

CLXVII' TORNATA

LUNEDI 26 NOVEMBRE 1923

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Disegno di legge (Seguito della discussione di):

« Delega al Governo della facoltà di arrecare opportuni emendamenti al Codice civile e di pubblicare nuovi codici di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile in occasione della unificazione legislativa con le nuove provincie » pag. 5605

Oratori:

FABRI, <i>relatore</i>	5616
DI STEFANO.	5622
GAROFALO	5621
MORTARA, <i>relatore</i>	5619
ROLANDI RICCI, <i>relatore</i>	5605
SCIALOJA, <i>relatore</i>	5624

Interrogazioni (Annuncio di) 5625

Relazioni (Presentazione di). 5616, 5626

Ringraziamenti 5605

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti: i ministri della giustizia e degli affari di culto, dell'istruzione pubblica, dell'economia nazionale; e i sottosegretari di Stato per le Colonie e per le finanze e il tesoro.

BISCARETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. Dalla famiglia del defunto deputato Girardini ho ricevuto la seguente lettera:

« Udine, 23 novembre 1923.

« Eccellenza!

« Permetta che Le esprima i sensi della mia profonda riconoscenza per le nobili parole commemorative da Lei pronunciate al Senato in memoria dell'amatissimo fratello mio.

« Voglia gradire i più fervidi ringraziamenti e gli ossequi più rispettosi.

« Devotissimo

« EMILIO GIRARDINI ».

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Delega al Governo della facoltà di arrecare opportuni emendamenti al Codice civile e di pubblicare nuovi Codici di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile, in occasione della unificazione legislativa con le nuove provincie ». (N. 611).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la riforma dei Codici. Ha facoltà di parlare il senatore Rolandi-Ricci, relatore della III Sotto-Commissione.

ROLANDI RICCI, *relatore*. Onorevoli colleghi, nessuna obbiezione essendo stata elevata alle considerazioni e alle conclusioni a cui giunge la sottocommissione in ordine alla nuova codificazione del diritto marittimo, nessun consiglio, nessuna parola, tranne una squisita espressione di cortesia dell'onorevole collega Rava, essendosi udita in quest'Aula intorno al tema del diritto marittimo, io veramente mi trovo nella difficoltà di non sapere a chi rispondere.

E pensavo che mi si sarebbe offerta una buonissima occasione, per la prima volta in vita mia, di fare una cosa grande, dal momento che Marziale ha definito *res est magna tacere*. Ma molti colleghi hanno benevolmente insistito perchè io domandassi di parlare per intrattenere alquanto l'Assemblea sopra il tema del diritto marittimo, e allora io ho ricordato a me stesso che se avessi taciuto avrei potuto veramente incorrere in quel peccato che Tommaseo rimprovera ai taciturni; là dove ammonisce che se la loquacità è vana, la taciturnità è talvolta vanitosa. Difatti io non potevo non prendere la parola se non illudendomi a credere - cosa evidentemente contraria al vero - che la mia relazione fosse bastata a persuadere questa autorevole Assemblea. E sebbene, onorevoli colleghi, anche per chi da una lunga abitudine sia esercitato in altri arringhi all'arte della parola, non è senza una riverente titubanza che si parla davanti al Senato del Regno, tuttavia mi sono proposto di prendere la parola per illustrare molto brevemente quelli che sono i principi che noi abbiamo affermato e i consigli che ci siamo permessi di suggerire al competente ministro per la nuova codificazione del diritto marittimo italiano.

Non so se proprio avrò fatto bene, ma cercherò di fare il meno peggio e, almeno, cercherò di superare la difficoltà che Tomaso da Kempis dice esservi, e che veramente c'è, a parlare poco. Mi sono deciso a parlare soprattutto per questo riflesso che non può lasciarsi credere a nessuno che il Senato del Regno, sempre così vigilante nella cura di tutti gli interessi nazionali, non abbia portato la sua sapiente attenzione sopra la nuova codificazione a farsi del diritto marittimo, che comprende una tanto larga sfera di interessi economici e una così larga sfera di rapporti giuridici. Il diritto marittimo si estende dalla emigrazione alla pesca, dal demanio dello Stato alla industria delle costruzioni e a quella esercitoria; comprende e regola tutti i rapporti dell'armamento e dell'equipaggiamento delle navi; influisce direttamente sopra il traffico delle merci e sopra il trasporto dei passeggeri. Gli elementi economici, che debbono essere regolati dal diritto marittimo, rappresentano, dopo l'agricoltura, il maggiore degli interessi dell'economia nazionale.

E veniamo, come mi suggeriva poco fa non

so quale degli onorevoli colleghi, alle nostre proposte concrete. La prima di queste proposte concrete ha tratto alla formazione di un Codice unico del diritto marittimo. Come voi sapete, oggi le norme che costituiscono la disciplina del diritto marittimo, sono alloggiate parte nel secondo libro del Codice di commercio, parte nel Codice della marina mercantile e parte in diverse altre leggi speciali.

In Italia è antico il tentativo dell'unificazione del diritto marittimo; si dice generalmente che il primo Codice marittimo è il Codice per la marina mercantile della Repubblica di Venezia promulgato nel 1786, ma Napoli ha il diritto di rivendicare la priorità di questo tentativo, perchè un dispaccio del 20 dicembre del 1779 di Re Ferdinando IV, commetteva a Michele De Jorio la formazione di un totale Codice della marina mercantile e questi lo formulava nel 1781. Non venne poi promulgato fino al 1798, perchè la giunta di revisione durò ben 17 anni a rivedere e studiare il testo completo di quel Codice. Codice veramente completo che si divideva in cinque libri e che comprendeva tutta la materia che può essere raggruppata sotto la disciplina del diritto marittimo.

Vi fu pure un Codice compilato nel 1791 dal sassarese Azuni per incarico del Re di Sardegna, Codice però che non fu mai promulgato.

Vi fu un Codice per il Regno italico compilato nel 1806 dal Baldasseroni, e tutti questi Codici intendevano già appunto regolar per intero, in un sol compendio di legge adattate alla materia, tutto il diritto marittimo. E la necessità di una legislazione autonoma, intera del diritto marittimo, omnicomprensiva delle regole che devono disciplinare tutti i rapporti che si svolgono nelle industrie del mare, la necessità di questo Codice unico, già era dichiarata nella relazione del nostro illustre collega e presidente onorevole Boselli, mi pare nel volume settimo degli atti parlamentari a pagina 160.

Quando primamente si intese in Italia la necessità di studiare la preparazione di un nuovo Codice della marina mercantile, nella prima seduta della Commissione che fu tenuta il 25 luglio del 1904, lo stesso illustre prof. Vivante riconosceva e proclamava la convenienza che fosse dal Codice di commercio tolta la parte che riguardava il diritto marittimo e che fosse compendiata, insieme alle regole raccolte

dal Codice della marina mercantile, in un nuovo Codice esclusivamente di diritto marittimo.

Il prof. Vidari nella seduta del 30 agosto 1904 tentò un'opposizione contro la deliberazione della Commissione che aveva adottata la proposta Vivante, la tentò adducendo dei motivi derivati dalla divisione teoretica delle materie, ma la Commissione persistette nella già presa deliberazione e quindi, già in questa prima fase del lavoro di riforma per un nuovo Codice di commercio e di marina mercantile, fu affermata la necessità del Codice marittimo unico. La Camera dei deputati nella sua discussione del progetto che ora è sottoposto all'esame del Senato, espresse anch'essa il voto della formazione di un Codice marittimo unico e questo voto noi abbiamo accolto nella nostra Sottocommissione e unanimemente abbiamo ritenuto che merita di essere tradotto in fatto, e che quindi convenga, in modo assoluto, che tutte le disposizioni che riguardano la marina mercantile vengano a formare materia di un solo Codice.

È vastissimo il tema di questo Codice, vasto perchè esso deve regolare tutti i rapporti che sorgono direttamente e mediatamente dal traffico marittimo, direttamente e mediatamente dalle costruzioni navali, direttamente e mediatamente dal trasporto dei passeggeri, dalla emigrazione ed anche della pesca. Inoltre questo Codice, a nostro avviso, dovrà comprendere anche le disposizioni di diritto internazionale che trovano la loro più frequente applicazione appunto nei rapporti che sorgono dal traffico marittimo. Perchè il traffico marittimo è quello che ci mette più facilmente in contatto o in contrasto con i sudditi di altre sovranità. A questo proposito mi è caro ricordare al Senato che un insigne professore di diritto internazionale, che oggi illustra il Senato, l'on. Catellani, in suo magnifico studio pubblicato nel 1920 nei fascicoli 3° e 4° della settima annata della « Rivista di diritto internazionale », rilevando come appunto mentre l'esperienza sorto dal grandioso conflitto ultimo ha dimostrato la necessità che, alla stessa guisa che il diritto privato da individuale andrà mutandosi in sociale, così correlativamente il diritto pubblico da nazionale vada tramutandosi in internazionale, affermava che il primo passo a questo riguardo avrebbe

dovuto farsi precisamente nel tema del diritto marittimo che è quello che interferisce ed influenza i rapporti dei commerci internazionali.

Ed io mi auguro che raccogliendo un'iniziativa che un ministro olandese, il Van-Houten voleva assumere sin dal 1916, ma che rimase sterile, il Governo nazionale italiano si faccia esso iniziatore della unificazione del diritto internazionale marittimo.

Un giovamento grandissimo ne verrà allo svolgersi del commercio internazionale e soprattutto ne avrà giovamento un Paese come il nostro che è un paese necessariamente marinaro.

Nella formazione di un nuovo Codice di diritto marittimo occorrerà che coloro che saranno dalla fiducia del Ministro chiamati a collaborare con lui, attendano soprattutto al regolamento degli interessi principalissimi e non si lascino condurre a dettare disposizioni molto minuziose costringendo troppo quei rapporti che sono sempre mutevoli perchè mutano a seconda delle necessità e dei bisogni che nell'ambito del commercio marittimo variano quasi di giorno in giorno. Occorrerà che un Codice di diritto marittimo italiano si ispiri ad un grandissimo concetto di libertà perchè per nessuno più che per la gente di mare è vero il precetto di Macchiavelli che « forza alcuna non doma, tempo alcuno non consuma, e merito alcuno non compensa il nome della libertà ». Bisognerà lasciare la più grande libertà a tutte le iniziative, a tutte le forme di svolgimento commerciale industriale. Io ricordo la risposta che gli armatori di Marsiglia diedero al Colbert quando egli si recò a domandare ad essi in che modo il Governo del Re francese avrebbe potuto aiutare lo svolgersi della loro attività. Risposero: « Monseigneur, laissez-nous faire ». Il Codice dovrà ispirarsi a questo criterio; dare norme fondamentali, norme precise, norme sicure per tutte quelle che sono le basi fondamentali e le linee maestre: lasciare più larga possibile libertà per tutto il resto alla volontà contrattuale.

Oltre la formazione di un Codice unico la vostra Sottocommissione propone di consigliare ai futuri redattori del Codice della marina mercantile la istituzione di una giurisdizione speciale.

