misura molto importante di risanamento del mercato dei titoli pubblici.

Ma la questione è certamente complessa per le gravi ripercussioni che essa potrebbe avere sul funzionamento delle società, come strumenti potenti ed insostituibili della economia nazionale.

Per quanto riguarda l'articolo 4, io non mi so rendermi ragione del perchè, dopo aver configurato a carico degli amministratori, nell'articolo 3 due nuovi reati, si siano esonerati i sindaci dalle conseguenze della loro negligenza, in rapporto a questi nuovi reati.

Ma sono proprio i sindaci che, per disposizione del Codice di commercio, devono convocare l'Assemblea quando l'articolo 159 è disapplicato dagli amministratori. Il Codice di commercio, all'articolo 184, n. 8, dice che tra gli obblighi dei sindaci vi è quello di convocare le Assemblee, ogni qual volta la convocazione non sia fatta dagli amministratori. Dunque, se l'amministratore è in difetto, paghi anche penalmente, ma deve subentrare l'opera del sindaco, e se anche il sindaco è in difetto, è giusto che anch'egli paghi penalmente, come l'amministratore.

Non ho potuto presentare degli emendamenti, perchè avrei dovuto, prima di proporli, mettermi in contatto coll'onorevole Guardasigilli, ciò che non mi è stato possibile fare; ma io vorrei che nell'articolo 4 fossero previste, a carico dei sindaci, tutte le ipotesi del precedente articolo 3; infatti anche la prestazione della cauzione, rientra nelle disposizioni di legge e di statuto che gli amministratori debbono adempiere, ed i sindaci hanno l'obbligo di controllare che queste disposizioni si adempiano. Ed invero l'articolo 184 numero 10 del Codice di commercio, stabilisce che i sindaci debbano in generale sorvegliare, che le disposizioni della legge e dello statuto siano adempiute dagli amministratori.

E poichè scopo di questa legge è quello di rafforzare la probità dell'azione amministrativa e l'assoluta rigidità nella tutela dei legittimi interessi, mi pare che debbano essere accomunati, nelle conseguenze, anche i sindaci, quando essi vengano meno alle disposizioni impartite dalla legge e debbano essere puniti nella stessa guisa degli amministratori.

Queste osservazioni muovono da un criterio di giustizia distributiva.

Obbedendo allo stesso criterio, non so rendermi conto del fatto che le ipotesi speciali di reato stabilite dall'articolo 5 riguardino i soli amministratori e non i direttori ed i sindaci.

La Commissione ha giustamente rilevato che siamo di fronte a un reato contro l'economia pubblica, che è già punito da una precisa disposizione nell'articolo 501, se non erro, del nuovo Codice penale, là ove è stabilito che coloro i quali, divulgando notizie non corrispondenti alla realtà o con altri mezzi fraudolenti, producono sul pubblico mercato o nelle borse di commercio e dei valori un aumento o una diminuzione del valore delle merci e dei titoli, sono puniti con la reclusione sino a tre anni; e vi si aggiunge che quando lo scopo è stato conseguito la pena può essere aumentata.

Di fronte a questa disposizione così chiara e così completa del Codice penale, mi sono domandato che cosa rappresenti questa disposizione dell'articolo 5, la quale sembra di voler aggravare la situazione degli amministratori, ma in realtà non l'aggrava. Si vuole forse qui tener conto che trattasi di amministratori di società, cioè di coloro ai quali gli azionisti hanno affidato la tutela dei loro interessi, che non sono esclusivamente privati, ma pubblici, e quindi si intende aggravare giustamente le pene contro questa specie di rei, ma di questo non mancherebbero di tener conto i magistrati applicando l'articolo 501 del nuovo Codice penale.

Comunque se un reato speciale avete voluto creare per gli amministratori, per giustizia distributiva dovete estenderlo, onorevole Ministro, anche ai liquidatori. Le società in liquidazione attraversano molte volte dei momenti delicati, ed una liquidazione a buone condizioni può avviare alla ricostruzione della impresa, se manovre delittuose non ne annullano l'intero valore.

Se si vuole mantenere, ripeto, la disposizione speciale, io chiedo all'onorevole Guardasigilli di assimilare in essa agli amministratori, i direttori, i sindaci, i liquidatori ed anche gli impiegati delle società. Noi parliamo tante volte di collaborazione, ebbene vogliamo portare la solidarietà fra dirigenti e dipendenti, se è necessario perfino dinnanzi ai Magistrati?

Per parte mia io ci sto, e suggerisco di estendere questi reati anche agli impiegati, perchè l'impiegato che ha conoscenza speciale di una situazione deve astenersi da queste manovre, come qualsiasi altro dirigente dell'Amministrazione. (*Commenti — Interruzione del deputato Ceci*).

Ma l'impiegato, onorevole camerata Ceci, può conoscere la situazione aziendale e portarla artificiosamente fuori, in modo da deprimere il titolo e molte volte il pubblico sta meno in guardia di quello che dice l'impiegato, che si suppone bene informato.

Per quanto riguarda l'articolo 6, il quale, per evitare le malefatte che tutti deploriamo, dichiara reato il prestito fatto agli amministratori, io rilevo prima di tutto una qualifica nuova, quella di « direttori generali »: ma se tutti gli articoli precedenti parlarono di direttori, se il Codice di commercio parla di « direttore », e qui vien fuori la figura del « direttore generale », per vietargli il prestito con la società, è evidente che tutti potranno rifiutare la qualifica di direttori generali per diventare semplici direttori, evitando la applicazione della disposizione penale.

Vorrei dunque pregare l'onorevole Ministro di cancellare la parola « generali », dopo « direttori », e estendere ancora la disposizione di questo articolo ai sindaci e liquidatori, facendo la stessa aggiunta nella seconda parte dell'articolo, per rendere possibile che anche direttori, sindaci e liquidatori, come gli amministratori, delle società che hanno per oggetto l'esercizio del credito possono fare operazioni con le rispettive società, previa deliberazione del Consiglio d'Amministrazione. Io non domando che i sindaci, anche qui, siano trattati come gli amministratori e i direttori per rappresaglia verso quei sindaci che sono stati e sono, senza mio fastidio, i controllori, della mia opera di amministratore; ma se non dichiarate reato il debito del sindaco verso la società, la concessione di questo debito, che dipende dagli amministratori, può in determinati casi affievolire l'opera di controllo dei sindaci verso gli amministratori.

Per quanto riguarda l'articolo 7 io concordo pienamente con le modifiche che sono già state suggerite dalla Commissione e che sono state approvate dal Governo; e la Commissione ne indica così esattamente le ragioni che non ho bisogno di ripeterle.

Per quanto, invece, riguarda l'articolo 8, debbo pregare l'onorevole Ministro di voler chiarire se, nel caso delle così dette Assemblies totalitarie, di cui la presente giurisprudenza riconosce la piena validità, possa farsi luogo all'applicazione della disposizione penale.

*Una voce.* Sono padroni!

BIANCARDI. Esser padrone non significa niente. Di fronte alla legge siamo tutti servitori.

Dunque qui la disposizione dice: se si tiene un'Assemblea contravvenendo all'articolo 155, del Codice di Commercio c'è un'ammenda da 500 a 5000 lire. Che cosa dice l'articolo 155? Che per tenere un'Assemblea bisogna fare la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*, con l'indicazione dell'ora, del luogo, della riunione e dell'ordine del giorno; e questa pubblicazione deve essere fatta almeno 15 giorni prima.

Ora, se a me amministratore, si presentano tutti gli azionisti e dicono: vogliamo tenere l'Assemblea, debbo io rifiutarmi, invocando la legge penale perchè non osservo l'articolo 155? Oppure debbo aderire all'invito, senza invocare la disposizione penale? Io penso che debbo aderirvi, perchè l'articolo 155 del Codice di commercio prescrive la pubblicazione per dare a tutti gli azionisti la conoscenza legale della riunione che si va a tenere e della materia che vi si tratta, e perchè ciascuno possa intervenire o non intervenire a suo talento.

Questo è lo scopo della disposizione della legge. Ma se tutti gli azionisti, tutti gli interessati vengono a domandarmi di tenere l'assemblea, qual'è la ragione per cui debbo dire: piano, debbo adempiere la disposizione dell'articolo 155 del Codice di commercio, altrimenti incorro in questa contravvenzione dell'articolo 8 della legge? L'autorità giudiziaria ha già detto chiaramente che l'assemblea è valida; io desidero, se è possibile, che, per non creare negli amministratori quegli stati d'animo, di cui parlava poco fa il Camerata onorevole Parea, si dica che, in questo caso, non v'è ragionevole motivo per la applicazione della legge penale.

Finalmente, per quanto riguarda gli articoli 9 e 10, io domando — ed ecco la reciproca — che a far compagnia ai sindaci in queste disposizioni penali vadano gli amministratori, i direttori, i liquidatori.

Ma come! C'è il segreto di ufficio, comminato a carico del sindaco, con conseguenze penali, e l'amministratore, il direttore, il liquidatore non deve esser tenuto allo stesso segreto di ufficio? Inoltre c'è un'interdizione da funzioni amministrative e direttive, nelle società anonime a danno del sindaco che è incorso nella pena della reclusione. e non c'è, a danno dell'amministratore, del direttore e del liquidatore? È evidente che anche qui la giustizia distributiva richiede parità di trattamento.

Ed ho finito. Avrete potuto constatare che le mie osservazioni non sono intese ad attenuare le conseguenze penali della legge per coloro — pochi di numero, ma troppi per

il male che fanno — i quali usurpano la onesta qualifica di amministratori di società commerciali. Costoro sono invece dei prevaricatori, dei dilapidatori del pubblico risparmio, sacro alle fortune del popolo italiano: del laborioso e sobrio, del fecondo e disciplinato popolo Italiano. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Gli onorevoli relatori intendono parlare?

SOLMI, *relatore*. Anche a nome dell'onorevole Fera, dichiaro che ci riserviamo di parlare dopo l'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro Guardasigilli.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Onorevoli Camerati, questa discussione è stata, come sempre, proficua. Ha servito a chiarire alcune idee, ha servito anche a dimostrare certe tendenze dell'Assemblea, di cui altamente mi compiaccio, perchè ho veduto, contrariamente a quello che alcuni malevoli avrebbero potuto credere, che la Camera corporativa, in materia di repressione rigorosa di atti riprovevoli, da chiunque compiuti, è la prima a domandare severità. (*Approvazioni*).

Il problema della riforma delle società commerciali era stato posto già da qualche tempo per la vetustà del Codice di commercio vigente, che risale — come tutti sanno — al 1882 e che, pertanto, presuppone veramente una condizione di cose di troppo arretrata di fronte alla realtà economica attuale. Se per un Codice civile cinquant'anni sono già un discreto spazio di tempo, per un Codice di commercio un'uguale durata rappresenta una epoca addirittura. Il Codice del 1882 risale all'infanzia economica dell'Italia. Lo sviluppo industriale italiano, antecedente alla guerra, lo aveva già superato, ma la nuova fisionomia assunta dall'economia italiana e mondiale del dopo guerra e i nuovi problemi posti dalle difficoltà economiche odierne, hanno reso il Codice dell'82 assolutamente impari alle mutate condizioni dell'economia italiana.

Il problema dunque di una riforma delle società commerciali aveva già da qualche tempo attirato l'attenzione del Governo. Questo tema delle società aveva formato particolare oggetto di studio da parte della Commissione nominata dal Ministro della giustizia per la riforma del Codice di commercio. Studio che, come tutti sanno, aveva approdato alla formulazione di un primo progetto preliminare di Codice di commercio nel 1922 e di un secondo nel 1925.

Ma una totale riforma della legislazione commerciale non era facile a compiersi in questo periodo: periodo di transizione, di crisi e quindi necessariamente di esperimento. E pertanto, convinto della necessità di procedere con grande cautela in un campo così delicato, avevo piuttosto ritardato che accelerato i tempi nella preparazione della riforma della legislazione commerciale.

Ma sono sopravvenuti recentemente fatti molto gravi i quali hanno attirato l'attenzione dell'opinione pubblica e hanno allarmato i risparmiatori italiani. E quel problema la cui soluzione sembrava potesse e dovesse differirsi è divenuto ad un tratto urgente, quasi direi assillante. Perciò il Governo lo ha affrontato di nuovo e ha studiato la possibilità di anticipare la riforma di tutta la materia delle società commerciali.

Ho personalmente atteso a questo studio, frutto del quale è stato un progetto di vaste proporzioni, ma che, tutto ben considerato, ho preferito riporre nel cassetto. In verità una riforma completa delle società in questo momento non è possibile senza pericoli. Noi saremmo tratti fatalmente a legiferare, sotto l'impressione dei fatti a cui abbiamo assistito negli ultimi tempi e finiremmo col dar vita ad una legislazione occasionale, di carattere necessariamente contingente e transitorio. Invece la legislazione commerciale, per quanto destinata fatalmente ad invecchiare con una certa rapidità e a rinnovarsi, deve pur durare qualche decennio.

E allora, nella difficile situazione, creata da un canto dalla necessità di provvedere in qualche maniera all'allarme suscitato nella pubblica opinione dalle crisi e dagli abusi recenti, dall'altro dall'opportunità di non affrettare la riforma delle società commerciali in un momento di crisi economica, siamo venuti nella determinazione di lasciare intatto per ora l'organismo della disciplina giuridica delle società, quale è dato dal nostro Codice di commercio, antiquato è vero, ma ormai integrato da una pratica di 50 anni e da una giurisprudenza assodata, ed invece di intervenire nel punto dolente con disposizioni penali destinate a rafforzare la tutela della buona fede e del credito.

Questa limitazione del compito che ci siamo imposti, alla pura disciplina penale delle società e soprattutto delle anonime, credo che debba rassicurare. È chiaro che i galantuomini non hanno niente da temere dalle disposizioni del decreto-legge 30 settembre 1930 i cui risultati sono stati fin dal principio, notevoli.

Queste disposizioni hanno soprattutto un valore morale. Esse costituiscono un monito solenne rivolto agli amministratori, liquidatori e sindaci delle società per richiamarli alle necessità di una maggiore prudenza e di una diligenza maggiore.

Detto, in linea generale, delle ragioni e della occasione del decreto-legge, vengo all'esame sommario non già delle singole disposizioni, ma degli argomenti che o sono stati qui oggetto di discussione o sono stati toccati nella relazione della Commissione parlamentare, la quale ha recato alla soluzione del difficile problema un contributo di cui la ringrazio.

La Commissione ha proposto alcuni emendamenti; altri emendamenti sono stati proposti nella discussione generale nel notevole discorso dell'onorevole Biancardi.

Parlerò brevemente degli emendamenti della Commissione, perchè sono stati accolti dal Governo e sono formulati nel disegno di legge della Commissione, sul quale pertanto il Governo consente fin d'ora che sia aperta la discussione degli articoli.

Quali sono gli emendamenti della Commissione? Un primo emendamento riguarda l'articolo 2 il quale, come tutti sanno, punisce gli amministratori i quali formino bilanci falsi. La Commissione propone che la parola « fraudolentemente » che è condizione necessaria perchè vi sia il reato, domini tutte le ipotesi della prima parte dell'articolo e non soltanto l'ipotesi della occultazione di fatti veri, quindi anche l'ipotesi della esposizione di fatti falsi.

Tutti sanno che nel Codice di commercio la disposizione era formulata in modo alquanto diverso: si richiedeva che l'esposizione di fatti falsi e l'occultazione di fatti veri avvenisse scientemente. La legge ha richiesto invece un requisito più complesso: quello della frode, cioè della intenzione specifica rivolta ad ingannare altrui. La Commissione mi ha domandato che questa condizione fosse generale per tutte le ipotesi della prima parte dell'articolo 2.

