

XLVII.

TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1909

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Comunicazione* (pag. 1549) — *Si accorda un congedo al senatore Frigerio* (pag. 1549) — *Votazione a scrutinio segreto* (pag. 1549) — *È aperta la discussione generale sul disegno di legge: « Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato »* (N. 55) — *Parlano il senatore Pierantoni, che propone la sospensiva della discussione* (pag. 1550); *il relatore dell'Ufficio centrale senatore Tarditi* (pag. 1558), *i ministri della marina* (pag. 1556), *degli affari esteri* (pag. 1562), *e della grazia e giustizia e dei culti* (pag. 1564) — *Dopo una replica del senatore Pierantoni* (pag. 1566), *il quale ritira la sua proposta sospensiva, la discussione generale è chiusa* — *Si rinvia alla successiva tornata la discussione degli articoli* (pag. 1567) — *Chiusura di votazione* (pag. 1566) — *Presentazione di un disegno di legge* (pag. 1565) — *Risultato di votazione* (pag. 1567).

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, della grazia e giustizia e dei culti, della marina e dei lavori pubblici.

ARRIVABENE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Comunicazione.

PRESIDENTE. Le famiglie dei defunti senatori Cerruti Valentino e Mezzanotte ringraziano il Senato per le condoglianze loro trasmesse.

Congedi.

PRESIDENTE. Il senatore Frigerio domanda un mese di congedo per motivi di salute.

Se il Senato consente, il congedo s'intenderà concesso.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Provvedimenti per le biblioteche e modificazioni all'editto sulla stampa 26 marzo 1848.

Prego il senatore segretario Mariotti Filippo di procedere all'appello nominale.

MARIOTTI FILIPPO, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge: « Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato » (N. 55).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato ».

Prego il senatore segretario Arrivabene di dar lettura del disegno di legge.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:
(V. Stampato N. 55).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Pierantoni.

PIERANTONI. Io mi rassegnò al fatto, che si rende quasi ordinario, che la collegialità dell'Ufficio centrale va diventando unità di ufficio. Ieri il solo relatore fece da Ufficio centrale; oggi il mio amico, il senatore Tarditi, ha dichiarato di rappresentare i superstiti componenti dell'Ufficio e gli assenti. Se egli si vuole chiamare Ufficio centrale, mi permetta che io non gli dia questa denominazione, non potendo confondere il singolo col plurale, l'uno con la corporazione. Lo riconosco solo come un valoroso soldato ed un egregio collega.

Vedo con piacere che seggono al banco dei ministri i tre consiglieri della Corona che più degli altri sono direttamente impegnati alla discussione di questo disegno di legge. È mio dovere di leggere un brano della relazione dell'onorevole Tarditi in cui l'Ufficio si propone una questione pregiudiziale; vedere se davvero il disegno possa ledere la libertà dei mari. Indicherò nel corso del mio dire la violazione di altri diritti eminenti e naturali.

Convieni che io narri come e perchè sorse la indagine che l'Ufficio centrale chiama pregiudiziale. Io non posso attendere ai lavori dell'Ufficio a cui la sorte mi assegna. Preferisco gli Uffici riuniti.

Avendo letto nel mese di giugno che la legge voleva dettare le norme per il transito e per il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato, vidi cosa nuova, onde mi recai nell'Ufficio.

Eravamo quattro colleghi. Tre di essi volevano, per la bontà e l'affetto che hanno per me, nominarmi immediatamente commissario. Io risposi che non avrei potuto accettare l'ufficio di commissario, perchè avrei dovuto combattere pienamente con tutte le forze la legge in una stagione in cui altri doveri mi chiamavano altrove. Fu eletto commissario il collega Martinez, il quale venne a dirmi: È necessario che tutti i commissari riferiscano all'Ufficio centrale le obiezioni fatte, i voti espressi nei singoli Uffici; io sono un ingegnere navale e non ho potuto riassumere bene le cose da lei dette; mi faccia il piacere di dettarmele. Rapidamente là ove siede il collega Blaserna io dettai brevi obiezioni che furono trasmesse al Ministero. Le obiezioni ottennero le risposte, dalle quali nacque la Relazione che vorrete tener presente.

Essa ci dice che questo disegno di legge fu

presentato dalla Camera dei deputati nel testo approvato dalla Commissione. Il nostro Regolamento non ci permette (ed è cosa doverosa) di parlare, se non per semplice enunciazione, delle cose avvenute nell'altra Assemblea; onde io annunzio che una modificazione fu fatta solamente nel titolo della legge, e che andò all'urna senza discussione.

La Relazione afferma che all'esame del Senato venne il disegno, che, come dissero i ministri proponenti, è ispirato al principio giuridico della sovranità dello Stato sulle acque del suo territorio, e tende a disciplinare il transito e la permanenza delle navi mercantili lungo le coste d'Italia.

Io non credevo possibile che i nostri egregi ministri avessero potuto transandare, trascurare tutte le leggi dello Stato, le quali garantiscono diritti che hanno il carattere non solamente di diritti singoli dei nostri cittadini, ma di diritto collettivo di tutti gli stranieri che vogliono venire in Italia, offendere la libertà dei mari, la libertà del commercio ed altri ordinamenti della nazione, nonchè i trattati internazionali.

In luglio pensai di parlare su questa legge e m'iscrissi come primo oratore. La discussione fu rimandata dal sole canicolare alla fredda stagione.

Questa legge era voluta fin dal 1905, ma venne presentata al ramo elettivo del Parlamento prima dello scioglimento della XXII Legislatura e fu deliberata dalla Camera nella fine di maggio del 1908; oggi soltanto viene, dopo quattro anni, a discussione.

Non temano i colleghi che io intenda di fare esposizione di diritti controversi e di dottrine nuove. In me non vedete che un collega diligente nel proprio dovere, e il mio discorso si fonderà sopra l'invocazione precisa, esatta dei testi, delle leggi e dei trattati.

Premetto alcuni ricordi necessari, che non si possono dimenticare. Voi sapete che quando le fortune italiane composero, sebbene incompletamente, l'unità della patria, si dettarono le leggi, che sanzionarono il diritto marittimo e la libertà di commercio che nei porti trovano le vie naturali. Mancando in quel tempo dati statistici che potevano dare la prova di quel che valevano taluni porti, nel famoso allegato *F'*, della legge del 1865, sull'esempio di altre Na-

zioni si distinsero i porti in due grandi categorie: i porti di prim'ordine, che servono non soltanto al commercio, ma anche alla sicurezza dello Stato; in una seconda categoria i porti di commercio e di transito divisi in quattro classi. Più tardi la fortuna che rese all'Italia la Venezia e l'ultima solenne fortuna che integrò Roma all'Italia ed estese il nostro dominio anche sul mare che era rimasto soggetto alla teocrazia papale, fecero sorgere la opportunità di rivedere molte leggi.

Nessuno deve ignorare che i nostri mari hanno la distesa di circa 600 miglia marittime di coste, comprese quelle delle isole maggiori e minori. Queste coste sono divise in Distretti marittimi, che, se non erro, sono 23, incominciando da Porto Maurizio, per Savona, Genova, Spezia, a finire a Trapani e Palermo. Dentro questi dipartimenti marittimi vi sono i relativi circondari sottoposti ad una quantità di funzioni dei capitani di porto, degli agenti di finanza, alla sanità e alla pulizia marittima.

Richiamate queste cose, che, se dimenticate, darebbero una grande responsabilità a coloro che voteranno la legge bisogna ricordare che nell'ora del nostro risorgimento erano da lungo tempo cessate le grandi lotte combattute, per ottenere il dominio esclusivo dei mari e per le quali tanto sangue fu versato e tanto inchostro fu consumato. Noi italiani fummo estranei a quelle controversie, perchè la patria nostra era serva e divisa. Potrei ricordare con altri fra Paolo Sarpi, che discusse del dominio sul mare Adriatico di Venezia e ricordare il simbolo di quella dominazione effigiata nella leggenda delle nozze dei Dogi. Oggi chiunque pensasse di voler gettare l'anello di sposo al mare, farebbe cosa ridicola e troverebbe nella letteratura italiana lo strale terribile di Giosuè Carducci. Proclamata la libertà dei mari, essa fu pienamente coordinata con la libertà di transito. Vi sono - me ne appello alla dottrina di tutti e specie a quella del ministro della marina - due specie di navigazioni, le navigazioni intercontinentali e le navigazioni interoceaniche. Ora queste vie sono il grande Palladio della ricchezza e della forza di esistenza dei popoli che, coi loro commerci tendono a far felici le loro nazioni e a veder sorgere la sognata aurora della pace. Però non tutta la zona dei mari è pienamente libera.

L'antico principio del diritto romano: *natura maris patet omnibus*, ha un limite per supreme ragioni che richiamerò. Per la sicurezza delle nazioni e per il loro regime economico e sanitario conviene che una parte della distesa del mare sia tenuta sotto la sovranità, sotto la giurisdizione dello Stato limitrofo. Farei cosa poco reverente per la sapienza del Senato, se discutessi quali furono i progetti esposti per determinare il limite del mare territoriale. Dopo tante controversie, dopo tante opinioni si adottò la regola del tiro del cannone insegnata dal giureconsulto olandese Cornelius Bynkershoek, nato il 1673 in Middelburg e morto all'Aja il 1743: *potestas finitur ubi armorum vis*. E disse *potestas*, per indicare la sovranità, ma non disse la *proprietà*, perchè è impossibile che si possegga od occupi il mare.

Non parlo delle tempeste che perfino dentro i porti rendono mal sicure le navi, onde si disciplinarono ordegni e provvedimenti di sicurezza marittima, non parlo dei naufragi. Chiunque ha guardato dal bordo di una nave il mare, vede che sopra le onde aperte dalla navigazione presto si ricompone l'equilibrio delle acque e non vi è la possibilità che si dica: « io sono il padrone delle acque »; parole infelici che suonano dolore nella storia italiana.

