

XLVIII.

TORNATA DEL 1° DICEMBRE 1909

Presidenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — *Messaggio del Presidente della Corte dei conti (pag. 1573) — Ringraziamenti (pag. 1574) — Si accorda un congedo al senatore Bertetti (pag. 1574) — Si procede alla discussione degli articoli del disegno di legge: « Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato » (N. 55) — Parlano i senatori Bonasi (pag. 1574), Pierantoni (pag. 1575), Gualterio (pag. 1577), Tarditi, relatore, (pag. 1579) ed i ministri della marina (pag. 1578) e degli affari esteri (pag. 1580) — Il senatore Gualterio propone un emendamento che, posto ai voti, non è approvato (pag. 1581) — Si discutono gli articoli 2 e 3 e un emendamento del senatore Bonasi (pag. 1582) — Parlano i senatori Pierantoni (pag. 1582), Bonasi (pag. 1583) e Gualterio (pag. 1582) che propone anch'egli un emendamento (pag. 1582) che poi ritira (pag. 1584) e il ministro della marina (pag. 1584) — Si approva l'emendamento del senatore Bonasi all'art. 2, che importa la soppressione dell'art. 3 (pag. 1584) — Sull'art. 4, ora 3, parlano il ministro degli affari esteri (pag. 1584), i senatori Pierantoni (pag. 1585) e Tarditi, relatore, (pag. 1585) — L'art. 3 è approvato con una modificazione proposta dal ministro degli affari esteri (pag. 1585) — Sull'art. 4, che è approvato, parlano il senatore Pierantoni (pag. 1585) e il ministro della marina (pag. 1585) — Sull'art. 5 interloquiscono il ministro degli affari esteri (pag. 1586), quello della marina (pag. 1587) e i senatori Pierantoni (pag. 1586) e Gualterio, che propone un emendamento (pag. 1586) — L'art. 5 è approvato nel testo emendato dal ministro della marina (pag. 1588) — Sull'art. 6 discorrono i senatori Pierantoni (pag. 1588), Reynaudi (pag. 1590) e il ministro della marina (pag. 1590) — L'art. 6, del quale il senatore Reynaudi propone la soppressione del secondo comma, proposta che poi ritira, è approvato, per divisione, nel testo ministeriale (pag. 1591) — Senza discussione si approvano gli articoli 7, 8 e 9 (pag. 1591) — Si approva anche l'art. 10 dopo osservazioni del senatore Scialoja (pag. 1592) a cui risponde il ministro della marina (pag. 1592) — L'art. 11 ed ultimo è approvato senza discussione (pag. 1594) — Si rinvia ad altra seduta la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge.*

La seduta è aperta alle ore 15.10.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, della marina, delle finanze ed il sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e dei culti. Interviene più tardi il ministro guardasigilli.

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

Messaggio del Presidente della Corte dei conti.

PRESIDENTE. Do lettura del seguente messaggio pervenuto dalla Corte dei conti:

« Roma, 30 novembre 1909. »

« In osservanza delle disposizioni della legge 15 agosto 1867, n. 3853, mi onoro di rimettere all' E. V. l'elenco delle registrazioni con ri-

serva eseguite dalla Corte dei conti nella seconda quindicina del mese di novembre 1909.

« Il Presidente
« DI BROGLIO ».

PRESIDENTE. Do atto al Presidente della Corte dei conti di questa comunicazione.

Ringraziamenti.

PRESIDENTE. La famiglia del senatore Carutti ringrazia il Senato delle condoglianze inviate per l'illustre estinto e per la fatta commemorazione.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Bertetti domanda un congedo di 15 giorni per motivi di famiglia. Se il Senato consente, questo congedo s'intende accordato.

Seguito della 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 il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme per il transito ed il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato ».

Ieri fu chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli, che rileggo:

Art. 1.

Il transito e il soggiorno delle navi mercantili nazionali e straniere può essere vietato in qualunque tempo e in qualsiasi determinata località interna o foranea dei mari dello Stato, quando ciò sia richiesto dall'interesse della difesa nazionale.

Ai soli effetti della presente legge, per mari dello Stato s'intende la zona di mare compresa entro dieci miglia marine dal lido. Per i golfi, i seni e le baie, la zona delle dieci miglia è misurata a partire da una linea retta tirata attraverso l'insenatura nella parte più foranea in cui l'apertura non abbia un'ampiezza superiore alle venti miglia.

È aperta la discussione su questo art. I.
Ha facoltà di parlare il senatore Bonasi.

BONASI. Io ho chiesto la parola, non per parlare sull'art. 1, ma per proporre una modificazione all'art. 2 così da formare un articolo unico con l'art. 3.

Voci. Ma qui siamo all'art. 1.

BONASI. L'art. 2 resta immutato, ma soltanto viene aggiunto al medesimo un inciso che assorbirebbe l'art. 3. Credo opportuno accennare subito alla mia proposta.

Proporrei che si aggiungesse che « nei casi di urgenza le designazioni delle località nelle quali è vietato il transito e il soggiorno delle navi mercantili viene fatta mediante decreto del ministro della marina udito il Consiglio dei ministri ».

Così, dell'art. 2º e del 3º si farebbe un articolo unico.

Le ragioni che hanno indotto il Governo a presentare questo disegno di legge sono evidenti: non sono che ragioni di legittima difesa. Ma l'armare permanentemente il Governo delle facoltà di cui è cenno nel disegno di legge, deve farci pensare che può suscitare delle difficoltà molto gravi.

Siccome il divieto di transito o di soggiorno in certe località alle navi è questione che interessa anche i rapporti internazionali, così il Governo potrebbe essere esposto a molestie, sospetti e, Dio non lo voglia, anche a rappresaglie che potrebbero riuscire sommamente dannose agli stessi interessi nostri che vogliamo meglio difesi.

Per dare dunque affidamento che di queste facoltà si farà uso soltanto per i fini voluti dalla legge, e dentro i limiti da essa designati, io propongo che ogni qualvolta occorra di farne uso, venga sentito il Consiglio dei ministri, perchè questa è garanzia di fronte alla quale tutti possono esser sicuri che non si abuserà di queste facoltà; e ciò tanto più perchè nel Consiglio dei ministri deve intervenire anche il ministro degli esteri, il quale è il più interessato ad evitare le eventuali molestie che potrebbero venirgli da parte delle potenze estere.

Credo che questa aggiunta possa essere accolta dal Governo, perchè mentre non porta restrizioni alle facoltà di cui ha bisogno, e che in certi casi sono una necessità, nel tempo stesso allontana il pericolo che vengano sol-

levati reclami dall'estero atti a creare imbarazzi.

Sperò che il Governo, come anche il relatore dell'Ufficio centrale, non faranno difficoltà ad accettare questa proposta, tanto più, che, quand'anche non s'introducesse questa modificazione, il disegno di legge dovrebbe ugualmente essere rimandato all'altro ramo del Parlamento per un errore di dizione, incorso nell'art. 3 che non potrebbe non essere corretto. Invece così noi rimandiamo alla Camera la legge per un'aggiunta che avrà una grande utilità nei rapporti internazionali.

PRESIDENTE. Ma l'art. 1^o rimarrebbe qual'è?

BONASI. Sì, l'art. 1^o rimane qual'è.

PIERANTONI. Domandò di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Signori senatori. Rispetto la deliberazione che ha chiusa la discussione generale. Per antica consuetudine parlamentare e per economia di lavoro, non ripeterò cosa alcuna che da me sia stata già detta.

Prendo nota del sentimento che anima i colleghi a riconoscere la necessità che codesta legge sia emendata e che ritorni all'altro ramo del Parlamento. Esordisco col mettere sotto gli occhi del Senato la contraddizione che esiste tra il titolo della legge e l'art. 1. Il testo della legge reca: « Norme per il transito e il soggiorno delle navi mercantili lungo le coste dello Stato ». Si domandi a chicchessia fornito del senso comune e della conoscenza della lingua italiana, che dichiarare che cosa deve contenere questa legge; certamente risponderà che pensa a proteggere il transito ed il soggiorno delle navi mercantili. Si noti che questo titolo fu introdotto dalla Commissione della Camera per sopprimerne un altro titolo ancor più strano del progetto ministeriale. Chi legge questo primo articolo il quale reca: « Il transito e il soggiorno delle navi mercantili nazionali e straniere può essere vietato in qualunque tempo e in qualsiasi determinata località interna o foranea dei mari dello Stato quando ciò sia richiesto dall'interesse della difesa nazionale ». Altro che transito e soggiorno! Il divieto che confonde navi mercantili nazionali e straniere e il tempo di guerra col tempo di pace e che si arbitra di interdire ogni possibile approdo alla distesa delle coste è cosa contraria alla premessa.

Ieri, non senza grande sorpresa, sentii dire dall'onor. ministro degli esteri che questo disegno di legge non poteva in nessun modo toccare la libertà dei mari, i trattati di navigazione e i diritti acquisiti dai popoli. Io che ho il dovere di studiare, ora per ora, i trattati internazionali, affermo non esservene uno solo che non cominci con la enunciazione di volersi lo stabilimento delle persone loro suddite, e la libertà degli scambi internazionali. Ho qui una serie di trattati. Per esempio, il trattato col Paraguay reca: « vi sarà amicizia *completa* ed *intera libertà* di commercio e navigazione tra le due parti contraenti. I cittadini italiani nella Repubblica del Paraguay ed i cittadini del Paraguay potranno entrare » ecc.

Il trattato col Perù reca: « vi sarà amicizia *intera*, vi sarà *intera libertà* di commercio e di navigazione tra i due paesi ».

È inutile che io tedi il Senato per dimostrare che tutti i trattati sono stilati sopra queste forme. Però è importante notare che il Regno di Sardegna, perfino nel trattato col Marocco, pose questo diritto di libertà di navigazione e la libertà di commercio; e quando ieri parlai della giusta temenza di rappresaglia, a cui ha accennato il mio collega il senatore Bonasi, pensavo precipuamente alle stipulazioni nostre con la Svizzera, la quale, se ha la navigazione dei laghi, se ha acceduto a tutte le Convenzioni per la libertà di navigazione del Reno, per la grande forza del suo commercio e per la sua postura geografica, è vivamente interessata a volere che sieno rispettate le libertà del transito dei cittadini, del commercio e della navigazione. Infatti chi pone lo sguardo sul trattato di commercio vigente tra l'Italia e la Svizzera che è di data recente, del 13 luglio 1904, che cosa vi legge? « Art. 1. Le parti contraenti si garantiscono reciprocamente in ciò che concerne l'importazione e l'esportazione ed il transito, i diritti e il trattamento della nazione più favorita ». Ed appresso: « Ciascuna delle parti contraenti si impegna in conseguenza a far profittare l'altra di tutti i privilegi » ecc. ecc.