Ho convenuto con la Commissione. È giusto che si richieda l'intenzione fraudolenta ogni volta che si forma un bilancio falso. In verità, anche come era formulato l'articolo, la conclusione avrebbe dovuto essere la stessa, perchè nella prima parte non si parlava di frode, ma di esposizione di fatti falsi. Ora in questa esposizione era implicita la necessità di un elemento soggettivo, la coscienza della falsità.

L'emendamento tende a chiarire la reale portata della disposizione, ciò che è sempre utile soprattutto in materia di leggi penali.

Gli onorevoli Parea e Biancardi si sono occupati di questo argomento, in senso favorevole all'emendamento della Commissione accettato dal Governo. Non vi è perciò altro da aggiungere.

Un altro emendamento ha apportato la Commissione all'articolo 3, n. 3; per cui si sopprime il richiamo alla violazione dell'articolo 145 del Codice di commercio, che riguarda le società di assicurazione, e ciò per la ragione molto semplice, che queste società sono rette dalla legge speciale del 29 aprile 1923.

In conseguenza della eliminazione della indicazione delle società di assicurazione, va anche modificato l'articolo 4, che pure contiene un riferimento analogo.

Altro emendamento propone la Commissione all'articolo 7, che consiste in un ulteriore allargamento dei termini per il deposito dei vari atti, che interessano l'andamento della vita sociale.

L'articolo 7 rende più rigorosa la sanzione per l'omissione del deposito di atti di qualunque specie, a cui siano per legge obbligate le società. Questo deposito a seconda dei vari atti deve essere fatto in vari termini. Praticamente tali termini, che sono molto brevi, non vengono osservati ed è questa una delle ragioni per cui il sistema del deposito funziona male. Ora che veniamo a dare una sanzione molto rigorosa all'osservanza dei termini, che diventano così effettivi, si chiede che essi siano allungati. Credo che la richiesta possa essere soddisfatta.

Così si domanda che il termine per il deposito degli atti contemplati dagli articoli 90, 91, 92, 96 e 180 del Codice di commercio, cioè degli atti costitutivi della società, nonché di quelli relativi al bilancio sia portato da 15 a 30 giorni: che il termine per la notifica della nomina degli amministratori prescritta dall'articolo 139 del Codice di commercio sia portato da 3 a 10 giorni; che il termine per il deposito della situazione mensile degli Istituti esercenti il credito sia allungato da 8 a 15 giorni in via generale ed a 30 giorni per gli Istituti di credito che hanno dipendenze nelle provincie od all'estero.

Sono tutte piccole modificazioni che facilitano l'adempimento degli obblighi stabiliti dalla legge e ne rendono più sicura l'osservanza.

All'articolo 9 si propone un altro emendamento; sull'esempio di quello che stabilisce il nuovo Codice penale all'articolo 622, si richiede l'estremo del documento, perchè vi sia il reato contemplato in quell'articolo, che è una forma di violazione del segreto di ufficio.

L'onorevole Biancardi va alquanto più in là della Commissione e propone una serie di emendamenti, i quali tendono da una parte a chiarire, dall'altra ad estendere la portata della legge.

Vi dico subito che non sono affatto alieno dall'accettarli.

PRESIDENTE. Onorevole Ministro, fino a questo momento l'onorevole Biancardi non ha presentato alcun emendamento.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Stavo per dirlo. E perciò prego l'onorevole Biancardi di voler formulare, in sede di discussione dei singoli articoli, gli emendamenti che intende presentare; occorrendo, ne prenderò io stesso l'iniziativa.

E vengo ad alcuni chiarimenti che mi sono stati chiesti da diverse parti, e qui alla Camera dagli onorevoli Parea e Biancardi. Li darò molto volentieri, e spero nel modo più netto possibile.

Primo punto controverso: saranno o non saranno vietate quelle che si sono volute chiamare riserve prudenziali o riserve occulte? Cadranno tali riserve sotto le sanzioni dell'articolo 2 n. 1, oppure saranno consentite?

Io convengo con l'onorevole Biancardi che questa formula « riserve occulte » non è una formula appropriata; l'idea della occultazione implica qualche cosa di illecito che non è nella realtà. Non si tratta di riserve occulte, anzi non si tratta neanche di vere riserve; le vere e proprie riserve non possono che essere palesi. Invece, qui si tratta di impostazioni nel bilancio, sia all'attivo che al passivo, fatte in maniera prudenziale; sono valutazioni prudenziali delle attività, e qualche volta anche sottovalutazioni fatte in previsione di eventi futuri di cui bisogna tener conto; di impostazioni al passivo per svalutazioni, per ammortamenti, per la costituzione di fondi destinati a fronteggiare determinate evenienze da cui possono derivare spese o perdite per la società.

Orbene, poichè la legge esige per l'incriminazione e la falsità dei bilanci l'intenzione fraudolenta, tuttociò che è espressione di prudenza non può considerarsi frode, e deve ritenersi perfettamente lecito, anzi conveniente e desiderabile. (*Approvazioni*).

L'onorevole Biancardi ha molto bene parlato della funzione di queste impostazioni prudenziali. Esse rendono possibile una politica dei dividendi, servono a irrobustire l'organismo dell'azienda in modo da prepararle la possibilità di vivere e di prosperare anche nei periodi di crisi, nei periodi, come ha detto

l'onorevole Biancardi, delle vacche magre. Bisognerà, è chiaro, che in queste impostazioni prudenziali si sia onesti, e si seguano metodi confessabili. Se per esempio, si creassero al passivo impostazioni di debiti inesistenti (qualche volta si son viste al passivo impostazioni di debiti verso creditori immaginari, verso società estere mai esistite), è chiaro, che in questo caso non saremmo più nel campo della prudenza, ma della frode.

Ma tutto ciò, ripetiamo, che è valutazione prudenziale dell'attivo, tuttociò che è impostazione prudenziale al passivo, deve essere non soltanto ritenuto lecito, ma approvato e incoraggiato.

È stato detto che queste impostazioni prudenziali danneggiano gli azionisti.

Ma solo azionisti di corta vista possono lagnarsi di una prudente amministrazione, sotto lo specioso pretesto che ad essi si sottraggono dividendi. Una separazione fra l'interesse bene inteso degli azionisti e quello della Società non esiste, perchè l'azionista non ha affatto interesse a intascare dividendi che indeboliscano la società.

L'onorevole Parea vorrebbe che questi concetti fossero tradotti addirittura in una disposizione legislativa, vorrebbe cioè che la sanzione dell'articolo 2, n. 1, fosse limitata al solo caso in cui la falsificazione dei bilanci produce un danno alla società. Non consento su questo punto con l'onorevole Parea.

Se l'emendamento mira a dichiarare che valutazioni e impostazioni prudenziali, se pur momentaneamente dannose agli azionisti, sono lecite, esso è inutile, perchè ciò che giova alla società non può non giovare agli azionisti.

Se invece si volesse stabilire la liceità di impostazioni non più prudenziali, ma dirette unicamente a sottrarre alla Finanza ciò che legittimamente le spetta, non mi sentirei di dare la mia adesione ad un emendamento che finirebbe col consacrare legislativamente la frode allo Stato.

L'onorevole Parea e l'onorevole Biancardi vorrebbero ancora che io chiarissi la portata della formula « utili realizzati » usata dal decreto-legge. Non ho nessuna difficoltà a dire che per me utile realizzato, utile realmente conseguito, utile effettivo, utile reale, sono la stessa cosa e che nella formulazione di quell'articolo non si è mai pensato che gli utili devono originariamente essere conseguiti in moneta liquida. Come si arrivi a render liquidi gli utili e a pagare gli azionisti è affare interno della società. Se si vuole un emendamento all'articolo 1 per eliminare ogni dub-

bio, non ho nessuna difficoltà; lo proporrò io stesso.

L'onorevole Biancardi ha aggiunto che l'articolo 2, n. 2, come è formulato può lasciare adito al dubbio che si debba, prima di procedere al pagamento di partecipazioni, depurare gli utili anche della parte destinata alla riserva, o che comunque non può essere distribuita agli azionisti.

A me pare che il dubbio sollevato dall'onorevole Biancardi non abbia ragione d'essere. L'articolo 2 fa due casi, quello dei dividendi e quello delle partecipazioni, che unisce insieme in una sola proposizione. Il divieto dell'assegnazione di utili non realizzati o non distribuibili, concerne ambedue i casi, ma evidentemente *congrua congruis referendo*. L'ipotesi degli utili non realizzati si riferisce tanto ai dividendi quanto alle partecipazioni; quella degli utili non distribuibili ai soli dividendi, perchè limitazioni alle distribuzioni degli utili effettivamente realizzati esistono rispetto agli azionisti, non rispetto ai partecipanti. Comunque, se si vorrà un chiarimento esplicito nel testo legislativo, non mi opporrò.

Passiamo ad altri punti su cui è necessaria qualche spiegazione. Innanzi tutto al problema della cauzione prestata dalla società per i propri amministratori o direttori che partecipano nell'interesse della società ai consigli di altre società. Tutti sanno che molte volte una società ha interesse di avere i propri amministratori o direttori in consigli di altre società. È evidente che in questi casi gli amministratori e i direttori esercitano tale funzione non nel proprio interesse, ma nell'interesse della società che rappresentano. La cauzione in questi casi è prestata dalla società interessata, sia direttamente, sia consegnando le azioni ai propri amministratori o direttori, che a loro volta le depositano presso la società che sono chiamati ad amministrare nell'interesse della propria.

A me pare che questa pratica non cada sotto la sanzione dell'articolo 6: per due ragioni. La prima, che in verità qui non si ha ancora un debito dell'amministratore o del direttore che la società garantisca. Il debito potrà sorgere; è soltanto eventuale, non attuale. La seconda ragione è che, quando la legge vieta all'amministratore di farsi garantire i propri debiti dalla Società a cui appartiene, essa si propone di difendere la Società contro gli abusi dei propri amministratori. In altri termini la legge vuol garantire il patrimonio sociale ed impedirne qualsiasi manomissione per via diretta o indiretta da parte di chi ne ha l'amministrazione.

Quando la società dà cauzione per l'amministratore che va a rappresentarla nel consiglio di altre società, agisce nel proprio interesse, e manca quindi la condizione che è il presupposto di tutto l'articolo 6.

Un altro punto del quale non si è parlato in questa discussione, ma che ha suscitato allarmi, è il problema delle vendite a credito fatte dalla società agli amministratori, specialmente dalle società cooperative. Si domanda: gli amministratori di società cooperative, specialmente dei consorzi agrari che hanno per fine di dare merce a credito ai loro soci, dovranno astenersi dal fare operazioni di questo genere colla propria società sotto pena di cadere altrimenti sotto le sanzioni dell'articolo 6? Evidentemente no. In questi casi infatti non si tratta di fare un prestito agli amministratori, ma di dare merce a credito: la cosa è diversa.

Certamente se sotto la vendita a credito si nascondesse fraudolentemente un prestito, allora sarebbe applicabile l'articolo 6; ma se non c'è alcuna simulazione, se la società ha l'abitudine di far vendite a credito, nulla vieta che queste vendite essa faccia anche ai propri amministratori. Meno che mai la cosa può vietarsi alle cooperative di vendita, perchè è nell'essenza di tal sorta di cooperative di far coi soci simili operazioni.

Ancora si è domandato a quali depositi si estende la sanzione dell'articolo 7, il quale punisce con la multa l'omissione del deposito di atti, pubblicazioni o comunicazioni presso qualsivoglia ufficio. Si è dubitato se gli atti che debbono depositarsi siano quelli prescritti dal Codice di commercio e dal relativo regolamento o anche quelli prescritti dalle altre leggi e specialmente da leggi fiscali.

Orbene io dichiaro che quest'obbligo riguarda anzitutto gli atti che le società debbono depositare come tali, non già quelli che esse devono depositare, come qualunque altro cittadino. Aggiungasi poi che la disposizione dell'articolo 7 concerne solo il deposito che deve farsi a norma della legislazione commerciale e cioè del Codice di commercio e delle leggi e dei regolamenti complementari al Codice di commercio.

E ancora debbo toccare un altro punto: quello che riguarda le Assemblee generali totalitarie, ricordate dall'onorevole Biancardi.

Come tutti sanno in alcuni casi la convocazione dell'assemblea è fatta lì per lì. È il caso delle assemblee dette totalitarie perchè vi intervengono tutti gli azionisti, tutti gli amministratori e tutti i sindaci.

Si tratta per lo più di società famigliari che si riuniscono in assemblea a tambur bat-

tente, senza necessità di formalità preventive.

Io qui non mi voglio pronunziare sulla questione della validità o meno delle assemblee totalitarie. Il Guardasigilli non deve sostituirsi al Magistrato.

È un problema che deve essere deciso dalla Magistratura, ma io mi limito ad osservare che non vi è niente di nuovo nel decreto-legge che siete chiamati a convalidare.

Infatti l'articolo 8 del decreto-legge non ha fatto che riprodurre l'articolo 250 del Codice di commercio, soltanto aumentando le pene. L'articolo 250 punisce la contravvenzione all'articolo 175, cioè la mancanza di pubblicità dell'avviso di convocazione con una piccola pena che l'articolo 8 del decreto aumenta considerevolmente, ma il problema rimane impregiudicato: se le assemblee totalitarie erano valide prima del decreto-legge, lo saranno anche dopo.

L'onorevole Biancardi oltre agli emendamenti a cui poc'anzi accennavo e su cui ritornerò, ha invocato dal Governo una riforma in materia di cauzioni da prestarsi dagli amministratori. Egli dice, e giustamente, che la cauzione in azioni viene meno proprio in quel momento in cui dovrebbe funzionare, perchè se l'amministratore è responsabile, questo vuol dire che ha recato danno alla società, e molto probabilmente, se ha danneggiato la società, il valore delle azioni diminuisce e qualche volta si riduce a zero, e la garanzia preordinata per il caso di cattiva amministrazione, viene proprio meno nel momento in cui si verifica la ipotesi di cattiva amministrazione.

Ora il Codice di commercio nello stabilire questo tipo di cauzione, muoveva dal presupposto che un amministratore cointeressato sull'azienda sociale, avrebbe meglio amministrato, ma indubbiamente quando si dovrà rivedere tutta questa materia non sarà certo inopportuno stabilire che, accanto ad una cauzione in titoli azionari, vi sia anche una cauzione in titoli pubblici.

Concludo brevemente.

Si è detto da qualcuno: ma voi avete spaventato i migliori amministratori, e i migliori amministratori rifiuteranno di amministrare! Non si troveranno più sindaci, non si troveranno più amministratori!

Io non credo che questa preoccupazione sia fondata.

Evidentemente si allontaneranno dai Consigli d'amministrazione quegli amministratori decorativi, i quali, o non intervenivano,

ovvero intervenivano solo per votare la partecipazione agli utili, che spettano agli amministratori. Cesseranno, dunque, quegli amministratori i quali servivano a coprire con la loro etichetta le possibili malefatte degli altri compagni del Consiglio d'amministrazione. (*Approvazioni*).

Ebbene, io non avrò nessun dispiacere se questi tipi di amministratori scompariranno, se scompariranno amministratori, i quali amministrano contemporaneamente decine e decine di società, nell'impossibilità di seguire l'andamento di ciascuna. Se riusciremo con questa legge a rendere la funzione di amministratore quella che deve essere, di attiva e continua vigilanza dell'andamento delle società, avremo fatto opera utile per le società commerciali e per tutta l'economia italiana.

C'è un vecchio adagio che dice: il timore del fallimento è principio della saggezza commerciale. Anche il timore della pena deve essere il principio della saggezza commerciale. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

SOLMI, *relatore*. Una sola dichiarazione: aderiamo ai chiarimenti esposti dal Ministro, che concordano pienamente con le modifiche proposte al testo legislativo e con lo spirito della nostra relazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla discussione dell'articolo unico. Avverto la Camera che la discussione avverrà sul testo concordato fra il Governo e la Commissione. Si darà lettura anche degli altri articoli del decreto, che deve essere convertito in legge, ai quali sono stati presentati emendamenti.