Nessuno, onorevoli colleghi, più di me ha potuto, per la lunga esperienza professionale, formarsi un più alto e degno concetto della Magistratura italiana. È una attestazione che io, che non faccio più l'avvocato, disinteressatamente rendo come un doveroso tributo alla nostra Magistratura. E tutte le volte che io ho avuto occasione di fare dei confronti all'estero fra il modo con cui si rende giustizia al di là e al di qua dei nostri confini, mi son dovuto sempre persuadere che di una istituzione l'Italia nostra non si vanta abbastanza, ed è quella della sua magistratura. (*Bene*). Ma non si può domandare al magistrato l'onniscienza, non si può pretendere che il magistrato abbia delle competenze specifiche che sono invece indispensabili quando si tratta di risolvere delle questioni prevalentemente tecniche, come sono quelle che sorgono nelle competizioni aventi per oggetto rapporti marittimi.

Permettetemi, onorevoli colleghi appunto d'invocarvi i ricordi della mia esperienza professionale, (per quaranta anni ho trattato cause di diritto marittimo); come si finiva e come si finisce con lo svolgere una causa di diritto marittimo? prendiamo alcuni casi tipici, un urto fra navi in alto mare, un abbordaggio, l'arare sulle ancore di una nave in porto non bene attraccata, un trashordo fra successivi vettori diversi, una contesa fra vettori e caricatori in caso di avaria comune? Il magistrato dottissimo in diritto è pur costretto forzatamente ad accettare l'opinione dei tecnici. In realtà, che cosa accade? davanti al giudice di primo grado le parti contrastanti, ciascheduna sostenendo di avere (prendo il caso di urto fra navi) ben manovrato, invocano l'autorità di un paio di periti; generalmente i periti di prima istanza sono dei capitani di vascello a riposo, oppure sono degli ex comandanti di navi mercantili, il giudice si trova di fronte a un contrasto di opinioni tecniche. Qualunque sia il giudizio che esso dà in merito secondo la sua scienza e coscienza, non può che adagiarsi necessariamente sopra uno di questi opinamenti; e ricorrendo in appello le parti produrranno nuove e maggiori perizie; l'una aggiungerà alla propria perizia vittoriosa quella di due contrammiragli e l'altra quella di due vice ammiragli, e allora? allora il magistrato il quale è chiamato a dover essere il periziere dei periti in questioni di pura e sem-

plice tecnica, si troverà costretto di nuovo a fare una discriminazione, per cui gli mancano tutti gli elementi di pratica onde egli la possa far bene, e dovrà concludere con accettare il responso di una delle due perizie.

Prendetemi il caso del reclamo per avaria comune; la nave ha un sinistro, questo sinistro colpisce o non colpisce il carico, lo colpisce direttamente o mediatamente obbligandola a delle fermate, sottoponendo il carico a degli alleggi, a dei trasbordi sopra altre navi. Il discutere se, quando, come, dove e perchè sia derivato questo danno, quale rapporto causale esso abbia nelle sue ultime espressioni economiche colla sua origine prima, è tutta questione di tecnica, è tutta puramente e semplicemente una questione che s'impernia sopra delle situazioni di fatto che vanno apprezzate con criterio tecnico.

Può il magistrato coscienziosamente sentirsi in grado di far questo? Ma vado più in là onorevoli colleghi, il diritto marittimo in quante università s'insegna in Italia? forse in due. E dove s'insegna, tale insegnamento è affidato a degli incaricati. E potete pretendere che un magistrato, il quale all'università non ha imparato diritto marittimo perchè nessuno glielo ha insegnato, e nella pratica fatta durante la sua carriera a Parma, a Piacenza, a Bologna, a Cuneo, a Bergamo, a Firenze, ecc. non ha avuto mai occasione, anche se lo avesse voluto, di impraticarsi e di studiare il diritto marittimo, se si trova un giorno portato in una Corte d'Appello del Regno dove si discutono dieci cause di diritto marittimo per settimana, anche lui debba dare il suo contributo di lavoro e di voto alla decisione collegiata? E che farà quando trovisi un giorno assunto a far parte della Corte di Cassazione del Regno, e sia chiamato a decidere dei principi di diritto marittimo puro e semplice, ad esempio quale sia la legge che governa la responsabilità dell'armatore quando la collisione di due navi di bandiera avvenga in mare libero? Studierà, perchè il nostro magistrato è coscienziosissimo, ma perchè metterlo in questa condizione di dovere a sessanta anni principiare a studiare ciò che non seppe mai, per dare un voto definitivo e finale su questioni difficili anche per gli esperti, ed involventi interessi ingentissimi?

Perchè non torniamo noi a quelle che sono le nostre tradizioni?

Il Regno di Sardegna aveva il Magistrato di Ammiragliato, il Regno di Napoli aveva il Magistrato dell'Almirante e il Consolato del mare, che poi furono unificati perchè erano sorti conflitti di competenza fra le due magistrature marittime.

Affidiamo la giurisdizione marittima ai competenti, creiamo una giurisdizione speciale; l'abbiamo fatta (già che siamo in toma umido per le acque dolci, e facciamola per questo molto maggiore interesse da regolare che è l'acqua salata. *(Si ride)*).

Ed è anche a questo riguardo che io invoco l'autorità della relazione Boselli, che già fin dal 1883 domandava che si costituisse una giurisdizione autonoma per decidere sopra le questioni di stretto diritto marittimo.

Domandiamo anche, almeno suggeriamo anche (perchè non abbiamo potuto fare che dei suggerimenti allo stato della preparazione legislativa) che si amplifichi la giurisdizione dei capitani di porto che ha bisogno di essere ampliata perchè oggi è ristretta in così angusti confini nei quali essa si trova troppo a disagio.

Vi sono dei casi, per esempio quello che succede tutti i giorni nei quali l'urgenza di una decisione tecnicamente competente è manifesta; per esempio, giunge una nave in porto, dichiara di aver avuto avario, il ricevitore del carico che si trova al rischio di dover poi litigare con l'armatore della nave straniera in lontani paesi, affrontando delle giurisdizioni di giustizia incerta, che cosa fa? ricorre al presidente del tribunale e domanda il sequestro della nave; così per cinquanta sacchi di caffè, che valgono 10,000 lire, si sequestra una nave da 10,000 tonnellate. O viceversa l'armatore reclama un tributo d'avaria del carico, e per non discutere in Svizzera col destinatario del carico, domanda il sequestro del carico nel porto di Genova; si turba così lo svolgimento del traffico.

Se il capitano del porto avesse quella autorità, che ha in altri paesi, d'intervenire con giurisdizione temporanea, con pronto atto cautelare per stabilire immediatamente la cauzione da versarsi dall'una parte, o dall'altra, o da entrambe, e lasciar così liberi i traffici, cioè libera la nave di ripartire, e la merce di giun-

gere a destinazione, si sarebbe raggiunta la finalità pratica che corrisponderebbe agli interessi generali.

Così oggi che i porti sono diventati delle grandi officine, e dei grandi stabilimenti sono inclusi nella loro cerchia, dove lavorano delle migliaia e migliaia di operai, dove si fanno delle riparazioni urgenti alle navi in scalo ed alle navi in arrivo, il capitano di porto bisogna che abbia pure una certa giurisdizione per risolvere quelli che sono i conflitti che sorgono sul costo delle riparazioni, sul trattamento da farsi alla mano d'opera, e sulla disciplina da imporsi agli imprenditori di questi lavori. Bisogna che a questo capitano di porto, senza creargli una vera e propria giurisdizione straordinaria, gli si diano poteri che oltrepassino la linea di ordinaria amministrazione e rientrino, per una necessità assoluta di cose, nella sfera dei poteri giudiziali, almeno con effetto provvisorio.

Un'altro dei suggerimenti che la Vostra Sottocommissione si è permessa di formulare riguarda la costruzione delle navi. Sopra la costruzione delle navi e sopra quelli che dovrebbero essere i nuovi criteri nel regolare queste costruzioni, noi troviamo degli autorevoli e pratici insegnamenti in una relazione del Collega Salvatore Orlando, esaminata nel gennaio 1906 dalla Commissione allora costituita. Forse quando si dovesse scendere ad una discussione di merito sulle proposte Orlando, non tutte avrebbero il modesto suffragio del mio voto, quella, ad esempio, che si debba affidare soltanto agli ingegneri navali la costruzione delle macchine nautiche, oggi che si ha un così largo sviluppo sulle navi di applicazioni meccaniche di macchine anche a scoppio e di macchine elettriche, potrebbe parere eccessivamente restrittiva. Ma è questione di dettaglio; certo la relazione apre orizzonti nuovi al regolamento generale per la costruzione delle navi.

E a questo proposito la vostra Commissione si è permessa di sottoporre al ministro la preghiera che si voglia essere meno rigorosi e soprattutto, permettetemi la parola, meno burocratici nella disciplina delle norme per la costruzione delle navi. L'industria costruttrice delle navi ha un mercato internazionale e subisce una concorrenza internazionale. È inutile che noi, come ai tempi degli imperatori Va-

lente e Valentiniano mandiamo un funzionario a controllare come si costruisce la nave. Quando questo funzionario potesse esercitare questa funzione di controllo e quando l'avesse completamente esercitata, il suo certificato di buona costruzione non servirà a niente in pratica, perchè una nave non naviga se non ha del carico e del carico ad una nave non lo si dà se questa nave non ha il certificato di abilitazione dei Registri, del Lloyd Register inglese e del Registro italiano; giacchè se questa nave non ha il certificato di abilitazione dei Registri internazionali non c'è un assicuratore che l'assicuri o ne assicuri il carico, e siccome nessuno vuole caricare la propria merce sopra una nave sulla quale non sia assicurata, questa nave si troverà senza carico. E così quando un capitano presentasse una nave al caricatore in un porto straniero, con tutti i certificati di tutte le Capitanerie di porto del Regno d'Italia, gli si domanderebbe pur sempre il certificato del Registro inglese o di quello italiano, e noi faremmo altrettanto perchè non possiamo imporre allo straniero che abbia una grande fiducia nella competenza tecnica costruttiva delle nostre Capitanerie, come noi non possiamo averla nei riguardi delle autorità marittime di altri paesi. Cosicchè in buona sostanza quello che occorre è che l'industria delle costruzioni sia trattata come tutto le altre industrie. C'è nessuna autorità statale che mandi a vedere come la Fiat costruisce le sue automobili, pezzo per pezzo? c'è nessun'autorità che mandi a controllare come una grande fabbrica di meccanismi provveda nella esecuzione dei pezzi delle sue costruzioni? Quello che si vuole è che la nave sia atta a navigare. L'accertamento finale della navigabilità della nave, a costruzione finita, può essere demandato al Genio navale e farsi risultare da un certificato dell'autorità, ma questo basta: non occorre intralciare l'opera della costruzione con controlli o verifiche che in pratica non servono a niente. Il commercio internazionale i controlli li fa da sè, perchè fa costruire sotto la sorveglianza degli ispettori del Registro inglese o di quello italiano. Chi commette la costruzione di navi (e ne so qualcosa come presidente del consiglio di amministrazione di una società di navigazione) non domanda il certificato della Capitaneria di porto di Glasgow per il *Giudio Cesare*

od il certificato della Capitaneria di porto di Genova per il *Duilio*, così come questo certificato non lo si è domandato per *Conte Verde* e per *Conte Rosso*, le quattro più belle navi che fanno oggi i servizi transatlantici del Mediterraneo; si è invece domandato e si domanda che si costruisca la nave secondo i regolamenti e sotto il controllo del Lloyd Register inglese e del Registro italiano: e questi controlli sono assidui ed esercitati da pratici competentissimi.