« Art. 2. Le parti contraenti s'impegnano a non ostacolare il commercio reciproco con proibizioni qualsiasi di importazioni, di esportazione e di transito ».

L'alinca 2 dell'art. 2 reca: *Des exceptions*

à cette règle pourront avoir lieu dans les cas suivants:

« 1ª In circostanze eccezionali e per rapporto ai provvedimenti di guerra; 2ª Per ragioni di pubblica sicurezza; 3ª Per rapporto all'igiene e alla polizia sanitaria e in vista della protezione degli animali, nonché piante utili contro le malattie, gli insetti e i parassiti nocivi ».

Infatti noi di continuo vediamo stipularsi accordi per impedire le malattie delle vacche e di altre bestie ai confini.

« Negli scambi fra i due paesi i diritti di entrata e di sortita, gli articoli designati e annessi non dovranno sorpassare i tassi indicati ».

Come osate violare questo trattato accettato da una Federazione continentale, che ha assolutamente bisogno degli sbocchi nei nostri mari, essendo contemplati i singoli casi di circostanze eccezionali? Io affermo che non ha torto l'onorevole Bonasi di sostenere quello che io dissi, ossia che voi esponete la nostra patria a rappresaglie.

E per ribadire ancora per la centesima volta essere cosa certa che non si possa in tempo di pace toccare in modo alcuno alla libertà dei porti, cito il titolo *Delle rappresaglie* nel Codice della Marina mercantile.

Nel capo VI, *Delle rappresaglie*, l'art. 243 è scritto in questi termini: « Le navi mercantili di nazione nemica che si trovassero nei porti o litorali dello Stato al momento della dichiarazione di guerra, saranno libere di uscirne in qualunque tempo, salvo che il Governo, per speciali circostanze, non creda prescrivere un limite per la partenza ».

Ora il buon senso dice che se la nave è libera di uscire, ebbe libertà di entrare ed entrò. Come intendete voi il primo articolo della legge che disdice la libertà di transito degli stranieri e il loro commercio? E nel trattato di Parigi del 1856 si riconobbe doversi rispettare la nave mercantile nemica per la regola che *la bandiera neutrale copre la merce persino del nemico se innocua* e non si volle proclamare il rispetto delle navi mercantili spettanti allo Stato belligerante; e perchè non siano catturate le navi nemiche, quando sono ritardate, alla loro partenza, saranno munite di un salvacondotto per recarsi in patria; onde se nel mare libero incontreranno nave da guerra nemica, mostrando il salvacondotto, non saranno sog-

gette a confisca. « Ciò nondimeno, in via di rappresaglia, può farsi luogo all'embargo » ecc.

Intende adunque l'onorevole ministro degli affari esteri che io per amore di studi storici, ricercatore dei trattati antichi e diligente conoscitore dei moderni, non dissi cosa che non sia grave e che non sia da ponderare invitandolo a darmi ascolto. Aggiungo poi che quando parlai del rispetto dovuto agli stranieri che dimorano nel nostro paese, invocai il capo secondo della Legge di Pubblica Sicurezza, in cui è scritto, in relazione con i trattati internazionali, che solamente saranno espulse quelle genti che siano vagabonde o condannate dai tribunali o pericolose. E in questo dovetti dissentire dal mio collega di Università l'onorevole Orlando; che di diritto pubblico interno è maestro e che presto tornerà insegnante.

Perciò ripeto che si deve evitare questa anomalia tra il Titolo della legge e le sue dichiarazioni e si debbono rispettare i trattati.

Ma il mio caro amico il Bonasi, ha citato l'interesse della difesa della nazione. Io rispondo: È egli possibile pensare che durante il tempo di pace e a grande distanza si possano arrestare le navi ed impedire che giungano a destinazione?

Si tacque sulla mia domanda. Dove andranno queste navi che potranno persino mancare di viveri?

Questa domanda, ripeto, io indirizzo ai tre onorevoli ministri e a tutti gli altri che vorranno parlare in loro favore. Taceranno perchè non sanno che dire.

Dopo l'esame del primo alinea dell'articolo, passo al secondo. È strano che mentre si determina la regola generale delle dieci miglia marine, si venga poi a dire che questa regola vale ai soli effetti della presente legge. Quale è la ragione per cui questa legge debba assumere un carattere speciale e sussistere in contraddizione coi principii generali del Codice marittimo? Lo dovrò sentire.

« Per i golfi, i seni e le baie, la zona delle dieci miglia è misurata a partire da una linea retta tirata attraverso l'insenatura nella parte più foranea in cui l'apertura non abbia un'ampiezza superiore alle 20 miglia ».

Credo difficile questa determinazione; ma se la nave sarà respinta fuori di questo limite, dimentica l'onorevole Tittoni che le violazioni dei

trattati creano responsabilità da essere decise da arbitri?

Io domando: è possibile che questo testo di legge lasci il dubbio che si voglia toccare alla libertà degli stretti e dei canali?

Certamente se si dicesse codesta cosa, sarebbe tale un'enormezza da volere che colui che la sostiene si curi con l'elaboro.

Però la geografia è tradita. Le navi non sono indicate; quando voi, colleghi, pensate che l'Italia per tre quarti è composta di terre insulari e litoranee, dovete comprendere come il mare sia fattore importante della vita, della civiltà e della storia italiana. Quali sono i nostri mari di Stato?

L'onor. ministro degli affari esteri non vorrà comprendere nei mari dello Stato la sua Somalia ed il suo Benadir.

Determino i mari dello Stato. Il mare Adriatico è lungo circa 900 km., e largo in media 200 km. con un'area di quasi 131 km. quadrati. Lo Stretto di Messina è lungo 30 km. e largo soltanto 3500 metri.

Al suo ingresso settentrionale i movimenti della marea e l'incontro delle correnti, che provengono dai due mari, fanno tali movimenti che rendono pericoloso l'approdo. Il movimento che proviene dalla parte del Jonio è detto *rema montante*; l'altro *rema discendente*; questi moti specialmente sulle coste e sugli scogli formano vortici e risacche che, quando il mare è agitato da forti ondulazioni provenienti dal largo, possono riuscire pericolosissime ai bastimenti. Questi pericoli costituirono il simbolo di quella lotta terribile di paura tra Scilla e Cariddi, di cui dopo Dante molti poeti cantarono. Se così ristretto è il Golfo di Messina, ed è principio indiscusso che gli Stretti debbono essere liberi, nessun arbitrio si deve permettere contro la libertà dei mari. E il canale di Otranto?

Ed ora ricordo ai colleghi più giovani che negli ultimi anni sapemmo che si erano fatte manovre nei nostri mari a Taranto e in altre parti: si fece presso lo Stretto di Messina la prova se col sistema delle fortificazioni fosse o no traversabile lo Stretto in tempo di guerra. Durante quelle manovre tutte le navi mercantili passarono, perchè i tiri a polvere non fanno male e se in così stretto passo le spie non sono temute, perchè paventarle altrove?

Chi conosce un po' la navigazione, ed usci o rientrò nei porti nostri e stranieri, sa che l'Ufficio del porto ha diritto di indicare alle navi che debbono entrare di appoggiare più a destra o più a sinistra, onde è impossibile di pensare che navi, le quali sono a vista nel giungere da lontane plaghe, che riportano i nostri emigranti e ogni genere di mercanzie, possono avere dentro di sé alcune spie che vorrebbero compromettere l'alta virtù della marina italiana, le più importanti opere della nostra difesa nazionale.

Io ho una fede più forte della vostra, signori ministri, nel valore italiano, nel sentimento della coscienza nazionale, che, nella reciprocità degli scambi, che sono la forza delle nazioni, darà ricchezza alla patria, rispettando la libertà. Di articolo in articolo dirò quello che il pensiero e lo studio mi ispireranno, poichè, egregi colleghi, io sono uomo che « quando amor m'ispira » detto e parlo. E il Ministro dovrà accettare emendamenti. Ne ho la certezza.

GUALTERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUALTERIO. Ho domandato la parola semplicemente per proporre un emendamento, relativo alla dicitura dell'articolo primo, in modo che esso sia messo in relazione con lo spirito della legge.

L'articolo primo, che era stato presentato dal Ministero alla Camera, e che io credo sia stato formulato dal prof. Majorana, dimostrava chiaramente quale fosse lo scopo della legge, di impedire, cioè, in certi dati casi e in certi determinati luoghi il transito ed il soggiorno delle navi mercantili nazionali od estere, quando ve ne fosse la necessità richiesta dall'interesse militare.

La Commissione parlamentare ha voluto largheggiare, e largheggiare probabilmente per non stringere troppo il Governo in certi casi, in cui potrebbe esservi controversia circa la località dove le restrizioni alla libera navigazione dovessero essere stabilite.

Però, la Commissione parlamentare, a mio avviso, ha largheggiato un po' troppo, e se la primitiva dizione era suscettibile di poter in alcuni casi recare degli inceppi al Governo, la seconda dicitura potrebbe invece far nascere il sospetto di voler favorire parzialità di trattamento, e ledere quel diritto di reciprocità che,

in forza dei trattati, hanno le navi mercantili fra loro nei vari paesi.

Questa la mia prima osservazione. La seconda osservazione è pure diretta a mettere in armonia con lo spirito della legge la dicitura di questo articolo, e si riferisce alla parola « vietato », che non mi sembra appropriata allo scopo. A me sembra che dovrebbe invece dirsi « sospeso ». Poichè si tratta di una disposizione non permanente, ma temporanea, che sospende la libera facoltà alle navi del transito e del soggiorno in alcune località, in certe date e circostanze. Questo mi pare lo spirito della legge, e nella relazione fatta alla Camera tale concetto fu chiaramente esposto.

La Camera poi ha voluto determinare in questa occasione l'estensione delle acque territoriali, che nell'articolo sono chiamate « mari dello Stato ». Così la Commissione parlamentare ha stabilito la zona di 10 miglia marine e su questo non ho niente da osservare, poichè si tratta di un particolare che qui non interessa discutere.

Quello però che mi pare possa prestarsi a dubbia interpretazione è la spiegazione che viene data sul modo di determinare la zona su cui ha dominio lo Stato, quando si tratti di insenature, di golfi o di altre località, che potrebbero essere anche quegli stretti che sono stati accennati dal senatore Pierantoni, la cui configurazione non si presta sempre all'applicazione delle norme date.