Dette queste cose, si domanderà: qual è il limite del mare territoriale, littorale o giurisdizionale, come lo si vuole chiamare? Diverse leggi, quelle francesi del III Germinale riconobbero la distesa di due miriametri, cioè cinque leghe marittime. Ed io non dico la nota differenza che corre tra la lega marittima e il miglio marittimo. Questa limitazione fu scritta in trattati che potrei citare ma che non occorre indicare. L'Inghilterra aveva sostenuto per lungo tempo il dominio dei mari a tal punto di esagerazione che quando Giovanni Selden scrisse nel 1636 il *Mare clausum*, il re Giacomo ordinò che tre copie dell'opera si depositassero una nella torre di Londra, una negli Archivi di Stato, e la terza nell'Ammiragliato. Altri scrittori sostennero l'iniqua dottrina, tra gli altri il Borough. Ma da lungo tempo quelle pretese furono abbandonate e l'Inghilterra ha a vantaggio della riconosciuta libertà il fatto storico che nel 1842 quando pose termine alla trista guerra, detta dell'oppio, per volerne il commercio, contro la Cina, ottenne la libertà di cinque porti

del grande Impero, ma volle che quei porti fossero liberi per tutte le altre nazioni.

Noi italiani abbiamo una legge la quale determina sì o no l'estensione del mare territoriale?

Io credo che i collaboratori dell'onorevole ministro della marina l'abbiano dimenticata. Se essi prendono la legge delle dogane, vi leggeranno che la zona di vigilanza si estende da cinque a dieci chilometri. Più tardi recherò il testo di questa legge, perchè non voglio essere accagionato di errore. Ora, quando il ministro ed altri ripetono: ma vi è il tiro del cannone come misura, rispondo che i cannoni di quel tempo si caricavano con la polvere fatta col salnitro e col carbone e con palle spesso di pietra; oggi sono surrogati da cannoni che tirano a 25 chilometri. Credete voi che a 25 chilometri vi sia un bersaglio...

MIRABELLO, *ministro della marina*. Dieci miglia sono 18 chilometri.

PIERANTONI. ...La ringrazio, onor. signor ministro di questa riduzione. Accetto quindi per questa sola volta la sua interruzione. Lei, onorevole ministro, ricorda che senatori e deputati furono invitati a seguire le navi che facevano le grandi manovre due anni or sono? A quale distanza si fece il tiro a bersaglio? Dal tiro a 4 chilometri si arrivò fino a 5500... (*Interruzione del ministro della marina*).

Non mormori, egregio signor ministro, stia attento ed ascolti. Ella ha per sè la dignità di ministro, che le dà la facoltà di dire poi tutto quello che crederà. A me sembra che sia un vero dovere il combattere una legge che per me è simile all'impossibile.

Chi fu artigliere come me, e fece gli studi opportuni, sa che la *battuta* o la *gettata*, come si dice in artiglieria, o lo specchio acqueo del tiro ha una portata più limitata. Ed è perfino una fortuna che si siano inventati i ginnoti che vennero a rendere possibili le difese delle coste. Per lo che, non saprei comprendere come nelle nostre distese di acque presso i porti adatti a tentativi di sbarchi, si potrebbe fare difesa marittima se non vi fossero le torpedini, le mine subacquee ed altre azioni di difesa.

L'onorevole ministro sa che per incarico del Governo scrissi di queste materie e che fortemente le studiai, e, se l'Assemblea crede opportuno che io accenni alle distinzioni che passano

fra ginnoti, torpedini e mine subacquee e quelle a contatto legate, *amarrées*, darò queste informazioni.

Ed ora mi rivolgo all'onor. Orlando, dopo queste nozioni della limitazione del tiro del cannone; essendovi la necessità di guardare ad un bersaglio e per dimostrare la inutilità di tirare a tanta distanza in tempo di pace. Esporrò la grande violazione contro cui mi fo difensore della libertà personale...

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Mi sembra che io finora in questo non entri affatto.

PIERANTONI... Io vorrei che gli onorevoli signori ministri, che hanno il privilegio dallo Statuto di parlare quando lo credano, tacessero e mi stessero ad ascoltare.

Domando all'onor. Orlando: come è possibile che ella non c'entri se è stampato che la legge fu presentata di concerto coll'onorevole ministro guardasigilli?

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Non c'entro nei ginnoti!

PIERANTONI. Non faccia il faceto! Mi faccia il piacere di lasciarmi parlare. Se si crede di interrompermi per stancare il mio pensiero, si erra, si ottiene l'effetto contrario: parlerò più a lungo, avendo già fatto il mio dovere questa mattina all'Università.

Questo costume delle interruzioni non mi pare conveniente. L'onor. Orlando ha dato il consenso a questa legge, quindi la deve conoscere e sostenere, se lo può.

Oggi non è più il tempo in cui si poteva dai sovrani impedire l'uscita dei sudditi, dei cittadini; non è più il tempo in cui se ne possa impedire il ritorno e in pari tempo impedire l'ingresso dei molti stranieri. Questa è una delle più grandi conquiste che abbia fatto la civiltà. Potrei indicare all'onor. ministro guardasigilli molte opere sopra la legale espulsione degli stranieri che suppone il loro ingresso, ma indicherò alcune legislazioni vigenti per dimostrare che sia permesso di impedire l'ingresso degli stranieri nel nostro Regno e di sbarcare nei nostri territori marittimi. Tanto è vero che gli Stati non hanno più il diritto d'interdire il passaggio delle loro frontiere agli stranieri o di violare per i cittadini l'antica regola romana *quisque exuere potest patriam*, che dai rapporti commerciali e dalle relazioni pacifiche tra uomini

appartenenti alle diverse regioni del mondo i Governi si sono fatti i protettori di quest'attività internazionale, ch'è una vera legge dell'umanità.

Le restrizioni presero due forme: alcuni Stati respingono talune categorie di stranieri. Si respingono gli *immigranti* « non desiderabili », come per esempio, quelli che riportarono talune condanne, che non abbiano mezzi per poter sulle prime vivere, o che abbiano date malattie.

L'onor. ministro di grazia e giustizia deve ricordare che il nostro Codice contempla la espulsione degli stranieri che riportarono condanne, e quindi suppone che già siano nel nostro Regno.

Quando si pubblicò il Codice di diritto penale, la legge di pubblica sicurezza fu coordinata con esso. Ricordi il professore di diritto pubblico interno gli articoli 85, 86 e seguenti della detta legge. Il ministro dell'interno per motivi di ordine pubblico potrà ordinare che lo straniero di passaggio o residente nel Regno sia espulso e condotto alla frontiera. Però la grave potestà non è applicabile agli italiani non regnicoli.

Studiaì questo tema del diritto di espulsione nell'Istituto di diritto internazionale. Indico al ministro la legge degli Stati Uniti del 1907, che regola la immigrazione, e la legge inglese del giorno 11 agosto 1905, fatta parimenti per regolare la immigrazione straniera.

Però non voglio tacere una sanzione degna di grande attenzione. Lo sbarco non potrà essere ricusato allo straniero se egli giustifica di essere accolto per evitare procedura o condanna per motivi religiosi o politici o per un delitto di carattere politico. Se dalla via di terra, dalle nostre frontiere terrestri non s'impedisce l'ingresso, come impedire lo sbarco dalle navi che hanno il diritto di approdare ai porti che sono stazioni internazionali?

Se i prefetti delle provincie di confine possono per motivi di ordine pubblico allontanare dai comuni di frontiera gli stranieri, che non sappiano dare contezza di sè stessi o siano sprovvisti di mezzi di sussistenza, è impossibile che sulle navi vi sieno mendicanti; vi sono classi di passeggeri.

Alle frontiere terrestri gli stranieri e gl'italiani (gli stranieri che vengono e gl'italiani che rientrano), hanno un solo dovere, di sotto-

stare alla visita daziaria per far vedere che non fanno contrabbando. Se lo fanno, sono puniti. Vi possono essere cordoni sanitari in tempo di epidemia, ostacoli per la guerra guerreggiata.

Aggiungo, e se ne ricordi l'onor. Orlando, che abbiamo nelle nostre Convenzioni diplomatiche due zone di territorio neutrale per le visite doganali, una zona verso Nizza, l'altra verso Modane, e che vi sono accordi internazionali per il rimpatrio degli espulsi quanto alle spese.

Dalle frontiere terrestri volgiamo la mente a quelle marittime. Come ho detto, abbiamo 23 Dipartimenti marittimi, ognuno dei quali comprende più circondari; in essi risiedono e possono anche risiedere i consoli di diverse categorie.

Però il diritto marittimo è comune a tutte le nazioni, le quali distinguono le navi da guerra da quelle mercantili, e vi sono navi assimilate per servizi pubblici.

E debbo ricordare agli onorevoli colleghi e consiglieri della Corona che vi è un diritto di nazionalità per le navi? Debbo ricordare quali navi hanno diritto alla bandiera, perchè nazionali e quali non lo hanno? Debbo ricordare che noi abbiamo una legislazione che permette anche agli stranieri di avere navi nei nostri porti, se residenti da cinque anni nello Stato, o se non domiciliati nè residenti partecipino sino alla concorrenza di un terzo alla proprietà delle navi nazionali?

Debbo ricordare che le Società straniere in *nome collettivo* od in *accomandita* anche quando abbiano sede all'estero si considerano nazionali, se alcuno dei soci solidali che dà nome alla ditta è cittadino nello Stato; che le Società della stessa natura, composte di stranieri, ma stabilite od aventi la loro sede principale nello Stato, sono assimilate agli stranieri domiciliati nello Stato, e taccio altre disposizioni.

L'atto di nazionalità enuncia il nome della nave, la sua configurazione, la sua portata. Il ministro della marina rilascia il detto atto che dà diritto di bandiera.

Perchè io non cada nel rimprovero, parlando rapidamente, di non essere esatto, ricorderò il modo onde si esercita la giurisdizione sulle navi che hanno il diritto di bandiera.

L'art. 163 del Codice della Marina mercantile dice: « Gli uffici di porto provvedono nei luoghi

di loro giurisdizione al servizio marittimo regolando e vigilando l'entrata e poi l'uscita delle navi ».

Qui non è fatta distinzione tra navi straniere e navi nazionali, perchè è cosa ovvia, che si insegna tutti i giorni ai giovani, che se uno Stato non ha trattato di commercio e di navigazione, la nave straniera sottostà alla tariffa generale, alle disposizioni di giure comune ma ha irrecusabile il diritto di entrare nei nostri porti. Tanto all'arrivo quanto alla partenza dal porto o dalle spiagge dello Stato le navi dovranno avere la bandiera spiegata.

Gli uffici di porto provvedono agli ormeggi, all'imbarco e allo sbarco dei passeggeri e non è fatta distinzione per nazionalità. Così pure provvedono all'imbarco e allo sbarco delle merci. Tutto questo concerne la polizia e la sicurezza dei porti.