Cominciamo dalla prima parte dell'articolo unico:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali, con le seguenti modificazioni:

*All'articolo 2, il numero 1º è sostituito dal seguente:*

« 1º) i promotori, gli amministratori, i direttori, i sindaci e liquidatori delle società commerciali che, nelle relazioni o comunicazioni fatte al pubblico o alla assemblea o nei bilanci, fraudolentemente espongono fatti falsi sulla costituzione o sulle condizioni economiche della società o nascondono in tutto o in parte fatti concernenti le condizioni medesime ».

Onorevole Ministro, all'articolo 2, n. 2 l'onorevole Biancardi, ed altri nove deputati, hanno presentato il seguente emendamento:

« All'articolo 2, all'ultima riga, sostituire: « qualunque forma per utili che non si sono realmente conseguiti o, per ciò che riguarda i dividendi, per utili che non possono essere distribuiti ».

ROCCO, *Ministro della giustizia*. Accetto l'emendamento. Però, se noi modifichiamo non solo il n. 1, ma anche il n. 2 dell'articolo 2, bisognerà dire: All'articolo 2 è sostituito il seguente.

PRESIDENTE. La cosa è più pratica.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Allora bisogna cominciare col dire:

« Sono puniti con la reclusione da tre a dieci anni e con la multa da lire diecimila a centomila:

« 1°) i promotori, gli amministratori, i direttori, i sindaci e i liquidatori delle società commerciali che, nelle relazioni o comunicazioni fatte al pubblico o alla assemblea o nei bilanci, fraudolentemente espongono fatti falsi sulla costituzione e sulle condizioni economiche della società o nascondono in tutto o in parte fatti concernenti le condizioni medesime;

« 2°) gli amministratori e i direttori che, in difetto del bilancio o in difformità del medesimo, ovvero in base ad un bilancio falso, hanno riscosso o pagato dividendi o partecipazioni sotto qualunque forma per utili che non si sono realmente conseguiti o, per ciò che riguarda i dividendi, per utili che non possono essere distribuiti ».

PRESIDENTE. Metto a partito l'articolo sostitutivo dell'articolo 2 del decreto, nel testo or ora letto dall'onorevole ministro.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 3. Resta il testo della Commissione:

« All'articolo 3, il numero 3°) è soppresso e il numero 4°) diventa numero 3°) ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 4:

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« Sono puniti, con la reclusione fino ad un anno e con la multa da lire mille a diecimila, i sindaci che nei casi indicati nel n. 2

dell'articolo 2 e nei numeri 1, 2 e 3 della prima parte dell'articolo 3 non hanno adempiuto gli obblighi che ad essi incombono per legge ».

All'articolo 4 l'onorevole Biancardi, in luogo della formula concordata fra Governo e Commissione, propone questo emendamento sostitutivo:

« Sono puniti con la reclusione fino ad un anno e con la multa da lire mille a diecimila i sindaci che nei casi indicati nell'articolo 3 non hanno adempiuto gli obblighi che ad essi incombono per legge ».

L'onorevole Ministro accetta questo emendamento?

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Lo accetto. Però dopo le variazioni apportate precedentemente, l'emendamento, per maggiore chiarezza, dovrebbe essere così formulato:

« Sono puniti con la reclusione fino ad un anno e con la multa da lire mille a diecimila i sindaci che nei casi indicati nel n. 2 dell'articolo 2 e nell'articolo 3 non hanno adempiuto agli obblighi che ad essi incombono per legge ».

BIANCARDI. Sta bene.

PRESIDENTE. Do allora lettura dell'articolo 4 nel nuovo testo risultante dall'emendamento dell'onorevole Biancardi quale è stato modificato dal Governo:

« Sono puniti con la reclusione fino ad un anno e con la multa da lire mille a diecimila i sindaci che nei casi indicati nel n. 2 dell'articolo 2, e nell'articolo 3 non hanno adempiuto agli obblighi che ad essi incombono per legge.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passiamo ora all'articolo 5.

La Commissione non propone alcuna modificazione. L'onorevole Biancardi, invece, propone che dopo le prime due parole dell'articolo « Gli amministratori... » siano aggiunte le parole: « i direttori, i sindaci, i liquidatori ».

Per conseguenza l'articolo risulterebbe così formulato:

« Gli amministratori, i direttori, i sindaci, i liquidatori che, per procurare a sé o ad altri un profitto con danno della società, diffondendo

false notizie o con altri mezzi fraudolenti, producono sul pubblico mercato o sulle borse di commercio un aumento o una diminuzione del valore delle azioni della società o di altri titoli ad essa appartenenti, sono puniti con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire duemila a ventimila ».

Onorevole Ministro, ella ha facoltà di esprimere il suo parere su questo emendamento.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Perchè nell'articolo 5 si è parlato solo degli amministratori, e non anche dei liquidatori, sindaci e direttori e perfino degli impiegati, come vuole l'onorevole Biancardi, che evidentemente possono rendersi colpevoli del reato di agiotaggio? Perchè è sembrato che il reato più grave fosse quello degli amministratori, e che per gli altri fossero sufficienti le disposizioni del codice penale comune.

Ma se si vuole estendere la maggiore sanzione dell'articolo 5 della legge anche ai liquidatori, ai sindaci e ai direttori, e la Camera consente, per mio conto non ho nessuna difficoltà.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore è d'accordo?

SOLMI, *relatore*. Accettiamo l'estensione per i soli liquidatori, essendo sufficienti per le altre categorie le disposizioni di diritto comune.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Ripeto che accetto l'emendamento dell'onorevole Biancardi. La differenza sta solo nel minimo della pena. Secondo il Codice penale il minimo è di quindici giorni, secondo questa legge il minimo è di un anno. Se si vuole estendere la sanzione maggiore tanto ai sindaci e direttori quanto ai liquidatori, bisogna dirlo, non essendo ammessa in materia penale interpretazione estensiva.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento proposto all'articolo 5 del decreto dall'onorevole camerata Biancardi, nella formula accettata dal Governo.

(È approvato).

L'articolo 5 del decreto risulta, quindi, così formulato:

« Gli amministratori, i direttori, i sindaci e i liquidatori che, per procurare a sé o ad altri un profitto con danno della società, diffondendo false notizie o con altri mezzi fraudolenti, producono sul pubblico mercato o sulle borse

di commercio un aumento o una diminuzione del valore delle azioni della società o di altri titoli ad essa appartenenti, sono puniti con la reclusione da uno a cinque anni e con la multa da lire duemila a ventimila. »

Passiamo all'articolo 6 del decreto. Ne do lettura:

« Gli amministratori e i direttori generali che contraggono prestiti sotto qualsiasi forma, sia direttamente, sia per interposta persona con la società che amministrano o con una società che essa controlla o da cui essa sia controllata o che si fanno da una di tali società prestare garanzia per debiti propri, sono puniti con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da lire duemila a ventimila.

« La disposizione non si applica agli amministratori delle società che hanno per principale oggetto l'esercizio del credito, semprechè essi non abbiano la firma, anche congiuntamente con altri, della società e che le operazioni previste nella prima parte di questo articolo siano state nei singoli casi autorizzate dal Consiglio di amministrazione ».

A questo articolo la Commissione non ha proposto alcun emendamento. L'onorevole Biancardi propone invece che alle parole del primo comma: « Gli amministratori e i direttori generali », con cui comincia l'articolo, siano sostituite le seguenti: « Gli amministratori, i direttori, i sindaci e i liquidatori ».

Propone, inoltre, che lo stesso emendamento valga per il secondo comma, dove si parla degli amministratori.

L'onorevole Ministro accetta questo emendamento?

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Lo accetto.

PRESIDENTE. La Commissione?

SOLMI, *relatore*. Lo accetta.

PRESIDENTE. Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Biancardi accettato dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

L'articolo 6 allora, con l'emendamento testè approvato, risulta così formulato:

« Gli amministratori, i direttori, i sindaci e i liquidatori che contraggono prestiti sotto qualsiasi forma, sia direttamente, sia per interposta persona con la società che amministrano o con una società che essa controlla o da cui essa sia controllata o che si fanno da una di tali società prestare garanzia per de-

biti propri, sono puniti con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da lire duemila a ventimila.

« La disposizione non si applica agli amministratori, direttori, sindaci e liquidatori delle società che hanno per principale oggetto l'esercizio del credito, semprechè essi non abbiano la firma, anche congiuntamente con altri, della società e che le operazioni previste nella prima parte di questo articolo siano state nei singoli casi autorizzate dal Consiglio di amministrazione ».

L'articolo 7 è uno di quelli che si salvano dalle osservazioni e dagli emendamenti dell'onorevole Biancardi. (*Si ride*). Quindi lo leggiamo nel testo proposto dalla Commissione:

« L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

« È punito con l'ammenda da lire mille a diecimila chi, essendo obbligato per legge ad eseguire o a fare eseguire depositi di atti, pubblicazioni o comunicazioni presso qualsivoglia ufficio, omette di eseguirli o di farli eseguire nei termini stabiliti, o li esegue in modo incompiuto.

« I termini di cui agli articoli 90, 91, 92, 96 e 180 del Codice di commercio sono portati a trenta giorni. Il termine di cui all'articolo 139 del Codice di commercio è portato a dieci giorni.

« Il deposito di cui all'articolo 177 del Codice di commercio deve essere eseguito ogni bimestre, nei quindici giorni successivi alla scadenza di ciascun bimestre

« Per le aziende che hanno dipendenze in più provincie del Regno o all'estero, il termine per il deposito sarà di giorni trenta; e dentro lo stesso termine le aziende medesime dovranno provvedere alla trasmissione prescritta dall'articolo 12 del Regio decreto-legge 6 novembre 1926, n. 1830, convertito nella legge 13 giugno 1927, n. 1108 ».

(*È approvato*).

All'articolo 8 non vi sono proposte di emendamento nè della Commissione nè dell'onorevole Biancardi.

Poi il testo della Commissione continua:

« L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

« Il sindaco che, senza giustificato motivo, dà notizia di fatti o di documenti di cui è venuto a conoscenza per ragioni del suo ufficio, ovvero se ne serve a proprio o altrui profitto, è punito a querela della società, se dal fatto può derivare nocumento, con la

reclusione fino ad un anno o con la multa da lire mille a diecimila ».

A questo articolo l'onorevole Biancardi propone che oltre al sindaco siano contemplati anche gli amministratori, i direttori, i sindaci, liquidatori ed impiegati. L'onorevole Ministro accetta questo emendamento?

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Accetto l'emendamento per quello che riguarda gli amministratori, i direttori, liquidatori e sindaci, non per quello che riguarda gli impiegati, per la ragione molto semplice che c'è il Codice penale comune che provvede, e non abbiamo bisogno per gli impiegati di una disposizione speciale.

PRESIDENTE. La Commissione?

SOLMI, *relatore*. La Commissione aderisce alle osservazioni dell'onorevole Ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Biancardi, ella insiste?

BIANCARDI. Non insisto nella parte dell'emendamento che riguarda gli impiegati.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 9 con l'emendamento proposto dall'onorevole Biancardi, e accettato dal Governo, risulta, dopo la modificazione apportatavi, così formulato: « Gli amministratori, i direttori, i sindaci e i liquidatori, che senza giustificato motivo danno notizia di fatti o di documenti di cui sono venuti a conoscenza per ragioni del loro ufficio, ovvero se ne servono a proprio o altrui profitto, sono puniti a querela della società, se dal fatto può derivare nocumento, con la reclusione fino ad un anno o con la multa da lire mille a diecimila ».

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Si riproduce la formula: se dal fatto può derivare nocumento.

PRESIDENTE. Siamo d'accordo. Con queste osservazioni metto a partito l'articolo 9 del decreto nel nuovo testo di cui ho dato lettura.

(*È approvato*).

Chiedo alla Camera la facoltà di procedere poi al coordinamento di questo disegno di legge. (*Approvazioni*).

Non essendovi osservazioni in contrario, rimane così stabilito.

BIANCARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCARDI. Sull'articolo 10 non ho avuto il tempo di formulare l'emendamento; mi sembra, però, che dopo gli emendamenti già approvati, per ragione di coordinamento, si dovrebbe dire: « La condanna alla pena

della reclusione pronunciata a carico degli amministratori, direttori, sindaci e liquidatori, ecc.».

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Faccio mio l'emendamento e propongo che sia detto: « La condanna alla pena della reclusione pronunciata a carico degli amministratori, liquidatori, sindaci e direttori, ecc. ». Ed al primo capoverso: « Anche quando non è intervenuta condanna alla reclusione, se l'amministratore, il liquidatore, il sindaco e il direttore ecc.... ».

PRESIDENTE. Mi pare che sia inutile porre ai voti questo emendamento, perchè queste modificazioni appartengono a quel coordinamento che la Camera ha già cortesemente consentito che sia fatto dal Presidente.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Propongo, salvo giudizio dell'onorevole Presidente, che per non dare luogo a difficoltà nell'applicazione di questo decreto-legge, il quale è stato modificato in punti abbastanza essenziali, e per non obbligare a continui riferimenti, nel testo del decreto sia detto: « È convertito in legge il Regio decreto-legge 30 ottobre 1930, n. 1459, contenente disposizioni penali in materia di società commerciali, con le modificazioni risultanti dal testo seguente: »

Altrimenti finiremmo per non capirci niente. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nel coordinamento sarà tenuto conto del giusto consiglio dell'onorevole Ministro guardasigilli.

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### **Approvazione del disegno di legge: Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Convalidazione del Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, concernente la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1930-31.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (*V. Stampato n. 945-A*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convalidato il Regio decreto 9 aprile 1931, n. 385, col quale venne autorizzata la 17ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1930-31 »

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

### **Discussione del disegno di legge: Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale Speciale per la difesa dello Stato.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga del termine stabilito per il funzionamento del Tribunale Speciale per la difesa dello Stato.

Se ne dia lettura.

GORINI, *segretario*, legge. (*V. Stampato n. 950-A*).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Caprino. Ne ha facoltà.

CAPRINO. Onorevoli camerati, consentitemi di sottolineare, con brevissime considerazioni, questo disegno di legge che è sottoposto alla nostra approvazione, e che sarà certamente votato col più fervido consenso di questa Assemblea.

La legge 26 novembre 1926 fu promulgata in condizioni che è bene ricordare. Il Fascismo, quando conquistò il potere, non ebbe bisogno di instaurare la legge marziale. Voi ricordate la vasta e inutile discussione che si fece intorno alla forza e al consenso; la verità è che la forza e il consenso erano scattati simultaneamente dalla volontà del popolo italiano e che la legge marziale, instaurata dai vecchi partiti dominanti, per 24 ore, era caduta ridicolmente sotto l'irrompente marcia delle camicie nere.

Segui, alla presa di possesso del Fascismo, un periodo che noi possiamo ricordare oggi con

una certa obiettività storica, tanto ci sembra, per alcuni aspetti, lontano nel tempo. Quel periodo fu definito periodo di conciliazione; si consentì, a tutti gli uomini di buona volontà di affluire, se avessero voluto, e se fossero stati veramente uomini di buona fede, alla bandiera del Fascismo.

Oltre un biennio durò quel processo di assestamento. È inutile ricordare quale fu l'opera degli avversari del Fascismo. Distrutta l'opposizione parlamentare, sgominate le fazioni politiche nelle loro trincee cartacee, sopravvisse una organizzazione criminosa ai danni dello Stato. Prima ancora, forse, che fossero maturati dai giuristi, provvedimenti severi furono richiesti imperiosamente dalla folla con esempi tragici di giustizia sommaria. E così nacque la necessità di una legge per la difesa dello Stato e di un Tribunale speciale che la applicasse.