Per tutte queste ragioni, io modificarei in primo luogo la prima parte dell'articolo come andrò a dire; sopprimerei l'ultima parte, e formulerei l'articolo così: la prima parte sarebbe:

« Il transito e il soggiorno delle navi mercantili nazionali e straniere può essere sospeso in particolari circostanze, in qualunque determinata località interna o foranea dei mari dello Stato, ove tale misura sia richiesta dall'interesse della difesa nazionale, e seguendo le norme prescritte dalla presente legge ».

In questo modo si dà facoltà al Governo di provvedere, sempre che il caso lo esiga, ma nello stesso tempo la dicitura indicherà chiaramente che, qualunque sia la località ove i provvedimenti si applicano, essi rappresentano un interesse militare, e che questa è la sola

ragione per giustificare le restrizioni che si fanno alla libera navigazione.

E poi formulerei così il secondo comma:

« Ai soli effetti della presente legge, per mare dello Stato s'intende la zona di mare compresa entro dieci miglia marine dal lido ».

PRESIDENTE. Prego il senatore Gualterio di volermi far pervenire l'emendamento del quale ha dato lettura.

Domando se l'emendamento Gualterio è appoggiato.

(Appoggiato).

Dichiaro aperta la discussione su questo emendamento, e do facoltà di parlare al ministro della marina.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Esaminando la proposta fatta dal senatore Gualterio debbo dichiarare che io non ravviso l'opportunità di mutare la parola « vietato » in quella di « sospeso », poichè dicendo « è vietato » non s'intende certo dire « è vietato per sempre ». Il divieto è temporaneo e dura finchè la potestà dello Stato ritiene necessario di mantenerlo per la difesa nazionale.

A me non sembra quindi che col mutare nell'art. 1 il « vietato » con « sospeso », si aggiunga ad esso chiarezza o precisione e sarei di avviso di lasciare inalterata la prima parte.

E passo alla seconda parte dell'articolo ove è detto: « Ai soli effetti della presente legge, per mari dello Stato s'intende la zona di mare compresa entro 10 miglia marine dal lido. Per i golfi, i seni e le baie, la zona delle 10 miglia è misurata a partire da una linea retta tirata a traverso la insenatura nella parte più foranea in cui l'apertura non abbia un'ampiezza superiore alle 20 miglia », che il senatore Gualterio vorrebbe in parte modificare mediante la soppressione delle parole: « in cui l'apertura non abbia un'ampiezza superiore alle 20 miglia ». A me sembra però che l'articolo debba integralmente essere mantenuto, giacchè se fra i capi o punte, che dir si voglia, di un golfo, la distanza è di 20 miglia o meno, le parole che il senatore Gualterio vorrebbe eliminare sono necessarie appunto per stabilire che tutto il golfo deve ritenersi compreso nelle acque territoriali, anche se esso nella parte interna si allarghi per più di 20 miglia. Ciò è conforme non solamente alla logica, ma anche ai canoni del diritto internazionale.

Per tale motivo il Senato comprenderà come io debba pregare il senatore Gualterio di non insistere nella sua proposta.

PRESIDENTE. Il senatore Tarditi, relatore, ha facoltà di parlare.

TARDITI, relatore. L'on. senatore Pierantoni nella sua premessa, ha promesso cosa che non poteva mantenere. Egli, cioè, ha dovuto forzatamente rientrare nella discussione generale e, per giustificare la sua opposizione a questo disegno di legge, ha dovuto nuovamente dichiarare che, nel mare territoriale, lo Stato non ha facoltà di disciplinare per legge provvedimenti nell'interesse della difesa nazionale, perchè è vincolato dai trattati che regolano la navigazione.

Io mi permetterò quindi di esporre al Senato esplicite affermazioni fatte in proposito da eminenti giuristi. Comincerò dal Fiore, il quale dice: « Ciascuno Stato marittimo ha un diritto incontestabile di dominio e di giurisdizione sulle acque che bagnano le sue coste, fino ad una certa distanza, opportuna alla sua difesa, e tanto che basti a tutelare la sicurezza del territorio. È incontestato il diritto che appartiene allo Stato di provvedere alla sua difesa e alla sua sicurezza, ed è secondo ragione che la giurisdizione, rispetto a tale oggetto, si debba estendere fino al punto dal quale lo Stato può temere di essere offeso, ossia alla massima portata del cannone ».

E non basta; ecco quanto dice in proposito l'illustre Pasquale Stanislao Mancini: « La dottrina dei pubblicisti e l'uso dei popoli sono unanimi nel considerare il mare prossimo al lido come proprietà della nazione, che esercita la sovranità nella terra adiacente. In questa parte del mare i Governi dei singoli Stati hanno diritto di sovranità; possono permettere e regolare, ovvero proibire, la navigazione di cabotaggio, la pesca; possono sottoporre le navi mercantili a formalità, ad ispezioni ed a visite di dogana; regolare il servizio di pilotaggio, dei fari e dei segnali; limitare il numero delle navi da guerra estere che volessero ancorare nei porti e nelle rade; *possono finalmente vietare ogni atto di ostilità.* Questo teorema di diritto pubblico è fuori di contestazione ».

Ora, un tentativo di spionaggio o peggio, fatto in tempo di pace, e segnatamente poco prima della dichiarazione di guerra, non è forse un criminoso atto di ostilità?

Ha quindi ragione lo Stato di adottare al riguardo provvedimenti leciti, onesti, conformi alle consuetudini internazionali; e tanto più è giustificato questo atto, in quanto che, ripeto, questo disegno di legge si limita a disciplinare per legge, quanto il nostro Governo e quelli esteri fanno oggi in base ai loro poteri discrezionali.

Alludendo poi alla proposta fatta dall'onorevole senatore Bonasi, l'onorevole Pierantoni osserva che non lui soltanto, ma anche altri temono rappresaglie per l'applicazione di questa legge. Ma il senatore Bonasi, se ho ben compreso, si è occupato di un caso singolo, della facoltà cioè lasciata, nei casi di urgenza, a comandanti di navi e di fortezze, ed ha giustamente osservato che questi comandanti in sott'ordine, senza responsabilità di Governo, potrebbero facilmente eccedere, cadendo nell'arbitrio o nell'errore; provocando così osservazioni e richiami. Ma l'onor. Bonasi non si è menomamente preoccupato dell'applicazione della legge, nè ha esternato timori in proposito.

Non mi soffermo sugli altri particolari, già svolti dall'onor. ministro della marina, circa gli stretti, i passaggi, i canali, ecc. Mi riportò soltanto a quanto dissi ieri, circa la impossibilità che il ministro della marina possa proporre, ed il Governo adottare, provvedimenti che, per tutelare un limitato interesse della difesa nazionale, danneggino il commercio, sconvolgano economicamente la Nazione.

Questo non è ammissibile.

E vengo all'onor. Gualterio. Egli si lagna che si sia largheggiato troppo, e propone una dizione più ristretta dell'art. 1º. Già il ministro della marina ha fatto osservare che le due dizioni si equivalgono; infatti l'art. 1º dice che il transito, ecc., « può essere vietato in qualunque tempo », ecc., e l'onor. Gualterio propone che si sostituisca: « può essere vietato in particolari circostanze ».

Ma l'osservazione principale dell'onor. Gualterio si riferisce allo scopo del divieto, che pargli non sia abbastanza precisato, mentre il primo alinea dell'art. 1º termina con le parole: « quando ciò sia richiesto dall'interesse della difesa nazionale ».

Credo quindi che anche su questo non vorrà insistere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pierantoni.

PIERANTONI. Io aveva richiesto l'onorevole ministro della marina ed il relatore di dirmi: se intendono di comprendere in questa legge il canale di Otranto e lo stretto di Messina. Mi son data la cura persino di ricordare a sì eminenti uomini, e al relatore che imita San Giorgio cavalcante sul mare, la posizione geografica, i limiti, l'estensione delle nostre coste.

Ho intesa una lezione di diritto internazionale che non aveva bisogno di ricevere, ed evocare la memoria del mio maestro e del mio autore. Onor. Tarditi, che ella legga i libri di diritto internazionale sta bene; ma se pretende dire che io abbia negato la sovranità dello Stato, che abbia negato il diritto di impedire la pesca agli stranieri se non hanno trattati di reciprocità, che io abbia negato di mettersi i dazi e la polizia marittima, erra. Io vi parlai delle tariffe e persino della differenza delle tariffe di confine.

Rispondete: volete o non volete impedire in un caso qualunque il libero accesso ai porti? Questa è la questione. Ho detto: in qualunque momento, perchè poche ore avanti la guerra non si possono prendere decisioni che impedirebbero persino alle nostre genti di mare il ritorno alle loro case. La difesa della patria deve essere pronta, non bisogna ricordarsi all'ultimo momento di quello che si doveva fare.

Non avete risposto alla ripetuta domanda: Dove andranno le navi mercantili protette dai trattati, protette dal diritto naturale che volle libero il commercio, e che volle libera la navigazione? Le dottrine da me esposte furono quelle che appresi nello studio, che divulgo nella scuola, che esposi in libri e in volumetti che mando fuori per la gioventù. Se non volete rispondere, il silenzio può anche significare che non potete combattere le mie idee, la verità.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Io non avrei voluto riprendere la parola, perchè a me duole di far perdere tempo al Senato ripetendo cose già dette, e che il Senato ha troppo ben comprese perchè ci sia bisogno di dirle nuovamente con altre parole. E, e deve restare

inteso, che questa legge non può, nè deve attentare in alcun modo alla libertà dei commerci, poichè altrimenti il beneficio che noi ce ne ripromettiamo sarebbe molto minore dei danni gravi che la Nazione ne risentirebbe.

La proibizione del transito delle navi non può che essere limitato ad alcune poche località. Come si può parlare di chiudere lo stretto di Messina, che è una delle grandi vie del commercio mondiale? Ci esporremmo ad essere messi al bando dalle Nazioni civili! Sono esagerazioni tali che non possono formare tema di discussione. Del resto siamo pronti ad accettare tutte le garanzie, come accettiamo quella dell'onor. Bonasi di udire il Consiglio dei ministri; in tal modo le ragioni della difesa dello Stato saranno sostenute dal ministro della marina, ma saranno anche controllate dai ministri che per l'ufficio loro debbono tutelare e patrocinare il commercio nazionale. In questo modo avremo la piena sicurezza che tutte le ragioni saranno vagliate, e che mai gli interessi del commercio saranno trascurati, o posposti a quelli della difesa.