L'articolo 164 sanziona che gli scali, le calate, i moli, nei quali facesse capo od avesse diramazione qualche ferrovia sono sotto la giurisdizione dell'ufficio di porto, e l'amministrazione stradale non vi avrà alcuna ingerenza. Queste norme servono a far correre spediti i passeggeri e le merci.

L'articolo 169 rimanda al regolamento di provvedere a tutto quello che riguarda gli ormeggi delle navi, gli approdi agli scali, al maneggio della prora, non essendo possibili norme generali per la diversa classe e qualità dei porti.

L'onor. ministro degli affari esteri non può ignorare che esistono Convenzioni sottoscritte molti anni or sono, le quali pensarono a mettere in grande relazione lo sbarco delle navi col transito delle ferrovie, affinchè passeggeri e merci arrivino solleciti alle loro destinazioni. Si è giunti a voler tanto accelerare questa grande corrispondenza fra i mari e la terra ferma, che si stipularono Convenzioni le quali hanno voluto l'unificazione di misura nei binari delle ferrovie, affinchè possano i vagoni nazionali entrare in terre straniere.

Or vi domando: avete voi pensato che cosa sia una nave straniera o nostrana? La nave è una parte galleggiante del territorio dello Stato, e quando entra per diritto nelle nostre acque territoriali, non può essere sottoposta alla giurisdizione marittima o alla straniera se non nei casi indicati. Se avvengano disordini sopra

navi estere ancorate od ormeggiate nei porti, nelle rade, nei canali, l'ufficio di pubblica sicurezza o di porto, appena ne avrà notizia, interverrà ad impedire ulteriori disordini avvertendone immediatamente l'agente consolare della nazione.

Se dopo di ciò v'invito ad esaminare i trattati di commercio e di navigazione, io vi dico: voi non potete toccare diritti intangibili, e le regole che assicurano la libertà dei porti, la libertà di commercio, di navigazione e di viaggio.

Ed ora stimo dovere il ricordo del diritto di guerra marittima, che codificato nel nostro Codice, ricevette autorevole riconferma dalla Conferenza dell'Aja, e di recente alla Conferenza di Londra per la quale io scrissi uno studio da voi ministri voluto. Anche in tempo di guerra è garantita la libertà dell'uso delle acque marittime non solamente alle navi mercantili, ma persino alle belligeranti. I neutrali non debbono ricevere nei porti, nelle rade o nelle spiagge navi da guerra con preda, se non nel caso di rilascio forzato. E le belligeranti dovranno uscirne appena cessato il pericolo. Per principii civilissimi del diritto una nave da guerra, quando anche belligerante, potrà approdare o soggiornare nei porti, rade o spiagge dello Stato, purchè lo scopo della loro missione sia puramente scientifico. Quando navi da guerra o mercantili delle due parti belligeranti si trovassero insieme in un porto, rada o spiaggia dello Stato, vi deve essere un intervallo almeno di ventiquattro ore tra la partenza di qualunque nave belligerante e quella successiva dell'altra.

Se passo poi ad indicare i tipi dei bastimenti, dico che sono 23 che nominerò, se per mia sventura dovrò scendere subito alla discussione degli articoli. Penso, onorevoli colleghi, che ciò non potrà accadere, perchè io propongo la sospensiva, affinchè fra di noi, con quello zelo che ci distingue nel fare il bene della patria e della Corona, si vegga che la legge è pienamente fuori la ragione naturale delle genti e dei patti internazionali, e se vi sono rimedi da accogliere.

Lo sentiste? Il ministro che propose questa legge, ed i suoi colleghi che l'approvarono, partono dal falso supposto che non esistono norme per tutelare la sicurezza dello Stato. Io dimostrerò che tali norme esistono; ma che contro la libertà de' transiti, dei viaggi e del commer-

cio si vuole dare l'arbitrio ai venturi ministri di recare danni incalcolabili alla nostra patria, credendo che si debba e si possa impedire lo spionaggio impossibile alla enorme distanza sanzionata nella legge.

Un decreto del 27 novembre 1887 regolava in tempo di guerra l'azione contro le navi straniere o nazionali da guerra o mercantili che si si avvicinasero a piazza forte marittima. Per rispettare il diritto del commercio in tempo di guerra, occorreva indicare in qual modo potessero avvicinarsi alle fortificazioni. Le arti della difesa subacquea sono in grande aumento. Vi sono apparecchi di difesa che non fanno nessuna paura, perchè non possono esser messi in azione ed esplodere se non per mezzo dell'elettricità; altri esplodenti invece sono posti nelle coste subito che la guerra è dichiarata. Nelle conferenze dell'Aja del 1907 e in quella navale di Londra, chiusa il 19 febbraio di quest'anno, si fermarono norme per l'impiego delle torpedini.

Ma qui non è il luogo di discutere queste che non sono difese permanenti. Il 21 aprile 1895, i ministri Morin e Mocenni prescissero, come ne avevano la potestà dalla legislazione, la quale rimette ai regolamenti le discipline da osservarsi nei porti tanto commerciali che militari, le regole per la entrata delle navi nella zona battuta dalle artiglierie delle piazze. Per l'entrata la bandiera spiegata indica al comandante la nazionalità e la determina a dare il permesso. L'articolo 8 precisa le località, che sono piazze forti marittime. E tanto è certo che sia naturale giure delle genti l'accesso e il soggiorno nelle piazze, che, quando queste debbono essere messe in assetto di guerra, i comandanti commerciali, se le circostanze lo richiedano, riceveranno la intimazione di prendere il largo e di lasciare l'ancoraggio.

Le navi, dopo la intimazione, si debbono allontanare fuori la portata di tiro delle opere di difesa, entro dodici ore dal momento che l'ordine vien loro notificato a bordo delle navi; se ve ne hanno che non si trovino in condizioni di prendere il mare nel termine stabilito, debbono essere concesse tutte le facilitazioni possibili subordinatamente alle esigenze della sicurezza della piazza.

Non è serio di dire che ora si voglia fare per legge quello che non è regolato da decreto.

Il divieto di entrare nella zona battuta dall'artiglieria senza speciale permesso del comandante della piazza non equivale al mandare oltre il limite fissato tutte le navi. L'arsenale della Spezia ha la diga; vi sono punti di passaggio per le navi e il pilota le può indicare. In pace, si dice, in caso di contravvenzione, il forte più vicino deve intimare di non avanzare mediante un colpo a polvere. E le 24 ore concedute?

« Quando quest'avviso non basta, lo stesso forte, dopo due minuti, tira un colpo a palla a prua alla nave ».

E qui il concerto dei ministri diede il consenso a che senza nessuna ritrosia, dopo un minuto, si tiri contro la nave, e se non si allontana o non si arresta, viene aperto il fuoco contro di essa.

Ma non occorre che io legga le altre disposizioni del disegno, che forse dovrò censurare, se debbo credere che sarà respinta la sospensiva da me consigliata per patria carità.

Prescindendo dall'esame della legislazione positiva dalle sanzioni del Codice della marina mercantile, io allego le convenzioni ultime che voi faceste sottoscrivere all'Aja prima del 1907 e da ultimo in Londra dai vostri delegati di fiducia.

Potrei darne lettura nel testo in francese o in inglese: leggerò il francese, dalla cui lettura risulta la impossibilità che si adotti una legge contraria ai patti internazionali.

Qui ho il testo di dette convenzioni, dichiaranti il diritto moderno dal Governo nostro consentito:

« Art. 1. Il est interdit de placer des mines automatiques de contact non amarrées, à moins qu'elles soient construites de manière à devenir inoffensives une heure au maximum après que celui qui les a placées en aura perdu le contact ».

La regola s'ispira alla protezione dei neutrali. Questa regola per le mine a contatto sorse per la guerra del Giappone contro la Russia in cui molti ebbero paura che le gettate potessero per la deriva danneggiare i neutrali. E tanto è vero che le navi straniere possono entrare e dimorare nei porti delle nazioni che l'articolo 1º, relativo alle navi di commercio nemiche, all'esordio delle ostilità prescrive che quando una nave mercantile di una delle potenze belligeranti si trova all'inizio delle osti-

lità in un porto nemico si deve farlo uscire liberamente, immediatamente dopo un indugio di favore sufficiente e di raggiungere un altro porto che le sarà assegnato.

Quanto al bombardamento di porti, di città, di villaggi non difesi, vi sono regole di divieto, e gli onorevoli Tittoni e altri colleghi vogliono far tirare contro le navi nostre e straniere in tempo di pace.

E queste ed altre disposizioni per quali ragioni sono scritte? *S'inspirant du principe de la liberté des voies maritimes ouvertes à toutes les nations.* E gli onorevoli Mirabello e Tittoni vogliono negare dette vie a colpi di cannone. E non mi stancherei se volessi citare altre regole, che voi attentamente ascoltate.

Per i blocchi si permette dalla Convenzione di Londra di far entrare nei porti bloccati la nave che si accosti per infortuni di mare o perchè ignorava l'esistenza del blocco.

Ma vorrei domandare al ministro della guerra quali difese teme che possano essere esplorate se le mine si pongono nelle coste al momento delle ostilità ed in modo che non possano ledere la libertà di commercio?

E qui vi domando, mentre voi consentite a questi patti internazionali, volete impedire il commercio delle navi straniere, impedendo loro di entrare e alle nostre di rientrare nei nostri porti e minacciate di volerle prendere a cannonate. Perchè non osate dire chiaramente quale sia il motivo di questa legge. Scriveste: è ovvio accennare a quali serii inconvenienti possa dar luogo l'assenza, nei nostri regolamenti marittimi, di alcune norme, che peraltro non mancano. Si ha nel diritto diplomatico moderno, negli addetti militari di terra e navali tecnici che hanno l'ufficio di sapere i sistemi di difesa, e di fare oculato spionaggio per cui, quando De Dominicis scrisse: « che i diplomatici erano spioni indorati, a torto la Sorbona lo censurò.

Potete credere che con la stampa, con gli stranieri che vivono nel Regno, con la grande affluenza di passeggeri si possa impedire di guardare alle difese che si preparano e di vedere le grandi manovre? Ciò non è possibile. Tale pretensione posta in atto darebbe luogo alle rappresaglie, perchè nel diritto internazionale lo Stato che fa cosa contraria al diritto pattuito dà luogo alle rappresaglie. E qui, volendo riassumere quanto ho esposto, dico: ono-

revoli ministri, voi che vedete la mancanza dell'Ufficio centrale ridotto in un solo uomo, come da gentiluomini, da patrioti e da legislatori potete negarmi una conferenza non pubblica. Se vi avrò persuaso a concedere la sospensiva, avremo fatto un'opera degna di voi e dell'alta dignità del Senato.

