

Capitolo 4. Spese per dispacci telegrafici governativi (*Spesa d'ordine*), lire 16,000.

Capitoli 5. Spese postali (*Spesa d'ordine*), lire 9,000.

Capitolo 6. Spese di stampa Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 120,000.

Capitolo 7. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 8. Sussidi agli impiegati ed operai della regia marina, alle loro vedove, ai loro orfani ed alle vedove ed agli orfani di militari, lire 70,000.

Capitolo 9. Spese casuali, lire 35,000.

Spese per la marina mercantile. — Capitolo 10. Corpo delle capitanerie di porto (*Spese fisse*), lire 1,125,705.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pansini.

Pansini. Ieri come deduzione necessaria tratta dalla splendida discussione sulle condizioni della nostra marina militare, fu sentito il bisogno, e se ne fece promessa dall'onorevole ministro, di un nuovo Codice che vi provvedesse con maggior determinazione.

A me pare che uguale bisogno deve sentirsi per rifare in gran parte il Codice per la marina mercantile che dal 1865 attraverso il regolamento del 1880 che ne contorse e ne variò fondamentali disposizioni giunge fino a noi incompleto ed insufficiente nella garanzia di quella attività e di quella produzione che formano l'obbietto ed il fondamento appunto della marina mercantile.

È di supremo interesse nazionale che la marina da guerra sia tale da guardare e garantire l'integrità della nostra terra e completarla; ma non meno gloriosa fu la marina mercantile nostra in passato, e non meno importante è ora; la quale porta tutti i giorni alla terra i benefici del mare, e negli scambi e nei commerci lontani è per tutti un continuo mezzo potente di progresso e di ricchezza.

Prepariamoci ad esser forti verso coloro che in un tempo più o meno lontano possono sperimentare il valore della nostra marina militare; ma provvediamo anche alla maggior produzione del lavoro in tempo di pace che è benefico in ragione diretta del benessere che produce. Ora fu sempre trascurata questa parte, nelle discussioni parlamentari.

A me non è data sufficiente competenza, e l'ora che preme in questa discussione fugace me

ne toglie ogni volere per discutere con determinazione precisa sui mezzi necessari a tanto scopo. Però basterà una parola che, come norma generale, fissi il mio proposito.

La marina mercantile ha bisogno di maggiore libertà emancipandosi dai tanti regolamenti, che come controllo continuo, fanno dei nostri marinai come degli uomini venduti, quasi essi spandendosi al mare perdessero ogni loro partecipazione alla terra.

Questo bisogno di maggior libertà si sente evidente, considerando il Codice per la marina mercantile, in quelle disposizioni che riguardano la *diserzione, la disobbedienza, l'eccessivo potere disciplinare dato al capitano ed al padrone di mare*, con giurisdizione spaventevole.

Così quanto riguarda la diserzione, che ha un proprio contenuto militare, non pare che possa estendersi nel campo della marina mercantile fino a punire con 6 mesi di detenzione il marinaio di una barca da pesca che manchi alla partenza e non segua il padrone per tutto il tempo stabilito dal contratto di arrolamento.

Ora in tutti i contratti di prestazione d'opera l'inadempiente risponde civilmente; qui invece s'impegna la libertà e la persona di uno dei contraenti. Per cui questo modo, invece che garantire, allontana molti da simili contratti, con danni continuati alla produzione.

Lo stesso a me pare che debba ritenersi per ciò che riguarda l'obbedienza imposta alle persone dell'equipaggio, estesa anche senza determinazione alle navi mercantili di qualsiasi portata, da creare privilegi di altri tempi. Così è anche reato la disobbedienza semplice, quella di rifiutarsi a guardare se piova o faccia bel tempo. Non vi è limite; l'arbitrio del padrone impone; innanzi a lui, nell'alto del mare, tutti sono schiavi.

Da ultimo mi pare che meriti un po' di revisione quella parte che attribuisce anche al padrone giurisdizione piena sull'equipaggio, potendo egli condannare alla pena di dieci giorni di ferri corti, ed a maggiori arresti di rigore.

Una parola ancora: l'onorevole ministro provveda sollecitamente a togliere o modificare quelle disposizioni del Codice per la marina mercantile, che, per il genere, per la valutazione e per la durata della pena, contraddicono a quanto è stabilito dal Codice penale ordinario.

Mentre con l'articolo 253 è detto che le pene dei reati marittimi sono quelle stabilite dal Codice penale comune, vi sono tanti reati puniti col carcere, con l'arresto di rigore o coi ferri: pene tutte non contemplate nel Codice penale