Un Ministero che facesse diversamente si esporrebbe ad un giudizio ben grave della rappresentanza nazionale; non siamo in Governo assoluto, vi è un Ministero che di tutti gli atti deve rispondere al Parlamento; e, quando recasse così grave offesa agli interessi dello Stato, dovrebbe rendere i suoi conti al Parlamento, ed incontrare un giudizio che sarebbe molto severo. Quindi credo che non sia il caso di far discussioni, perchè seguitando con questo sistema potremmo rifar la questione ad ogni articolo, e discutere per delle settimane.

Prendendo atto di queste dichiarazioni, il Senato può votare con tutta sicurezza l'articolo primo.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. È la terza volta, che ella chiede di parlare su questo articolo.

PIERANTONI. È soltanto la seconda. Sono lietissimo che l'onorevole ministro degli affari esteri abbia dichiarato che non si possono toccare gli stretti, ma del canale di Otranto non se n'è parlato; tuttavia sono lietissimo di aver indotto il ministro a parlare perchè di questa questione si è molto discusso fra noi. Io ho detto che era impossibile che si potessero toccare gli stretti, e ho piacere che il paese ap-

prenda quello che si fa da noi. Del resto il limite della mia parola mi verrà e dalla mia coscienza e dal Presidente.

PRESIDENTE. Il senatore Gualterio mantiene la sua proposta?

GUALTERIO. La mantengo, e ritengo di non essere stato ben compreso quando ho espresso le ragioni per cui l'ho presentata.

Io ho cominciato a premettere che intendeva, col mio emendamento, semplicemente di rimettere la dicitura dell'articolo in armonia con lo spirito della legge. Io non ho certo avuto nel mio pensiero di voler limitare l'autorità dei ministri, i quali hanno la responsabilità dei loro atti verso il Parlamento; intendeva invece di prendere una via di mezzo fra la dicitura troppo ristretta, la quale poteva prestarsi a controversie, presentata dal ministro della marina alla Camera dei deputati, con quella un po' troppo indeterminata, che era stata sostituita dalla Commissione della Camera dei deputati.

Dice l'articolo nella versione del progetto di legge:

« Il transito ed il soggiorno delle navi mercantili nazionali o straniere può essere vietato in qualunque tempo ed in qualsiasi determinata località interna o foranea nei mari dello Stato, quando ciò sia richiesto dall'interesse della difesa dello Stato ».

La differenza che vi è fra la mia proposta e la dicitura del Governo è questa, che invece di dire « in qualsiasi località » si dica « in quelle località interne o foranee dove può essere richiesto ». Ed allora si vede qual'è lo spirito della legge, mentre non si limita al Ministero di fare le sue ordinanze ed i suoi decreti semplicemente per le piazze forti. Questo era il concetto della mia osservazione.

In quanto alla soppressione dell'ultima parte dell'articolo, non credo che vi sia bisogno di dilungarmi molto, perchè la conformazione dei golfi e delle baie, può essere tale che la distanza delle 10 miglia, presa da quella linea media può non corrispondere alla linea delle 10 miglia dal rimanente della costa.

Se la linea delle 20 miglia nella baia interna non è alla bocca, e se in seguito essa si restringa, da dove partiremo noi per calcolare la zona delle dieci miglia? Se limiteremo le dieci miglia partendo da questa linea interna,

la zona in quel tratto non corrisponderà a quella rimanente, e, per accordarla, si dovrebbe partire in questo caso dalla bocca. Come si farebbe a determinare questa linea nello stretto di Messina? Le leggi che vogliono determinare troppo dettagliatamente le cose, finiscono poi per generare confusione, ed era allo scopo di evitarla, che proponevo di sopprimere l'ultima parte dell'articolo.

Quanto al « vietato », se si vuole, si può dire « vietato temporaneamente »; la mia proposta tendeva appunto a dimostrare che il divieto era provvisorio e non perpetuo. Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Modifica ella dunque il suo emendamento?

GUALTERIO. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Rileggo dunque l'emendamento del senatore Gualterio, che non è accettato né dal Governo né dall'Ufficio centrale.

Questo emendamento suona così: « Il transito e il soggiorno delle navi mercantili nazionali e straniere, può essere in qualunque tempo sospeso in quelle località interne o foranee nei mari dello Stato, ove tale misura sia richiesta dall'interesse della difesa nazionale, seguendo le norme stabilite dalla presente legge.

« Ai soli effetti della presente legge, per mare dello Stato, s'intende la zona di mare compresa entro dieci miglia marine dal lido ».

Questo emendamento che, ripeto, non è accettato né dal Governo, né dall'Ufficio centrale, verrebbe in sostituzione dell'articolo del progetto ministeriale.

Lo pongo ai voti. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 1; nel testo ministeriale. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Ora passiamo agli articoli 2 e 3, perchè l'emendamento del senatore Bonasi è comprensivo d'ambo gli articoli. Ne do lettura:

Art. 2.

Le località nelle quali è vietato il transito e il soggiorno delle navi mercantili sono designate mediante decreti Reali, su proposta del ministro della marina.

Art. 3.

Nei casi di urgenza, le designazioni indicate nell'articolo precedente sono fatte mediante decreti del ministro della marina, con ordinanze del comandante della piazza forte marittima locale, oppure del più elevato in grado o più anziano fra i comandanti le navi da guerra che si trovano sul posto.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Siccome il Governo accetta l'emendamento dell'onor. Bonasi, si potrebbe dar lettura dell'emendamento stesso.

PRESIDENTE. Sta bene. Do lettura dell'emendamento dell'onor. Bonasi: « Le località sulle quali è vietato il transito ed il soggiorno sulle navi mercantili sono designate mediante decreti Reali, su proposta del ministro della marina; e nei casi di urgenza, le designazioni sopra indicate sono fatte dal ministro della marina, udito il Consiglio dei ministri ».

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Io enunciai nel discorso di ieri le regole più ovvie della vita marinara. Vi sono navi di guerra, vi sono navi mercantili, e talvolta navi assimilate. Tutti eravate vivi quando si parlò della grande questione dell'Aunis; dalle acque di Civitavecchia erano passati i due famosi assassini, i fratelli Lagala catturati nelle acque di Genova; la Francia invocò il privilegio che vietava la visita sulla nave che faceva servizio postale, mentre il console francese aveva permesso l'arresto dei due masnadieri. L'onorevole ministro e tanti altri sanno che vi sono navi le quali sono obbligate ad ottenere l'atto di nazionalità per acquistare il diritto di portare la bandiera nazionale anche quando sono proprietà di stranieri, e vi sono altre navi che non hanno il dovere dell'atto ora detto, ma che sono iscritte presso i dipartimenti marittimi. Indicai, col solo numero, che vi sono 23 specie di navi, poichè, dovendosi distinguere la navigazione di lungo corso da quella di piccolo corso, farei offesa al sapere dei colleghi, se ricordassi quali sono i mari in cui vi è viaggio di lungo corso.

Dico le categorie delle molteplici navi, co-

minciando dai bastimenti a vela: vi sono le navi a tre alberi, i brigantini, le golette, i brigantini-golette, i trabaccoli, le feluche, le tartane ecc. ecc., e poi vi sono anche le piccole navi da porto. Esiste la distinzione fra le navi che trasportano passeggeri e quelle che trasportano semplicemente le mercanzie, onde qualsiasi nave che abbia una stazzatura, mi pare, di 50 tonnellate può imbarcare passeggeri.

È inutile che ripeta tutte le disposizioni sulla verifica della nave che deve partire, tutte le condizioni di rifornimento; è inutile che ricordi quanto si sia fatto per proteggere l'imbarco e il ritorno degli emigranti. Ora io domando: quando vi sono tutti i nostri battelli da pesca iscritti solo nel compartimento marittimo, che hanno diritto di uscire e di rientrare, perchè voi sapete che il Mediterraneo è riconosciuto come il più forte produttore del nutrimento dei pesci (tanto che gl'Inglesi lo chiamano mare pescatorio), possono questi battelli senza ledere i grandi interessi dello Stato essere compresi fra queste navi mercantili o no? Ma vorrei anche che si dicesse quali saranno le navi mercantili comprese e designate per decreto Reale.

Non posso certamente imporre nulla alla maggioranza del Senato, ma mi rimane il piacere che si consacri negli atti del Senato questo avvertimento che servirà anche a chiarire il senso della legge.

PRESIDENTE. Non ha nulla da rispondere in proposito l'onorevole ministro degli affari esteri?

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Non so! Non mi pare che il senatore Pierantoni abbia presentato una proposta concreta.

PIERANTONI. Io non ho fatto nessuna proposta: ho domandato soltanto uno schiarimento e cioè se nella frase *navi mercantili* si comprendano tutte le navi.

GUALTERIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALTERIO. Nell'articolo 3°, che, secondo la proposta del senatore Bonasi si potrebbe fondere con l'art. 2°, si parla di casi di urgenza.

Ora io non comprendo quali possano essere questi casi di urgenza, nei quali non sia possibile al ministro della marina di provocare un decreto Reale, o di emanare un decreto mi-

nisteriale, e quali quelli che possano richiedere di sostituire a questo procedimento regolare delle ordinanze delle autorità militari o navali, tralasciando perciò le comunicazioni preventive a chi di dovere, dei provvedimenti che si stabiliscono.

A me sembra che questi casi di urgenza non potrebbero essere altro che o casi di manovre, oppure casi in cui l'entrata in porto, o l'avvicinarsi in un dato luogo di approdo, sia pericoloso o inopportuno, per esservi qualche sbarramento od altro motivo d'impedimento. Se è ciò che viene sottinteso, a me pare che le norme date non corrispondano con quello che si dovrebbe fare.

Io ritengo che per tutti i casi nei quali sarebbe necessario di emanare decreti e comunicarli nei modi stabiliti, e sarebbero casi nei quali la proibizione dovrebbe durare un certo tempo, sia evidente che queste attribuzioni debbano essere date al ministro, e che non possa esservi motivo per richiedere diverso procedimento. Se invece fosse il caso, per circostanze speciali, di prendere un provvedimento immediato, non può esser preso con un'ordinanza, ma deve esser preso con altri mezzi, mandando una torpediniera, facendo dei segnali ecc. Ora, è appunto questo che mi pare dovrebbe dirsi nella legge, qualora fosse giusta la mia interpretazione.

Perciò io avrei preparato il seguente emendamento all'articolo 3°:

« Nei casi speciali nei quali sia richiesto dalle circostanze un provvedimento immediato, il comandante della piazza forte marittima o i comandanti navali possono impartire alle navi mercantili nazionali od estere nei mari dello Stato, con quei mezzi che saranno più appropriati, quelle disposizioni che nell'interesse militare o della sicurezza della navigazione, potranno necessitare ».