D'altronde dovete tener presente una cosa: le navi percorrono il mondo; quando una nave si trova in un porto non italiano ed abbia bisogno di riparazioni, è possibile di far esercitare il controllo sulle riparazioni stesse; che talvolta vogliono dire ricostruzione, dalle autorità italiane? ed allora che cosa si fa? Nel mio breve avventiziato di ambasciatore ho potuto riscontrare che cosa si fa. L'autorità consolare prende un qualsiasi perito e lo manda a vedere. Il perito è un elemento locale, (garanzia non ve ne dà nessuna), che firma un certificato. Queste sono pastoie che bisogna levare, che non servono più a nulla.

Un'altra raccomandazione ci siamo permessi di fare, ed è quella che sia effettivamente garantita la nazionalità della nave. Quando la nostra marina mercantile aveva delle sovvenzioni che costavano care ai contribuenti e non servivano a niente nel pratico svolgimento del traffico, perchè vissero soltanto quegli enti o compagnie che avevano forza propria di vita...

LUZZATTI. Servivano a fare delle crisi ministeriali. (*Approvazioni*).

ROLANDI RICCI. Verissimo, Eccellenza, verissimo. Allora accadde più di una volta il caso che sotto la specie dell'italianità il denaro del contribuente italiano servisse a sovvenzionare l'impiego del capitale straniero.

Io a questo riguardo sono per un grande rigore e con me (il che dà autorità che altrimenti non avrebbe alla mia opinione) lo è la Commissione. Proprio io ricordo le disposizioni che sono state votate nella legge per le sovvenzioni - della quale fui relatore in questa aula - ed era la prima volta allora che avevo l'onore di partecipare alle discussioni di questo alto Consesso.

Io sarci d'avviso che si dovrebbe domandare l'italianità assoluta dei proprietari e, quando si tratta di società anonime, si dovrebbe per

riconoscere l'italianità della nave, esigere che almeno i tre quarti delle azioni fossero nominativamente intestate a sudditi italiani. (*Benissimo*).

Soltanto così vi garentirete in pratica della italianità della nave che coprite con la bandiera italiana e che difendete come un lembo del territorio italiano all'estero.

C'è un'altra questione che si riferisce alla figura giuridica della nave e che è di grande interesse pratico.

Voi tutti sapete che la nave in Italia si divide in 24 carati, in Inghilterra in 64 carati invece. Già una dozzina di anni fa la Federazione degli Armatori (ed è gente che se ne intende praticamente) proponeva che la divisione in carati fosse portata da 24 a 100; e in un bene studiato progetto di Oddone Sciolla si progettava la costituzione giuridica della proprietà della nave sotto la forma di una accomandita semplice, nella quale i caratisti fossero gli accomandanti e l'armatore fosse l'accomandatario.

Perchè questo, onorevoli colleghi? Perchè questo, onorevole ministro? Perchè a questo modo si faciliterà il credito per la costruzione della nave e si renderà facile l'associazione.

Onorevoli colleghi, oggi una grande nave costa novanta milioni, ottanta milioni; parlo di una grande nave da passeggeri da 22 e 25 mila tonnellate. Ma non c'è più una nave piccola (non parlo di zattere, parlo di navi) che non superi il costo di un paio di milioni. È possibile ritornare a quella associazione di capitali di cui diede così splendido esempio tra il 1850 e il 1860 la nostra, onorevole Boselli, ligure « Città di Camogli » quando tutti erano coarmatori e tutti caratisti. Nella guerra di Crimea costoro furono quelli che guadagnarono di più o poterono largamente aiutare il rifornimento alle truppe sarde. Allora una nave grossa costava circa 200.000 lire: divisa per 24 erano circa 8 o 9000 per ogni caratista, e tutti potevano concorrere, anche con risparmi modesti a diventare comproprietari di una nave la cui gestione era affidata al fiduciario armatore.

Oggi, se volete fare una grande nave, ventiquattro caratisti a 200.000 lire l'uno non sono facili a trovare. Cento caratisti a 50.000 lire l'uno sono assai più facili a trovare.

Di più al titolo di proprietà carato si potrebbe e dovrebbe attribuire la girabilità, rendendo così facilissimo il mercato del titolo stesso e più facile ancora l'accorrervi del credito.

Queste sono delle modeste indicazioni pratiche delle quali, speriamo, il ministro guardasigilli e i suoi collaboratori vorranno tener conto nella elaborazione delle nuove disposizioni del Codice marittimo.

Abbiamo poi richiamata l'attenzione del ministro sopra la surroga legale per cui il privilegio sulla cosa assicurata e perita, in diritto civile, si trasferisce sull'indennità relativa, dovuta dall'assicuratore; mentre ciò non avviene per i privilegi marittimi. Locchè veramente è un anacronismo e una incongruenza logica. Se il creditore ipotecario si è garantito che la cosa ipotecata sia coperta di assicurazione, in caso di incendio egli non perde nulla, perchè l'articolo 1951 del Codice civile gli conferisce la surroga legale, ed egli esercita il suo diritto di credito sopra il diritto di risarcimento del debitore assicurato. In diritto marittimo questo oggi non avviene se non per effetto di patti speciali *ad hoc*.

Anche su questo punto non faccio che ripetere ciò che quaranta anni fa la relazione Roselli già domandava, ciò che da quaranta anni stiamo domandando tutti quanti ci interessiamo di affari nautici, al fine di conferire maggior sicurezza nel credito marittimo; poichè veramente, onorevoli colleghi ed onorevole ministro, il mio modesto avviso è che all'industria nautica in Italia concorreranno capitali italiani, ma che per un buon pezzo su capitali esteri non ci abbiamo da contare. Molti paesi di capitali non ne hanno; i paesi che hanno dei capitali hanno oggi altri investimenti ben più proficui in cui mettere i loro capitali anzichè venire a tentare le incerte speculazioni del mare sotto la nostra bandiera.

Sopra un altro punto pure la Sottocommissione ha creduto di richiamare l'attenzione del ministro e qui proprio sopra una questione di massima: si vuol mantenere o si vuol abolire l'istituto vigente della limitazione di responsabilità dell'armatore? Voi sapete tutti che il Codice vigente ammette la separazione tra la fortuna di terra e la fortuna di mare dell'armatore, per guisa che l'armatore, per le responsabilità

incontrate da quel suo mandatario in condizioni specialissime che è il comandante della nave, può esonerarsi dal rispondere con il proprio patrimonio terrestre ogni qualvolta egli faccia abbandono della nave ai creditori. Anzi noi abbiamo due abbandoni che i francesi, che pure li hanno, distinguono con due diversi nomi, mentre la nostra lingua, pur tanto più ricca di vocaboli della lingua francese, non ha che una denominazione sola. I francesi dicono *abandon* l'abbandono ai creditori della nave e *delaissement* l'abbandono agli assicuratori. Noi chiamiamo abbandono l'uno e l'altro, e qualche volta questo determina equivoci.

Parlo io ora dell'abbandono ai creditori. Si deve continuare il sistema dell'abbandono ai creditori? non mi perito a rispondere per l'affermativa perchè non bisogna dimenticare mai che la nostra industria esercitoria soffre la concorrenza mondiale, e che non bisogna mai costituire l'armatore italiano in una condizione peggiore di quella in cui si trovano gli armatori stranieri. Ora siccome tutte le leggi marittime hanno l'istituto dell'abbandono ai creditori, io ritengo che convenga mantenerlo, sebbene vi siano delle opinioni, a mio modesto avviso piuttosto teoriche, che ritengano che queste divisioni di responsabilità non debbano continuare. E se si mantiene l'istituto dell'abbandono vuolsi scegliere il sistema dell'opzione o il sistema del *forfait* o il sistema dell'abbandono quale adesso è praticato apportandogli sempre e necessariamente delle modificazioni?

Il sistema dell'opzione è il sistema adottato da parecchie legislazioni marittime, e consiste nella scelta che spetta all'armatore di limitare la propria responsabilità o abbandonando la nave così e come si trova dopo il sinistro che ha dato luogo al sorgere della responsabilità armatoriale oppure pagando una certa somma.

Il sistema del *forfait* è un sistema inglese, è un sistema empirico ma molto pratico. L'armatore inglese risponde fino alla concorrenza di otto sterline per tutti i danni che sieno risentiti da merci e fino alla concorrenza di 15 sterline per tonnellata di portata della sua nave per tutte le conseguenze che sieno risentite da persone.

Noi abbiamo un sistema che non è di opzione. Il nostro armatore, negli otto giorni da quello in cui gli è contestata la azione di responsabi-

lità, deve dichiarare se intenda abbandonare e no la nave. Questo limite troppo breve deve essere mutato, giacchè non è neppure ragionevole che l'armatore italiano, quando non sa ancora se ha ragione o se ha torto, debba senz'altro dichiarare di abbandonare la nave negli otto giorni dalla notificazione.

E come va regolata la consistenza eventuale dell'abbandono ai creditori e dell'abbandono agli assicuratori di una medesima nave? Questione sempre di incerta soluzione nella nostra giurisprudenza!

Vi sono ancora altre questioni riguardanti la responsabilità dell'armatore, vi sono quelle delle clausole di esonero. In tutti i contratti di noleggio e ancora più nelle polizze di carico, perchè oggi il commercio marittimo si svolge all'uno per cento sulla base dei contratti di noleggio e al 99 per cento sulla base di quel contratto autonomo che è la polizza di carico, si inseriscono dal vettore clausole di esonero di responsabilità; e il nostro legislatore involontariamente induce ancora in errore il contraente caricatore. Dico che lo induce in errore involontariamente, perchè in un articolo del Codice egli dice che la polizza di carico rappresenta la ricevuta della merce a bordo da parte del vettore e conseguentemente afferma la responsabilità diretta del vettore rispetto alla consegna della merce di cui ha dichiarato, con la ricevuta, di essere obbligato al trasporto. Viceversa, in pratica, in tutte le polizze di carico e contratti di noleggio è inserita un serie di clausole che cominciano col dire: peso, qualità, quantità sconosciute. Non c'è da dire che queste clausole non si debbano subire. Io ricordo che nel 1881 un illustre professore di diritto commerciale insorse contro la validità di queste clausole; qualche magistratura seguì l'opinamento favorevole di quell'illustre docente; ma in pratica che cosa ne seguì? Gli armatori dove erano di fatto monopolizzatori del traffico, risposero: Noi non trasportiamo la merce se il caricatore non accetta come valide le clausole di esonero. E chi li poteva obbligare? Dove non erano monopolizzatori del traffico, ma potevano costituirsi facilmente in *trust* dissero: Va bene, vuol dire che noi armatori ci assicuriamo contro le conseguenze economiche del rischio inerente all'obbligo, che voi volete trovare nella polizza a nostro carico di darvi la

merce come pare che la riceviamo; e allora aumentiamo il nolo, perchè, se dobbiamo incontrare una spesa di più, questa spesa ve la facciamo risentire.