Invito i signori ministri a dirmi se essi accettano una conferenza non pubblica.

PRESIDENTE. L'onor. Pierantoni ha proposto la sospensiva; quindi dichiaro aperta la discussione su questa proposta.

MIRABELLO, *ministro della marina.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina.* Onorevoli senatori, io sgombrerò anzitutto il terreno dalle cose di minore importanza dette dall'onor. senatore Pierantoni nell'elaborato suo discorso e che, secondo me, non riguardano direttamente il progetto di legge in discussione; ma si riferiscono a casi particolari quali, ad esempio, le norme che regolano l'approdo ed il soggiorno delle navi da guerra estere nelle piazze forti marittime, l'uso in guerra di speciali offese subacquee, ed altro. E comincio con l'osservare che l'onor. Pierantoni ha parlato della zona dei dieci chilometri entro la quale, per effetto della legge doganale, i capitani dei bastimenti mercantili devono essere muniti del manifesto del carico; ma l'ampiezza di questa zona, evidentemente ha importanza per la sola materia doganale, nè può esser presa a base per la determinazione della zona del mare territoriale o costiero di cui fanno menzione varie leggi dello Stato. Anzi, lo stesso testo unico delle leggi doganali del 1896, mentre stabilisce una zona di dieci chilometri per il manifesto del carico di cui devono essere muniti i capitani, limita poi a cinque chilometri la zona di vigilanza per la repressione del contrabbando.

Non può quindi trarsi alcuna norma dalla legge doganale e, volendo prenderla a base, l'onor. Pierantoni non si trova d'accordo con l'autore da lui citato, il quale ammette che la *potestà del mare* arrivi sin dove giunge il tiro del cannone.

L'onor. Pierantoni ha citato poi, sempre a riguardo della zona territoriale, le grandi manovre del 1908, alle quali egli ha assistito in-

sieme ad altri onorevoli senatori e deputati, rilevando come le navi abbiano in tale circostanza eseguite esercitazioni di tiro al bersaglio a distanze di 5000 e 5500 metri per cui ne verrebbe una illazione intesa a dimostrare la possibilità di ridurre di estensione la zona del mare territoriale.

Ora mi permetto di dire, incidentalmente, che la distanza di tiro di 5000 o 5500 metri, che in questo anno ha poi raggiunto i 7000 metri, è una distanza che si riferisce al combattimento fra navi e non alla portata di un tiro fatto da una batteria costiera contro una nave. È cosa ben differente tirare da una nave in moto contro un'altra nave in moto, quando la velocità relativa può essere di 30 e fino di 40 miglia, e tirare invece da un punto in terra ferma contro una nave che avanzi seguendo speciali e determinate rotte.

L'onor. Pierantoni ha anche parlato della conferenza dell'Aja ed accennando all'impiego di torpedini, di ginnoti ed altro, è entrato in questioni tutt'affatto tecniche e di dettaglio, delle quali il Senato mi permetterà di non occuparmi, perchè di queste non si occupa il disegno di legge, che io ho avuto l'onore, con gli onorevoli miei colleghi, di presentare al Senato.

Detto ciò, debbo anzitutto stabilire che il disegno di legge in discussione trae la sua ragione d'essere dalla necessità di tutelare convenientemente alti interessi della difesa nazionale. Allo stato attuale delle cose, quando pure gravi ragioni di difesa richiedessero di limitare, in vicinanza di piazze forti o di altre opere marittime, sia alle navi nazionali che straniere il diritto di transito o di soggiorno, a nessuna disposizione di diritto positivo noi potremmo ricorrere per stabilire siffatte limitazioni.

Si trovano difatti nelle nostre leggi, e principalmente nel Codice della marina mercantile, delle norme regolatrici dei rapporti fra navi mercantili nazionali e navi da guerra dello Stato, tanto nell'alto mare che in porti stranieri; ma non vi è traccia di disposizioni intese a determinare i rapporti fra navi mercantili, nazionali ed estere, e i comandanti delle piazze marittime, nè di altre norme che abilitino l'Amministrazione della marina a vietare il passaggio ed il soggiorno delle navi medesime in determinate zone del mare territoriale, ovvero a limitarne un tal diritto entro certi con-

fini, compatibili col bisogno di garantire la sicurezza dello Stato.

Ora, se fu riconosciuta la necessità di limitare in terra ferma il diritto di soffermarsi o passare in vicinanza di opere fortificate, a maggior ragione deve riconoscersi codesta necessità nel mare territoriale, data la minor vigilanza che può esercitarsi e data ancora la possibilità in cui navi mercantili, qualunque ne sia la bandiera, si trovano di accostarsi alle opere di fortificazione per iscoprirne con gli strumenti perfezionati odierni i dettagli di esse, od anche di avanzarsi sulle opere subacquee che in qualche zona del litorale potessero essere stabilite. Su questo punto mi lusingo di avere il Senato concorde col suo Ufficio centrale, che per il tramite del suo egregio relatore già si espresse in senso favorevole.

Ma l'onorevole senatore Pierantoni ha sollevato qualche dubbio circa la potestà dello Stato di imporre codesti divieti e codeste limitazioni di transito e soggiorno alle navi straniere nelle proprie acque territoriali, dubbi che a me non sembrano giustificati. Ed invero non risiede forse nella necessità di assicurare la difesa dello Stato la ragione prima sulla quale si fonda la distinzione fra il mare territoriale o costiero e l'alto mare? E non è forse determinato dalla portata delle artiglierie, - da un elemento cioè di indole militare - l'ampiezza della zona di mare sulla quale si estende la sovranità territoriale dello Stato?

Ora si sarebbe in contraddizione con la stessa ragione fondamentale della dottrina del mare territoriale, sulla quale non vi ha ormai disparità di opinione nel diritto internazionale, se non si ammettesse che uno Stato possa disciplinare nel modo più conforme all'interesse della propria esistenza e conservazione, l'uso della zona di mare che ne lambisce il territorio. E difatti non soltanto gli scrittori ammettono che in questa zona di mare lo Stato possa vietare alle navi straniere l'accesso per ragioni di polizia, di sicurezza, di dogana, ecc., ma pure in pratica altri Stati e con regole di diritto positivo, come l'Inghilterra, o per regole consuetudinarie di polizia, che hanno fondamento nel legittimo diritto preventivo di difesa, provvedono in questo senso anche per quanto si riferisce alle navi che si avvicinano ai forti ed alle altre opere esistenti lungo le coste, ai fini

militari. In un solo caso, pare a me, potrebbero gli Stati esteri dolersi di quei divieti e restrizioni, che scaturiranno dal disegno in discussione, quando sarà diventato legge dello Stato; nel caso cioè in cui si facesse alle navi della rispettiva bandiera un trattamento più sfavorevole di quello usato alle navi nazionali. Questa ipotesi evidentemente è da scartarsi e lo stesso disegno di legge non lascia alcun dubbio sul proposito.

L'Ufficio centrale, e per esso l'onor. relatore senatore Tarditi, ha rilevato che nel disegno di legge fu adoperata l'espressione « mari dello Stato », in luogo di quelle più comuni di « mari territoriali », « mari giurisdizionali », ecc.; osservando che, se la nuova dizione è ammissibile, meglio sarebbe stato evitarla e usarne una delle comuni ora menzionate. Io non avrei difficoltà di accogliere il consiglio venutomi dall'Ufficio centrale, ma mi permetto di far notare che l'espressione « mari dello Stato » non è nuova nella nostra legislazione. Il Codice per la marina mercantile fa spesso menzione di « acque dello Stato » e di « mari dello Stato »; per esempio, negli articoli 139, 140, 143, 146. D'altra parte, anche la Commissione Reale che è incaricata della riforma del Codice per la marina mercantile e della legislazione generale, che col Codice stesso ha attinenza, Commissione alla quale presiede con tanto lustro il nostro collega senatore Pagano-Guarnaschelli, si è valsa spesso della locuzione di « mari dello Stato » principalmente nei riguardi della polizia e dell'uso dei mari medesimi.

Ora io, confortato anche da tanto autorevole avviso, ritengo più opportuno mantenere la dizione adoperata, che per sé stessa e per l'uso fattone, appare corretta, perchè comprende e l'una e l'altra parte dei mari dello Stato, cioè il mare territoriale e il mare costiero, i quali pur differiscono in qualche modo in rapporto alle discipline del diritto internazionale.

Dopo ciò io mi auguro che, nonostante le critiche, indubbiamente dettate da spirito obiettivo dell'onor. senatore Pierantoni, il Senato, penetrato della necessità di risolvere una questione di così grande interesse per la difesa nazionale, vorrà, nella sua alta saggezza, respingere la sospensiva domandata dal senatore Pierantoni e sancire a suo tempo col suo voto

favorevole il disegno di legge che io ho avuto l'onore di presentare. (*Approvazioni*).

TARDITI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TARDITI, *relatore*. L'onorevole ministro della marina ha già risposto a parte delle osservazioni fatte nel suo discorso dal senatore Pierantoni: a quella parte cioè che più specialmente interessa la questione militare oppure la questione portuaria, le quali non hanno che fare con questo disegno di legge.

Bisogna invece che noi ci restringiamo alla pura e semplice interpretazione, alla pura e semplice discussione delle disposizioni di questo disegno di legge.

Esso mira ad uno scopo solo: a disciplinare per legge quanto oggi è lasciato in facoltà del potere discrezionale del Governo. Oggi è certo che una nave che si avvicinasse a luoghi fortificati e gelosi, con intenzioni più o meno criminose, sarebbe respinta; oggi è certo che il ministro della marina ha il diritto e la facoltà di adottare tutti i temperamenti necessari. Non solo, ma anche il comandante di un forte o il comandante di una nave sarebbero biasimevoli se tollerassero queste indiscrezioni.

Il presente disegno di legge non fa altro che disciplinare questa facoltà e con ciò anzichè facilitare delle osservazioni e dei richiami da parte delle potenze estere, rende queste osservazioni e questi richiami più difficili, perchè nessuna potenza estera potrebbe mai richiamare un Governo, quando questo avesse agito nel proprio territorio ed in base ad una legge dello Stato.

Il senatore Pierantoni, nel discorrere della sovranità dello Stato, anzitutto l'ha ammessa sul mare territoriale. Nè era possibile dire diversamente. È principio indiscusso di diritto internazionale che lo Stato è sovrano nel suo territorio e che del territorio dello Stato fa parte anche il mare territoriale o mare dello Stato, come meglio vi piace chiamarlo.