Questa è una cosa che già si fa abitualmente a Venezia.

Tutte le volte che delle batterie devono tirare, si dà informazione della zona pericolosa, onde le navi evitino di avvicinarsi allo specchio d'acqua, che offre pericolo per il transito.

Non sono queste ordinanze che debbano essere comunicate ai consoli o ad altri, sono provvedimenti che si prendono per un bisogno immediato.

Questi motivi m'inducono a presentare il mio emendamento all'articolo 3°.

BONASI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONASI. Le ragioni dell'emendamento da me proposto sono evidenti: esso mira semplicemente a dare, come già ho osservato, una seria guarentigia che della facoltà data da questa legge al Governo in modo permanente se ne farà uso, ma non abuso.

A me pare che nessuna guarentigia maggiore possa darsi di quella che assicura che in ogni caso questi decreti debbano essere sottoposti all'approvazione del Consiglio dei ministri, giacchè per tal modo si viene ad impegnare la responsabilità non del solo ministro della marina, ma dell'intero gabinetto.

Guarentigia maggiore, parmi non possa essere desiderata dagli stessi Governi esteri.

D'altra parte io ho proposto che siano fusi in un unico articolo il secondo ed il terzo, per togliere alle autorità subordinate la facoltà di emanare disposizioni che possono avere gravissime conseguenze e impegnare la responsabilità del Governo.

Ora la responsabilità del Governo non deve né può essere impegnata a sua insaputa da chi occupa un grado tanto inferiore anche nella gerarchia. Infatti colla parte dell'art. 3, che secondo il mio emendamento viene soppressa, si dà facoltà di emettere decreti di divieto al transito e soggiorno delle navi mercantili in determinate località anche al comandante la piazza forte marittima locale oppure al più elevato in grado, od al più anziano tra i comandanti delle navi da guerra che si trovano sul posto. L'estensione di queste facoltà a me sembra eccessiva e pericolosa e perciò ho fatto la proposta di fondere insieme i due articoli, eliminando quest'ultima parte. Quando non vi è il caso di urgenza il divieto temporaneo dev'essere stabilito mediante decreto Reale; quando invece l'urgenza vi è, basta che il decreto sia ministeriale, e tanto nell'uno quanto nell'altro caso deve sempre il decreto di divieto essere sottoposto al Consiglio dei ministri.

Con questo mi pare che si tolga fondamento a tutte le obiezioni sollevate contro questo progetto di legge e che possano evitarsi i danni e i pericoli che potrebbero nascere da una in-

interpretazione ostile che fosse per darsi a queste disposizioni dagli Stati esteri.

Questo il concetto dell'emendamento che io credo sia tale da assicurare pienamente il Senato. Non ci dobbiamo dissimulare che, per quanto il disegno di legge non abbia che scopo di difesa, non mancherà di sollevare sospetti e diffidenze come già ha dimostrato ieri il senatore Pierantoni, tanto che si erano destate preoccupazioni nell'animo di molti altri senatori, circa la convenienza del disegno di legge in esame; ma con questo correttivo dell'intervento del Consiglio dei ministri e togliendo ai comandanti ed ufficiali locali la facoltà di emettere decreti ristrettivi della libertà del mare, mi pare che l'articolo possa essere accettato con animo tranquillo, non presentando più gli inconvenienti che si lamentavano.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Il Governo ha già dichiarato di accettare l'articolo emendato secondo la proposta del senatore Bonasi, così bene illustrata dallo stesso proponente.

Per quanto riguarda la proposta di emendamento del senatore Gualterio, mi permetto di fare osservare che essa, e l'obbiettivo che la riguarda, sfuggono alla presente legge che si riferisce esclusivamente alla difesa della nazione. Ora i casi citati giustamente dall'onorevole ammiraglio senatore Gualterio, riguardano invece contingenze ordinarie delle piazze forti marittime, cioè: i tiri al bersaglio, gli sbarramenti, ed altro; ma non riguardano la difesa nazionale, come è intesa nel concetto della presente legge. A questi casi ordinari, vanno applicate le disposizioni alle quali egli ha accennato che continueranno ad aver vigore e che esulano dallo spirito della presente legge.

Dopo ciò credo che l'onorevole senatore Gualterio vorrà recedere dal suo emendamento.

GUALTERIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALTERIO. Dichiaro di non insistere nella mia proposta, la quale cade dopo quanto ha esposto il senatore Bonasi. Poiché se dall'articolo 3 verranno tolte quelle facoltà che si vogliono dare ai comandanti che stanno sul luogo, si rientra nei casi in cui l'ordinanza deve avere

un certo grado di stabilità, e quindi viene eliminato da sé il caso di urgenza.

Ripeto che, dopo le proposte del senatore Bonasi, accettate dall'onorevole ministro, non ho alcuna difficoltà a ritirare il mio emendamento, che non ha più nessuna ragione di essere.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Erano appunto i giusti motivi ora esposti dal senatore Gualterio che mi obbligarono a pregarlo di ritirare il suo emendamento, che invero non comprendevo avendo il Governo già accettato di modificare l'art. 2 e di conglobarlo col successivo, come da proposta del senatore Bonasi.

Sono quindi lieto che il senatore Gualterio abbia con me convenuto sulla necessità di non modificare altrimenti l'art. 2.

PRESIDENTE. Rileggo allora l'art. 2, modificato secondo la proposta Bonasi, accettata dal Governo e dall'Ufficio centrale, avvertendo che con questa modificazione rimane soppresso l'art. 3.

Art. 2.

Le località nelle quali è vietato il transito e il soggiorno delle navi mercantili sono designate mediante decreti reali su proposta del ministro della marina; e nei casi di urgenza, mediante decreti del ministro della marina, udito sempre il Consiglio dei ministri.

Chi approva quest'articolo voglia alzarsi.

(Approvato).

Viene ora in discussione l'art. 4 (ora 3) che rileggo:

Art. 3.

I decreti e le ordinanze summenzionate devono essere pubblicate per esteso nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, affisse presso tutte le Capitanerie e gli Uffici di porto e comunicate ai consoli stranieri residenti nelle città marittime.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. In questo articolo bisogna sopprimere le parole « e le ordinanze », soppressione resa necessaria dopo le modificazioni approvate all'art. 2.

PRESIDENTE. Sta bene.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Mi limito soltanto a far notare che molti Stati non hanno i consoli, ed i consoli generali sono pochissimi. Secondariamente avverto che la *Gazzetta Ufficiale* non è nel dominio di tutti.

Ricordo poi che quando saranno affissi questi decreti nelle capitanerie di porto, potranno leggerli, se capiscono la nostra lingua, soltanto quei padroni di navi, e quegli equipaggi, che si trovano nei porti. Come dunque si può credere che sia questa una guarentigia di pubblicità?

A questa domanda non chiedo risposta; il paese risponderà da sé.

TARDITI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TARDITI, *relatore*. Non avendo prima risposto al senatore Pierantoni, non vorrei essere tacciato di scortesia. Alle sue osservazioni circa l'applicabilità di questo disegno di legge al golfo di Taranto e ad altre località, rispondo che, evidentemente, le disposizioni contenute in questo disegno di legge sono da applicarsi soltanto in via eccezionale, in qualche località, quando la sicurezza dello Stato lo richieda. Circa la possibilità che i capitani delle navi mercantili ignorino queste disposizioni, mi permetto di far presente che essi hanno interesse di conoscere le leggi marittime, che vigono in tutti gli Stati, e specialmente in quelli nei quali debbono approdare. Ove poi, per avventura, non le conoscessero, provvede il disegno di legge, perchè siano avvisati in tempo con segnalazioni.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, pongo ai voti l'art. 3 con la soppressione delle parole « e le ordinanze » proposta dal ministro degli affari esteri.

Coloro che l'approvano, sono pregati di alzarsi.

(Approvato).

Art. 4.

I semafori, le stazioni di segnalazione e le navi da guerra in servizio locale devono, in conformità degli usi marittimi internazionali, fare segnali alle navi mercantili di allontanarsi dalle località per le quali esiste il divieto di transito e di soggiorno.

PIERANTONI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. In questo articolo vi è un errore, perchè non si tratta di usi marittimi internazionali, cioè di usi permessi alle navi, da guerra e mercantili.

Sarebbe facilissimo parlare degli sforzi che si fecero per poter avere una segnalazione, un alfabeto marittimo unico, ma questo non è il luogo di fare tale cosa. Ricordo soltanto che il R. Decreto 4 aprile 1869 venne ad imporre alle nostre navi tali segnali che oggi sono di grande importanza. Infatti dice il Decreto: « per corrispondere con bastimenti della marina Reale e mercantile, affinchè i bastimenti tutti possano dal mare corrispondere con quelli degli altri Stati, coi segnali ecc. e affinchè i bastimenti tutti possano dal mare corrispondere per mezzo dei posti semaforici sul litorale italiano, con tutti gli uffici », si stabilirono da moltissimi Stati, (non da tutti, perchè l'America aveva già fatto una specie di alfabeto e segnali con bandiere nella convenzione internazionale di Washington) - si stabilirono segnali con 18 bandiere, con i quali si ottengono più di 678.000 combinazioni, che sono il vero alfabeto.

Vi sono poi altri segnali, quando non si possono vedere i colori delle bandiere; si ricorre a piccoli palloncini, ed a fuochi artificiali, e tutte queste cose non le può ignorare il Governo. Si doveva invece di « usi internazionali » dire le « *convenzioni e i segnali riconosciuti dagli accordi internazionali* ».

Ma non importa nulla se il Senato vota contro.

PRESIDENTE. Domando al senatore Pierantoni se non fa proposte.

PIERANTONI. Non ne faccio.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole senatore Pierantoni non fa proposte, ma implicitamente chiede che nell'articolo in esame sia sostituita la frase « in conformità degli usi marittimi internazionali » con l'altra « facendo uso del codice internazionale dei segnali ». Ora, a me sembra, che le due frasi dicano precisamente la stessa cosa, giacchè per corrispondere fra navi di diverse nazioni e fra queste e i semafori, è noto che bisogna servirsi del

Codice internazionale, divenuto ormai d'uso marittimo internazionale.

In considerazione di ciò prego il Senato di mantenere all'art. 5, che diventa 4, la dizione da me proposta.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 5, nel testo ministeriale.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Do ora lettura dell'articolo 6, diventato 5:

Art. 5.

Il ministro della marina può concedere alle navi mercantili speciali permessi di transito e di soggiorno, e può delegare tale sua facoltà al comandante della piazza forte marittima competente.