E io ebbi agio allora e in seguito - lungamente - di riflettere che questa purezza di principi, per cui le clausole contrattuali si vogliono talvolta, per l'amore della giustizia ideale, dichiarare nulle, si traduce in un aggravio economico; infatti, dato che il nostro paese è più importatore che esportatore, se i noli aumentano, noi ci perdiamo nella bilancia commerciale. Quindi io vorrei che nella elaborazione del nuovo Codice della marina mercantile l'onorevole ministro e i suoi egregi collaboratori si rendessero molto conto delle esigenze economiche e delle esigenze pratiche. Quando il fatto economico è soggetto alle multiple e mutevoli vicende del momento, le quali sono volta per volta apprezzate soltanto dai contraenti, è vana - a mio modesto avviso - anzi è nociva ogni disposizione che voglia disciplinare queste condizioni permanentemente. Queste disposizioni allora non possono trovare applicazione. Ora siccome io credo che la funzione del diritto sia quella di realizzarsi, così ogni disposizione che non è realizzabile non è diritto, ma ideologia.

Onorevoli colleghi, potrei ricordarvi qualche altro esempio: nell' '88 a Genova si fece il tentativo di un contratto di noleggio concordato, dal quale il caricatore e il vettore concordavano le clausole; molte delle clausole di esonero erano tolte. Il contratto di noleggio non ebbe la vita di tre mesi; se ben ricordo vi era una clausola compromissoria obbligatoria, credo che sopra venti o venticinque contratti, si fecero ventiquattro arbitrati, ma il contratto dovette essere abbandonato.

Ho nella mia esperienza un più umile ricordo: un giorno vennero da me quasi tutti gli importatori di carbone d'Italia. E mi domandarono una polizza tipo, di fronte ai venditori di carbone inglesi, perchè voi sapete che in Inghilterra la maggior parte delle volte, la miniera è armatrice od interessata nel piroscavo vettore. Io ero giovane, parlo di un tempo remoto, avevo anche l'ingenuità di credere, che si potessero fare un contratto od una polizza ben fatta ispirandosi a criteri di mero diritto e vi confesso che studiai parecchio e sul serio. Feci la mia polizza, l'esaminarono coloro che me ne avevano

dato l'incarico, era allora ancora vivo uno che fu un notevole parlamentare ed era il maggiore importatore di carbone in Italia il quale la trovò di suo gradimento.

Mi pareva che dovevo avere raggiunto almeno l'apice della non ingenuità. Gli importatori mi pregarono di andare in Inghilterra insieme ad una loro delegazione e sapete cosa mi intesi rispondere colà? « La vostra bandiera trasporta in Italia meno del 17 per cento del carbone che noi vi importiamo, voi italiani ne comprate meno del 10 per cento della nostra totale esportazione, che volete che perdiamo tempo a studiare la vostra polizza? » E così hanno mantenuto le loro polizze ed il loro traffico del carbone si fa con polizze inglesi. Dunque è inutile legiferare qua che non riconoscesci una clausola, se questa è generalmente riconosciuta valida all'estero. Se si tratta di vettori inglesi essi v'inseriscono nella polizza l'arbitrato a Londra, esigono i noli anticipati e mi fate dunque il piacere di dire su che cosa e con quali speranze di vittoria potrete invocare praticamente la contraria disposizione della legge nostra? Tale disposizione si concreta allora soltanto in un'arma pel caricatore estero contro il vettore italiano!

Sopra un altro punto occorre che l'attenzione del ministro sia richiamata: il regolamento delle avarie.

Il regolamento delle avarie è un istituto di equità ed è un istituto ritenuto universalmente utile; in pratica il regolamento delle avarie non si fa secondo gli articoli del nostro Codice di commercio, ma per tutto il mondo secondo le regole di York e Anversa. Ma noi non abbiamo dato uno sviluppo necessario alla nostra legislazione, alle forme, ai modi di controllo, con cui questo regolamento deve essere fatto e siccome è questione di tutti i giorni, una questione per somme più che ingenti, la Sottocommissione, si augura che il nuovo Codice, a questo istituto trovi un migliore regolamento.

Ma giacchè ho la fortuna di aver presente il ministro dell'economia nazionale, dico a lui che talune grosse questioni da risolvere interessano il suo dicastero. Guardate l'industria della assicurazione, è una industria sussidiaria dell'industria marittima, è una industria che investe una cifra di capitali di parec-

chi miliardi. Ebbene se voi andate a ricercare quale porzione delle assicurazioni per merci destinate all'Italia e per merci partenti dall'Italia, è data alla assicurazione italiana, voi trovate ch'è inferiore a quella data alle assicurazioni straniere. La ragione è molto semplice: finchè la polizza italiana gli costa di più l'armatore ed il caricatore assicurano all'estero.

Voce. Poco italianamente!

ROLANDI RICCI. Vorrei vedere se il mio onorevole amico Poggi, essendo azionista di una Società che deve contrattare assicurazioni, non troverebbe a ridire agli amministratori che pagassero il nove e dieci per cento di più per assicurazioni fatte in Italia anziché contrattate con solide Compagnie estere le quali esigono un minor premio.

POGGI. Io non ho detto poco italianamente. È una cosa naturale.

ROLANDI RICCI. Veniamo ora ad un'altra quistione, quella che riguarda i porti.

Lo sviluppo industriale dei porti rende necessario che li totalmente si innovino le disposizioni che disciplinano l'esplicazione degli atti delle autorità sui porti.

Un porto oggi ha i bacini di carenaggio, i bacini di raddobbo, le darsene, i magazzini generali, mezzi meccanici per caricare e scaricare; mezzi di trasporto; bisogna che il porto sia messo in condizioni di essere governato complessivamente e coordinatamente. Una grande autorità bisogna dare al capitano del porto. Indubbiamente devonsi scegliere bene le persone, ma bisogna che i capitani abbiano mezzi e poteri. Bisogna decentrare molto; a questo riguardo non si può obbligare colui che si trova sul luogo, e che spesso ha urgente bisogno di decidere, a rivolgersi sempre all'autorità centrale per autorizzazioni superiori, e bisogna anche dargli i mezzi perchè possa agire. E c'è da fare qualche cosa ancora. Io mi felicito nuovamente di vedere presente oggi al banco del Governo il ministro dell'economia nazionale. Bisogna portare i nostri porti all'altezza dei porti esteri, specialmente di quelli olandesi e inglesi.

Voce. È una parola.

ROLANDI RICCI. Non è una parola. È questione di saper fare! Nei porti olandesi ed inglesi vi sono, per esempio, i magazzini di merci warrantate i quali sono organizzati bene e funzionano egregiamente. Sviluppiamo meglio i

mercati portuensi e mettiamoci in condizioni di assicurare chi mette la merce in magazzino che la merce stessa ci resterà e verrà custodita.

Nei porti esteri vi sono inoltre le vendite all'asta. Qui non si tratta di danaro, si tratta semplicemente di praticità. Vi sono anche le *clearing houses* per le vendite a termine. Il regolamento del porto di Trieste aveva qualcosa di simile per il mercato del caffè.

Voce. Per questo fu abolito.

ROLANDI RICCI. Ad Amburgo vi erano prima della guerra dieci *clearing-houses*. Ora non so quante ve ne siano.

Occorre movimentare il traffico dei nostri porti e bisogna un po' combattere la visione troppo localistica del problema del porto, il quale non va considerato come un semplice punto d'imbarco e di sbarco delle merci da essere sfruttato da coloro che hanno le chiatte o lavorano manualmente nel porto; perchè il porto è la porta del commercio per entrare all'interno.

Le Capitanerie di porto dovranno anche disciplinare quella difficile materia che sono le concessioni sulle spiagge. Esse avranno il lavoro facilitato se utilizzeranno il magnifico contributo che ha dato loro il senatore Mortara, presidente di una Commissione che ha fatto a questo proposito uno studio veramente dotto.

Viene ora la questione dei marinai. Cominciamo dalla questione di massima.

Per i marinai dobbiamo continuare la immatricolazione oppure no? Abbiamo ereditato questo sistema dalla Francia e precisamente dall'ordinanza del 1681; in Toscana fu adottata nel 1746; a Venezia nel 1786, a Genova nel 1804, a Napoli nel 1805, negli Stati sardi nel 1825; la immatricolazione sembra una istituzione italiana ma invece non è che un derivato francese.

L'Inghilterra non ha l'immatricolazione; e non l'ha neppure la Germania, per lo meno non l'aveva prima della guerra perchè adesso non so.

La Spagna l'ha in parte sì e in parte no; gli Stati Uniti l'hanno sì e no. Questa è un grossa questione. Essa potrebbe avere anche un colorito politico, perchè, naturalmente se non c'è più gente di mare non c'è più neppure Federazione (*Si ride*). Ma c'è una ragione non di indole transitoriamente politica, ma d'indole tecnica che può e deve richiamare l'atten-

zione dei compilatori del nuovo Codice a decidere se la immatricolazione debba conservarsi, od abolirsi, o temperarsi. L'antico gabbiere era il marinaio che prima prevaleva nella navigazione a vela: esso adesso quasi non c'è più e sui piroscafi i marinai sono eguagliati per numero, e forse superati per importanza, dai meccanici, e potrà accadere in seguito che avremo più elettricisti che non abbiamo ora marinai di coperta. Ora sembra utile che mantengasi l'immatricolazione quando l'ingegnere dell'automobile o delle macchine domani sarà per necessità il capo macchinista della nuova nave? E già adesso qualche provvidente Società inizia corsi pratici per avviare ingegneri laureati a diventare macchinisti di bordo, poichè oggi il macchinista ha praticamente ed economicamente importanza e trattamento quasi pari a quella del Comandante.

Una Commissione istituita per studiare la preparazione d'una nuova legge di marina mercantile fu investita di questa quistione in una sua seduta del 24 maggio 1906, ma non la risolse; fece un po' come Pilato: si occupò di questioni di dettaglio, ammise per principio l'immatricolazione appunto perchè questa era lo stato di fatto.

Ora, onorevoli colleghi e onorevole ministro, io non ho affatto la petulanza di dirvi che dovete indirizzarvi piuttosto per una via che per un'altra, ma sento in coscienza di dover richiamare la vostra attenzione su questo grande quesito che è un quesito fondamentale della marina mercantile. Voi e i vostri coadiutori lo studierete, la sottocommissione a cui votandosi la legge, dovrà essere il vostro progetto portato per il suo esame e il suo parere, studierà con voi e cercherà di darvi volenterosamente tutti quegli aiuti che potrà per farvela risolvere in un senso che sia non soltanto equo, ma anche utile, equo per il personale, utile per esso e per le aziende marinare italiane.

La questione dei porti e delle Capitainerie involge anche la questione degli arruolamenti e degli uffici di collocamento. La Sottocommissione a questo riguardo ha voluto essere, come doveva, obbiettiva, e non intricarsi in questioni di dettaglio, o semplicemente di attualità. Noi abbiamo pensato che possono coesistere le varie forme di collocamento, tanto

quelle di mediazione, quanto quelle di collocamento per uffici di classe.

Certo noi non possiamo volere che in Italia si sviluppi la triste industria dei « crimps » o dei « marchands d'hommes », ma una senserietà tenuta sotto una severa disciplina può essere utile; alla stessa guisa noi non crediamo che si debbano in nessuna guisa contrastare gli uffici di collocamento creati direttamente dalla classe marinaia.

Io ricordo che in un'epoca lontana, non avevo l'onore di far parte del Parlamento, ma studiavo plaudendo un progetto redatto da una Commissione, mi pare nel 1906, di cui faceva parte l'onorevole senatore Rava, per la istituzione delle Camere del lavoro. Io penso che ci debba essere perfetta equivalenza da parte del legislatore tra il trattamento del capitale e il trattamento del lavoro.