Il Tribunale speciale per la difesa dello Stato, come è rilevato giustamente dalla relazione, ha funzionato per cinque anni, dando esempio mirabile di equità e di serenità non disgiunte dal necessario rigore.

Quanto alle sanzioni, si disse che esse, per la loro gravità e per essere affidate ad un tribunale di carattere transitorio, con effetto anche dopo l'eventuale cessazione di esso, erano in disaccordo con tutto il sistema della legislazione penale. Ma la legge per la difesa dello Stato altro non fu che una anticipazione necessaria di quella legislazione che si stava maturando e che precisamente al libro secondo, titolo I, del nuovo Codice penale, doveva avere per oggetto quel complesso di reati che, col provvedimento sottoposto alla nostra approvazione, saranno affidati alla competenza del Tribunale speciale.

Il Fascismo obbligato a montare la guardia alla vecchia carcassa del regime liberale, in attesa di compiere le necessarie riforme della sua legislazione, doveva anticipare, nei casi di urgenza, quelle provvidenze legislative improrogabili per la difesa della Rivoluzione.

A ciò ha provveduto ora il titolo I, libro secondo, del Codice penale, che andrà in attuazione il 1º luglio prossimo venturo.

Ed allora, onorevoli camerati, il dilemma è questo: affidare alla magistratura ordinaria la materia che era già del Tribunale speciale oppure prorogare i termini del Tribunale speciale per la difesa dello Stato.

È detto nella relazione ministeriale che la ragione principale, o per lo meno una delle ragioni più notevoli di carattere tecnico che

richiedono la proroga dei poteri del Tribunale speciale, è la necessità di sottoporre a un periodo di prova il funzionamento delle Corti d'Assise riformate dal decreto 23 marzo 1931.

Mi consenta il Ministro Guardasigilli, di ripetere le mie riserve sulla riforma del funzionamento delle Corti d'Assise e che mi associ *toto corde* a questo dubbio espresso nella relazione. Anzitutto, per una ragione di carattere etico, politico. Lo Stato liberale si era spogliato, per un senso non si sa se di viltà o di astrattismo teorico, del diritto di giudicare dei reati più gravi. Di fronte al regicida, ad esempio, lo Stato diceva: preferisco che lo giudichi il popolo. E si arrivava a questa ipotesi: che se dodici o dieci illustri cittadini, costituenti la giuria, avessero ritenuto che il regicida aveva fatto bene ad uccidere, lo Stato se ne lavava le mani. Egualmente faceva per i reati di gravità eccezionale. Quando si doveva applicare l'ergastolo, lo Stato diceva: lo applichino i cittadini; il reo sia giudicato dalla società che è stata offesa a mezzo dei giudici popolari che soli la devono tutelare. Forse mi esprimo in modo troppo sommario, ma la realtà di quel sistema è questa.

Con la recente riforma delle Corti d'Assise non credo che si sia risolto il problema. Basti una sola osservazione, onorevoli camerati. Nel caso che gli assessori votino per l'assoluzione e i magistrati per la condanna, il consigliere d'appello relatore, che dovrà estendere e motivare la sentenza, o sarà il cancelliere della volontà altrui, oppure sarà inesorabilmente tratto dalla sua coscienza a rendere la motivazione della sentenza vulnerabile presso il magistrato di Cassazione.

Oppportunamente dunque, non sembra né il caso di affidare, prima di averla sperimentato, al nuovo istituto della Corte d'assise così riformata, una così delicata materia.

Per mio conto vorrei che il tribunale speciale per la difesa dello Stato cessasse di chiamarsi speciale e si chiamasse semplicemente tribunale per la difesa dello Stato, e che allo scadere della ulteriore proroga di cinque anni esso divenisse istituzione permanente, accanto a quell'alta Corte criminale già da me altra volta auspicata.

Ho già detto che il tribunale speciale per la difesa dello Stato ha funzionato con alto e sereno senso di giustizia.

Fra le qualità specifiche di questo organo va rilevata anzitutto l'unicità della circoscrizione. Non sembra opportuno lasciare al

critério mutevole dei tribunali ordinari, la valutazione di fatti di carattere politico, che spetta a una magistratura essenzialmente politica. La preoccupazione di non apparire abbastanza rigidi interpreti delle necessità del Regime può essere un pericolo altrettanto grave quanto quello di non intenderle.

Onorevoli camerati, ho voluto, come ho promesso, illustrare, con brevissime parole, questo disegno di legge. Il nostro voto avrà un particolare significato: quello di volere che lo Stato fascista abbia gli organi necessari alla sua difesa, e di ammonire tutti che la rivoluzione fascista è pronta a difendersi con mezzi perfettamente legali ma idonei alle necessità.

Molto opportunamente, nella relazione ministeriale è detto che una delle ragioni più notevoli che inducono a prorogare i poteri del tribunale speciale deriva dal permanere, in alcune zone di frontiera, su cui gravitano interessi stranieri, di focolai di infezione criminale alimentati da oltre confine.

E molto opportunamente è detto nella stessa relazione che la pace in quelle regioni interessa nel più alto grado, non solo la tranquillità della Nazione, ma la stessa pace europea.

Onorevoli camerati, consci di questa necessità, riaffermiamo il diritto dello Stato di difendersi, con inflessibile e giusto rigore, contro gli attacchi di ogni genere mossi — come rileva il camerata De Francisci nella sua relazione — contro gli uomini, i principi, le conquiste, le basi dello Stato fascista. (*Vivissimi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola al relatore e all'onorevole Ministro. Ella, onorevole relatore, desidera parlare?

DE FRANCISCI, *relatore*. Rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro della giustizia e degli affari di culto.

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Non ho nulla da aggiungere. Tra fascisti ci intendiamo! Tutti comprendono quale sia il valore di questa legge. Prolungare la discussione è inutile! (*Vivissimi, generali applausi*).

PRESIDENTE. Passiamo allora alla discussione degli articoli. Ella, onorevole Ministro Guardasigilli, accetta l'emendamento proposto dalla Commissione all'articolo 1?

ROCCO, *Ministro della giustizia e degli affari di culto*. Accetto l'emendamento proposto dalla Commissione.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo alla discussione degli articoli nel testo proposto dalla Commissione ed accettato dal Governo.

#### ART. 1.

Il Tribunale speciale per la difesa dello Stato, istituito con la legge 25 novembre 1926, n. 2008, continuerà a funzionare fino al 31 dicembre 1936, con le norme stabilite dalla legge predetta e dai provvedimenti emanati per la sua attuazione nel Regno e nelle Colonie.

Tuttavia le attribuzioni del Ministro della guerra stabilite dal primo capoverso dell'articolo 7 della legge predetta e dai provvedimenti suindicati sono conferiti al Capo del Governo Primo Ministro.

Nulla è innovato alle attribuzioni dello stesso Ministro della guerra e dei Comandi dipendenti per quanto concerne l'ordine di procedere nonché la esecuzione e la revisione delle sentenze, fermo rimanendo, peraltro, l'obbligo della richiesta e dell'autorizzazione a procedere nei casi previsti dalla legge.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROCCO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Onorevole Presidente, riscontro un piccolo errore di stampa nel primo capoverso: «Tuttavia le attribuzioni del Ministro della guerra stabilite dal primo capoverso dell'articolo 7 della legge predetta e dai provvedimenti suindicati sono conferiti...» quest'ultima parola dev'essere corretta: «conferite».

E poi, dove si dice: «Nulla è innovato alle attribuzioni» direi: «Nulla è innovato circa le attribuzioni».

PRESIDENTE. Sta bene. Pongo a partito l'articolo 1 con le correzioni indicate dall'onorevole Ministro.

(*È approvato*).

#### ART. 2.

Sono prorogati fino al 31 dicembre 1936 i poteri di cui all'ultimo capoverso dell'articolo 8 della legge 25 novembre 1926, n. 2008, ed è attribuita altresì al Governo del Re la facoltà di dettare norme, anche in modificazione delle disposizioni vigenti, per quanto concerne la formazione dell'organico del Tribunale speciale, la destinazione dei giudici e dei funzionari e il loro trattamento economico.

(*È approvato*).

## ART. 3.

Dal giorno dell'attuazione del Codice penale sono abrogati gli articoli 1, 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 25 novembre 1926, n. 2008, gli articoli 1 e 2 del Regio decreto 12 dicembre 1926, n. 2062, e l'articolo 6 del Regio decreto 13 marzo 1927, n. 313, e si applicano, in loro vece, le disposizioni del predetto Codice.

Dalla stessa data spettano alla cognizione del Tribunale speciale per la difesa dello Stato i delitti preveduti nel Libro II, Titolo I, del Codice penale.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto Federale delle Casse di risparmio delle Venezia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto federale della Casse di risparmio delle Venezia.

Se ne dia lettura.

GUIDI-BUFFARINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 961-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione dell'articolo unico. Ne do lettura:

« È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 462, concernente agevolazioni fiscali a favore della Sezione autonoma fiumana dell'Istituto federale delle Casse di risparmio delle Venezia ».

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, concernente variazioni di bilancio per l'esercizio finanziario 1930-31; e convalidazione del decreto Reale 23 aprile 1931, n. 479, relativo a prelevamenti dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio medesimo.

Se ne dia lettura.

GUIDI-BUFFARINI, *segretario*, legge. (V. Stampato n. 967-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo alla discussione degli articoli:

## ART. 1.

È convertito in legge il Regio decreto-legge 23 aprile 1931, n. 470, recante variazioni allo stato di previsione dell'entrata ed a quelli della spesa di diversi Ministeri, per l'esercizio finanziario 1930-31, nonchè ai bilanci delle Amministrazioni autonome dei patrimoni riuniti ex-economali e delle poste e telegrafi ed al bilancio della Cirenaica, per l'esercizio medesimo.

(È approvato).

## ART. 2.

È convalidato il Regio decreto 23 aprile 1931, n. 479, col quale sono state autorizzate prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste, iscritto, nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1930-31.

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE

BUTTAFOCHI.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: seguito della discussione del disegno di legge: stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Costamagna. Ne ha facoltà.

COSTAMAGNA. Onorevoli camerati; è mio intendimento di occuparmi con brevi ma concrete parole intorno ad un argomento particolare, meritevole peraltro di considerazione da parte del Governo e da parte della Camera fascista, come ogni problema che interessa le sorti della nostra marina mercantile. La nostra marina mercantile, tra tutte le attività economiche, è quella che adempie una funzione particolare specifica nella funzione del riparo allo sbilancio commerciale; è essa la quale costituisce una delle più notevoli e delle più importanti partite di compensazione, mediante i noli-oro che sono ricavati dal vivo della concorrenza internazionale. Ma oltre a ciò la funzione della nostra marina mercantile si lega alle affermazioni visibili della nostra bandiera, e in tempo di guerra e in tempo di pace.

La marina mercantile è educatrice di energie civili ed operose, è educatrice di virtù le quali sono suscettibili di una disciplina condotta anche fino al sacrificio, quando essa a ciò sia degnamente guidata.

E non è senza significato, nè per puro caso che la marina italiana abbia rioccupato la sua magnifica compostezza nazionale per opera di un marinaio soldato come Costanzo Ciano.

Nulla vi è certamente da desiderare nel quadro morale odierno della nostra marina, e soddisfacenti potrebbero ritenersi anche le condizioni materiali del nostro naviglio nel rapporto mondiale di potenza, dal quale non può prescindere nessuna considerazione della nostra politica economica, se le diverse specialità della marina mercantile avessero avuto uno svolgimento parallelo.

Nella marina da passeggeri di lungo corso non si è verificato, è vero, un sensibile aumento

di tonnellaggio durante questi anni del Regime; tuttavia con un notevole sforzo di volontà e positivo coraggio finanziario essa ha rinnovato quasi del tutto le sue unità, elevandone il tonnellaggio medio unitario da 9 a 12.000 tonnellate. I nostri transatlantici sono modelli di eleganza, di velocità, e di comodità, che ci sono invidiati da tutti. Essi battono alteramente il mare senza tema di confronti. Con la prossima entrata in linea dei «superliners» *Rex*, *Conte di Savoia* e *Victoria* si raggiungerà anche un apprezzabile aumento del tonnellaggio complessivo.

La marina sovvenzionata ha quasi quadruplicato le sue flotte, con aumento delle unità da 99 a 196 e del tonnellaggio complessivo di stazza da 181.931 a 547.211 tonnellate.

Un corrispondente sviluppo degli altri due tipi di marina mercantile, della marina libera da carico, cioè, e di quella a vela, ci avrebbe permesso di conservare il posto tradizionale nella graduatoria delle marine mercantili del mondo, e forse anche di realizzare una ascesa. Purtroppo ciò non si è verificato. La marina a vela, questa magnifica educatrice della gente di mare, questa secolare matrice di liberi armatori, ha subito una forte contrazione; e un regresso si segnala pure nella marina da carico, in prò della quale mi propongo di intrattenere brevemente la Camera, sicuro che l'onorevole Ministro riconosce più che qualunque altro la particolarissima importanza di questo ramo, sia sotto il punto di vista civile che sotto il punto di vista militare. Non egli di certo dimentica di che fibra furono gli ufficiali di complemento della marina militare che provenivano dalla tolda delle nostre modeste navi da carico. Nè ha dimenticato quale sia stato l'apporto della marina oneraria durante la guerra per il rifornimento dell'esercito e dell'intera Nazione.

Orbene, la marina italiana da carico non versa, bisogna pur riconoscerlo, nelle più floride condizioni. Ed io intendo prendere in considerazione oggi un fatto tipico attuale, che ha purtroppo un carattere patologico, e che incide nel medesimo tempo gli interessi dell'impresa e gli interessi del lavoro. Voglio parlare del disarmo.

Al 1° aprile scorso nei porti italiani giacevano legati nell'inerzia 720.741 tonnellate di stazza lorda di naviglio da carico superiore alle 100 tonnellate di stazza e la percentuale della disoccupazione operaia si accresce per i contingenti dei corrispondenti equipaggi.

Ora, se noi esaminiamo questa cifra in rapporto col totale tonnellaggio da carico ita-

liano, noi possiamo stabilire che si tratta di circa un terzo della nostra marina mercantile da carico, la quale non riesce a procurare nè lavoro, nè ricchezza per il Paese. E se è vero che il fenomeno del disarmo non è un fenomeno particolare all'Italia, perchè costituisce uno dei tanti aspetti di questa crisi economica che si è abbattuta su tutto il mondo, pure è vero che nella media del tonnellaggio mondiale....

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Quando li ha presi questi dati?

COSTAMAGNA. Al 1° aprile.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Allora posso darle una notizia che la rallegrerà.

Nel maggio del 1931 il naviglio in disarmo rappresenta il 15,5 per cento del tonnellaggio generale.

COSTAMAGNA. Ma io mi riferivo unicamente alla marina da carico. Si tratta di 720 mila tonnellate in disarmo contro un totale di tonnellaggio di 1 milione e 800 mila.

PALA. 720.000; c'è anche compresa la marina passeggeri. È il complesso di tutta la marina italiana che dà quella cifra.

Certo che la marina da carico dà una percentuale molto elevata.

COSTAMAGNA. Ossia quasi la totalità.

Ad ogni modo, quello che mi preme di rilevare è che questa percentuale di disoccupazione della nostra marina mercantile da carico si trova in rapporto alla disoccupazione del naviglio da carico mondiale nella proporzione di circa, approssimativamente, l'1 e mezzo ad uno col coefficiente mondiale di disoccupazione mentre la nostra marina mercantile da carico occupa il quarto posto nella malinconica graduatoria mondiale del disarmo. Quarto posto in linea assoluta, vale a dire dopo il Regno Unito, gli Stati Uniti, e la Norvegia.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Come percentuale o come quantità di tonnellaggio?