PIERANTONI. Domandò la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PIERANTONI. Ho notato che il grande argomento che si addusse per respingere qualsiasi obbiezione fu questo: non si possono le altre nazioni lagnare, perchè c'è il principio di uguaglianza.

Risposi che altra cosa era l'uguaglianza dei trattati, altra cosa era la legge contro i trattati; tuttavia avverto che quando si dice che il ministro della marina può concedere alle navi mercantili speciali permessi, che li può dare l'ufficiale di porto, ciò crea nel ministro della marina una grave responsabilità. Si viola in taluni casi la clausola della nazione più favorita.

E voi con questa legge (che spero non sarà riproposta) provochereste grandi responsabilità agli Italiani. Credetelo, e non ci facciamo vincere da un sentimento di grande deferenza al Governo; passeranno gli uomini, ma le istituzioni rimangono, e queste disposizioni di legge daranno subito luogo a reclami, ed io ne posso sapere anche qualche cosa, ed è perciò che volevo parlare ai ministri in sede privata.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TITTONI, ministro degli affari esteri. Già ieri, quando il senatore Pierantoni domandò se questo disegno di legge contrastava alle convenzioni internazionali, dichiarai che le convenzioni internazionali non possono in nessuna

guisa essere variate o alterate da disposizioni legislative interne. Quindi s'intende, che qualunque cosa questa legge dica, le convenzioni debbano essere rispettate.

Ciò premesso, è evidente che, nell'accordare i permessi di cui all'art. 6, non si deve fare distinzione fra nave nazionale e nave straniera, poichè, quando questi permessi fossero accordati soltanto alle navi nazionali, si darebbe agli Stati stranieri il diritto di reclamare, perchè non vi sarebbe più uguaglianza di trattamento.

Ma credo che, per chiarire meglio questo concetto, basti variare la dizione dell'articolo, dicendo: « Il ministro della marina può concedere alle navi mercantili nazionali e straniere permessi », ecc.; in modo che risulti l'uguaglianza di trattamento.

Il ministro della marina è consenziente con me nell'ammettere questo emendamento.

GUALTERIO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GUALTERIO. Quest'art. 6, ora 5, avrebbe bisogno di essere modificato in relazione agli articoli 2 e 3, che sono stati modificati nel senso di stabilire che disposizioni le quali importano grave responsabilità fossero impartite, solo da chi può essere in grado di assumerla. In conseguenza la facoltà di derogare a disposizioni, che, per la loro essenza, non ammettono eccezioni, deve essere giustificata per corrispondere allo spirito dell'altro articolo; perciò io direi così: « Nei casi di necessità riconosciuta, il ministro della marina ha facoltà di concedere alle navi mercantili un permesso speciale di transito e di soggiorno. In via di urgenza tale facoltà può essere assunta dal comandante della piazza forte marittima competente, sulla sua responsabilità, salvo il rapportarne poi le ragioni al Ministero ».

Questa versione determina che la deroga sia motivata da necessità riconosciuta. Vi sono i casi di rilascio ed altri motivi di interessi gravi di commercio, che possono giustificare il provvedimento per necessità riconosciuta, con i quali il ministro può assumere la responsabilità dell'eccezione, e, in via d'urgenza, l'autorità locale se deve provvedere, è necessario che rapporti subito al ministro. L'articolo sotto questa forma si trova, a mio avviso, in accordo con gli articoli 2 e 3 già soppressi, mentre, come è espresso nel progetto di legge, si presterebbe a legalizzare un

provvedimento che, con l'emendamento proposto dal senatore Bonasi, e accettato dal Ministero, non si dovrebbe effettuare.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole mio collega per gli affari esteri ha già proposto una modificazione importante all'articolo 5 aggiungendo le parole: *nazionali e straniere*, dopo le parole *navi mercantili*.

L'onor. senatore Gualterio ha fatto una giusta osservazione citando l'art. 2; egli ha detto che per analogia bisognerebbe che *i casi di urgenza* ivi considerati fossero approvati dal Consiglio dei ministri.

Il Governo accetta in massima il suo concetto; però a me pare che questo stesso concetto troverebbe poi ugualmente il suo svolgimento nella seconda parte dell'articolo laddove dice: « e può delegare la sua facoltà al comandante della piazza forte marittima per i casi di urgenza ». Invece lasciando immutata questa seconda parte il comandante della piazza forte marittima potrebbe eventualmente provvedere, in forza della delegazione del ministro della marina, senza fare volta per volta telegrammi al Ministero, specialmente quando, trattandosi di casi di rilascio, non ha il tempo di telegrafare e di avere la risposta. Con questa piccola modifica il concetto espresso dal senatore Gualterio potrebbe essere accettato.

GUALTERIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUALTERIO. La mia osservazione era piuttosto rivolta alla prima parte, che non alla seconda dell'articolo, ed aveva per fine di determinare i casi di assoluta e riconosciuta necessità.

Avevo poi voluto togliere la parola « delegare » perchè il delegare ammette che la delegazione possa essere di massima o perpetua, come pure che debba essere data volta per volta. Ammettendo una delegazione perpetua, si darebbe una potestà al comandante locale che non può avere; tanto vale approvare il fatto compiuto quando vi è l'urgenza del provvedimento.

Del resto non ho difficoltà di lasciare la seconda parte, come desidera il ministro della marina, purchè nella prima sia specificato che la deroga deve essere giustificata da riconosciuta

necessità, ossia che non possa aprirsi l'adito, se non al fatto, al sospetto che possa essere favorita una nave piuttosto che un'altra, una nazione piuttosto che un'altra.

PRESIDENTE. Ella dunque mantiene il suo emendamento?

GUALTERIO. Sì.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole Gualterio vorrebbe modificare la prima parte di questo articolo come segue: « Il ministro della marina, *in caso di necessità riconosciuta* può concedere alle navi mercantili speciali permessi ».

In sostanza la dicitura proposta dall'onorevole senatore Gualterio si equivale a quella proposta dal Governo e dall'Ufficio centrale, e forse, trattandosi di espressioni equivalenti converrebbe astenersi da ogni modificazione, così da variare il testo il meno possibile.

Se ben si consideri, l'inciso *in caso di necessità riconosciuta* costituisce un pleonasma. Il *può concedere* dà al ministro la facoltà di concedere; ma è ben naturale che di questa facoltà il ministro farà uso non capricciosamente, ma a seconda del bisogno: se non ne riconosce la necessità nega anzichè concedere il permesso.

Dopo tante discussioni mi permetta il Senato di dire che si perde di vista il concetto informatore della legge, come hanno detto l'onorevole relatore e il senatore Bonasi poco fa. Il concetto di questa legge è la difesa nazionale.

Ma è possibile che il ministro della marina faccia un atto così arbitrario da procedere senza che l'accennata necessità si riscontri? Ad ogni modo, benchè sia persuaso che trattandosi di espressioni equivalenti converrebbe modificare il testo il meno possibile, non ho difficoltà, per aderire al desiderio dell'on. senatore Gualterio, di accettare anche l'aggiunta: « in caso di necessità riconosciuta », mantenendo però nel resto l'articolo, onde la facoltà del ministro di deferire la sua facoltà al comandante della piazza forte marittima competente, rimanga. Il senatore Gualterio poi dice, che nella facoltà di delegare c'è il significato della perpetuità; ma questo non è, dal momento che si dice che tale delega avviene nei casi d'urgenza; siamo nello stesso caso della parola « vietato » del-

l'articolo 1^o; è una delegazione che svolge la sua azione nei casi d'urgenza. Se non ha questa facoltà, in caso di urgenza, come fa il comandante della piazza forte a concedere il permesso ove si tratti di rilascio? Se una nave si trovi in pericolo per il cattivo tempo, non può certo il comandante telegrafare al ministero ed aspettare la risposta per permettere alla nave di entrare in porto! Mi pare quindi che la dizione dell'articolo com'è, provveda perfettamente in modo anche rispondente al desiderio del senatore Gualterio. Per concludere proporrei che l'articolo dicesse così:

« Il ministro della marina, in casi di riconosciuta necessità, può concedere alle navi mercantili, nazionali e straniere, speciali permessi di transito e di soggiorno; e può delegare tale sua facoltà al comandante della piazza forte marittima competente per i casi di urgenza ».

PRESIDENTE. Pongo dunque ai voti l'art. 5 nella formola proposta dall'onor. ministro e che leggo:

Art. 5.

Il ministro della marina in casi di riconosciuta necessità può concedere alle navi mercantili, nazionali e straniere, speciali permessi di transito e di soggiorno e può delegare tale sua facoltà al comandante della piazza forte marittima competente per i casi di urgenza ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Viene ora l'articolo 6. Lo rileggo:

Art. 6.

Qualora una nave mercantile si accinga a transitare in uno specchio d'acqua escluso dal libero transito in forza di decreti od ordinanze, di cui ai precedenti articoli, la fortezza o la nave da guerra più vicina deve intimare ad essa di allontanarsi. L'intimazione è fatta mediante un colpo di cannone a polvere.

Dopo due minuti dall'intimazione, se questa non abbia avuto effetto, ed anche prima se l'urgenza lo richieda, sarà ripetuta l'intimazione mediante un colpo di cannone a palla diretto a proravia della nave col proposito di non colpirla.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. In questo articolo verrebbero soppressi le parole « od ordinanze » ed in luogo di « ai precedenti articoli » si deve dire « all'art. 2 ».

PRESIDENTE. Leggo dunque l'articolo 6 colle modificazioni proposte dall'onorevole ministro.

Art. 6.

Qualora una nave mercantile si accinga a transitare in uno specchio d'acqua escluso dal libero transito in forza di decreti di cui all'articolo 2, la fortezza o la nave da guerra più vicina deve intimare ad essa di allontanarsi. L'intimazione è fatta mediante un colpo di cannone a polvere.

Dopo due minuti dall'intimazione, se questa non abbia avuto effetto, ed anche prima se l'urgenza lo richieda, sarà ripetuta l'intimazione mediante un colpo di cannone a palla diretto a proravia della nave col proposito di non colpirla.

PIERANTONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERANTONI. Questo articolo è stato già emendato, perchè si sono abolite « le ordinanze », triste rimembranza del Governo di Carlo X, ed il nostro Statuto parla soltanto di Decreto. Però non posso comprendere come mai si voglia creare il diritto ai nostri comandanti di fortezza di fare l'intimazione prima a polvere e poi a palla *col proposito di non colpire la nave*. Fate economia; ma queste sono disposizioni di legge tali che proprio vorrei la fotografia di chi l'ha scritte.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Gliela manderò.

PIERANTONI. Ne farò poi la restituzione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Grazie.

PIERANTONI. Non m'interrompa. Anche riguardo alle sue condizioni di salute..