Così ho riassunto quelli che sono i concetti ed i suggerimenti che noi ci siamo permessi di esporre al Senato perchè li suffraghi col suo autorevole assentimento e al ministro perchè voglia tenerne conto nella sua opera.

Onorevole ministro, io non sono fra gli zelatori assidui di tutti i Governi, numerosi con tutti i Governi, fragorosi con tutti i Governi, che lodano sempre tutto quello che il Governo fa e anche tutto quello che il Governo non fa. Io mi sento affatto sciolto da ogni spirito di partigianeria e apprezzo il vostro nobile sforzo di lavoro con la serena obbiettività che mi viene dal non avere nè timidezze, nè assillamenti di desiderio alcuno. Se non fosse, ad ogni modo contro la mia intenzione, superbia, potrei dire che in politica adotto l'impresa della Marchesana di Mantova, Isabella d'Este: *Nec spe, nec metu...*

PRESIDENTE. Onorevole Rolandi Ricci, credo che questa sia la divisa di tutto il Senato.

ROLANDI RICCI. Credo anch'io che lo sia appunto di tutto il Senato e non intendo differenziarmi dal Senato. Io penso che con tali premesse, che l'interruzione presidenziale estendendola a tutto il Senato rendo ancora più larghe, voi potrete accettare come moneta di buona valuta la lode che vi do libera e aperta di avere, dopo tanti tentennamenti, dopo tante tergiversazioni, dopo tanti studi non riusciti a conclusione, intrapresa l'opera difficile del ri-

facimento dei Codici e soprattutto della nuova codificazione del diritto marittimo; opera non facile, anzi difficile, ma, per chi vuole, ogni difficoltà può essere superata.

La marina mercantile italiana aspetta dunque la sua nuova legge. Questa nuova legge potrà essere utilmente composta con molti elementi che vengono dai pregevoli lavori delle varie Commissioni le quali hanno per lunghi anni studiato o uno o un altro dei tanti temi che devono formare oggetto di questa legislazione: ma io ritengo che la base (e qui sono proprio io a volerlo proclamare) che la piattaforma fondamentale di questa nuova codificazione, onorevole ministro, voi ed i vostri collaboratori la dovrete ricercare nella relazione che quarant'anni fa l'onorevole Boselli presentava alla Camera. E tutti i marinai italiani, tutti gli interessati direttamente o indirettamente nei traffici marittimi, come capitalisti o come lavoratori, se l'Italia avrà una buona legge marinara, dovranno gratitudine a questo veggente studioso che quarant'anni fa predisponeva e proponeva le norme che dovevano essere accolte per giustizia e prevedeva e suggeriva quelle che dovevano essere accolte per equità. Dovrà gratitudine a questo anziano che, a quarant'anni di distanza ci ha dato tutto il contributo della sua opera, come guida efficace, come nocchiero sapiente, ed il quale fervidamente continua nella nobile fatica della sua assai lunga giornata. (*Approvazioni*).

La marina italiana ha un buon naviglio, la marina italiana va di giorno in giorno accrescendone le unità: la marina italiana ha dei buoni equipaggi, ufficiali e marinai, equipaggi che danno prova non soltanto di essere dei bravi marinai, ma che danno anche prova di buon senso resistendo a suggestioni e spesso anche a sobillazioni.

Malgrado la crisi che travolse gli improvvisati armatori sorti nel tempo della guerra, la nostra marina gode ancora di credito largo ed il risparmio vi si interessa volenterosamente. La marina italiana confida che il Codice marittimo italiano sarà un Codice completo, degno delle tradizioni della dottrina italiana, rispondente alle necessità economiche dell'oggi, previdente dei progressi futuri.

La marina italiana è sicura che dall'opera concorde del Governo e del Parlamento uscirà

una legge la quale concorrerà a metterla in condizioni di fronteggiare alla pari la concorrenza estera. Questo è il compito principale vostro, onorevole ministro: noi saremo lieti di collaborarvi col nostro modesto concorso avendo un solo intendimento: servire la patria. (*Applausi; molte congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Calisse a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CALISSE. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 15 luglio 1923, n. 1717 per la riforma delle vigenti disposizioni sull'affrancazione dei canoni, censi, ed altre prestazioni perpetue ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Calisse della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo ora la discussione sul disegno di legge che delega al Governo la facoltà di arrecare opportuni emendamenti ai codici.

FABRI, *relatore della III Sottocommissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FABRI, *relatore*. Onorevoli colleghi, in questa discussione io dirò più brevemente di quello che non abbia detto l'onorevole senatore Rolandi Ricci. In questa discussione posso dire di essere un uomo senza storia. Nessuno infatti ha parlato in questa discussione del fallimento, argomento che io mi propongo di trattare brevissimamente. Vi domando scusa se vi intratterò per pochi momenti, poichè a parte appunto la nessuna obiezione che è venuta alla mia relazione, mi imbarazza la situazione in cui sono messo. Che abbiano potuto parlare in questa discussione, nella quale, secondo l'onorevole senatore Scialoia noi non siamo chiamati che a dare pareri individuali, che abbiano potuto parlare Mortara, Scialoia, Supino, Rolandi Ricci io ben lo comprendo. Scialoia è

onusto oggi dell'onore della Sorbona, cosa di cui noi tutti altamente ci congratuliamo (*approvazioni vivissime, applausi*). Ed io comprendo che questi veri luminari del diritto possano dire parole di alta autorità e dar consigli che il ministro potrà accogliere volentieri e che la Commissione che deve redigere i nuovi Codici terrà in buon conto domani.

Ma io non ho autorità personale; ho fatto la mia relazione secondo i criteri della Commissione, perciò dovrei ripetere ciò che la Commissione dice. Sarebbe questa opera vanitosa. E non sarebbe vanitoso il silenzio, Rolandi Ricci, ma doveroso per me. Ma mi sia permesso non entrare nei dettagli della materia, ma soltanto di sfiorare alcune questioni di ordine generale, che possono interessare anche il Senato in una discussione di questo genere.

Vi è innanzi tutto una questione che va al di là della materia particolare del fallimento, e cioè se vi debba essere una procedura di concorso per i creditori civili ed una procedura di concorso per i commercianti. L'onorevole senatore Supino, vi ha detto, con la sua autorevole parola, quale sia il parere della Commissione. Io aggiungerò soltanto che malgrado che alcuni dei maggiori scrittori del diritto si siano orientati verso l'opinione che vi debba essere una sola procedura di concorso per tutti, civili e commercianti, io personalmente, e con me la vostra Commissione, rimaniamo nella convinzione della necessità della distinzione della procedura di concorso; e ciò per ragioni molto semplici. Innanzi tutto per la differenza della natura degli atti che compie il civile ed il commerciante, perchè le operazioni del commerciante interessano la collettività, ed in secondo luogo per quanto si riferisce all'azione per procurarsi il credito, avendo l'uno in giuoco il suo credito personale, l'altro il credito reale; perchè, infine, se è vero che anche la procedura per i civili può essere pericolosa nei rapporti del creditore, vorrò far mie le parole dell'onorevole senatore Mortara quando l'altro giorno diceva che, tra le nuove norme che dovranno essere accolte nel nuovo codice vi saranno anche quelle che meglio disciplineranno il giudizio di esecuzione; e vorrò ricordare perfino che l'onorevole Zanardelli ebbe una volta a proporre che si elevasse a reato l'operazione con cui il civile dissimuli frau-

dolentemente il suo patrimonio ai propri creditori; proposta questa che non fu accolta, ma che può dar origine a provvidenze più cautelative anche di fronte al creditore del debitore civile.

Vi è un'altra questione che interessa molto da vicino un paese come il nostro, che è un paese di agricoltori; e cioè se l'agricoltore possa essere considerato come un commerciante. Ora a me pare che la questione sia stata risolta con la solita altezza di ingegno e con l'abituale perspicuità dall'illustre presidente della nostra Sottocommissione l'onorevole senatore Luzzatti. A proposito di questa questione si sono dette una quantità di ragioni e sono scesi in campo illustri uomini per sostenere che l'agricoltore debba essere considerato commerciante; ma a me sembra che si sia esagerata la questione. In sostanza l'agricoltore esercita la sua attività intorno al patrimonio familiare, al patrimonio domestico. Anche se l'agricoltura abbia migliorato, sia avanzata sulla via del progresso, si sia come suol dirsi, industrializzata, in quanto che noi ci siamo rivolti a questa terra con tutte le nostre facoltà migliori, cercando di trarne sempre maggior frutto ed aumentarne la produzione, con macchine, concimi, trasformazioni, bonifiche non per questo si muta la essenziale opera dell'agricoltore, il quale con la propria fatica trae dal domestico patrimonio terriero il prodotto. Non v'è in questo la compera per rivendere o la trasformazione del prodotto, che sono le caratteristiche dell'operazione commerciale.

E allora a me pare che in mezzo a questi vari dibattiti (per cui, per esempio, un illustre professore di diritto commerciale ha potuto testè proporre perfino che l'agricoltore, per allargare la fiducia che egli può avere dalle banche si iscriva volontariamente a quel registro del credito che ormai diventa opinione comune, e che potremo vedere domani nella nostra legislazione) a me pare invece che la soluzione sia questa, onde mi sembra inutile scriverlo nel progetto del Codice: l'esercizio dell'agricoltura non è per sé atto di commercio, ma può il giudice volta per volta vedere se l'agricoltore abbia compiuti atti di commercio.

L'esempio è antico: viene dalla Rota Romana, la quale volta a volta giudicava essere il mercante di campagna un commerciante quando

non esercitando la propria attività sulla terra, ma più precisamente a Roma, comprava i prodotti per rivenderli, e governava cioè la propria attività con i sistemi commerciali, a preferenza sulla piazza di Roma che non nel vasto Lazio esercitando la propria attività: e sono molti in proposito anche i giudicati dalle nostre Corti.

A me pare che questa sia la soluzione da darsi al problema, soluzione che non è mia, ma che ho appresa ancora una volta da questo illustre maestro che è l'onorevole Luzzatti.

Esaurite così queste questioni principali, dovrò tediare il Senato sui dettagli della procedura fallimentare?

A me pare di no. Noi conosciamo tutti i difetti che si sono presentati fin qui nell'applicazione del sistema fallimentare attualmente in vigore; dobbiamo rafforzare e migliorare il nostro sistema: l'opera è stata lungamente studiata. Abbiamo parecchi progetti, fra gli altri citerò il progetto del 1905, della Commissione presieduta dal senatore Mortara, e il progetto Bonelli. A che cosa intendono questi progetti? Detto così in forma riassuntiva, a queste due cose: a salvaguardare il patrimonio del fallito, nell'interesse della massa dei creditori, e ad organizzare gli organi del fallimento in una forma più precisa, dando maggiore autorità al giudice, limitando l'opera del curatore.

Sostanzialmente lo scopo che si vuol raggiungere è che il patrimonio non sfugga. Tutta la materia che ha tratto alla frode che può essere predisposta perchè il patrimonio al momento del fallimento sia sottratto, deve essere riveduta. Debbono essere dettate disposizioni che permettano una ricerca più lontana di quella che si può fare, attualmente. Si deve disciplinare l'opera del giudice del fallimento il quale deve conservare la sua attività sino a che il fallimento sia chiuso o con il concordato o con la chiusura del fallimento; si deve far sì che il giudice del fallimento diventi anche il giudice istruttore nei rapporti che il fallimento può avere con la giustizia penale.