COSTAMAGNA. Come totale assoluto di tonnellaggio in disarmo.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Allora, se mi permette, leggo io: Grecia 26.6, Danimarca 19.77, Norvegia 22.19.

COSTAMAGNA. Come coefficiente?

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. No, come percentuale di naviglio in disarmo. Proseguo: Stati Uniti 18.93, Francia 9.75, Italia 15.55, Germania 15.32, Spagna 8.35, Australia 17.44. Altre nazioni marinare 16.74 in media. (*Commenti*).

COSTAMAGNA. Ringrazio l'onorevole Ministro delle comunicazioni per i dati che ha voluto esporre. Questo è certo indiscutibile, ad ogni modo, che la percentuale delle navi italiane in disarmo ha una certa rilevanza, superiore alla media mondiale, che merita di essere tenuta in considerazione.

Ora è interessante notare che vi è una marina da carico la quale si trova in una condizione particolarissima di una indennità da questo fenomeno della disoccupazione. È la marina jugoslava.

Parlare della marina jugoslava sembrerà un'affettazione. Ma essa ci dà un esempio espressivo di buona volontà; e non è saggezza trascurare di occuparsi dei buoni esempi, solo perchè ci vengono dati da persone mediocrementemente simpatiche. La Jugoslavia appena nata si è messa subito al lavoro per formarsi una marina mercantile e ci viene riuscendo. Basti dire che dal 1922 ad oggi essa ha potuto quadruplicare quasi il suo tonnellaggio (da 81.000 a 302.000 tonnellate) ricorrendo, unico paese al mondo, all'esonero completo da ogni aggravio fiscale delle navi che assumono la sua bandiera.

Ecco perchè io dicevo che il fatto del disarmo ha per la nostra marina da carico un significato patologico. Se è vero che in tutto il mondo si è rarefatta la richiesta dei mezzi di trasporto marittimi, è vero pure che la nostra marina soffre di questo fenomeno in misura notevolmente superiore agli altri paesi.

Merita dunque ricercare le cause specifiche del disarmo italiano e avvisare ai rimedi.

Si suole da alcuni attribuire l'immobilizzazione della nostra flotta da carico alla cattiva qualità del suo materiale, composto, purtroppo di navi antiche o di costruzione affrettata, qualche volta comperate a prezzi disastrosi all'estero. Tranne qualche nave cisterna o « tramps », non si è avuto alcun rinnovamento di unità e pertanto l'età media del naviglio italiano da carico è notevolmente aumentata. Non è il caso di insinuare che gli armatori italiani non vogliono impiegare i loro capitali nel rinnovamento del naviglio, secondo i criteri della tecnica moderna e che quindi le nostre navi non navigano perchè troppo costose per consumo e manutenzione e ciò per colpa dei dirigenti delle imprese armatoriali.

La questione è assai più complessa e, a parte il vedere se le nostre aziende armatoriali da carico si trovano nella materiale possibilità di compiere quest'opera di ricostruzione della flotta mercantile, vi è un fatto che basta a distruggere il valore di questa

accusa troppo semplicistica; la Norvegia, la quale possiede il naviglio più nuovo del mondo ha una percentuale di disarmo a un dipresso uguale alla nostra. D'altronde il problema della cosiddetta marina di qualità, a quanto mi risulta, gli armatori italiani da carico se lo sono proposto da qualche anno, prima cioè che si delineasse la crisi mondiale, e se lo hanno escluso allora per apprezzabilissime considerazioni, non si può pretendere che lo risolvano oggi, quando i costi di costruzione sono così elevati in confronto ai prezzi del mercato navale, e le possibilità di ammortamento sono assolutamente escluse.

Diciamo piuttosto che la nostra marina da carico presenta qualche debolezza costituzionale.

Vi sono cause indipendenti dalla nostra volontà. Essa è condannata dalle nostre condizioni economiche a trattare merci povere, carbone, minerale e grano e a non disporre di noli di uscita, non potendo contare su esportazioni italiane, ma esclusivamente sui « noli di ritorno ». Inoltre per difetto di linee regolari di traffico la nostra marina libera da carico è una marina libera nel senso più assoluto della parola, una marina cioè che non ha clientela fissa e deve affacciarsi nei porti esteri alla cerca dei noli di occasione, col rischio di rimettervi le spese. Vita adunque assai dura quella dell'armamento italiano da carico e priva di protezione da parte del Governo nazionale, sebbene altri Governi e soprattutto quelli americano e francese e jugoslavo la protezione praticino in misura più o meno larga. La stessa marina inglese gode a sua volta una protezione indiretta che le deriva dal monopolio della riassicurazione marittima, mentre l'armatore italiano è costretto a sottostare alle esigenze delle compagnie britanniche le quali gli impongono premi quasi doppi di quelli che prelevano sul proprio naviglio nazionale.

Tuttavia gli armatori italiani hanno sempre escluso di poter ricorrere alla finanza dello Stato per risolvere il problema della vitalità e dell'efficienza della loro industria.

Fino all'avvento del Fascismo una grave debolezza organica della nostra marina da carico era rappresentata dall'organizzazione del lavoro marittimo o più esattamente dalla indisciplina e dalle fantasie antieconomiche coltivate dai dirigenti del sindacalismo marinaro. I residui del periodo demagogico sono stati cancellati con lentezza nel mondo marittimo.

Ancora ieri vi era qualche residuo, non dirò classista, ma eccessivamente polemico

nella mentalità della nostra organizzazione marinara.

Forse non si è corso avanti quanto era necessario per adeguare alle condizioni di efficienza e di navigabilità della nostra marina le sue condizioni di inferiorità nel mercato mondiale. Mi è, pertanto, grato potere oggi attestare che per merito dei nostri dirigenti dei sindacati fascisti, ed in modo particolare del camerata Barni, si è trovato il punto di accordo fra le richieste degli armatori e quelli degli agenti di mare sulla delicata questione delle tabelle di armamento; mi è gradito di fare questo riconoscimento tanto più perchè quest'opera di sistemazione e di conciliazione è avvenuta senza bisogno di interventi superiori, è avvenuta cioè in sede sindacale e con pieno senso politico, cioè con quel senso che è indispensabile perchè il dirigente sindacale sia degno della sua missione nel regime fascista.

Infatti non gioverà mai abbastanza ripetere che il compito dell'organizzatore sindacale fascista non è di farsi assertore di interessi particolari, ma di farsi moderatore, conciliatore ed arbitro, in modo che operando nell'immediatezza dei costumi, dei bisogni e delle aspirazioni, qualche volta anche delle illusioni delle masse, riesca a condurre tanto i datori di lavoro che i lavoratori a quel punto di saldatura che la Carta del lavoro indica negli interessi superiori della produzione, punto nel quale si devono conciliare le esigenze degli interessi e delle utilità dell'una e dell'altra parte.

*Una voce.* Per tutti gli organizzatori.

COSTAMAGNA. Certamente. Questi risultati nei rapporti fra datori di lavoro e lavoratori marittimi sono stati ottenuti in sede sindacale, cioè al di fuori di ogni organismo di corporazione, il che vale a provare che l'elemento fondamentale del nostro sistema sindacale è il sindacato e che è inutile pensare che questo sistema possa funzionare, se la coscienza del sindacalismo fascista non è già nativa, organica, radicata nel dirigente ed organizzatore sindacale. Perchè una delle due: o l'organizzatore sindacale ha coscienza che il suo compito deve rispecchiare il sentimento di disciplina che impone il Fascismo, ed allora il suo atteggiamento sarà fuori e dentro di ogni corporazione quale vuole il Regime, sarà un atteggiamento per cui gli organizzatori sindacali diventeranno i custodi della pace industriale ed i promotori della nostra potenzialità economica. O tale coscienza gli organizzatori sindacali, in quanto tali, non posseggono, ed allora sarà inutile

attendere che essi mutino di pratica e di pensiero passando semplicemente dalla sedia dell'ufficio sindacale al tavolo del Consiglio di corporazione.

Ma, tornando al problema della marina da carico poichè abbiamo visti i mali, vediamo ora i rimedi.

Io non credo che sia degno della nostra mentalità, pur davanti alla constatazione di una obiettiva e quasi insuperabile resistenza delle cose, chinare la fronte davanti alla fatalità e attendere nell'inerzia che la bufera della crisi mondiale sia passata. Non so se la crisi in corso sia, come vogliono alcuni e tra gli altri il Benes, una crisi organica, le radici della quale dovrebbero essere ricercate nella struttura della società capitalista. O piuttosto si tratti di una crisi ciclica, inerente alla natura del fatto economico e paragonabile in certo modo a quella che si era abbattuta sull'industria inglese al chiudersi delle guerre napoleoniche. Non lo so e credo inutile indagarlo agli effetti del presente discorso. Importa però di rivendicare ancora una volta questo concetto: che, sia ciclica od organica la crisi economica mondiale, dall'Italia fascista essa non può essere subita con quella passività rassegnata che noi dobbiamo lasciare alla mentalità razionalista e determinista del pensiero liberale, socialista e social democratico. Il Fascismo è essenzialmente volontà o non è nulla affatto. E la volontà si traduce nell'organizzazione, questa è la forma, quella è la forza che la muove. Il sistema corporativo risponde all'idea dell'intervento sistematico della volontà nei fatti economici, risponde all'idea del sentimento nazionale che reagisce sulla materia. Bisogna, dunque, in questa fase critica agire, operare, volere anche e sopra tutto in confronto ai fattori economici utilizzando quel meraviglioso apparato del sistema sindacale fascista che non è semplicemente una macchina per la giustizia distributiva fra le classi, ma è soprattutto un congegno di perfezione e di potenza.

Diciamo pure che noi dobbiamo oggi saper utilizzare i nostri sindacati, sia dei datori di lavoro che dei lavoratori, di fronte alla crisi economica mondiale per uscire da questa crisi in modo diverso più degno, più rapido che gli altri paesi, i quali non hanno saputo avere la nostra virtù di educazione nazionale, non hanno saputo accogliere, il nostro sistema di disciplina civile.

Poichè il sindacato esiste, esso deve operare, deve mettersi subito, a tutti gli effetti, in azione, sotto le direttive superiori che pos-

sono essere date dai Ministri tecnici delle singole materie.

Precisamente i sindacati possono fare qualche cosa nel problema del disarmo della marina da carico italiana. Questo problema rientra in quello generale della revisione dei costi che è posto sul terreno dalla odierna crisi economica. Numerosi sono i coefficienti del costo di esercizio di una nave da carico che è in potere della volontà umana rappresentata dal Governo e dai sindacati, di modificare. Tra parentesi: il problema della revisione dei costi può esser risolto anche con criteri più radicali; ma io mi occupo qui della possibilità della revisione dei costi alla stregua dello stato attuale delle cose.

Tali coefficienti interessano così l'amministrazione diretta dello Stato come le posizioni di parecchie categorie di lavoratori posto che risultano oramai assolutamente incompressibili quelle dei datori di lavoro.

Voglio accennare a qualche esenzione fiscale, a qualche semplificazione nei servizi portuali, a qualche ritocco alle tariffe nei lavori di porto, a qualche rettifica delle gestioni assistenziali. Si può ritenere che le somme di tutte le attenuazioni di certo sarebbero sufficienti a consentire la ripresa della navigazione, ancorchè temporaneamente senza profitto.

Non si tratta affatto di adottare il criterio delle marinerie proletarie, come ad esempio l'ellenica, che ritagliando fino ai minimi vitali sulla paga, sul vitto e con embrionali previdenze, si fanno largo a furia di gomito sulle vie del mare. L'Italia fascista ha una tale posizione nel mondo e una tale coscienza nel progresso civile, e tal solidarietà sociale, che la sua bandiera anche quando sventola dalla poppa di una modesta nave da traffico, deve essere rispettata e apprezzata. Però sarebbe bene che i nostri marittimi che possono vantare in confronto dell'Europa, come ci ha detto qualche tempo fa il camerata Barni, di possedere il trattamento previdenziale più completo e più alto del mondo, sarebbe desiderabile, dico, che accompagnassero a questa condizione per renderla effettiva, e non puramente teorica, il progresso pratico della nostra attività di navigazione.

Io non so e non posso addentrarmi nel labirinto di un tecnicismo così complicato come quello che riflette la revisione dei costi di armamento. So soltanto una cosa: che su questo terreno è necessaria ed urgente la collaborazione appassionata e fiduciosa di tutti gli elementi della nostra organizzazione marittima, sia amministrativa, sia sindacale,

so soltanto che questa collaborazione, ordinata dalla mente lucida del Ministro delle comunicazioni, riuscirà a trovare il rimedio nell'interesse degli armatori e dei marinai e soprattutto della gloriosa marina mercantile italiana. (*Vivi applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Castellino. Ne ha facoltà.

CASTELLINO. Onorevoli camerati! Dalla sobria relazione del camerata Bianchini abbiamo appreso come la riorganizzazione delle maestranze portuali, iniziata col Regio decreto-legge 15 ottobre 1923 ad opera di Sua Eccellenza Ciano, allora Commissario per i servizi della marina mercantile, perseguita e perfezionata con Regio decreto-legge 1º febbraio 1925 — creazione degli Uffici di lavoro portuale — e 24 gennaio 1929 — raggruppamento dei lavoratori in compagnie — si sia ora, con rapidità fascista, compiuta.

È questa veramente una grande opera del Regime. Perchè col nuovo ordinamento del lavoro portuale è stabilmente penetrata nei porti italiani la disciplina; e, più ancora che la stessa disciplina, il sentimento della funzione nazionale dei porti.

Sottratti all'influenza demagogica, allo sfruttamento, alle imposizioni arbitrarie di camarille e di partiti sovversivi, i porti sono ora veramente dei gangli vitali della Nazione, e i loro operai possono essere riguardati come dei buoni e fedeli soldati della Patria e del Regime. L'opera del Fascismo ha dunque risanato i nostri empori marittimi, ed è motivo di grande soddisfazione per noi poter constatare come questa sensazione non sia nostra esclusiva, ma sia una realtà riconosciuta anche all'estero, e in campi politici non a noi favorevoli.

La *Chicago Tribune* ha recentemente scritto articoli di sincero elogio, e quasi di invidia, per l'ordine e la nuova vita del porto di Napoli; e delle stesse impressioni si sono fatti eco, per non citare che i maggiori, il *Daily Mail* e il *Times* nei riguardi del porto di Genova; ammirazione giustificata, quando si pensi che nel breve periodo di tre anni le punizioni e le contravvenzioni sono diminuite, nel porto di Napoli, da 934 a 140; e che, per il porto di Genova, con un solo provvedimento il Regio Commissario Ingianni, riuscì ad abolire ben 81 varietà di compensi extra tariffa; e, ciò che più conta, a fare rispettare il decreto emanato.

Il numero dei lavoratori portuali non è grande: essi in tutta Italia sono circa 24.000; ma, per le mansioni cui adempiono, costi-

tuiscono una classe di lavoratori degna della più grande attenzione e delle più attente cure.

Il lavoro che si compie nei porti assume infatti aspetti caratteristici che lo differenziano notevolmente da ogni altra espressione dell'attività industrie dell'uomo in terra e sul mare.

Il movimento portuale non è una costante e metodica funzione di muscoli e di macchine, che dalla precisione e dalla regolata proporzione dei movimenti tragga insieme la giustificazione del suo esplicarsi e l'eccellenza del rendimento: il traffico marittimo-portuale, è, invece, la risultante di una intermittente, saltuaria, brusca tensione di muscoli e di congegni, miranti a compiere, nel più breve tempo possibile, operazioni disparate e rischiose, durante le quali l'affaticamento del corpo, violentemente sottoposto a lavori gravosi, è ineluttabilmente accompagnato dal logorio delle energie nervose.