Lo Stato è sovrano e quindi, disponendo sopra il punto più geloso, qual'è quello della difesa nazionale, non può assolutamente essere ostacolato da altre potenze. Se questo diritto di sovranità è riconosciuto per quanto si riferisce alle dogane, alla pesca, alla salute pubblica ed all'ordine pubblico, per quanto, insomma, si riferisce ad interessi materiali, *a fortiori* questo

diritto si deve ammettere quando di esso si usa per interessi così alti e così importanti, quali sono quelli della difesa nazionale. Del resto questa sovranità non avrebbe altrimenti più ragione di essere.

Però il senatore Pierantoni, continuando, pur avendo ammesso questo diritto di sovranità, lo nega poi nella pratica attuazione, perchè osserva: Noi siamo legati da convenzioni, da obblighi verso altri paesi. Abbiamo tolto il dominio dei mari, abbiamo resa libera la navigazione, ci siamo impegnati, non possiamo più difendere il nostro paese!

Ma è possibile che lo Stato debba rinunciare in questo modo alla sua difesa anche in tempo di pace?

Ed allora il senatore Pierantoni ha citato alcune Convenzioni. Su di queste l'autorevole parola del ministro degli affari esteri varrà indubbiamente a dileguare qualsiasi impressione.

Nel principio del suo discorso l'onor. Pierantoni ha accennato anche all'opera dell'Ufficio centrale, ed io lo ringrazio delle gentili parole che ha rivolto al mio indirizzo.

Egli ha rilevato che l'Ufficio centrale, come è un po' una consuetudine, è ridotto ad una sola persona.

È vero; ma è una disgrazia, perchè il povero senatore Mezzanotte, che faceva parte dell'Ufficio, è deceduto e l'abbiamo commemorato in mezzo al dolore di noi tutti. Altri componenti dell'Ufficio centrale sono malati più o meno gravemente, altri si sono dovuti allontanare per debito di delicati uffici.

Ma lo studio di questo disegno di legge è stato fatto dall'Ufficio centrale pienamente costituito: e questo studio, posso assicurarne il Senato, fu fatto con tutta la coscienza e con tutta la cura possibile. Anzitutto l'Ufficio centrale si è reso conto dello scopo nobile, alto, della difesa della Nazione. Poscia ha constatato che questo disegno di legge è informato ad un principio di diritto internazionale indiscusso, quello della sovranità assoluta che ha lo Stato sul suo territorio. Posto questo principio, ha esaminato tutti i particolari e li ha trovati razionali, utili e conformi alle consuetudini internazionali, e quindi ha proposto l'approvazione del disegno di legge.

Ma l'Ufficio centrale ha fatto di più. Sic-

come il senatore Pierantoni, come egli stesso ha ricordato, aveva in sede di Ufficio fatto molte osservazioni, l'Ufficio centrale se ne è occupato, le ha studiate, ma venne in avviso contrario. È questione di apprezzamento. Tuttavia, per correttezza ed anche per maggior sicurezza, l'Ufficio centrale si rivolse anche al ministro della marina per avere il parere sui rilievi del collega Pierantoni. Il ministro fu d'accordo con l'Ufficio centrale. Non è già quindi che l'Ufficio centrale abbia informato il suo studio alle osservazioni che furono fatte negli Uffici dal senatore Pierantoni, ma quelle osservazioni provocarono soltanto nuove indagini.

Il collega Pierantoni ha chiesto la sospensione. Allo stato delle cose, e dopo l'esauriente studio fatto della questione, io non posso a meno, a nome anche dell'Ufficio centrale, di pregare vivamente il Senato a non accogliere la proposta. Mi sembra che la discussione sia stata abbastanza ampia ed elevata, sia per il discorso del precedente oratore sia per le spiegazioni che ha date l'onor. ministro della marina e per quelle che darà l'onor. ministro di grazia è giustizia con quella modernità di idee che lo distingue.

Dirò quindi solo due parole per esaminare anche da parte mia il disegno di legge che è ora in discussione, pensando che esse non saranno del tutto inutili.

Non ritorno sul principio della sovranità dello Stato. Questo principio è ormai ammesso da tutti; anche sul mare costiero italiano da tempi remotissimi si ammetteva il diritto di sovranità fin dove giungeva l'effetto del massimo strumento bellico. Se allora questo strumento era poco potente, ora, come vi ha detto l'onor. ministro della marina, esso è divenuto di potenza grandissima.

Ammesso questo principio, ammesso che si tratti di tutelare l'interesse della difesa, procediamo adunque nell'esame senza cadere in esagerazioni.

Uno degli appunti che ha fatto l'onor. senatore Pierantoni (almeno mi sembra), e che ho sentito anche fare da altri colleghi, è stato questo: che possa sorgere pericolo da queste disposizioni nel senso che esse vengano applicate a quasi tutte le nostre estese coste e specialmente ai porti e alle località di maggior pas-

saggio come lo stretto di Messina. Ora questo pericolo non vi è perchè certamente un ministro della marina che applicasse questo disegno di legge in tal modo, mostrerebbe di non conoscere i più elementari principî che debbono servire di base all'uso delle sue facoltà discrezionali. Non è ammissibile che il ministro della marina distrugga il commercio dello Stato nell'interesse della difesa solo di una piccola parte del territorio dello Stato. Ma invece il ministro applicherà queste disposizioni là dove sarà veramente necessario e dove non nuoccia agli altri interessi dello Stato e principalmente a quelli del commercio.

Veniamo ora ai particolari.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Bisogna prima votare sulla sospensiva.

TARDITI, *relatore*. Tralascierò allora di occuparmi dei particolari, di cui parlerò in seguito, dovendosi ora decidere sulla proposta di sospensiva del senatore Pierantoni.

Esposti i principî di questo disegno di legge, principî nobilissimi e altamente doverosi da parte dello Stato, ripeto che il disegno di legge è stato studiato con tutta coscienza dall'Ufficio centrale, onde io prego il Senato di non accogliere la proposta sospensiva e di permettere che la discussione continui.

Se il senatore Pierantoni, o anche altri, avranno proposte utili da fare, quando queste proposte siano riconosciute tali anche da noi e dal Senato, esse certamente verranno accolte.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Mi permetto di insistere nelle ragioni da me esposte in appoggio della mia proposta di breve indugio.

L'onor. relatore ha invitato il ministro degli esteri e il ministro guardasigilli a parlare. Io non posso imporre agli onorevoli ministri di parlare. Mi si permetta di rispondere rapidamente alle confutazioni che il ministro della marina ed il relatore hanno tentato contro una proposta onesta, semplice ed usuale nella nostra vita parlamentare, cioè, quella che chiede la nostra riunione in un Ufficio insieme col relatore, perchè a me pena di dover dire in pubblico talune cose che vorrei dire in sede chiusa.

Il ministro ha detto, ed ha ripetuto il relatore, che anche io ammetto il mare territoriale: ma, Dio buono, se non l'ammettessi, dovrei an-

dare alla Lungara! Ogni giorno di queste cose, ho il dovere di parlare ai giovani. Ho detto che il mare territoriale che il Bynkershoeck volle limitare il tiro del cannone, deve lasciar libero l'uso del mare. Grozio disse: *Commercandi libertus ex iure eo primario quod naturalem et perpetuam causam habet. Ideoque tolli non potest nisi omnium gentium consensu*. Invece da lungo tempo tutti gli Stati vogliono la libertà dei mari e dei porti. E parlo chiaro! Il ministro della marina, il quale riconosce che parliamo obbiettivamente di legge, che spero non sarà applicata, ha voluto accusarmi di una contraddizione che non esiste. Egli ha detto che la legge delle dogane in questo disegno non entra per nulla. Mi perdonerà se gli ricordo che quella legge vi impera. Nei mari territoriali vi è il dovere di pagare dazi doganali, i pilotaggi, i diritti marittimi, imposti allo scopo che lo Stato possa ritrarre un vantaggio dalla navigazione e indennizzarsi anche di quelle spese che fa per la manutenzione dei porti e per rendere sicura la navigazione. Il ministro ha voluto discutere della portata dei tiri ed ha voluto tirare un'illazione dal fatto che io ho detto che anche quando si ammettano i 18 chilometri, non è possibile che lo specchio subacqueo possa essere esplorato da questa distanza, e non capisco come a 18 chilometri di distanza dalla costa si possa aver paura di navi commerciali, nazionali o straniere, le quali, se vengono, vengono per far commercio e per sbarcare passeggeri. Come sospettare delle navi e della folla dei passeggeri? Io vorrei che i signori ministri nel loro altissimo intelletto rispondessero dove andranno le navi reiette. Quanti danni si possono cagionare è difficile indicare.

Se ci fossero testimoni chiamati per la giustizia penale, cambiali da protestare, donne che ritornano con la necessità di dar nuovi figli alla patria, se vi fosse un numero di emigranti, povera gente, che torna con un pane guadagnato col sudore della loro fronte, dove dovranno andare, che cosa dovranno fare? Tacete, perchè non potete rispondere.

Noi abbiamo paura, dicono i nostri militari, di navi che vengono con male intenzioni. Ma come le navi di commercio possono venire con male intenzioni? Ma chi vi solleva in petto questa

suspensione contro le navi commerciali in tempo di pace? È cosa che io non so comprendere, che voi non sapete spiegare.

Al solito divagate in parole indefinite: gli *alti interessi dello Stato*. Chi mai nega che nei porti, per la sicurezza nazionale non vi siano provvedimenti specialissimi? Ho qui la legge la quale dichiara quali sono i porti principalmente assegnati alla sicurezza dello Stato e dalla sua difesa. Questi porti detti « piazze forti marittime » sono nelle località seguenti: Vado, Savona, Genova, Spezia, Monte Argentario, Talamone, Porto S. Stefano, Gaeta, la Maddalena ed adiacenti, isola e costa Sarda e gli ancoraggi dipendenti da ambe le parti dello Stretto, Taranto, Ancona, Venezia ed ancoraggi della Laguna. Voi non potete mutare la classificazione dei porti e minacciare il commercio delle coste della nostra penisola e delle isole.

In tempo di guerra avete il diritto di preservazione sanzionato nel decreto dato da Roma del 21 aprile 1895.

Il relatore ha parlato di modernità. Vaga parola, che non giustifica errori che non si possono ammettere.

Si è detto che io ho divagato. La censura non è vera, perchè ho parlato con le leggi in mano, ed io continuamente ho citato il Codice della Marina mercantile, i trattati internazionali, che non ho io inventati.