Il collega Di Stefano nel suo ordine del giorno chiede l'abolizione del curatore provvisorio, volendo che il curatore sia nominato dalla maggioranza dei creditori, e che il rapporto di lui debba limitarsi al risultato della sua

amministrazione senza entrare in altre indagini demandate esclusivamente al Magistrato.

Ma questi sono dettagli: non vi deve essere curatore provvisorio, ma soltanto quello definitivo. Dico « dettagli »: la sostanza è che bisogna impedire che il curatore possa abusare dell'esercizio della curatela, meglio disciplinandone le facoltà.

Quando avrete rafforzato il potere del giudice, e avrete determinate le norme pel curatore sia impedendo che egli aumenti la propria attività ai fini di aumentare i propri compensi, sia limitando strettamente la sua funzione a tutto ciò che può essere funzione amministrativa; quando l'obbligherete ad essere continuamente a contatto con il giudice e con i creditori, per dare rapidamente conto della propria curatela, avrete fatto quanto è umanamente possibile perchè l'istituto possa funzionare soddisfacentemente. E vorrei fare una osservazione a cui mi sembra diano occasione anche le discussioni - altissime e piene di dottrina - che io ho sentito fare qua dentro dall'illustre collega Polacco e dal mio grande maestro Scialoja. Noi andiamo generalmente a cercare le eccezioni invece che la regola. Ora secondo me questo è un errore in cui non dovremmo cadere. L'eccezione balza agli occhi, la eccezione qualche volta è travolta da feroce ingiustizia. Ebbene, il carro della giustizia umana passa anche sopra le ingiustizie particolari, purchè la giustizia maggiore si compia nell'interesse della collettività. Questo è il mio concetto, e lo dico anche a proposito di certe questioni di diritto che si son fatte qui, come a proposito del secondo matrimonio nei rapporti degli assenti, per le quali mi è apparso che si corresse dietro a eccezionalissime ipotesi. E mi sia lecito, Scialoja dirà che io faccio fallimento, dire anche il mio pensiero su questo istituto, come senatore, uscendo per un momento fuori dalla fila dei relatori.

Le leggi sul matrimonio debbono seguirne la essenza. Ora io nella mia modesta pratica e nei miei studi sono rimasto colpito, quando ad un certo momento ho potuto comprendere come tutta la morale positiva in ordine al matrimonio si accordasse con tutta quella che è la morale della Chiesa.

Dicono i positivisti che le nozze monoga-

miche sono il risultato di tutta quella che è la esperienza sociale e per questo rimase attraverso il tempo, ramo verde su tanti secchi rami caduti: e fissano i positivisti, le nozze nella famiglia che è composta dei morti e dei nascituri. Di modo che voi immaginate che quando dietro le nozze vi sono le legioni dei morti e abbian davanti le speranze dei nascituri, queste nozze debbono essere necessariamente durevoli, perchè allora cessano di essere l'episodio di un'unione dell'uomo con la donna ma rappresentano qualche cosa di più alto, di più complesso: e cioè la famiglia. Concepito così, o signori, l'istituto del matrimonio, cioè come il risultato di tutta quella che è l'esperienza umana, concepito così d'accordo con quello che è l'insegnamento della morale religiosa, voi comprendete che il matrimonio diventa per noi uomini del secolo ventesimo, un'istituzione indissolubile per cui tutte le leggi che a quello riguardano debbono mantenere questa profonda indissolubilità. (*Approvazioni*).

Chiudo la parentesi, e domando scusa al Senato e torno al mio modesto compito di relatore del fallimento.

Vi ho detto dunque che sono gli organi del fallimento che vanno rinforzati, vi ho detto che bisogna risolvere alcune questioni particolari che fin qui hanno turbato la coscienza dei giuristi e turbata l'economia del fallimento. Vi ho detto che una delle materie che vanno riformate nelle leggi, è, per esempio, quello della data della cessazione dei pagamenti, data che aveva importanza grande in rapporto a tutte quelle che erano le ricerche degli atti fatti in frode dei creditori e alla quale bisogna sostituire una data di dissesto che permetta più complete ricerche. Finirò per dirvi che quando noi avremo in qualche modo perseguitando più da vicino i membri sindaci, consiglieri, presidenti, gerenti delle società commerciali in rapporto alla responsabilità personale nella procedura di fallimento delle società, quando noi avremo ripreso, in qualche modo modificandolo, quello che è già un buon istituto della nostra pratica giudiziaria l'istituto del concordato preventivo, quando noi avremo ripresa, la ricordo a titolo di onore, una leggina dell'onorevole Scialoja del 1910 che vada regolando meglio i piccoli fallimenti (perchè attualmente la legge dei piccoli fallimenti, bisogna pur riconoscerlo fran-

camente, ha fatto cattivissima prova), quando noi avremo fatto tutto questo, noi avremo indicato alla Commissione la quale dovrà redigere i codici e al ministro i voti che basteranno per esprimere, per parte del Senato, le direttive necessarie a che una buona legge fallimentare esca dalla futura elaborazione dei codici.

Dopo di che domando scusa al Senato del tedio ed ho finito. (*Applausi vivissimi e congratulazioni*).

MORTARA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

MORTARA, *relatore*. Prego il Senato di concedermi ancora pochi minuti di quella benevola attenzione di cui ha onorato il mio discorso dell'altro ieri. Le belle parole che ha pronunciato il collega onorevole Fabri intorno alla questione del fallimento e ai provvedimenti di riforma di quella parte della legislazione commerciale, hanno richiamato alla mia memoria un'omissione involontaria in cui sono caduto l'altro ieri.

Il progetto di legge che ci sta innanzi autorizza il Governo del Re, nel secondo comma dell'articolo 1, a emanare i nuovi Codici di commercio, per la marina mercantile e di procedura civile, comprendendo in quest'ultimo anche quegli istituti processuali, che attualmente si trovano regolati in altri Codici e leggi speciali. Ora, la formula che si legge in quest'ultima parte del testo è evidentemente di un'ampiezza smisurata: andar pescando in tutte le leggi speciali i grandi e piccoli istituti processuali che vi possono essere regolati e discernere quali di questi istituti processuali hanno prettamente carattere di diritto privato e quali toccano in qualche modo il diritto amministrativo può essere un compito molto difficile.

Ma non sarà assolutamente impossibile far la cernita di quei casi in cui è certo che l'istituto processuale appartiene esclusivamente al diritto privato e può entrare nel Codice di procedura civile. Il problema diventa un po' grave quando si parla degli istituti che attualmente si trovano regolati in altri Codici, perchè pensare a trasportare nel Codice di procedura civile qualunque istituto processuale che si trovi regolato in altri codici significa mettere mano contemporaneamente anche su altri co-

dici nel momento in cui si mette mano al Codice di procedura civile. Ora, sta bene che il Governo ha un largo mandato per la riforma dei vari codici di diritto privato, ma questo mandato necessariamente si svolgerà per gradi e con una successione di lavoro: la mancanza di contemporaneità potrebbe portare anche alla mancanza di coordinamento tra le riforme che si facciano in un codice e in un altro, essendo impossibile che uno stesso organo, che una Commissione unica, si occupi di tutti simultaneamente. Anzi, essendo preveduto che tre Commissioni parlamentari distinte si occuperanno dei tre oggetti principali della riforma, può venire la conseguenza che mentre l'una lavora in un senso, l'altra lavori in un altro e manchi perciò l'armonia e il coordinamento. Potrebbe certo giovare una attenta ed assidua vigilanza del Governo per evitare che avvengano contrasti di opinioni ed antitesi di disposizioni nel lavoro delle varie Commissioni.

Ma forse ciò può giudicarsi insufficiente; e per lo meno su qualche punto è necessario ci sia un'intesa preventiva, per evitare anche la inutile fatica d'un lavoro superfluo da parte delle Commissioni.

Orbene, un istituto processuale d'importanza fondamentale è precisamente quello di cui ci ha parlato con tanta eloquenza l'onorevole collega Fabri, cioè l'istituto del fallimento. È mai possibile pensare che il fallimento vada avulso dal Codice di commercio per essere trasportato nel Codice di procedura civile? Certamente, coloro che vagheggiano la comunanza della procedura di fallimento per commercianti e non commercianti potrebbero rispondere che questa è la cosa più naturale del mondo; ma poichè la nostra Commissione è stata unanime - e lo è stata con tanta maggior significazione in quanto ciò è avvenuto senza preventivo accordo - nel manifestarsi contraria all'estensione del fallimento ai non commercianti, ne viene di conseguenza che, per lo meno, a giudizio della nostra Commissione, il fallimento è istituto di puro carattere commerciale e, malgrado la spiccata sua qualità di istituto processuale, deve rimanere nel Codice di commercio, come accessorio necessario di quella legislazione particolare.

Io credo che su questo punto anche il Senato concorderà col modo di vedere della Com-

missione che io mi son permesso ora di esporre, e credo sarà bene che ci sia una dichiarazione esplicita in proposito, prima che si chiuda questa fase, del resto preliminare, della riforma, perchè non nascano dubbi circa i metodi e i procedimenti di esecuzione della riforma medesima.

E giacchè ho la parola su questo argomento, colgo l'occasione per toccare molto in breve l'argomento che si riferisce all'eventualità della proposta di un giudizio di concorso a carico del debitore non commerciante, questione che apparisce anche in diretta connessione con il quesito che è stato già agitato, e sul quale non tornerò, perchè gli oratori che mi hanno preceduto ne hanno parlato in modo esauriente, della qualità di commerciante o di non commerciante da darsi, secondo i casi, alle imprese agricole e a coloro che le esercitano.

Io credo, e non da oggi, perchè ne ho fatto esposizione già almeno venti anni fa, e anche successivamente in varie pubblicazioni, che sia possibile stabilire un procedimento di concorso a carico del non commerciante, ma di stabilirlo soltanto in quei rari casi, nei quali c'è un largo patrimonio, che si può prestare ad una liquidazione collettiva nell'interesse di una massa di creditori o eventualmente ad una amministrazione, sotto la vigilanza di creditori, per essere sistemato e reso redditizio in maniera da poter esser conservato e restituito al debitore dopo la sua sistemazione, forse anche tenendo vivi i pesi ipotecari che col tempo egli potrà gradualmente estinguere.

Io credo che non bisogna considerare questo istituto come normale nella legislazione processuale civile, ma che convenga attribuirgli carattere eccezionale. È mio pensiero che l'iniziativa di un procedimento concorsuale di questa specie non possa appartenere che allo stesso debitore interessato alla liquidazione migliore o all'eventuale sistemazione del suo patrimonio, il quale si capisce, deve essere, nella quasi totalità dei casi, un patrimonio immobiliare, ed un largo patrimonio; altrimenti è molto difficile che, per i creditori di un non commerciante si presenti la possibilità e l'utilità di un giudizio concorsuale. In questo caso credo anche io, come accennava il collega Fabri, rammentando l'opinione autorevole del compianto Zanardelli, che si possa stabilire qualche penalità a carico del

debitore che abbia fraudolentemente sottratta parte del suo patrimonio alle legittime azioni dei creditori. Non entro in maggiori particolari a questo proposito, perchè siamo rimasti nell'intelligenza che questa discussione abbia a procedere per linee generali. Mi sono creduto in dovere, giacchè dovevo parlare di un argomento collaterale, di dire qualche parola su questo punto per rispondere ad alcuni colleghi, che avevano toccato l'argomento nelle sedute precedenti; altro non devo dire perchè ho abusato già della tolleranza del Senato nella precedente seduta.