Lavorare nei porti significa, per l'uomo, sottoporre il proprio organismo ad un vaglio e ad un cimento continui, che i periodi di inerzia non compensano: peggiorano, anzi, togliendo all'individuo i preziosi ausili dell'allenamento e dell'abitudine.

Occorre pertanto alleviare insieme la fatica dei lavoratori col maggiore possibile impiego di mezzi meccanici, e nel tempo stesso, curare che questi lavoratori siano scelti con ogni cura e tutelati con provvedimenti efficaci e premurosi.

Nei porti italiani la proporzione fra lavoro-uomo e lavoro-macchina è giunta alla media di 60-40: risultato veramente notevole e soddisfacente, anche perchè compiuto in questi ultimi anni soltanto. Ma vi sono dei porti nei quali la massa dei lavoratori è tuttora ingiustamente esuberante. La Confederazione del commercio aveva già segnalato l'inconveniente, fin dal Convegno di Trieste del 5 giugno 1928; in questi due anni qualcosa certamente si è fatto in questo campo; ma io credo che molto ancora si potrebbe fare, solo che si volesse spingere l'utilizzazione dei mezzi meccanici a quel livello che gli impianti ormai perfetti di molti porti consente, e se alla selezione dei lavoratori presiedessero concetti veramente razionali scientifici, senza dare eccessiva importanza, come ancora si fa, al criterio della esperienza e della anzianità pura. Si potrebbe così, grado a grado, giungere a formare un unico omogeneo e poderoso corpo di operai portuali, il quale non fosse patrimonio di porti singoli, ma potesse, opportu-

namente spostarsi da porto a porto secondo i bisogni e le necessità del momento. L'opera di nazionalizzazione e di omogeneizzazione voluta dal Fascismo sarebbe, così, finalmente compiuta e potrebbe perfezionarsi con una auspicabile unica amministrazione per tutti i porti del Regno, la quale, saggiamente ed equamente, distribuendo ad ognuno di essi lavoro e attività, elevasse il compito dei porti a quello di vibranti fucine di ricchezza nazionale.

Attualmente i lavoratori dei porti dipendono dagli Uffici del lavoro portuale; sono esclusi però dall'azione disciplinare e tutoria degli Uffici stessi, la carovane doganali e, in parte, i facchini del sale. Le carovane e questi facchini dipendono dalle Intendenze di finanza e lavorano secondo tariffe approvate dai Consigli provinciali dell'economia.

Le carovane hanno dato buona prova della loro capacità e della loro fedeltà anche nei periodi più oscuri dei nostri porti; pur tuttavia, con la creazione degli Uffici del lavoro portuale, sarebbe opportuno comprendere anche essi nel numero dei lavoratori dei porti propriamente detti, per evitare dualismi, confusioni e disorganicità nelle tariffe. In alcuni porti esteri la coesistenza di lavoratori dipendenti da organizzazioni differenti è possibile, perchè l'organizzazione dei porti è diversa dalla nostra; non vale quindi citare l'esempio di Amburgo ove le due classi di lavoratori: i dipendenti dalla Città-Stato (Kaiverwaltung) e coloro che sono agli ordini del Consorzio degli armatori ed esportatori (Hafenbetriebsverein) coesistono e svolgono senza inconvenienti e in perfetta armonia il loro lavoro, perchè in Amburgo, e in genere in tutti i porti del Nord Europa e del Baltico, l'influenza statale è molto limitata e la libera concorrenza vi domina.

Il concetto informatore delle due leggi citate sulla riorganizzazione del lavoro portuale, ci sembra che non possa consentire la coesistenza di organizzazioni al di fuori di quelle disciplinate e controllate dagli Uffici del lavoro stessi. Tanto più che l'attuale intersecazione e interferenza di competenze non manca di avere il suo riflesso, come ho già detto, sulle tariffe; infatti a Napoli, per esempio, vigeva sin dal 1923 una tariffa generale di otto lire per tonnellata per maneggio delle merci; restituite le banchine alle maceranze, il Regio Commissario dell'epoca, ammiraglio Millo, emanò, in sostituzione, una tariffa di lire 2.50 per tonnellata. Ora,

mentre quest'ultima tariffa è stata recentemente ancora ridotta, vige inalterata nelle zone doganali, per lavoro identico a quello che si compie sulle altre banchine, la tariffa carovanale di otto lire.

Quando non esisteva, nei porti il nuovo spirito che il Fascismo vi ha saputo istillare, l'esistenza delle carovane — lo abbiamo riconosciuto — era necessaria nell'interesse dell'amministrazione finanziaria e quindi dello Stato. Ma ora che gli Uffici del lavoro portuale, da una parte, e la mirabile opera della milizia portuale, dall'altra, hanno reso i nostri empori veri stabilimenti chiusi, la sopravvivenza delle carovane costituisce un pleonasma che grava eccessivamente sul traffico.

*Voci.* Spetta al Ministro delle finanze e ai Consigli provinciali dell'economia...

CASTELLINO. Abbiamo accennato alla Milizia portuale: desideriamo che da questa tribuna vada ad essa un saluto reverente e riconoscente; i nostri militi portuali dimostrano ogni giorno di più di essere i degni continuatori di quegli squadristi, che in falangi esigue e valorose, sotto la guida di Giovanni Pala a Genova, di Aurelio Padovani e di Nicola Sansanelli a Napoli, e di Francesco Giunta a Trieste, hanno portato il primo soffio di vita nuova in quegli ambienti intossicati dall'odio di classe e dalle speculazioni più esiziali per il progresso della Nazione.

La relazione Bianchini non parla del movimento e dei progressi compiuti nei singoli porti italiani in questi ultimi anni. Se essa vi avesse accennato, noi avremmo potuto notare come, accanto ai segni di indubbia ripresa e di tenace resistenza alla crisi mondiale, offerti da alcuni porti, vi sono dei fenomeni, che riguardano alcuni porti fra i nostri principali, i quali sono degni della maggiore attenzione.

È questo il caso di Trieste. Questa città ha visto diminuire, in un anno, in misura molto notevole il proprio movimento. Dopo un periodo di iniziale ripresa, da qualche tempo il traffico di Trieste dà segni di stanchezza. Le cause sono molteplici e gravi. E certamente è facile compito il denunciarle, mentre è assai difficile il porvi rimedio. Tuttavia, noi crediamo che sia un dovere, anzi un onore, per la Camera italiana rivolgere la propria attenzione a questa grande e generosa città, che con animo forte e cosciente affronta i disagi e gli squilibri derivatili dalle conseguenze della guerra.

Fino al 1914 Trieste era l'emporio marittimo più importante di un potente impero di 50 milioni di abitanti; ed aveva alle spalle un

esteso retroterra imperiale che ne vitalizzava il movimento. Con la pace Trieste si è ridotta ad essere il porto più periferico di una nazione già ben ricca di altri porti: il suo *hinterland* non è della sua stessa nazione, e ad essa vincolato; spezzettato fra vari Stati, il retroterra, divenuto straniero, trova le sue vie di sbocco in nuovi porti o attraverso strade non ancora battute. Infine, la guerra ha essiccato fonti di scambi, distrutto ricchezze, deviato correnti commerciali: e particolarmente ciò è accaduto nei paesi del Levante, una volta clienti cospicui dell'Emporio Giuliano.

Molto ha già fatto lo Stato per Trieste: a parte il contributo di 5 milioni ai Magazzini Generali, vi è l'erogazione, avvenuta col Reale decreto-legge 7 agosto 1925, di 42 milioni per opere portuarie e di 110 milioni per l'ordinamento del porto; ma, pur nelle presenti contingenze finanziarie, altri aiuti non devono mancare. Non è inutile ricordare che Trieste è forse la nostra arma commerciale più forte e temibile contro l'invasione di piccolo popoli turbolenti ad essa molto vicini; e che, anche la progettata unione doganale austro-tedesca le potrebbe inferire un rude colpo, e già il sistema ferroviario austro-tedesco è basato sull'evidente proposito di favorire i porti nord-germanici, togliendo a Trieste anche quel traffico che spontaneamente vi accorrerebbe.

Durante questo discorso abbiamo avuto occasione di accennare al porto di Napoli.

Non starò a ricordare l'importanza di questo nostro grande Emporio, e la sua storia gloriosa. Fin dall'antichità più remota era dogma dei navigatori « *Parthenopae portus statio fidissima nautis* ».

Capitale di un vasto Regno, centro principale di esportazione e di importazione di tutta l'Italia meridionale, Napoli vantò per lunghi anni una indiscussa supremazia su tutti i porti del basso Tirreno, italiani e stranieri.

Ma suonò l'ora grave della decadenza.

Colpa dei napoletani? No certamente. Colpa dei governi inetti che, succedutisi dopo il '60, trovarono comodo sfruttare lo stato di compressione cui quelle popolazioni erano state costrette durante tre secoli di vice Reami ingordi e di monarchie straniere. Napoli, per molti anni, è stata veramente una terra di conquista per il resto d'Italia.

Verità dolorosa e inoppugnabile. Era divenuto tradizionale, per i capi dei passati Governi, venire a Napoli a fare il discorso sentimentale. Quando una crisi ministeriale era alle viste, i Presidenti del Consiglio com-

pivano un viaggio igienico nel Mezzogiorno. Vi erano luminarie, cortei, cerimonie, e tutto poi finiva in un banchetto grandioso al cospetto del bonario Vesuvio e dell'azzurro mare.

Di quante promesse non fu testimone la collina di Posillipo...

Di quante frasi d'amore non echeggiò la storica locanda di Pallino e l'Abbazia dei Camaldoli...

Nel 1922 la serie fu chiusa da un bravo uomo piemontese, il quale fu sinceramente commosso nel vedere di quanto affetto e di quanta fiducia fosse ancora capace quel popolo troppo generoso; e non esitò a concludere il suo discorso fra le lacrime, e a dire: « guardatemi negli occhi: non vi è che una sola parola per voi: amore ».

La Rivoluzione Fascista impedì per fortuna ai napoletani di poter constatare come anche questo amore fosse sterile e antidemografico.

Non è vana piaggeria dire che con la Marcia su Roma si è iniziata un'era nuova per Napoli: vi sono dei documenti ben più alti di ogni parola, vi è l'aspetto nuovo della città; vi sono i 200 milioni, infine, dati per il porto di Napoli, che stanno a documentare di ben altra serietà di intenti. Nel 1924 il Capo del Governo venne a Napoli: fu il primo Presidente del Consiglio che non abbia pronunziato un discorso nella città; ma è stato anche l'unico che ha fatto quanto in 70 anni non si era mai voluto fare.

Mercè sua, Napoli ha assunto ora un volto nuovo; e il suo porto non è più una riduzione e una riattazione dell'antico Emporio aragonese, ma veramente un porto moderno, perfetto nelle macchine, perfetto nell'attrezzatura, perfetto negli uomini.

Il traffico del porto di Napoli merita un nostro attento esame, perchè esso presenta delle caratteristiche sue proprie, le quali possono dare luogo a delle speranze e a dei timori; e che noi, cui Napoli, sia pure attraverso l'ordinamento corporativo che esclude provincialismi e regionalismi, ha affidato l'onore di rappresentarla alla Camera, abbiamo il dovere di segnalare all'alto intelletto e al senso di giustizia del Ministro delle comunicazioni.

Il movimento merci presenta per Napoli una decisa e inoppugnabile linea di decrescenza progressiva. Dico progressiva e inoppugnabile, perchè al traffico del porto di Napoli ha come voci massime di importazione due prodotti, la cui affluenza in Italia tende ogni anno a diminuire, e che noi dob-

biamo anzi augurarci diminuisca ogni anno: il carbone e il grano. Il carbone, perchè l'utilizzazione più diffusa dell'energia elettrica e della trazione a benzina riducono questa « voce »: il grano, perchè l'intensificarsi della battaglia nazionale, la migliore coltura della terra, la bonifica integrale, infine, affrancheranno l'Italia totalmente dal ricorrere all'estero per l'approvvigionamento.

Del resto, la funzione dei porti meridionali è essenzialmente efferente; e Napoli non fa eccezione. Mentre nell'Italia settentrionale e centrale i porti devono la loro esportazione precipuamente a prodotti industriali, le cui materie prime erano state già prima importate, e cioè l'esportazione è collegata per essi strettamente ad una importazione precedente, nel Mezzogiorno le due attività non sono interdipendenti. A ogni movimento importatorio fa riscontro infatti una corrente esportatoria di prodotti agricoli semplici o lavorati, e di prodotti industriali da materie prime indigene; sì, che è verso un perfezionamento del commercio di esportazione che i porti meridionali, e specialmente Napoli, debbono tendere onde riparare all'auspicabile diminuzione del movimento afferente.

Già ora il dislivello fra importazione e esportazione appare in graduale diminuzione, se dall'esame dei porti settentrionali ci portiamo a quelli dei porti centrali; e poi a Napoli, a Palermo, alla Sardegna. Dalle statistiche Albi risulta che mentre ogni abitante dell'Italia settentrionale ritira dal mare tonnellate 0,56 e ne esporta 0,19, ogni abitante dell'Italia meridionale ne ritira 0,55 e ne esporta 0,23, con un optimum per Cagliari, le cui esportazioni (291.000) superano le importazioni (227.000).

Ma per esportare non occorre soltanto saper produrre, quanto riuscire a mantenere i propri mercati di consumo. Tali mercati sono per Napoli essenzialmente il nord Europa e i paesi baltici: mercati difficili, perchè la ora disciplinata e ben organizzata esportazione spagnola di prodotti agricoli, e l'esportazione vinicola della Francia tendono, e in alcuni punti vi sono già riusciti, a scalzare la nostra, una volta incontrastata, posizione di predominio. Per poter dunque esportare con probabilità di successo, occorre che il prodotto sia buono e ben confezionato; e le dure esperienze del passato hanno ormai insegnato ai commercianti napoletani a rispettare queste leggi fondamentali del buon commercio: ma occorre pure avere delle linee celeri di piroscafi che leghino rapidamente Napoli e il suo *hinterland* con i porti sbocco.

Occorre dunque che si realizzi il tenace e antico voto dei napoletani, dell'istituzione di una comunicazione celere tra Napoli, la Sicilia, Londra, e i porti tedeschi e baltici, con Napoli a capo-linea.

Fin dal 1906 i voti si sono susseguiti ai voti, ma le speranze napoletane, che un momento sembravano sul punto di potersi realizzare, sono andate a monte; e non già per mancanza di iniziativa, perchè questa era proprio partita da Napoli.

Nel 1926 Sua Eccellenza Castelli, Alto Commissario per Napoli e fedele e tenace esecutore del volere del Capo, riaccese la pratica; ma anche allora la linea non è stata ottenuta.

Noi comprendiamo perfettamente come le difficoltà, anche in questo campo, siano molto gravi, specialmente in questo momento; e sappiamo pure che l'indiscusso buon volere di Sua Eccellenza Ciano non può essere sufficiente per risolvere simili questioni che trascinano con sé vasti e complessi problemi economici; ma chiediamo al senso di giustizia di Sua Eccellenza Ciano, alla sua profonda conoscenza dei problemi marittimi e del traffico, e soprattutto alla sua retta anima di galantuomo e di fascista, di aiutarci in questi rinnovati e faticosi nostri sforzi.

Occorre tener presente che in una esportazione dei prodotti del suolo che raggiunge in tutta Italia i due miliardi, Napoli e il suo retroterra rappresentano una parte assai notevole; e occorre anche considerare che le sempre crescenti difficoltà di esportazione verso gli Stati Uniti, impongono alla nostra esportazione agricola la necessità di trovare altri mercati e di difendere tenacemente quelli che possono ancora consentire un regolare e ragionevole lavoro, e di essere in condizione di poter approfittare dei periodi di decadenza dei concorrenti stranieri.