MIRABELLO, *ministro della marina*. Sto benissimo di salute.

PIERANTONI. Allora stia conforme al suo dovere. Lei è membrò del potere esecutivo...

TITTONI, *ministro degli affari esteri*. Ma che modo è questo? è un linguaggio che non si è mai usato in Senato.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Che maniera è questa di trattare i ministri!

PRESIDENTE. Non posso permettere queste interruzioni. Ella, onorevole Pierantoni, stia all'argomento.

PIERANTONI. È scritto nel regolamento che i ministri non possono interrompere, perchè hanno il diritto di parlare quando vogliono.

PRESIDENTE. Le ripeto di stare all'argomento.

PIERANTONI. Con queste interruzioni parrebbe che io potessi perdere la sicurezza di quello che debbo dire, invece prendo da queste interruzioni come un riposo, e parlerò adagio.

Dovete sapere, signori, che nell'ultima conferenza di Londra si sono tanto preoccupati i delegati tecnici e giuridici, cioè i militari della marina e alcuni giuristi, di non esagerare i rigori, i quali possono addurre danno alla libertà del commercio, talchè se voi guardate, per esempio, le modificazioni apportate al diritto di blocco, vedrete che queste modificazioni danno persino la potestà a chi comanda il blocco, di intimare alla nave che si avvicina per violarlo, se sia o non conscia del blocco medesimo: e ove il comandante dica di ignorare l'esistenza del blocco, può andare libero. Secondariamente vi è un'altra disposizione: che possono i nostri bloccanti, o italiani o di altre nazioni, perfino permettere l'ingresso ad una nave belligerante là dove essa domandi di riparare per qualche avaria. Questo è il consentito diritto di blocco; e certamente con le disposizioni, con le quali si possono interdire i porti di seconda, terza e quarta categoria, noi veniamo ad avere una specie di blocco di crociera; perchè, salvo che vi sia una nave vicina o una fortezza, si dovrebbe obbedire e non accostarsi ai piccoli porti.

Ora il diritto di visita nel diritto internazionale positivo compete soltanto al belligerante, perchè avendo i neutrali il diritto di continuare, anche in tempo di guerra, il commercio parziale e pacifico, i belligeranti debbono guardare a due cose: se un nemico non cambi bandiera e non faccia uno stratagemma consentito, e se sotto la maschera di una bandiera diversa non porti persone che vadano ad aumentare i combattenti e in pari tempo veda se la nave porti o non porti contrabbando.

Aggiungo che questo diritto di visita in tempo di guerra è stato esteso al Marocco ed anche, per l'atto antischiavista di Bruxelles, a popoli africani ed asiatici. Ora, mentre il neutrale che abbia fatto il contrabbando può essere perseguitato e d'altro lato può confiscarsi una nave che non obbedisca all'ordine di arrestarsi, noi vediamo oggi questo diritto di visita, che in Francia fu indicato col colpo di cannone che si chiama *coup de semonce*, o colpo di avviso, o indicato con la fermata mediante un altro colpo di cannone e con l'invio di un battello per fare la visita a bordo. Noi vediamo questo atto di coazione trasportato nel mare territoriale e contro chi? Contro le navi straniere che nel mare territoriale sono protette dalla legislazione, navi che soltanto per ragioni sanitarie o per ragioni doganali possono essere sottoposte a visita, e contro le navi mercantili nazionali, le quali, ad eccezione di quelle per cui il ministro consentirà l'eccezione, saranno trattate nientemeno che con la forza, catturate e condotte in un porto per poter essere messe sotto processo.

Io vi dico, signori miei, usciamo dal nostro Senato, mettiamoci nella via dei mari, vediamo quello che succede a quelle navi che tornano dopo burrasche, con infortuni a bordo, a quelle navi che hanno gettato cadaveri a mare, che hanno molti sofferenti a bordo, i quali, arrivati nel mare della loro patria, si vedono salutati con questo trattamento, e ditemi se siamo in tempi civili, in tempi di progresso e di libertà, o se non facciamo piuttosto ritorno ai tempi antichi che hanno perduto la loro ora sul quadrante della storia.

Dopo di ciò io dichiaro, e non avrò altro a dire, che mi onoro di questa mia lunga opposizione, perchè essa infine fa ritornare questo disegno di legge all'altro ramo del Parlamento e così si comincerà a vedere come la nostra opera sia salutare e sia efficace per il bene della nazione e della patria nostra. Riguardo a me, mi dispiace che i ministri i quali sono nostri colleghi in Senato, si sentano un po' agitati.

Chiudo questo ultimo discorso con queste belle parole dello Stuart Mill, il quale nel suo aureo libretto sulla Libertà scrive: « Nessuno può essere pensatore, se non considera come suo primo dovere per la sua qualità di pensatore, di seguire la sua intelligenza dovunque

essa lo possa condurre. La società guadagna sempre anche dagli errori d'un uomo che pensa con la testa sua, nonchè con l'opinione dei suoi maggiori ».

Ed io tutto mi aspettava fuorchè il fallito studio di mettermi in contraddizione con il defunto mio maestro che poche volte cito, perchè, non qui ma altrove, mi si è perfino rimproverata la memoria che io riaccendo di quel mio benefattore, che mi diede le consolazioni della famiglia.

REYNAUDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

REYNAUDI. All'articolo 6 proporrei due emendamenti:

1° Che sia soppresso il secondo comma; i dettagli di cui parla troverebbero, a mio giudizio, posto più adeguato nel regolamento;

2° Che alla dizione in fine della 1^a parte: « l'intimazione è fatta mediante un colpo di cannone a polvere », sia sostituita quest'altra: « l'intimazione è fatta seguendo le norme internazionali ».

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, l'onorevole senatore Reynaudi propone una modificazione al secondo paragrafo di questo articolo 6.

Incomincio a mettere perciò ai voti la prima parte di questo articolo, che rileggo:

« Qualora una nave mercantile si accinga a transitare in uno specchio d'acqua escluso dal libero transito in forza di decreti di cui all'articolo 2, la fortezza o la nave da guerra più vicina deve intimare ad essa di allontanarsi. L'intimazione è fatta mediante un colpo di cannone a polvere ».

Chi approva la prima parte di questo articolo 6, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Passeremo ora alla seconda parte di questo stesso articolo; il senatore Reynaudi ha presentato una proposta di modificazione, che consisterebbe nella soppressione di questo secondo paragrafo e nella sostituzione ad esso delle seguenti parole: « seguendo le norme internazionali ».

Domando all'onorevole ministro se accetta l'emendamento proposto dal senatore Reynaudi.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mi permetto di osservare al Senato che tutto il primo comma dell'articolo è già stato votato; compresa la parte dove è detto: « L'intimazione è fatta mediante un colpo di cannone a polvere ». Ora, essendo questa parte già stata votata, a me sembra che non si possa più mettere in discussione. Resta la seconda parte sulla quale il Governo non accetta le modificazioni proposte, anche perchè ora sarebbe più difficile coordinarle con la parte già votata. Circa l'espressione « intimazione fatta secondo le norme internazionali » proposta dall'onor. Reynaudi, mi pare che con essa non si direbbe nulla di nuovo, poichè nell'articolo è già spiegato chiaramente il modo come questa intimazione è fatta. Infatti, in esso è detto che dopo il primo colpo di cannone a polvere, trascorsi due minuti dall'intimazione, ed anche prima se l'urgenza lo richieda, se ne debba tirare un secondo a palla.

Io ritengo che questa disposizione non ecceda i limiti di una legge, ed anzi, sia opportuna, e, ben precisata com'è, tolga ogni ragione d'incertezza in coloro che hanno la responsabilità della difesa di una parte della costa o di una piazza forte.

Mi permetta intanto il Senato di dichiarare che, discutendo, a poco a poco perdiamo di vista la grande responsabilità di un comandante di una piazza forte marittima. Con i perfezionamenti delle moderne armi marittime, con gli armamenti attuali, con le sorprese che oggidi si possono fare, e che anche in casi non lontani abbiamo avuto occasione di constatare, bisogna mettere il comandante della piazza in condizioni di poter agire prontamente, di poter prontamente prendere una risoluzione. Un comandante che veda una nave che si appressa, e che può da un momento all'altro sorpassare i limiti di spazio oltre i quali essa costituirebbe troppo serio pericolo, evidentemente deve subito provvedere a respingerne l'azione, poichè, quando si tratta di difendere il proprio paese, non bisogna titubare o tergiversare!

E che male vi è che vi siano due righe di più in un articolo di legge nel quale si dice specificatamente che si debba tirare due minuti dopo o anche prima? Ammettiamo che una nave da guerra sia entrata a tutta forza per esempio alla Maddalena, e che colle alte velocità attuali non si abbia il tempo di aspettare

i due minuti, poichè altrimenti la nave oltrepasserebbe un punto che assolutamente per la difesa della piazza forte non dev'essere oltrepassato; in questo caso non si starà certamente ad aspettare i due minuti, ma si sparerà immediatamente.

Vedo che all'estero non fanno tanti complimenti nè in tempo di guerra nè in tempo di pace. Ed io stesso ne ho fatto l'esperienza durante la mia carriera e anche ultimamente nella campagna in Estremo Oriente, ove per l'accesso nei porti esteri potei constatare restrizioni e proibizioni veramente severe. Del resto questa è cosa nota a tutti.

Ora, mentre questa legge si ispira al concetto altissimo della difesa della nazione, noi andiamo discutendo di piccoli dettagli e di piccoli periodi, mentre proprio, pare a me, non sarebbe il caso!

Se la discussione ha portato a qualche modificazione giustissima, come quella proposta dal senatore Bonasi, non certamente è avvenuto altrettanto per le proposte del senatore Pierantoni, il quale tuttavia disse testè che la legge ritorna alla Camera modificata in seguito alle sue osservazioni ed ai suoi appunti. Non vi è infatti una sola parola detta dal senatore Pierantoni che abbia avuto per effetto di far tornare questa legge alla Camera, nè egli fece proposta alcuna dopo quella della sospensiva non accettata dal Governo.

La sola proposta importante che è stata approvata è quella del senatore Bonasi, che io ringrazio moltissimo. Un'altra modificazione si è fatta in seguito a domanda del senatore Gualterio, che pure ringrazio.

Concludendo prego il Senato di voler votare l'articolo tale e quale. (*Bene, approvazioni*).