Il desiderio che tutti abbiamo riguardo al Codice di procedura civile è, che affrancandosi dalla schiavitù delle imitazioni servili di questa o di quella legge straniera, sia della legge francese, sia della legge austriaca, sia di quella germanica o di quella di altra nazione qualunque, si possa riuscire ad avere un Codice di procedura civile che rappresenti le gloriose tradizioni del procedimento civile italiano. Esse risalgono ai nostri comuni, ai loro statuti; da quegli statuti, da quelle antiche tradizioni legislative italiane, hanno preso esempio ed hanno avuto scuola i codici che taluni adesso ci invitano a copiare, o prendere a modello della nostra nuova legislazione. Noi possiamo fare a meno di ciò, perchè, nelle pure fonti del diritto italiano, troveremo indicazioni e guida per la nuova compilazione che il paese attende con legittima impazienza. (*Approvazioni*).

GAROFALO. Chiedo di parlare per dare un chiarimento al mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAROFALO. Io crederei utile dare un chiarimento sull'ordine del giorno da me presentato, e che spero potrà essere accettato dall'onorevole guardasigilli, se non nella forma almeno nel suo contenuto, perchè il metodo da me proposto (per cui non sarebbe necessario modificare il disegno di legge), avrebbe il vantaggio di rendere possibile una efficace cooperazione delle Commissioni delle due Camere. Non vi sarebbe bisogno di chiarire nulla nè per l'onorevole ministro nè per la Commissione, ma una spiegazione potrebbe non essere inutile per molti nostri colleghi, per dissipare un equivoco. Si è parlato qui di una Commissione che preparerà i codici: ora, è bene si sappia che essa non è la presente Commissione parlamen-

tare, non è quella della Camera dei deputati, nè quella del Senato, è una Commissione extra parlamentare, la quale, io non ne dubito, sarà composta di eminenti giuristi. Però essa non è la rappresentanza del Parlamento: sarà una Commissione extra parlamentare, la quale dunque potrà essere mutata col mutare del Governo, e potrà essere mutata anche se pure persiste questo Governo, perchè gli uomini scelti dal Guardasigilli potranno essere diversi.

Sembra quindi opportuno che le due Camere, rappresentate dalle loro Commissioni, abbiano fin da principio notizia precisa delle novità che si vogliono introdurre nella nostra legislazione. Ed io intendo delle novità sostanziali nei riguardi del Codice civile più che degli altri Codici, perchè le leggi di maggiore importanza sociale sono quelle contenute nel primo libro del Codice civile, e che riguardano lo stato delle persone. Ora, come dissi in altra seduta, secondo la lettera del progetto, le Commissioni hanno il compito di esaminare i progetti già belli e fatti, e di dare su di essi un voto puramente consultivo; ma non già di cooperare alla formazione dei progetti.

Si è detto e si è ripetuto, e forse si ripeterà ancora, che saranno tenuti nel maggior conto i voti espressi dal Parlamento. Ma qui s'incontrano difficoltà. Infatti, quale sarà il voto che si terrà in considerazione? Alla Camera dei deputati, ed anche qui al Senato, si sono espressi dei voti individuali e disparati non già dei voti collettivi. Non è la Camera dei deputati che abbia votato, come non voterà il Senato sulle proposte fatte. Nei giorni passati furono sostenute qui delle opinioni assolutamente opposte, anche da parte di membri della Commissione. Per esempio: sulla validità del primo matrimonio della moglie dell'assente o scomparso presunto morto, il senatore Del Giudice fece una proposta non conforme a quella del senatore Scialoja. Anche sull'annullabilità del matrimonio per fatti posteriori udimmo la parola del collega Polacco, assolutamente contraria, per omaggio al principio della indissolubilità...

PRESIDENTE. Permetta onorevole senatore Garofalo. La prima parte del suo discorso era veramente un chiarimento al suo ordine del giorno, la seconda parte invece rientra nella discussione generale.

GAROFALO. Io non rientro nella discussione generale. Voglio solamente dimostrare...

PRESIDENTE. Ella comprende che se ella parla per confutare l'opinione del senatore Polacco, non posso poi a sua volta negare la parola al senatore Polacco se me la chiederà per rispondere. (*Approvazioni*).

GAROFALO. Io non discuto affatto le opinioni dei vari oratori, solamente faccio rilevare le opinioni contrarie anche di membri della stessa Commissione. Io non rientro nella discussione generale. Riferisco le proposte fatte qui, semplicemente per mostrare la necessità del metodo da me proposto, e cioè, che le basi della riforma siano comunicate alle Commissioni fin da principio, essendo impossibile tener conto dei voti diversi espressi non solo dai singoli senatori, ma anche dai membri della Commissione medesima, così nelle gravi questioni che ho accennato, come anche in quella della ricerca della paternità. Pertanto io ritengo che il mio ordine del giorno possa essere accettato dall'onorevole guardasigilli.

DI STEFANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI STEFANO. Onorevoli colleghi. Lungi da me l'intenzione di infliggervi il discorso, che avrei dovuto fare al mio turno.

Ho cercato di condensare i temi principali, su cui mi ero prefisso di parlare, in un ordine del giorno che, per necessità, è divenuto un po' lungo. Ed io, data l'ora e dopo gli splendidi discorsi degli altri colleghi e specie dei relatori delle sottocommissioni, potrei bene tacere, rimettendomi a quanto ho scritto.

Ma poichè il nostro Presidente, gentilmente, mi ha concesso la parola, mi permetto illustrare, brevemente, alcuni punti del mio ordine del giorno, che non sono stati finora sfiorati dai precedenti oratori.

Non mi intratterrò sul trito e ritrito tema della nullità o meno del secondo matrimonio del coniuge dello scomparso o dell'assente. Due dei relatori, l'onorevole Mortara e l'onorevole Scialoja, se ne sono già occupati, e quest'ultimo ha prospettato le difficoltà di una soluzione, assoluta ed incontrastabile, tra le tante e diverse soluzioni, che si affacciano alla mente del giurista e dello studioso.

Certo, alla base del principio delle indisso-

lubilità del matrimonio, che il nostro Codice accetta e che la massima parte degli oratori, in questo e nell'altro ramo del Parlamento, ha propugnato, non si potrebbe dubitare che, ritornato il coniuge assente o scomparso, il secondo matrimonio dovrebbe, *ipso iure*, ritenersi nullo.

Ma questa soluzione rigida ed inflessibile è essa giusta?

Il legislatore non è, nè può essere il giurista che deduce, sillogisticamente, da un principio tutte le conseguenze logiche, che ne derivano. Se così fosse, egli potrebbe giungere a conseguenze talvolta ingiuste ed inique.

Un'antico detto ci ammaestra: *a consequentariis cave!* Il legislatore deve adattare le sue leggi alla vita, all'ambiente, a quei principi di giustizia e di equità, che sono il fine etico e sociale delle sue norme giuridiche.

Ora il matrimonio è stato dal legislatore circondato da garanzie speciali, perchè esso non è fine a sè stesso, ma è l'origine della famiglia, che è il nucleo fondamentale della società.

Ebbene, appunto perchè questo è il fine etico e sociale del matrimonio, io penso che al principio rigido ed inflessibile della nullità del secondo matrimonio, conseguenza della indissolubilità, si possa e si debba fare una eccezione nel caso in cui dal secondo matrimonio siano nati dei figli, formandosi così la famiglia, mentre il primo sia stato sterile.

Fatto questo rapido accenno ad un tema, che è degno di tutta l'attenzione del Ministro, della Commissione, che preparerà i testi, e delle Commissioni parlamentari che dovranno, poi, dire la loro autorevole parola, come lo stesso relatore onorevole Scialoja, ieri ha splendidamente dimostrato, vorrei fissare per pochi minuti l'attenzione del Senato su un altro tema, che riguarda la famiglia ed il diritto familiare in maniera speciale: intendo parlare della garanzia e tutela della dote.

Tra gli istituti del Codice civile, che il legislatore ha contemplato con cura particolare, è la dote, costituita appunto in vista della formazione della famiglia *ad sustinenda onera matrimonii* ed a salvaguardia della famiglia stessa. *Interest reipublicae dotes mulierum salvas fore* dicevano gli antichi giureconsulti. E il Codice civile tutela, durante il matrimonio,

la dote con una serie di garanzie formali e sostanziali. Ma può venire un momento in cui muoia il marito e resti la moglie e rimanga una famiglia. Ebbene, in questo momento, tutte le garanzie e le cautele, che circondavano la dote, finiscono. La dote, destinata *ad sustinenda onera*, perde il suo carattere e la moglie superstite può sperperarla tutta quanta senza nessuna restrizione.

La famiglia, per cui la dote è stata costituita, la famiglia che ha contato sulla dote, i figli, che possono ancora averne bisogno per il loro sostentamento, per la loro istruzione, per il loro collocamento, nulla potranno fare per impedire lo sperpero di quella sostanza, che, pure, il legislatore ha costituito in una speciale condizione giuridica, in vista della formazione di una nuova famiglia.

Nella mia non breve carriera ho dovuto, non di rado, constatare le funeste conseguenze derivate da questa grave lacuna, che esiste nella legge.

Ora io penso che non è giusto che il legislatore, il quale si preoccupa tanto dell'ordinamento della famiglia, che ha creato questo istituto per la sicurezza e la tutela di essa, se ne disinteressa al momento in cui il matrimonio si scioglie per morte del marito, mentre rimangono dei figli e permane la famiglia. Questo legislatore, che si è tanto ingegnato per istituire un bene familiare, inalienabile, insequestrabile, intangibile, che presentò una legge a tale riguardo, dovrebbe, bene, tutelare la dote, anche dopo sciolto il matrimonio, nello interesse della famiglia e dei figli!

E tralascio, onorevoli colleghi, di occuparmi della opportunità di codificare l'istituto della superficie, perchè non parlò, anche nella sua relazione, l'onorevole Scialoja. Mi fermo, invece, un momento sulla necessità di ricostituire l'istituto della enfiteusi, accolto quasi con diffidenza dal nostro legislatore ed informato a criteri di preferenza in favore dell'enfiteuta, non del tutto giustificati.

Ci fu un momento, in cui il Governo, colla legge del 1906, per il Mezzogiorno, ebbe il pensiero di favorire lo sviluppo della enfiteusi, ma, in seguito, sono venute delle leggi addirittura esiziali per questo istituto. Ricorderò il decreto che gravò i canoni della imposta di ricchezza mobile, sacrificando, ingiustamente, i diritti del concedente.

Nè un rimedio sufficiente si ha nel nuovo decreto sull'affrancabilità dei canoni, che trovansi innanzi al Senato per la conversione in legge, e che, spero, sarà corretto in molti punti.

Grave danno recò allo sviluppo dell'enfiteusi il principio della divisibilità del canone, sancito ai fini di favorire l'enfiteusi dei beni delle corporazioni religiose, e l'affrancazione dei canoni relativi ed esteso dalla giurisprudenza ai canoni costituiti sotto l'antico diritto, che, rigorosamente, invece, sanciva l'indivisibilità del canone, a tutela del diritto del dominio diretto.