Opportunamente attrezzati, questi piroscafi potrebbero recarci di ritorno, se non il carbone per incompatibilità di carico, almeno il ferro per i nostri alti forni e per i nostri cantieri, purtroppo così spesso inoperosi; e essere il veicolo più economico e sicuro dell'entrata in Italia dei prodotti di qualità che gli Stati baltici oggi ci inviano specialmente per via di terra.

L'Istituto nazionale per l'esportazione ha ottimamente svolto, in breve periodo di tempo, un'efficace opera di propaganda e di diffusione su alcuni mercati esteri per i nostri prodotti; ma noi pensiamo che la funzione di questo Istituto non debba limitarsi al solo controllo delle merci e relativo imballaggio;

ma debba pur ricercare quei mezzi che possono comunque migliorare il diagramma della nostra attività esportatrice; a suscitare e incoraggiare iniziative che, come quella che espongo, non si risolvono, in definitiva, in un benessere limitato ad alcune regioni soltanto, ma si diffondono rapidamente a tutta l'economia nazionale.

Ai dirigenti di tale Istituto chiediamo di aiutarci in quest'opera.

Altro problema di vitale importanza è quello del traffico passeggeri.

Napoli conserva indubbiamente un indiscusso primato nel movimento turistico: le cifre sono al riguardo molto eloquenti e più lo divengono, quando si consideri che il numero degli imbarcati è sempre superiore a quello degli sbarcati: ciò significa che i viaggiatori hanno una predilezione per tale posto di partenza qualunque sia la via di provenienza. È questa una constatazione che torna veramente a onore della città e del suo porto. Ma essi sono pur sempre, e le cifre anche questo dimostrano, passeggeri di transito: come le navi che fanno scalo a Napoli, che sono sempre navi di transito, Napoli, che si è ora veramente attrezzata, con sacrifici dolorosi cui solo conforto è stato l'appoggio continuo e l'incoraggiamento costante del Capo del Governo, ad essere un centro di sosta oltre che di transito dei turisti italiani e stranieri, vede purtroppo sempre passeggeri e navi sostare assai brevemente, per poi recarsi ad altre città.

Napoli da lungo tempo aspira ad essere porto di armamento oltrechè di transito, e i suoi precedenti storici e le sue carte di buon diritto rendono questo suo voto degno di essere, secondo giustizia, esaudito.

Dalla vecchia Via Cesario Console, volgendosi verso il mare, i passeggeri potevano sino a pochi anni or sono, leggere su una grande lastra di marmo l'iscrizione: «Arsenale di Napoli — Anno di fondazione 1575». Quante navi uscirono da quell'arsenale! I primi battelli a vapore che abbiano solcato il Mediterraneo, vi riparavano le caldaie ancora malsicure; perchè là erano le sole maestranze specializzate in quei lavori; lì pure fu costruito il macchinario del primo faro lenticolare che abbia indicato la via ai navigatori.

Ora l'Arsenale è stato demolito e forse quell'antica lapide è andata distrutta; ma il ricordo rimane. E col ricordo il desiderio che le nostre maestranze, una volta giustamente famose, possano riprendere, senza preoccupazione di lunghi periodi di sosta, il loro ordinato lavoro.

Eccellenza Ciano e onorevoli camerati, accanto, e in corrispondenza al grande raggruppamento portuale del nord d'Italia: Genova, Trieste, Venezia, Fiume, sistema portuale che trova corrispondenza e analogie con il complesso marittimo portuale del nord di Europa; in armonia col promettente e vigoroso emporio dell'Italia centrale: l'industria e operosa Livorno; il triangolo portuale meridionale: Napoli, Palermo, Bari, aspira ogni giorno di più a divenire un fattore rigoglioso e sano per il nostro cammino sulla via del mare.

I problemi che ho avuto l'onore di prospettarvi sono ardui, lo sappiamo; difficoltà assai gravi si frappongono alla loro realizzazione, certamente; ma noi chiediamo a voi, chiediamo alla Camera tutta, di essere al nostro fianco in questa dura campagna, in cui non conosciamo e non vogliamo riconoscere avversari e concorrenti; ma soltanto fratelli.

La «White Mario» nel 1877 scriveva: «Il Governo e il Parlamento non mancheranno alla loro missione che è quella di far rifiorire e risorgere Napoli».

Il Governo e il Parlamento fascisti non hanno mancato alla loro missione, Napoli sta risorgendo. Ma l'opera non è compiuta: vi chiediamo di aiutarci a compierla. (*Vivissimi applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Elefante. Ne ha facoltà.

ELEFANTE. Onorevoli camerati, mi sono iscritto a parlare proprio in questo momento, cioè prima che si chiudesse la discussione su questo bilancio, ed ho chiesto di parlare semplicemente per fare una doverosa dichiarazione. Debbo cioè ringraziare l'onorevole Ministro perchè di quei miei modesti suggerimenti sottoposti nello scorso anno in sede di discussione del bilancio delle comunicazioni, quasi tutti sono stati messi in attuazione. (*Commenti*).

Non solo, ma io debbo con soddisfazione dichiarare che ho potuto constatare come efficacemente si stia studiando negli uffici competenti un organismo col quale il trasporto delle merci viene oltre che facilitato nei termini di resa è facilitato anche con la diminuzione delle tariffe di trasporto e con la semplificazione delle formalità. Tuttociò tende a facilitare enormemente il trasporto, il traffico delle merci; e questo, mentre sarà di grande giovamento all'economia nazionale, è il mezzo più efficace per combattere la concorrenza degli autoveicoli, concorrenza che si deve battere con mezzi razionali e propri, ma non ostacolare con poco simpatiche opposizioni.

Mi auguro, anzi sono sicuro che non solo l'anno venturo, in sede di discussione del bilancio, questi provvedimenti che sono già in corso e molto bene avviati, possano affermarsi compiuti, ma si possa anche giudicare del vantaggio che con essi viene dato all'economia nazionale e al bilancio ferroviario.

Dopo di che mi permetto di rivolgere una preghiera all'onorevole Ministro. I passaggi a livello che sono moltissimi mancano, nella grande maggioranza, di sorveglianza. Ora, dato il grande traffico, sempre più in aumento specie per gli autoveicoli, le disgrazie succedono spessissimo. Prego l'onorevole Ministro di voler studiare il problema per eliminare l'inconveniente.

Dopo di che ho finito. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole camerata Chiesa. Ne ha facoltà.

CHIESA. Onorevoli Camerati! Mi propongo di intrattenervi brevemente sulla questione già esaminata dal camerata Scotti della concorrenza dei trasporti automobilistici ai trasporti ferroviari, e sulla necessità del coordinamento tra questi trasporti e quelli stradali; la questione è oggi ovunque uno dei problemi più urgenti e più appassionanti: ed è per l'Italia problema imminente, che va assumendo di giorno in giorno proporzioni di maggiore importanza, mentre le cure del Governo saggiamente provvedono a migliorare le caratteristiche costruttive ed i sistemi di manutenzione delle strade, e d'altro lato l'industria automobilistica perfeziona rapidamente gli strumenti di trasporto — autovetture ed autocarri — e fa prevedere una ampia possibilità di impiego di motori a combustione interna di basso costo di esercizio. E la questione assume tanta più importanza in questo momento in cui gli esercizi ferroviari in tutto il mondo vedono sotto l'influenza della crisi mondiale, notevolmente falciati i proventi del traffico, e in una proporzione che a volte supera quella della contrazione manifestantesi negli altri rami dell'industria e del commercio. E ciò perchè il fenomeno più contingente della crisi economica si è venuto a sommare alla perdita dei traffici, già in isviluppo da qualche anno, dovuta al rigoglioso assorbimento dei trasporti automobilistici.

L'entità assoluta e l'importanza del fenomeno di questa concorrenza in atto appaiono ancor meglio valutabili, ove si faccia riferimento ad un periodo di tempo che non sia influenzato dalla recente crisi economica, e si consideri là dove l'automobilismo può

dirsi abbia raggiunto le ultime conseguenze. Intendo riferirmi agli Stati Uniti d'America. Invero colà nel periodo dal 1920 al 1926 il numero dei viaggiatori trasportati dalle ferrovie di prima categoria è diminuito di oltre il 30 per cento e il corrispondente introito viaggiatori del 20 per cento. Se si considera che nello stesso periodo la popolazione è aumentata del 15 per cento si vedrà quanto notevole sia la perdita cagionata al traffico viaggiatori delle ferrovie americane dalla concorrenza automobilistica. Quale conseguenza di tale contrazione di traffico sono stati chiusi negli ultimi 12 anni circa 11,000 chilometri di ferrovie a vapore e 12,000 chilometri di ferrovie locali e di tramvie elettriche; mentre d'altro canto alcune delle più importanti società ferroviarie hanno ridotto e seguitano a diminuire continuamente il numero dei treni viaggiatori locali sostituendoli con servizi automobilistici esercitati da società sussidiarie.

Cito ad esempio la Compagnia New York, New Haven e Hartford, che sopra una rete di 6000 chilometri ha soppresso completamente il servizio viaggiatori di 360 chilometri di linea ed ha sostituito con servizi automobilistici molti treni viaggiatori per un complessivo di minor percorrenza annua di circa 2 milioni di treni chilometri.

È subito peraltro da rilevare che la contrazione del traffico è dovuta in parte ai servizi pubblici automobilistici, ma soprattutto e in prevalente misura, alla concorrenza dei trasporti privati, tanto delle persone quanto delle merci.

Invero secondo i più attendibili dati statistici al riguardo può ritenersi che i servizi automobilistici viaggiatori americani (esclusi gli urbani) assorbano un traffico che si ragguaglia a meno del decimo del complessivo traffico viaggiatori ferroviario e a circa un centesimo del complessivo traffico stradale di passeggeri: analogamente per il trasporto delle cose, dell'imponente numero degli autocarri (oltre 3 milioni e mezzo) si può ritenere che appena il 20 per cento siano impiegati per trasporti di cose per conto di terzi.

Deve quindi riconoscersi, diversamente da quanto a prima vista si potrebbe supporre (pensando che i servizi automobilistici viaggiatori degli Stati Uniti coprono una rete di sviluppo pari a quella ferroviaria), che nel fenomeno della contrazione del traffico dei trasporti ferroviari, la organizzazione dei servizi pubblici viaggiatori e il servizio di

trasporto di merci per conto di terzi intervengono in misura abbastanza esigua.

È invece l'uso della vettura personale o l'impiego degli autocarri abiditi dagli agricoltori, industriali, e commercianti al trasporto diretto delle proprie merci, che giuocano la parte preponderante nella diminuzione dei traffici ferroviari.

Anche in Inghilterra il fenomeno della concorrenza fra i trasporti automobilistici e le ferrovie ha assunto, in questi ultimi anni, tale importanza da spingere a provvedimenti legislativi appositi, intesi a dare facoltà alle società ferroviarie di organizzare servizi di trasporto su strade in collegamento con la propria rete. Ed è del gennaio di quest'anno la legge che, modificando profondamente il concetto fino ad ora seguito di assoluto regime di libera concorrenza dei servizi pubblici, regolamenta i servizi pubblici automobilistici viaggiatori.

In applicazione della legge del 1928 le Società ferroviarie inglesi hanno, nei riguardi dei trasporti viaggiatori, in linea di massima concluso accordi con le imprese esercenti trasporti pubblici automobilistici mediante acquisto di capitale e partecipazione nella rispettiva amministrazione. Una intesa ed una cooperazione nei riguardi, invece, delle imprese dei trasporti merci, non è riuscita possibile, perchè anche colà non esistono società organizzate allo scopo per il trasporto per conto terzi; ed il trasporto quindi delle merci su autocarri, se non è effettuato direttamente dal proprietario della merce, è più che altro affidato a noleggiatori in base a speciali contratti di volta in volta.

È peraltro da segnalare che le ferrovie inglesi hanno attivamente organizzato e sviluppato il servizio di raccolta e distribuzione delle merci da trasportare o trasportate sulle loro reti; come hanno diffuso il sistema di raccolta e di consegna a domicilio nelle regioni a scarsa popolazione confluenti alla rete ferroviaria.

Per quanto riguarda la Germania, la società delle ferrovie del Reich, che esercita la rete principale delle ferrovie, ha richiamato ripetutamente l'attenzione del pubblico e dei governanti sulle conseguenze che la concorrenza automobilistica arreca al suo bilancio, e che essa apprezzava per l'anno 1928 e nei riguardi del trasporto viaggiatori pari a 350,000 milioni di lire cioè il 10 per cento dell'introito viaggiatori in quell'anno, ritenendo che questa perdita sia da attribuirsi per i tre quarti alle vetture da turismo e per il resto agli autobus in servizio pubblico; e

per quanto riguarda le merci pari a circa 950 milioni di lire e cioè il 6 per cento degli introiti merci totali.

È della fine del 1930 un accurato studio pubblicato dalla Direzione generale delle ferrovie federali svizzere, che richiama l'attenzione dei governanti sul problema della concorrenza automobilistica, attribuendo ad essa una perdita di 10-15 milioni di franchi come traffico viaggiatori, e di 20-25 milioni di franchi come traffico merci. Eppure in Svizzera una organica collaborazione è stata stabilita sia per quanto riguarda i trasporti turistici mediante accordi tra le ferrovie federali, l'Amministrazione postale e le imprese private automobilistiche, e sia per quanto riguarda le merci essendosi all'uopo costituito fin dal 1926 un apposito Ente parastatale.

Il problema è dunque vasto e complesso, ed i rimedi non sono nè facili nè immediati.

La condizione di monopolio che l'industria ferroviaria aveva da ormai un secolo acquistato, e nella quale forse si era troppo tranquillamente acquietata, è stata bruscamente rotta dall'avvento e dallo sviluppo dell'automobilismo. Tale fatto viene profondamente a turbare un equilibrio economico della industria medesima, che consentendo di commisurare le tariffe dei trasporti — se pur riferite alle distanze — secondo i valori delle merci trasportate, permetteva nel complesso del bilancio dell'azienda di trovare compenso nei trasporti delle merci ricche in confronto dei trasporti delle merci povere, quest'ultime trasportate a volte anche al di sotto dello stretto costo del trasporto.

D'altro lato tutto il complesso del sistema tariffario e dei metodi di esercizio ferroviario, soprattutto nei riguardi delle merci, ha risentito dell'originale regime di monopolio, talchè è reso assai spesso malagevole e malgradito per l'utente, avvalersi del mezzo ferroviario, soprattutto se nel trasporto stesso, come quasi sempre avviene, sono da inserire in principio ed in fine dei percorsi su strada.

Se queste sono le cause del male ormai dovunque manifestatosi, quali possono essere i rimedi?

Il problema, come è evidente, è influenzato dalle particolari condizioni di ambiente e dalle situazioni contingenti; è bene quindi aver presenti le caratteristiche e la importanza del complesso sistema dei trasporti nazionali.

Come è noto, la totale rete ferroviaria italiana ascende oggi a circa 26.000 chilometri, comprendendo anche nello sviluppo stesso la rete delle tramvie extraurbane per oltre 4.000 chilometri e la rete delle ferrovie in

concessione all'industria privata per oltre 5.000 chilometri.

Volendoci riferire alla sola rete veramente ferroviaria e ragguagliandola alla popolazione servita, essa corrisponde a 5 chilometri per 10,000 abitanti, in confronto degli 8 chilometri della Spagna, 8,5 dell'Inghilterra, 9,5 della Germania, 12 del Belgio, 13 della Francia, ed i 13,5 della Svizzera.

L'esame di queste cifre porta a concludere che vi sono indubbiamente vaste zone abitate tuttora prive di comunicazioni, ma non è certo consigliabile, salvo casi eccezionali, la costruzione di nuove ferrovie, oltre a quelle che comunque sono già in costruzione per uno sviluppo di quasi 3.000 chilometri di cui circa 1.000 a scartamento ridotto.