REYNAUDI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

REYNAUDI. L'emendamento da me proposto non ha il carattere che gli vuol dare il ministro della marina, poichè nulla toglierebbe all'efficacia della legge, nulla all'integrità di quei provvedimenti che s'invocano per la garanzia e tutela della nostra difesa marittima, di cui tutti siamo qui egualmente gelosi custodi. Ma visto che il ministro della marina interpreta la mia proposta in senso così contrario al mio pensiero, io la ritiro, convinto al par di lui della necessità di difenderci dalle sorprese,

dalle insidie e dai pericoli che potrebbero vulnerare la difesa nazionale. (*Approvazioni*).

MIRABELLO. *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MIRABELLO. *ministro della marina*. Ringrazio il senatore Reynaudi.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti la seconda parte dell'articolo 6, che rileggo:

« Dopo due minuti dall'intimazione, se questa non abbia avuto effetto, ed anche prima se l'urgenza lo richieda, sarà ripetuta l'intimazione mediante un colpo di cannone a palla diretto a proravia della nave, col proposito di non colpirla ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti il complesso dell'art. 6 così modificato. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Viene ora in discussione l'articolo 7, che rileggo:

Art. 7.

Nel caso che la nave mercantile, pur dopo la seconda intimazione, non si arresti, può essere usata la forza contro di essa, facendo anche uso delle artiglierie.

(Approvato).

Art. 8.

E in facoltà dell'autorità marittima d'inviare sulla nave mercantile, che abbia contravvenuto o tentato di contravvenire all'esistente divieto, un ufficiale od altro funzionario per l'accertamento dell'identità della nave stessa e dei colpevoli.

Il funzionario incaricato di tale servizio avrà la qualità di ufficiale di polizia giudiziaria per tutti gli effetti di legge.

(Approvato).

Art. 9.

Qualora sia richiesto da particolari circostanze, la nave incorsa nella contravvenzione può essere condotta, insieme alle persone che vi si trovano a bordo, in un porto dello Stato ed ivi posta a disposizione dell'autorità giudiziaria.

(Approvato).

Art. 10.

Ogni contravvenzione alle disposizioni della presente legge è punita con l'ammenda da lire cento a duemila, a carico del capitano della nave.

Quando siasi dovuto fare uso della forza, l'ammontare dell'ammenda non può essere minore di lire mille, ed è sempre aggiunta l'altra pena degli arresti da uno a dodici mesi a carico del capitano.

I relativi procedimenti saranno sempre spediti d'urgenza.

SCIALOJA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCIALOJA. Ho domandato la parola per chiedere qualche schiarimento sulla misura di queste penalità che a me sembrano troppo lievi di fronte al sistema generale del nostro Codice penale.

Si tratta qui di reati assai gravi, poichè si giunge fino alla figura del capitano, il quale, disobbedendo alle intimazioni, si fa prendere a cannonate dal forte al quale vuole avvicinarsi. Punire questo reato con una pena contravvenzionale abbastanza lieve, come quella minacciata dall'articolo che discutiamo, a me sembra sproporzionato con le pene che il nostro Codice penale minaccia per reati molto più lievi, e assai meno pericolosi per lo Stato.

Ad esempio, cito l'articolo 190 del nostro Codice penale, il quale dice: « Chiunque usi violenza o minaccia per opporsi ad un pubblico ufficiale mentre adempie ai doveri del proprio ufficio, è punito con la reclusione da un mese a due anni ». Ora, nel caso presente, si tratta di un atto ben più pericoloso della violenza o della minaccia usata ad un pubblico ufficiale: si tratta di una nave, avvertita prima con un colpo di cannone a polvere, poi con un colpo di cannone a palla, che tuttavia prosegue la sua rotta e tenta di avvicinarsi alla fortificazione, contro il divieto. Siamo quasi in presenza di una piccola battaglia, poichè, secondo l'articolo votato, il forte userà delle sue artiglierie contro questa nave.

Ebbene, per tutto questo, la pena stabilita dall'articolo in discussione è quella « dell'ammenda non minore di lire mille e degli arresti, da uno a dodici mesi a carico del capitano ». Quindi è più gravemente punito chi si ribella

ad una guardia in un momento di tumulto, che colui il quale si avvicina con una nave ad una fortezza, nonostante le cannonate sparate dalla fortezza stessa.

Io domando se queste pene siano state stabilite qui in tale misura perchè vi sia un sistema internazionale da rispettare, ed in questo caso ne troverei la giustificazione; ma se invece il sistema ammesso da altre nazioni non fosse più mite, credo che si dovrebbero armonizzare le pene qui stabilite col nostro sistema penale italiano, accrescendole.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non potrei rispondere, in modo assoluto, alla domanda fatta dal senatore Scialoja, se cioè questo articolo sia stato compilato in modo che corrisponda per entità delle pene da comminarsi ai contravventori del divieto, alle norme seguite dalle altre nazioni.

Però mi permetto di fare osservare all'eminente giurista, col quale rinuncio a combattere in materia di diritto, perchè soccomberei in modo assoluto, che l'articolo 190, da lui citato, si riferisce a chi usi violenza o minaccia per opporsi ad un pubblico ufficiale, e commina la reclusione da 3 a 30 mesi se il fatto sia commesso con armi; da un anno a 7 anni se sia commesso in riunione di oltre cinque persone con armi, o in riunione di oltre dieci persone anche senza armi e previo concerto.

Ora, a me sembra di intravedere nella contravvenzione contemplata dall'articolo 10 del progetto di legge, e punita con l'ammenda da 100 lire a 2000, una contravvenzione eventuale di minor conto, e noto che quando si sia dovuto usare la forza, alla pena pecuniaria è sempre aggiunta la pena degli arresti. E' questa pena è comminata ai capitani delle navi contro le quali si può aver tirato sia a polvere, sia anche eventualmente a palla, ma nella generalità dei casi basterà il tiro a polvere, inviando in pari tempo una torpediniera od una barca a vapore ad arrestare la nave. In nessun caso, ed è inammissibile infatti, si è inteso provvedere per l'eventualità che la nave faccia uso delle armi, come considera l'articolo citato dal Codice penale.....

SCIALOJA. L'uso delle armi nell'articolo citato porta un aggravio ulteriore, ma anche senza armi la pena è della reclusione.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Qui si parla di contravvenzione, per trasgressione ad un divieto o ad una intimazione, da parte di una nave straniera o nazionale, la quale però non faccia atto di violenza con o senza armi. Perciò a me sembra che non siavi perfetta connessione con l'articolo citato dall'onor. senatore Scialoja, il quale si applica ai casi di ribellione alla pubblica autorità.

Quanto alle disposizioni vigenti nelle altre nazioni, dichiaro di nuovo che, in questo momento, non saprei dire con certezza al Senato se le pene sieno effettivamente maggiori o minori per questi casi.

SCIALOJA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIALOJA. Vorrei solo fare osservare che il ministro della marina ha perfettamente ragione, quando configura il caso di una nave, la quale abbia semplicemente disobbedito ad una prima intimazione; ma l'articolo giunge a punire con questa pena, relativamente lieve, anche il fatto gravissimo di una nave che, non ostante la prima cannonata a polvere, e la seconda a palla, abbia seguitato la sua rotta proibita, sino al punto da farsi prendere a cannonate sul serio, secondo la comminatoria dell'art. 8. Sta bene che non abbia fatto uso del cannone contro la fortezza; ma certo ha usato una vera violenza contro la proibizione, quella nave che si è accostata ad una fortificazione non ostante le cannonate sparatele contro. Questo per me è un atto di vera violenza, che esce dai limiti di una semplice contravvenzione.

Voglio a questo proposito citare l'art. 438 del nostro Codice, il quale commina una pena abbastanza grave per un reato molto minore: « Il ministro del culto che esercita funzioni di culto esterno in opposizione a provvedimenti legalmente dati dall'autorità competente è punito con l'arresto fino a tre mesi, e coll'ammenda da lire 50 a lire 1500 ». Costui adunque, per aver fatto una processione o un atto qualunque contro la proibizione, senza cannonate, della pubblica autorità, è condannato a tre mesi di arresti e sino a 1500 lire di multa; invece il capitano di una nave, il quale,

contro le cannonate, si accosta ad una fortezza, può essere punito con 1000 lire di multa e con l'arresto da uno a 12 mesi. La cosa mi pare veramente sproporzionata. Se ci sono norme internazionali e se le altre nazioni puniscono di meno, non domanderei certo un aggravamento, ma di ciò vorrei essere sicuro.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Mi permetta il Senato di fare un'osservazione all'onor. senatore Scialoja.

L'art. 10 nel secondo alinea, allorchè dice: « quando siasi dovuto fare uso della forza, l'ammontare dell'ammenda non può essere minore di lire 1000 ed è sempre aggiunta l'altra pena degli arresti da uno a 12 mesi a carico del capitano », evidentemente non si riferisce al solo uso delle cannonate contro la nave, perchè vi è uso della forza anche quando si manda una torpediniera ad affiancare il bastimento ed obbligare il capitano ad arrestarsi. Che se poi la fortezza ha fatto uso del cannone tirando effettivamente contro la nave, quale pena ci può essere maggiore di questa per le conseguenze gravissime che ne possono derivare al personale di bordo e alla nave stessa? In ogni modo, qui sempre si tratta di infrazione agli ordini dell'autorità, ma senza ribellione. Quando la ribellione vi fosse, si applicherebbero, necessariamente, le maggiori pene comminate dal Codice penale. Per la semplice contravvenzione, anche se renda necessario l'uso della forza, mi pare che l'ammenda aggiunta ad una pena corporale di uno a 12 mesi di carcere, possa essere sufficiente. Per parte mia quindi manterrei l'articolo nella sua dizione, sperando che il senatore Scialoja vorrà dichiararsi soddisfatto.

SCIALOJA. Se il ministro mi garantisce che la palla di cannone colpirà il capitano, mi dichiaro soddisfatto. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 10 nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 11.

Le navi nazionali o straniere che siano incorse nelle contravvenzioni previste dalla presente

legge potranno essere trattenute a disposizione delle autorità marittime fino a quando non abbiano versato l'ammontare delle ammende inflitte, salvo che non sia prestata corrispondente cauzione.

(Approvato).

Questo progetto sarà poi votato a scrutinio segreto nella prossima seduta.

Avverto che domani vi sarà riunione degli Uffici alle ore 15. Dopo domani, venerdì 3 corrente, seduta pubblica alle ore 15, col seguente ordine del giorno:

I. Votazione per la nomina di sei membri del Consiglio superiore della pubblica istruzione.

II. Votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

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

III. Discussione del seguente disegno di legge:

Ordinamento civile delle isole Tremiti (N.6).

La seduta è sciolta (ore 17.30).

Licenziato per la stampa il 7 dicembre 1909 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.