Per ricostituire l'enfiteusi, per assicurarne lo sviluppo occorre, anzitutto, temperare, equamente, i diritti del domino diretto e del domino utile. Questo equo temperamento fu meditato dai giuristi, che prepararono la legislazione del 1819, ed il Codice delle Due Sicilie, in questa parte, conteneva disposizioni assai più sagge dell'attuale. Ho segnalato questo tema al Senato, perchè esso sia oggetto di studio e delle future norme, se il legislatore vorrà favorire lo sviluppo dell'agricoltura — una delle basi principali dell'economia e della ricchezza nazionale — in quelle terre ancora incolte, per migliorare le quali la enfiteusi sarà di grande giovamento.

PRESIDENTE. È uno svolgimento questo.

DI STEFANO. Mi limito ad accennare, e mi affretto alla fine.

Sorpasso sugli altri capi del mio ordine del giorno, che sono stati obbietto di esame da parte di altri colleghi e su quelli relativi al Codice di commercio, dalla cui Commissione faccio parte.

Raccomando, soltanto, la mia proposta di ridurre il curatore a quello definitivo, dal momento che non si vuole eliminare del tutto. Non ripeterò mai abbastanza, che il curatore è la piaga maggiore del fallimento.

Debbo, però, raccomandare, specialmente, all'onorevole ministro l'ultima parte dell'ordine del giorno relativa al giudizio di revisione. Nell'attuale procedura abbiamo un rimedio: la revocazione che, pel modo come è stata ordinata, non solo non ha risultato pratico, ma spesso si è dimostrata una vera irrisione alla buona e retta amministrazione della giustizia.

Ora lo penso — ed in questo pensiero convergono molti giuristi — che dovrebbe, in sua vece, istituirsi una Corte di revisione, costituita da magistrati speciali, alla quale si dovrebbero

affidare tanto i casi attuali di revocazione, quanto taluni casi, da me indicati nel mio ordine del giorno, pei quali, oggi, si dovrebbe ricorrere in Cassazione e che non involgono alcun esame di puro diritto. Così, si otterrebbe anche, il risultato che mentre, oggi, la Corte di Cassazione unica del Regno si trova gravata di 5000 ricorsi, che le sono pervenuti dalle altre Corti di cassazione d'Italia, e di quelli che, in avvenire, saranno presentati, alleggerirebbe il suo lavoro e rialzerebbe il suo prestigio, riducendo, soltanto, la sua sfera di giudizio agli esami di puro diritto.

E con l'augurio che di tutti questi temi il ministro e le Commissioni facciano oggetto il loro studio, io finisco.

Ricordo che Plutarco, nelle sue storie, parlando della fondazione di Roma, narra che essa era stata fondata da tutti i popoli del mondo, che erano quivi convenuti, sicchè essa racchiuse la sapienza dell'umanità intera, e tra gli altri significati, che l'augure trasse dal suo nome, ebbe quello dell'Orbe: e fu l'*Urbs*, da *Orbis*. E per questo da Roma s'irradiava il diritto in tutto il mondo!

Ora, io mi auguro che la nuova legislazione sia una codificazione degna di Roma e che, come l'antica, anche la nuova legislazione, possa essere di ammaestramento a tutto il mondo. (*Vive generali approvazioni*).

SCIALOJA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIALOJA, *relatore*. Se il Senato permette, io vorrei rispondere brevi parole al collega Di Stefano; ma non risalirò alla fondazione di Roma.

Egli ha parlato di una riforma dell'istituto dotale ritenendo che, secondo il regime attuale, sciolto il matrimonio restituendosi la dote alla moglie, si rompano troppo dannosamente quei vincoli di inalienabilità per cui la dote si può considerare come patrimonio familiare durante il matrimonio. Io non so se una riforma della natura che ci vien suggerita potrebbe realmente concordarsi bene con l'insieme dell'attuale istituto dotale: ma vorrei soltanto ricordare che anche a questo proposito, durante la mia non breve carriera giuridica, ho fatto proposte, che, come molte altre, sono andate a vuoto. Io proposi una volta in Senato, con un

mio progetto di iniziativa parlamentare, alcuni articoli che costituivano un progetto per abolizione della autorizzazione maritale: l'abolizione è stata poi eseguita, ma, in modo, a parer mio, troppo radicale, senza nessuna limitazione, mentre nel mio progetto vi erano alcuni temperamenti. In questo progetto io aveva introdotto un articolo, nel quale si ammetteva un patrimonio dotale alquanto diverso dall'attuale, una dote che potesse essere costituita anche durante il matrimonio non solo a favore della moglie, ma anche a favore del marito, ed anche a favore della comunione dei due coniugi. Se ciò si adattasse, si troverebbe in questo istituto il modo di soddisfare a quelle necessità, a quelle imperiose convenienze che hanno fatto proporre al collega Di Stefano il numero due del suo ordine del giorno.

Nel terzo punto di questo si propone di ricostituire il diritto di superficie. L'onorevole proponente non ne ha parlato nel suo discorso. La questione del diritto di superficie è stata sollevata anche alla Camera durante la discussione del presente disegno di legge. È una questione da studiarsi, quantunque, se si guarda in fondo, tra il diritto di superficie e la proprietà separata per linee orizzontali una grande sostanziale differenza non si trova; perchè il diritto di superficie era il modo di dare un pieno godimento, pari alla proprietà, a colui che possedesse uno dei piani superiori di un edificio o anche un edificio impiantato su suolo altrui. Oggi si soddisfa a questo interesse dichiarando proprietario colui che ha l'edificio o il piano superiore. Certo la costruzione giuridica di questa proprietà a zone orizzontali presenta delle volte gravi difficoltà, perchè rende necessario tutto uno speciale sistema di servitù fra i vari piani, di cui uno sia superiore all'altro. È dunque una questione tecnica che merita attenzione.

Finalmente in questo ordine del giorno si parlò dell'enfiteusi. A questo proposito il collega onorevole Di Stefano ha trattata la questione della divisibilità del canone. È questa una questione importante, ma tutto il problema dell'enfiteusi merita una revisione, e benché non sia questo uno degli istituti esplicitamente menzionati nella delegazione, pur tuttavia anche intendendo questa in senso restrittivo, l'enfiteusi dovrà essere compresa nella riforma.

L'enfiteusi in gran parte fu modificata già nella legge per le provincie meridionali; sicchè dovendo la Commissione concordare le leggi speciali, le leggi modificative del Codice civile, col Codice civile, si troverà necessariamente dinanzi questo tema.

E certamente quello della divisibilità del canone è uno dei problemi che ha un certo interesse; ma il problema maggiore è quello della libertà di affrancazione, che il nostro Codice sancisce, e che si è dimostrata in molte occasioni piuttosto nociva che favorevole allo svolgimento dell'agricoltura. È da studiare se non sarebbe il caso di ritornare in parte alle disposizioni della legge delle due Sicilie, che contemperavano forse meglio il diritto del direttore con quello dell'utilista.

Quello dell'enfiteusi è certo, dato lo stato attuale dell'agricoltura italiana, specialmente in certe provincie, un problema di grande interesse. È un istituto questo che per essere stato trattato da un punto di vista troppo liberale nel nostro Codice, ha finito per essere ucciso; perchè enfiteusi secondo il Codice civile non se ne costituiscono più. È necessario dunque, se si vuol dar vita a questo utile istituto, che durante il medio evo è stato, sotto tanti nomi e con diverse modalità il regime quasi normale dell'agricoltura italiana, di studiare in qual modo si possa convenientemente modificare.

Mi viene in mente, mentre parlo, il Codice dell'Eritrea, di cui non ricordo quale oratore fece accenno, Codice che non si è pubblicato in Eritrea, perchè io mi opposi. Quel Codice fu fatto sotto la mia Presidenza, ma nel presentarlo al Governo io proposi di non estenderlo all'Eritrea, perchè promulgare un Codice nelle condizioni, in cui allora la Colonia si trovava e tuttora credo si trovi, era un vero anacronismo. Lo stesso governatore della Colonia di allora, che era il Salvago-Raggi, plaudì a questa proposta. Però questo Codice, pubblicato in Italia come legge italiana, ma non in Eritrea come legge coloniale, non è del tutto trascurabile. In esso infatti noi introducemmo tra gli altri un vecchio istituto di diritto comune, che è il contratto di impiantazione, l'*implantatio*, istituto che si riscontra ancora in qualcuna delle provincie meridionali, benchè non sia preveduto dal Codice.

Il contratto consiste nell'affidare ad un colono una terra nuda, perchè egli vi faccia la piantagione designata e quando questa piantagione è condotta fino al punto da diventare realmente fruttifera, si fa la divisione per metà del suolo così reso fecondo. Una metà rimane a colui che ha contribuito col suolo, una metà a chi ha contribuito con l'opera sua e col capitale necessario per fare la piantagione. La ripartizione si può fare anche in proporzioni diverse dalla metà secondo le previsioni del contratto.

Questa figura giuridica potrebbe forse adattarsi a condizioni speciali, dove il proprietario non ha capitali per migliorare il proprio fondo e non vuole ricorrere al credito, o anche non può ricorrere al credito per la natura di quelle piantagioni, che si possono fare su terreni che non debbono essere certo dei più fertili se sono rimasti sterili fino ai giorni nostri.

È da esaminare se queste forme di contratto tendenti al miglioramento dell'agricoltura non siano da inserire sul Codice civile. Ma ripeto il mio antico ritornello: sono tutte proposte da presentarsi allo studio dalla Commissione redattrice del nuovo Codice civile.

Sono piccole appendici che ho voluto aggiungere a ciò che ieri io dissi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Dovrei ora dare la parola al ministro della giustizia, ma egli mi ha espresso il desiderio di parlare nella seduta di domani. Perciò, se non vi sono opposizioni, il seguito della discussione è rinviato a domani.

Annuncio di una interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura di una interrogazione presentata alla Presidenza.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

Al Presidente del Consiglio, ministro dell'interno per conoscere se risponda a verità la notizia che il comune di Murano dovrebbe essere aggregato a quello di Venezia, non ostante la opposizione del Consiglio comunale di Murano e della quasi totalità di quella popolazione.

Chiede inoltre di sapere se il Governo non riterrebbe più opportuno sospendere tale provvedimento fino a quando, con fondati studi,

non sarà dimostrata l'opportunità di tale provvedimento, specialmente per riguardo al danno che ne verrebbe alle storiche industrie muranesi, ed in ogni caso sino a quando il Consiglio comunale di Venezia non abbia espresso il suo parere in proposito.

(Si chiede risposta scritta).

Brandolin e Mengarini.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Montresor a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MONTRESOR. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 12 maggio 1923, n. 1117, che reca provvedimenti transitori per il trattamento di quiescenza agli insegnanti elementari ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Montresor della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Domani alle ore 15 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Delega al Governo della facoltà di arrecare opportuni emendamenti al Codice civile e di pubblicare nuovi Codici di procedura civile, di commercio e per la marina mercantile in occasione della unificazione legislativa con le nuove provincie (N. 611).

II. Discussione del seguente disegno di legge:

Conversione in legge del decreto Reale 19 aprile 1923, n. 1000, recante modificazioni al testo unico delle leggi sulla Cassa di previdenza per le pensioni dei sanitari, approvato con Regio decreto 2 gennaio 1913, n. 453, libro III, parte III (N. 603);

IV. Relazioni della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva (N. XIX-P, XIX-Q, XIX-R *Documenti*).

La seduta è tolta (ore 17,30).

Licenziato per la stampa il 7 dicembre 1923 (ore 19).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resconti delle sedute pubbliche.