Non li studiaste e volete far credere che io neghi la sovranità sul mare? Ma chi mai l'ha voluta negare? Ho detto soltanto che il mare territoriale non può essere chiuso al commercio. Io ho detto che quando non vi sono i trattati di commercio e di navigazione sarà applicata la tariffa generale, ma le navi entreranno. È cosa inaudita di voler respingere le navi di bandiera nazionale. L'equipaggio ha il diritto di tornare alle sue case. Ho aggiunto che gli scrittori da lungo tempo più non ripetono gli errori antichi. E infatti io vi vo' leggere un'opera pubblicata nel 1841 da un magistrato che poscia fu presidente della Cassazione di Parigi:

« Une seule chose est contraire à la raison et à la nature: c'est l'usage exclusif qu'un peuple prétendrait s'en attribuer. Du reste, la communauté de la mer, qui résulte de son immensité et de son inépuisabilité, suppose précisément qu'elle peut être appropriée aux usages de tous les hommes ».

E appresso: « Le droit de la nation voisine sur la mer littorale n'est pas tellement absolu que cette nation puisse y interdire la navigation commerciale à ceux qui se soumettent à ses lois. Elle peut seulement en défendre aux vaisseaux de guerre, de telle sorte qu'à vrai dire, et en ce qui touche la navigation, un peuple n'a pas la PLEINE PROPRIÉTÉ de la mer littorale: il a seulement une juridiction sur cette partie de la mer (*Quamvis in mare non sit territorium, disse ROCCUS, tamen in eo jurisdictio exercetur*); ou, plutôt, sa propriété est gravée d'une SERVITUDE NATURELLE au profit de tous les peuples navigateurs ».

Dissi che per la pesca vi è il diritto di farla esercitare dai soli abitanti del littorale; se i trattati non derogano alla regola. Si nega la legislazione sulla pesca, il Codice della marina mercantile, che non s'insegna e non si conosce. È inutile che io citi i regolamenti sopra l'ingresso delle navi da guerra straniere nei porti militari, sulla limitazione del numero.

Ed infatti noi abbiamo una quantità di regolamenti che limitano, l'ingresso delle navi da guerra secondo che toccano porti, luoghi fortificati, ed altro.

Per esempio, a Napoli l'onor. ministro degli affari esteri, che vi fu lungo tempo prefetto, può ricordare quante volte si dà il permesso ad una flotta amica di entrare, in un numero di navi superiore al numero assegnato per quel porto.

E sapete quali sono le navi che non possono entrare nei nostri mari? Le navi di pirati, che più non esistono, inquantochè la pirateria si è rifugiata in mari remoti.

Dopo ciò io dico che, continuando a esaminare le ragioni dette dall'onor. ministro e dal suo relatore, io non posso trovare fondata una legge che sconvolge la separazione del diritto di pace dal diritto di guerra, e non comprendo come l'onor. Mira' ello, che mi dovrebbe dare lezioni in questa materia, possa dire che sia questione tecnica quella delle torpedini, quando sono state discusse ed analizzate da duecento novanta delegati di tutte le nazioni, in cui vi era gente di ogni specie.

Ed infatti, quando io ho parlato delle torpedini e della loro postura, ho detto che si esclude la pretesa degli amici della pace di abolirle; ho detto che io potrei fare la storia delle tor-

pedini, che studiai questo tema nell'Istituto Internazionale.

Ho ricordato il libro della *Rivista marittima*, il capitolo pubblicato, della difesa costiera? Onorevole ministro della marina, ella afferma che la distesa non può andar mai al di là della distanza di 18 o 19 chilometri; la difesa costiera, quando si fa coi ginnoti, ha bisogno sempre di sapere quale è il fondo in cui sono posti. Ora, i ginnoti, se non ci sono state variazioni, si mettono alla profondità di cinque o dieci metri, e ci sono aste che avvertono i naviganti, e in tempo di pace anche se vengono toccate non possono esplodere, perchè manca la corrente elettrica.

MIRABELLO, *ministro della marina*. A cinque metri i ginnoti, per carità!

PIERANTONI. Queste torpedini, se si lasciasero poltrire sott'acqua, sarebbero certamente tali da diventare quasi inutili.

Aggiungo che oggigiorno si sa che la pescagione delle navi nostre, come la *Lepanto* ed altre, raggiunge i nove metri, e per saper questo non è necessario che vengano delle spie con la scusa di esercitare il commercio. Sarebbe strano che per il sospetto che una spia venga dall'America o da altri paesi voi rinviate delle navi che contengono milioni di capitale, e centinaia di emigranti e viaggiatori.

L'ultima stranezza, mi perdoni l'onor. ministro, che ho sentito dire, è l'analogia che corre tra l'impedire l'ispezione delle fortezze e l'impedire l'accesso ai porti. Sono due cose abbastanza distinte! Tempo già fu che « una donna lombarda, credea che il papa fosse una spingarda ».

Che cosa ha da fare la fortezza, che ha i suoi bastioni, la sua zona militare di servitù, che non è stazione ferroviaria, con i porti, i quali sono nei dipartimenti marittimi, e aperti al libero commercio? Certamente se ci fosse un individuo che andasse in giro per vedere i porti, potreste accertarvi se costui fosse una spia, ma se vi trovate dinanzi a navi, di cui non potete sapere che il nome e la nazionalità, perchè debbono portare la bandiera ed avere il nome dipinto, ed i semafori con i loro strumenti ve ne annunziano la nazionalità, come fate a dire che lì dentro ci siano delle spie?

DI MARZO. Vi sono le macchine fotografiche.

PIERANTONI. Vi saranno delle macchine? Da quando il mio amico Di Marzo ha fatto parte della Commissione d'inchiesta sulla marina, è divenuto competentissimo e m'interrompe spesso.

Ma io gli dico, che le sue macchine saranno innocenti a tanta distanza! Vi sono altri istrumenti. Del resto è inutile discutere di questo nel momento in cui con le convenzioni marittime si creano le autonomie dei porti, e si cerca di dar loro la massima libertà.

Signori senatori, non mi fa certo piacere di vedermi ridotto a combattere da solo contro il silenzio di tutti. Quando vedo respinta la domanda di una sospensiva, io mi permetto di ricordare all'onor. Mirabello che nel 1873 vi fu un accordo fra l'Austria e l'Italia per fare la carta idrografica dell'Adriatico, e che nella Commissione nominata vi era un giovane che si chiamava appunto Mirabello.

Tutto si sa, tutto si conosce, e le carte sono pubbliche. Se volete sapere i fondali, quale carta geografica non contiene la profondità di essi? Questa è una preoccupazione così grave, così impossibile, che viene ancora a rovinare il nostro commercio, che ci pone in contraddizione con noi stessi, perchè mentre coi trattati internazionali volete proteggere il commercio, con questa legge lo impedito e lo danneggiate.

Ultimo argomento! Si afferma: è un solo il caso in cui i governi stranieri si potrebbero lagnare; e cioè se facessimo un trattamento diverso alle navi nostre dalle loro. Ma legga il Senato una parte dei testi degli articoli, in cui si dice che il capitano di porto ha il potere di dare il permesso a talune navi di entrare, poi si dispone di dover avvisare i consoli per mezzo della *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Siccome non dobbiamo entrare nella discussione degli articoli, io taccio, contento di aver fatto il mio dovere, sempre rassegnato al voto del Senato.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Comando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Dirò poche parole, anche perchè l'egregio relatore dell'Ufficio centrale, ed il senatore Pierantoni hanno reclamato il mio intervento in questa discussione.

Innanzitutto sembra a me che lo stesso di-

scorso pronunziato dal senatore Pierantoni escluda la proposta di sospensiva presentata da lui, perchè il suo è stato un vero e proprio discorso in merito, concludente per la reiezione della legge. E, poichè egli ha svolto gli argomenti che si potevano addurre in sostegno della sua tesi, ed altri validissimi, in sostegno della tesi contraria, sono stati esposti dal ministro della marina e dal relatore dell'Ufficio centrale, il Senato ha davanti a sè tutti gli elementi per deliberare, e qualunque ritardo nella deliberazione non sarebbe giustificabile. Comprenderei che il senatore Pierantoni, approvando in massima il principio della legge, avesse proposto di considerarle meglio le singole disposizioni; in questo caso il rinvio all'Ufficio centrale per esaminarle, anche assistito dai lumi della sua dottrina, sarebbe stato consigliabile e opportuno; ma il senatore Pierantoni vuole riunirsi coll'Ufficio centrale per far respingere la legge; ma allora la discussione è inutile. Ha inteso le sue ragioni il Senato; sentite le altre in senso contrario, deciderà.

Qual'è la ragione che giustifica questo disegno di legge? Risponde esso effettivamente alla necessità della difesa dello Stato? Questa è una domanda di indole esclusivamente tecnica, alla quale ha risposto il ministro della marina, nè a me è dato di aggiungere altro a quello che egli ha così opportunamente detto.

Ma v'è l'altra domanda: queste facoltà che il ministro della marina richiede, sia pure giustificate dalla necessità della difesa dello Stato, sono in armonia o in contraddizione coi principi di diritto internazionale e delle convenzioni che noi abbiamo con altri Stati?

Il senatore Pierantoni ha affermato che questo disegno di legge contrasta al tempo stesso, e al diritto internazionale, e alle nostre convenzioni internazionali. A me non pare di poter accedere alla sua tesi. Il principio della libertà dei mari, che egli ha citato, è un principio riconosciuto da tutti. Nella riunione dell'Istituto di diritto internazionale, che ha avuto luogo a Parigi nel 1904, questo diritto di libertà dei mari ha, per consenso di tutti gli uomini illustri colà convenuti, trovata una formola concreta che costituisce il n. 5 delle deliberazioni dell'Istituto e che è questa: « tutte le navi, senza distinzione, hanno diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale ». Ma

il Rivier, che fu presidente per qualche tempo dell'Istituto stesso, nel suo trattato « Principes du droit des gens », commentando quest'articolo, nota giustamente « che l'inoffensività o meno del passaggio nelle acque territoriali non può essere giudicato che dallo Stato interessato, in forza del diritto di sovranità, che, incontestabilmente, nelle acque territoriali egli esercita ». E un altro giurista che intervenne a quel Congresso, il Kleen, commenta in questo modo quell'articolo: « Non posso persuadermi che uno Stato possa vigilare alla sicurezza del suo territorio marittimo, se la sua sovranità non vi è rispettata; e la sovranità implica giurisdizione, senza di che sarebbe vana parola: è lo Stato rivierasco e nessun altro che deve decidere se il passaggio è o no inoffensivo: il passaggio libero è sempre presunto, ma lo Stato deve poter interdirlo, poich'esso è un fatto e non un diritto: così in terra ferma nessuno Stato civile vieta l'accesso senza gravi ragioni ».