Il volume medio di traffico per chilometri di linea della grande rete ferroviaria esercitata dallo Stato è intorno al mezzo milione di viaggiatori chilometri trasportati e alle 700.000 tonnellate chilometri di merci, ed è da ricordare che non meno di 4.000 chilometri della rete sono indubbiamente passivi.

La rete ferro-tramviaria esercitata dalla industria privata ha una media chilometrica di gran lunga inferiore che si aggira sui 210.000 viaggiatori per chilometro di linea e appena 40.000 tonnellate-chilometri merci.

Il totale del traffico ferroviario ascende annualmente ad undici miliardi di viaggiatori-chilometri e 12 miliardi di tonnellate-chilometri.

Per quanto riguarda poi i servizi automobilistici pubblici, essi hanno raggiunto attualmente lo sviluppo di oltre 70.000 chilometri esclusivamente per trasporto viaggiatori, non esistendo in Italia veri e propri servizi merci di carattere pubblico e comunque in regime di concessione. A tale rete di servizi automobilistici viaggiatori corrisponde un complessivo movimento intorno ai 700 milioni di viaggiatori-chilometri, che è meno di un quindicesimo del totale traffico viaggiatori trasportati dalla rete ferroviaria, e circa un decimo del complessivo volume di viaggiatori-chilometri che si può presumere siano trasportati da vetture private. Come si è accennato, non esistono veri e propri servizi merci di carattere pubblico, ma è fuori dubbio che si è già manifestata anche in Italia e si è particolarmente accentuata in quest'ultimo periodo, una notevole concorrenza dei trasporti con autocarri nei confronti dei trasporti ferroviari; concorrenza che se si è già fatta sentire a carico del bilancio della rete statale, ed ha in alcune zone vivamente interessato la situazione economica delle piccole aziende

esercanti ferrovie e tramvie in regime di concessione.

L'entità del patrimonio investito nelle linee ferroviarie e la profonda importanza che nei riguardi dell'economia nazionale hanno i prezzi di trasporto su lunghi percorsi — particolarmente notevoli nella nostra Nazione per le caratteristiche proprie della configurazione geografica — e per le merci povere, non possono permettere di guardare senza preoccupazione il manifestarsi di questo esodo di traffico dalla rete ferroviaria.

Tuttavia sarebbe indubbiamente puerile il tentare di reprimere lo sviluppo dell'automobilismo che ha avuto in Italia in questi ultimi anni un rigoglioso incremento — accentuatosi per la mirabile sistemazione intrapresa della grande rete delle strade statali — ma che lo avrà sempre più negli anni avvenire.

È appena da rilevare che il nostro complessivo numero di autoveicoli circolanti nel Regno corrisponde all'incirca ad un autoveicolo per ogni 170 abitanti, mentre è di 102 per la Germania, di 125 per la Spagna, di 33 per la Francia, di 30 per l'Inghilterra e di 58 per il Belgio. Il nostro complessivo numero di autocarri (circa 64.000 al marzo 1931) è poco più di un sesto del corrispondente numero di autocarri circolanti in Francia e circa un terzo di quelli di cui dispone la Germania; eppure per la stessa natura orografica della penisola l'autocarro ha da noi più vasta possibilità di sviluppo che negli altri principali Paesi d'Europa.

Ma il problema fondamentale sta per le ferrovie nel riconquistare il traffico perduto, o quanto meno nel trattenere il traffico che minaccia di essere assorbito dai trasporti automobilistici; salvo d'altro canto, e ove ciò sia possibile, di escogitare provvedimenti di economia nell'esercizio che permettano di compensare la perdite dovute all'evasione del traffico.

Per quanto riguarda i trasporti automobilistici è da distinguere la concorrenza che ai trasporti ferroviari viene arrecata dai servizi pubblici, da quella vera e propria dovuta all'automobilismo privato; ed è da riconoscere senz'altro che nei confronti di questa seconda e più importante concorrenza, vano sarebbe escogitare provvedimenti che avessero una azione repressiva nello sviluppo automobilistico. Poichè per altro, perfino sui lunghi percorsi l'automobilismo privato, che già ha i notevoli vantaggi propri del mezzo autonomo, tende oramai a battere in concorrenza la ferrovia anche come costo di trasporto — specie se riferito ad una famiglia o a più

persone trasportate — sarà da tener conto di tale situazione per escogitare maggiori facilitazioni tariffarie nei trasporti viaggiatori di gruppi familiari e di comitive.

Così pure, per il traffico facente capo alla Capitale od alle più grandi città o a determinate zone di affluenza stagionale, si potrebbe senz'altro stabilire in via permanente una tariffa speciale con una quota di riduzione sulla tariffa ordinaria in luogo delle diverse tariffe di favore stabilite di volta in volta per i vari Congressi, per le « primavere » regionali o locali, per le Fiere, ecc. A Roma si viene sempre con ribasso.

CIANO, *Ministro delle comunicazioni*. Ma ciò non toglie che, se si facesse una tariffa ridotta, si domanderebbe poi una riduzione sulla tariffa ridotta.

CHIESA. Come si è visto, i servizi automobilistici viaggiatori hanno assunto in questi ultimi anni uno sviluppo veramente rigoglioso. La legislazione italiana sottopone a specifica concessione i servizi stessi — e tale provvedimento legislativo è stato invocato da tutte le Nazioni che già non avevano una ingerenza governativa in materia — per modo che le concessioni di tali servizi vengono regolate in via generale in modo da evitare una concorrenza effettiva ai trasporti ferroviari. È così da ritenere che forse nel complesso non abbia notevole importanza la concorrenza dovuta a tali servizi nei riguardi del traffico ferroviario viaggiatori; e che comunque vi sia compenso nel traffico confluyente che i servizi stessi recano alla rete ferroviaria. Ad ogni modo, in qualche caso potrà farsi luogo al riesame della situazione, affinando la coordinazione tra i due sistemi di trasporto, e soprattutto evitando la permanenza o la creazione di dannosi ed inutili doppioni di esercizio. Vi sono delle linee ferroviarie concesse all'industria privata che vivevano abbastanza bene, e per il fatto che si è creata una linea automobilistica in concorrenza, tutte e due restano danneggiate.

Ma la concorrenza che veramente ha assunto ed assume importanza ed entità preoccupanti, si riferisce ai trasporti merci, e viene esplicita in gran parte in via diretta, senza cioè vettori intermediari, da industriali, commercianti ed agricoltori che trasportano i propri prodotti e le materie prime ricche.

In questo riguardo la celerità del trasporto, la eliminazione di alcune formalità, ed a volte il risparmio di imballaggio, la soppressione dei trasbordi e delle spese di carico e scarico, hanno importanza decisiva e ripercussione anche economica di gran lunga supe-

rione di quello che non sia il puro e semplice costo di trasporto.

Come è noto, in Italia, quantunque la legge lo preveda, non esistono veri e propri autoservizi pubblici. È stata peraltro da qualche anno creato l'Istituto Nazionale Trasporti (I. N. T.), società e capitale misto, che avrebbe tra le altre finalità, in analogia della similare Società Svizzera, soprattutto quella di organizzare i trasporti a domicilio in corrispondenza con la rete ferroviaria. È evidente il beneficio che le aziende ferroviarie possono trarre da una seria organizzazione di servizi merci che permettano il trasporto diretto franco a domicilio con termini di resa stabiliti, tariffe note e responsabilità solidali dei vettori.

Un recente studio risultato di un'accurata inchiesta disposta dalla Confederazione nazionale fascista del commercio, propone appunto di istituire nelle diverse provincie d'Italia un complesso di oltre 400 linee automobilistiche merci, raccordate e confluenti alla rete ferroviaria, per un totale sviluppo di oltre 18,000 chilometri. Anche la Direzione delle Ferrovie Federali svizzere insiste per una sempre più vasta organizzazione di trasporti merci raccordati alle ferrovie che assicurino il trasporto dal luogo di produzione al luogo di consumo o di lavorazione, dal domicilio a domicilio, con interposto vettore ferroviario; e ritengo che solo in tal modo si può riuscire a controbattere la concorrenza del camionaggio, perchè viene offerto all'autente un trattamento tariffario e di resa già noto e prestabilito e soprattutto viene data una garanzia evidentemente più valida. Naturalmente non sarebbe da consigliare che in Italia l'Istituto nazionale trasporti esercitasse in via diretta tali servizi: esso invece dovrebbe funzionare come organo di collegamento tra gli esercenti le linee automobilistiche e le ferrovie dello Stato, avendo il necessario carattere di grande snellezza commerciale e di adattabilità contingente che occorrono per questo genere di industria.

Dunque, anche nei riguardi dei trasporti merci è da sperare di conseguire dei convenienti benefici alle aziende ferroviarie, mediante un saggio e bene inteso coordinamento che eviti il dispendio di inutili duplicazioni e che, in luogo del camionaggio libero e salutare, sostituisca dei regolari servizi merci raccordati.

Ma altri e più diretti provvedimenti occorrono; e questi riguardano proprio l'intimo della organizzazione ferroviaria. Vogliamo esaminare innanzitutto il problema dei ri-

guardi della grande rete esercitata dalle ferrovie dello Stato, per poi passare brevemente a considerare anche le aziende esercenti l'industria in regime di concessione.

La questione principale e fondamentale da affrontare è quella del sistema tariffario, giacchè indubbiamente una profonda trasformazione si impone non potendo più mantenersi la tariffa a valore — a cui oggi si informano tutti i trasporti ferroviari — se non, forse, al riguardo di alcuni determinati trasporti ed ai carri completi.

D'altra parte è indubbio che il sistema attuale che ha più di 4,000 voci di tariffe e nel quale, ad esempio, il ferro è contemplato in ben 305 voci ed il legno in più di 100 voci, è troppo macchinoso e complesso; cosicchè mentre risulta sgradito al pubblico, rende più ardue le semplificazioni di funzionamento.

Ma non basta: proprio come conseguenza della secolare consuetudine del regime di monopolio, il personale delle aziende ferroviarie — e non solo quello delle ferrovie dello Stato — ha acquistato una *forma mentis* che occorre profondamente capovolgere. Bene ha compreso questa necessità il Ministro Ciano, che ha spirito condottiero e vivace senso realistico, il quale in occasione della costituzione del nuovo servizio commerciale delle ferrovie dello Stato, ha voluto vivacemente ed in forma perentoria ricordare come sia il personale che deve servire il pubblico e non questo che deve servire il personale, ed ha appunto posto in evidenza la necessità di assecondare in ogni momento la necessità del traffico, evitando di arrecare a questo vincoli ed impacci.

Ma tale riforma di spirito e di mentalità non è cosa di breve tempo e richiede del resto una graduale riforma nei sistemi amministrativi e nei poteri degli organi periferici.

È noto che nella rete delle ferrovie dello Stato più di 4,000 chilometri di linee erano indubbiamente deficitarie nei passati bilanci, ed ora, in conseguenza della contrazione del traffico, tale quantità di linee che rappresentano un aggravio notevole al bilancio aziendale — è sicuramente aumentato. Sembra, quindi, che sia il momento di riprendere un concetto che fu inserito nel programma del Governo e che non fu del resto abbandonato, ma soltanto rinviato nell'attuazione. Sarebbero cioè, da stralciare dalla grande rete, le linee non redditizie o meno redditizie per costituire con esse delle reti ferroviarie regionali, sufficientemente compatte ed organiche — comprese entro le più vaste maglie delle grandi comunicazioni ferroviarie — da affidare in esercizio all'industria privata.

Questa potrebbe attuare con gli opportuni adattamenti ambientali e con piena snellezza industriale, ogni conveniente accorgimento atto a migliorare l'efficienza dei servizi e ad attrarre il traffico: dalla elettrificazione all'impiego di automotrici, dalla riforma del sistema di esercizio e tariffario alla sostituzione con servizi automobilistici, dalla organizzazione dei servizi di trasporto a domicilio alla separazione del servizio viaggiatori da quello merci.

Le aziende private importanti già costituite ed esercenti nella zona reti ferroviarie e non singole linee, dovrebbero essere le basi per la assunzione dell'esercizio di tali aggruppamenti regionali della rete statale. Si conseguirebbe, così, nella regione un concentrazione dell'industria dei trasporti, che potrebbe nella crisi attuale almeno in parte mitigare le conseguenze del disagio economico che minaccia profondamente alcune delle aziende esercenti le ferrovie in regime di concessione.

D'altra parte le ferrovie dello Stato potrebbero rapidamente attuare su alcune linee secondarie dei sistematici esperimenti per impiego di automotrici o comunque di mezzi più economici di trasporto, chiamando a collaborare dei consorzi da costituirsi tra costruttori di materiale ferroviario ed esercenti.

Nei riguardi più particolari delle ferrovie in regime di concessione, date le condizioni precarie in cui gran parte delle aziende si trovano, è indubbiamente consigliabile la costituzione anche coattiva di gruppi regionali, ai quali potrebbero venire poi affidate le reti di linee secondarie statali, di cui si è ora parlato.

È in proposito è ancora una volta da confermare come i trasporti, soprattutto secondari e riferiti ad un ambito non troppo vasto territoriale, debbono essere intesi da un punto di vista organico e totalitario, nel senso cioè che deve essere aggruppato in un unico esercente ed in una unica direzione coordinatrice, sia il sistema dei trasporti ferroviari, sia quello confluyente e completativo dei trasporti automobilistici. Ove, quindi, si fossero costituiti gli aggruppamenti aziendali per regione, dovrebbero affidarsi a tali organismi in via preferenziale la concessione di servizi automobilistici, sia per trasporto di persone che per le cose.

Occorre, però, che l'industriale ferroviario in regime di concessione, sia lasciato libero di esplicare la sua attività secondo le necessità contingenti, che possa disporre libera-

mente delle tariffe del tutto sbloccate, salvo a stabilire dei limiti massimi, e che non abbia nei riguardi del personale vincoli ed oneri maggiori di quelli che ha l'ordinaria industria. A quest'ultimo riguardo mi affretto a riconoscere che il recente decreto di coordinamento con la legge sindacale, rappresenta un qualche apprezzabile progresso su questa via. In questo senso è, però, necessario continuare coraggiosamente per invogliare l'iniziativa e la finanza privata, oggi a ragione restie ad occuparsi di trasporti e soprattutto di industria ferroviaria.

Onorevoli camerati! Ripeto che il problema è complesso, ma suscettibile di pratica soluzione; il Governo nazionale saprà affrontarlo e risolverlo colla consueta energia affidandosi alla competenza del Ministero delle comunicazioni, il cui capo saprà aggiungere una nuova benemeranza a quelle che nel fervido lavoro di tanti anni ha saputo acquistarsi. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rinviato a domani.

### Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per le ore 11 di sabato 23 corrente, col seguente ordine del giorno:

#### *Esame dei seguenti disegni di legge:*

Ordinamento delle Casse rurali e agrarie; (966)

Trattamento da usare agli allievi sergenti piloti non idonei alla promozione a sergenti ed ai sottufficiali piloti retrocessi o rimossi dal grado; (968)

Modificazioni al Regio decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188, sulle concessioni ferroviarie di viaggio; (973)

Concessione di un assegno straordinario annuo alla vedova dell'onorevole Armando Casalini. (975)

### Rinvio della votazione segreta.

PRESIDENTE. Valendomi della facoltà concessami dall'articolo 85 del Regolamento, rinvio a domani la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge approvati oggi per alzata e seduta.

**La seduta termina alle 19.**

### Ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16.

1 — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932. (810)

2 — Votazione a scrutinio segreto di 5 disegni di legge.

#### *Discussione dei seguenti disegni di legge:*

3 — Riordinamento dell'istruzione media tecnica. (853)

4 — Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1931 al 30 giugno 1932. (805)

---

**IL DIRETTORE DELL'UFFICIO DEI RESOCONTI**  
AVV. CARLO FINZI