Ma sulla questione generale del diritto di transito delle navi mercantili in tempo di pace, e sull'altra di cui il senatore Pierantoni ha parlato, della estensione cioè che può darsi al mare territoriale, il Martens, la cui autorità in questa materia è universalmente riconosciuta, ha scritto un articolo, che potrebbe figurare come relazione al progetto di legge che discutiamo. Ecco che cosa dice il Martens: « Il solo e vero limite del mare territoriale deve essere la portata del cannone dalla costa, questo principio proclamato da Bynkershoeck nel famoso adagio: *terrae domini finitur ubi finitur armorum vis*, deve fino a questo momento essere riconosciuto come la sola base legale e razionale dei limiti della sovranità dello Stato nelle acque territoriali. Nel raggio del mare territoriale, limitato dalla massima portata dei cannoni, le leggi e l'autorità dello Stato rivierasco sono le sole competenti: l'*imperium* dello Stato rivierasco è assoluto e irrefutabile e il limite del mare territoriale deve variare con l'aumento della potenza dei cannoni. Finchè non intervenga un accordo internazionale lo Stato ha diritto di dichiarare mare territoriale quello limitato dalle batterie della costa, e quindi invece del limite di tre miglia marine, ha il diritto incontestato che il limite sia portato a dieci miglia ed anche più in là. A nostro avviso il limite di dieci miglia sarà più conforme alla portata dei cannoni mo-

dermi ». Quindi questo limite di dieci miglia non è un' invenzione del Ministero della marina, ma già da molti anni era stato preconizzato e sostenuto da valenti uomini che si occupano di questa materia. E mi pare che non mi convenga spendere altre parole per dimostrare come il progetto di legge non rechi offesa ai principi di diritto internazionale. Reca offesa ai trattati? Quali?

Occorre che mi si citi quali sono le disposizioni dei trattati vigenti ai quali rechi offesa questo disegno di legge. Nei trattati commerciali, ai quali è annessa una convenzione marittima, è stabilito il principio dell'uguaglianza di trattamento delle navi nazionali e delle navi estere. Quindi una violazione vi sarebbe soltanto, quando una differenza di trattamento vi fosse. E, a questo riguardo, dirò che una osservazione del senatore Pierantoni può essere opportuna: quella che la facoltà di eccettuare dalle disposizioni di legge talune navi, debba essere data con criteri assolutamente imparziali, in guisa da non dar luogo a reclami e da non lasciar sospettare che si voglia, sotto il pretesto della difesa dello Stato, favorire il commercio nazionale a detrimento di quello delle altre nazioni, ciò che costituirebbe violazione dei trattati.

Vi è un'altra disposizione dei trattati della quale il progetto di legge non parla; ma, evidentemente, se non ne parla, deve intendersi che si richiama ad essa, perchè non potrebbe in nessun modo abrogarla; essa è la convenzione consolare la quale prescrive che la visita a bordo dei bastimenti esteri non possa essere fatta senza avviso al console e senza l'intervento del console stesso. Ora l'articolo 9 parla di facoltà dell'autorità marittima « d' inviare sulla nave mercantile un ufficiale od altro funzionario per l'accertamento della identità della nave stessa e dei colpevoli ». Ma, evidentemente, il ministro della marina, nel dare le istruzioni per l'applicazione di questo articolo, dovrà ricordare le disposizioni della legge consolare che noi dobbiamo rispettare.

Ed infine per me l'osservazione decisiva, che diminuisce l'importanza di tutte queste discussioni teoriche, è quella che molto opportunamente ha fatto il relatore dell'Ufficio centrale. Qui è questione, on. colleghi, di limite e di discrezione.

Se questo progetto, come non è possibile che non sia, sarà limitato, strettamente limitato, alle esigenze legittime della difesa dello Stato, non recherà nessun danno al commercio. Se fosse altrimenti, ben ha detto l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, il ministro della marina mancherebbe al più elementare dei suoi doveri, ed un'applicazione irrazionale di questo disegno di legge darebbe certamente luogo a gravi controversie e rappresaglie da parte degli altri Stati. Ma badate, questo può accadere sempre; perchè accada, non vi è bisogno che questo progetto di legge sia male applicato, perchè abbiamo tante altre disposizioni che, se non fossero applicate logicamente e se si volesse attuarle come arma di vessazione contro il commercio straniero, ci creerebbero le stesse difficoltà e rappresaglie che da questo progetto di legge si temono.

Fatte queste considerazioni che mi pare pongan la questione nella sua vera luce, e siano tali da rassicurare il Senato che può votare con animo tranquillo il progetto, non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ORLANDO, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Dal momento ch'io sono stato chiamato direttamente in causa, comincio, alla mia volta, col dichiarare che farò brevi osservazioni, soprattutto per atto di riguardo verso l'onorevole Pierantoni e verso il Senato.

E, difatti, senza questa ragione, io veramente non saprei trovar materia per una dichiarazione da parte del guardasigilli; perchè, se io ho ben compreso, il punto di vista, sotto il quale l'onorevole Pierantoni mi ha chiamato in causa, parrebbe fosse semplicemente questo: che il disegno di legge di cui si tratta, verrebbe a violare un principio veramente fondamentale della nostra legislazione, del nostro diritto comune, un principio, la cui dichiarazione onora veramente l'Italia per i tempi in cui fu fatta, cioè a dire il principio della perfetta parificazione dello straniero al nazionale per tutto quanto attiene ai diritti civili.

Questo mi pare sia stato il pensiero dell'onorevole Pierantoni, quando a me si è rivolto; giacchè per tutto il resto, non vedo come la

ma speciale competenza possa entrare in questa questione.

Ora, a proposito di questo progetto di legge, tutto si può dire: può dirsi che sia inopportuno, troppo rigido e perfino esoso, se si vuole; ma che esso violi il principio della perfetta parificazione di diritto fra lo straniero ed il nazionale non mi pare che possa affermarsi, giacchè tutte le disposizioni in esso contenute si riferiscono così allo straniero come al nazionale. (Benissimo).

A me sembra, ripeto, essere osservazione semplicissima, intuitiva ed elementare il riconoscere e l'affermare che questo disegno di legge non violi la parificazione di trattamento fra lo straniero ed il nazionale.

Ma — dice l'onor. Pierantoni — c'è la facoltà dell'eccezione.

Sì, c'è la facoltà dell'eccezione; ma anch'essa si riferisce tanto allo straniero quanto al nazionale.

E, pare a me, che non sia possibile muovere al Governo del mio paese (quali che sieno le persone, che lo rappresentano) l'ingiurioso sospetto di volersi servire delle disposizioni di questa legge, per favorire indirettamente il nazionale in opposizione allo straniero.

Il contenuto giuridico di questo disegno di legge si riferisce tanto allo straniero quanto al nazionale, lo ripeto una volta ancora; e quindi non si può dire che esso possa violare quella base fondamentale della nostra legislazione, che riguarda la parificazione nel diritto comune dello straniero al cittadino del Regno.

Ed allora, che cosa rimane? Non rimane che quell'analogia, che all'onor. Pierantoni dispiace: ma che a me pare perfettamente vera e necessaria; perchè non si tratta qui di vietare al solo straniero, come sembra creda l'onor. Pierantoni, l'ingresso nel territorio dello Stato continentale e negli annessi limitrofi marittimi: qui si tratta soltanto di vietare l'avvicinarsi a un dato punto della costa, di una nave, straniera o nazionale, ch'essa sia non importa. E allora non si può disconoscere come sia perfettamente logica e naturale quell'analogia, che si può riscontrare fra le disposizioni di questo disegno di legge e i numerosi divieti, che concernono le fortificazioni.

Lo ripeto: a me quest'analogia sembra as-

solutamente perfetta. Atto di giurisdizione è quello; atto di giurisdizione è questo. Atto lecito è quello; atto lecito è questo.

Ma io dico ancora di più. Ho ammirato l'osservazione del Relatore, che non è un giurista, ma che meriterebbe di esserlo; giacchè l'osservazione da lui fatta è stata molto acuta e perfettamente giuridica. Egli ha, con tutta ragione, fatto notare che questo disegno di legge, al quale io ho dato il mio consenso e che non avrei mai creduto avrebbe avuto l'onore di una così lunga discussione, che questo disegno di legge — dico — non è se non un disegno di legge di garanzie. Lo stesso ritengo anch'io; giacchè, come acutamente ha osservato l'onorevole relatore, i poteri, che vengono concessi allo Stato con questo disegno di legge, in realtà già esistono, poichè sono poteri di polizia, che uno Stato esercita nella sua giurisdizione. Infatti, anche oggidi se una nave tentasse di avvicinarsi ad una fortificazione, il comandante di questa potrebbe intimare alla nave di allontanarsi; e, qualora non lo facesse, obbligarla.

Dunque, questi poteri già esistono e riguardano la polizia dello Stato nel proprio territorio. Quindi, se mai, il presente disegno di legge intende regolare, disciplinare questi poteri, aggiunger garanzie di notificazioni, di avvisi ecc.; ond'esso apporta piuttosto un aumento di garanzie, anzichè una restrizione di esse.

E, perciò, concludendo, io ritengo che sul merito di questo progetto possa pensarsi tutto quello che si vuole; ma certo è che la sua portata giuridica intende a regolar l'esercizio dei diritti di polizia nel territorio dello Stato e non ha nessun rapporto con la questione fondamentale di diritto internazionale e privato relativa al rispetto dei diritti dello straniero, rispetto a cui questa legge non viene assolutamente meno. (Approvazioni).

Presentazione di un disegno di legge.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTOLINI, ministro dei lavori pubblici. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: «Provvedimenti per la navigazione interna».

PRESIDENTE. Do atto all' onorevole ministro dei lavori pubblici della presentazione di questo disegno di legge, che sarà trasmesso agli Uffici per il necessario esame.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio delle urne).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continueremo ora la discussione sul disegno di legge n. 55.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Pesante è la mia giornata! Io volevo parlare dopo gli onorevoli ministri, ma essi hanno creduto di mettermi in mezzo tra due fuochi: l'ammiraglio e il generale di terra da una parte, il giureconsulto e il ministro degli affari esteri dall'altra. Io solo mi combatto contro di essi e mantengo le mie opinioni. Prima di tutto osservo che l'onor. ministro degli affari esteri ha fatto piena adesione ad un punto del mio discorso, perchè quando ha parlato delle 10 miglia contemplate in questa legge, ha dato ragione a me, che ho affermato che il mare territoriale nostro era già determinato dalla legge delle Dogane, mentre l'onor. ministro della marina aveva detto il contrario.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma no! ma no!

PIERANTONI. La prego di non interrompere. Questo è un sistema veramente strano. Se io interrompessi i ministri quando parlano, farei cosa vietata!

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ma è la terza volta che ella confonde il chilometro col miglio marino!

PIERANTONI. Le ripeto: non interrompa e stia quieto; ho già spiegato che intendevo appunto parlare del miglio marittimo per la zona di vigilanza. Si tratta di un semplice equivoco non di parola!

MIRABELLO, *ministro della marina*. (Interrompe).

PIERANTONI. Ma che sistema è questo? lasci parlare!

Ho detto già, che è stata una confusione di parola quando l'amico Di Marzo lo ha notato.

Quando noi troviamo il limite posto nella legge per esercitare la vigilanza sulla pesca o sui possibili delitti di contrabbando, pare a me che sia conforme alla ragione delle genti di non creare variazioni.

Il ministro degli affari esteri, per sostenere la legge, ha citato il De Martens. Onor. ministro, di scrittori di diritto internazionale aventi il cognome De Martens ve ne furono tre. Uno, che scrisse nel 1776 in latino un'opera, poi tradotta in francese, annotata dal mio defunto amico Carlo Vergé; un altro, che scrisse la *Guida diplomatica*, ed un altro, Federico De Martens, che fu mio amico, impiegato al Ministero degli affari esteri in Russia, e scrittore, morto da pochi mesi. Il De Martens scrisse un articolo, che risponde al principio di doversi limitare il mare territoriale. Noi possiamo rallegrarci di vedere che la Russia s'incammina sulla stessa via seguita dalla Francia, dall'Inghilterra e da altre nazioni.

L'onorevole ministro degli affari esteri ha dovuto riconoscere che di questo disegno di legge parecchie sanzioni sono contrarie alle leggi consolari e ai trattati, non ha potuto negare la inviolabilità delle navi mercantili; infatti non si possono fare visite su di esse, senza avvisare prima il console. Veggano i senatori che con la presente legge si permette di tirare colpi di cannone per avvertirne il console soltanto dopo.

Il ministro di grazia e giustizia ha detto di entrare nella questione soltanto per un riguardo personale a me: Egli ha affermato cosa contraria alla legge, quando ha sostenuto che si tratta di dare una guarentigia allo straniero e all'italiano, perchè non si tratta di vietare, ma di vedere quello che si deve fare. Io cito l'articolo 563 del Codice della marina mercantile; lo leggo: « I capitani di porto provvedono nei luoghi di loro giurisdizione al servizio marittimo regolando e vigilando: a) l'entrata e l'uscita delle navi; b) gli ancoraggi e gli ormeggi; c) l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

Supponete che vi siano cittadini stranieri che debbano tornare alle loro patrie e correre dai nostri porti ai loro focolari domestici. Quando si sarà vietato alle navi di entrare nei porti,

è tale divieto è di transito, perchè transito significa sbarcare o entrare in un porto per andare ad un altro, ovvero in un porto attiguo alle linee ferroviarie che conducano all'estero, come giustificherete questo divieto? E che dire dei nostri italiani, che hanno *garantita la libertà di andare*? Voi dite che lo fate per necessità, ma dove è questa necessità? Intenda bene l'onorevole ministro di grazia e giustizia; io non ho punto parlato del diritto privato dello straniero ammesso dal nostro Codice con eguaglianza di trattamento pei cittadini nei rapporti di diritto civile, quando detti rapporti si debbano svolgere nel nostro paese. Questo diritto ha certamente per *presupposto l'ingresso nel Regno*. Ho parlato del diritto pubblico che riguarda il detto diritto garantito dalla nostra legislazione. Molte persone che transitano pel Regno, non hanno bisogno di esercitare diritti civili. Per esempio, colui che s'imbarca alle Bocche di Cattaro, sbarca a Bari per andare altrove, può non aver bisogno di far negozi di stretto diritto civile.

Ricordo all'onorevole ministro che citai la Legge di pubblica sicurezza coordinata al Codice penale, cioè il capo 2° del titolo III: *Dei viandanti, dei liberati dal carcere e degli stranieri da espellere dal Regno*, in cui è ammessa l'espulsione dei vagabondi e di quelli che soffrirono condanne di tribunali. Persino all'inizio di una guerra si può non ordinare l'espulsione, che avviene solo quando vi è il pericolo che i sudditi della parte belligerante possano perturbare l'ordine pubblico.

Cito gli esempi. La Russia durante la guerra di Crimea, permise ai francesi e agli inglesi di rimanere nello Impero; il nostro Governo durante la guerra in Italia che cosa dichiarò? gli austriaci se vogliono rimanere, rimangano. Durante la guerra franco-germanica fu ordinato che tutti i tedeschi che volevano rimanere in Francia prendessero una carta di soggiorno; nella guerra fra il Giappone e la Cina fu concesso reciprocamente il soggiorno ai sudditi dei due paesi.

Il diritto di soggiorno in tempo di pace è rispettato per la inviolabilità personale scritta nella nostra Costituzione. I ministri degli esteri e di grazia e giustizia non possono dimenticare che quando sono stipulati trattati di commercio e di navigazione, si esordisce per assicurare

precipuamente due cose: l'arrivo degli stranieri, il loro transito, e l'arrivo delle mercanzie. Domani citerò i trattati per convincere i colleghi.

Ho fatto il mio dovere; il Senato voti pure, e non è la prima volta che io non sono ascoltato. Mi dispiace soltanto di essere interrotto, perchè le interruzioni non sono volute dal nostro regolamento e dalle nostre relazioni personali, mentre coloro che interrompono potrebbero domandare la parola.

PRESIDENTE. Mantiene lei la sua proposta sospensiva?

PIERANTONI. No, no. Quando non si vuole accettare proposta così temperata, non insisto.

L'onor. Tittoni mi ha data l'intenzione di voler far respingere la legge. Io non avrei voluta la discussione. Però ho esposto ragioni contrarie affermate sulle leggi e i trattati. Ma appagato il mio voto negativo, che certamente non muterà, ho domandato di esporre fuori di quest'Aula argomenti con emendazioni discussi, per vedere quali possano essere accettati. Ho detto.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Rinvieremo a domani la discussione degli articoli.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge:

Provvedimenti per le biblioteche e modificazioni all'editto sulla stampa 26 marzo 1848:

Senatori votanti	91
Favorevoli	69
Contrari	22

(Il Senato approva).

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato (N. 55 - *Seguito*);

Ordinamento civile delle isole di Tremiti (N. 6).

La seduta è sciolta (ore 17.30).

Licenziato per la stampa il 6 dicembre 1909 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA
Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO NELLA TORNATA DEL 30 NOVEMBRE 1909

Provvedimenti per le Biblioteche e modificazioni all'editto sulla stampa 26 marzo 1848.

Art. 1.

Di qualsivoglia stampato o pubblicazione, lo stampatore o l'editore, prima di porli in commercio o di rimmetterli ai committenti, dovranno consegnare tre copie al procuratore del Re presso il Tribunale del circondario o del distretto nel quale hanno sede o l'officina grafica o l'editore.

I trasgressori di tale prescrizione saranno puniti con ammenda corrispondente al triplo del prezzo venale della pubblicazione, e non mai inferiore a lire cinquanta.

In caso di inadempimento dell'obbligo della consegna per parte dello stampatore o editore, il procuratore del Re procederà alla confisca delle tre copie.

La valutazione delle pubblicazioni non destinate al commercio o sulle quali non sia indicato il prezzo di vendita, sarà affidata al prudente arbitrio del giudice della contravvenzione.

La consegna di una pubblicazione a cui abbiano concorso più tipografie, od officine grafiche, può esser fatta da uno solo degli esercenti di queste, ed esonera gli altri dall'obbligo di eguale consegna; ma l'ammenda per inadempimento della consegna potrà essere inflitta a chiunque fra coloro che concorsero alla pubblicazione.

Art. 2.

I procuratori del Re invieranno in franchigia le copie loro consegnate dopo avere apposto

ad esse la data della consegna nell'atto di riceverle dallo stampatore o editore:

a) una alla biblioteca Nazionale centrale di Firenze;

b) una alla biblioteca Vittorio Emanuele di Roma, la quale trasmetterà nel termine di un mese alla biblioteca del Ministero di grazia e giustizia le pubblicazioni di indole strettamente giuridica;

c) una alla biblioteca Universitaria della provincia.

Nelle provincie, dove non esiste biblioteca universitaria, detta copia sarà spedita alla biblioteca pubblica governativa, provinciale o comunale del capoluogo, secondo un elenco da fissarsi per decreto Reale.

La spedizione delle copie di cui alle lettere a) e b) dovrà essere eseguita ogni quindici giorni.

La copia di cui alla lettera c) per una durata di tempo da ridursi nei più ristretti limiti che sia possibile, potrà essere trattenuta presso la Procura del Re per le eventuali azioni giudiziarie cui la pubblicazione possa dar luogo.

Le copie non complete o non corrispondenti al tipo più perfetto dell'opera, si considereranno come non consegnate.

L'obbligo di cui alla prima parte di questo articolo si estende anche agli estratti delle pubblicazioni e ad ogni nuova edizione che modifichi quella precedente.

Restano ferme le particolari disposizioni circa le pubblicazioni periodiche.

Art. 3.

I Ministeri, gli Uffici ed Istituti da essi dipendenti e tutti gli altri Istituti od Enti, che vivano di assegni sul bilancio dello Stato, invieranno alle biblioteche del Senato del Regno e della Camera dei deputati una copia di tutte le loro pubblicazioni, degli estratti di esse e di ogni specie di ristampa.

Delle pubblicazioni cartografiche dell'Istituto geografico militare, dell'Istituto idrografico

della Regia marina e della Sezione idrografica del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, verrà inviata alle biblioteche del Senato e della Camera dei deputati ogni nuova edizione che porti lavori d'aggiornamento.

Le carte dell'Istituto geografico militare e dell'Istituto idrografico della Regia marina che non sono poste in vendita saranno custodite ed usate con opportune cautele.

