

minata, perchè sarebbe eliminata la possibilità di nuove ingiustizie.

Ed è naturale che queste promozioni — salvo speciali casi di merito riconosciuto — devono esser fatte in base all'anzianità, unica norma che escluda preferenze ed ingiustizie.

La seconda raccomandazione, che faccio a ministro, è relativa ad una questione in cui debbono essere, a parer mio, d'accordo la pietà e la giustizia; questione cui ha accennato anche l'onorevole Arlotta, nella sua pregevolissima relazione, e che è relativa a quegli operai della marina, i quali furono collocati in pensione, prima dell'attuazione dell'ultima legge, e non ne godettero i benefici.

Poichè è avvenuto questo che per circa dodici anni, cioè dal 1889-99 fino al 1902, anno in cui si ebbe la nuova legge, gli operai di marina, specialmente i più prossimi ad essere collocati a riposo, reclamarono una legge che facesse ad essi un trattamento più equo che la precedente.

Varie proposte vennero alla Camera nel 1893, '97 e '98; furono nominate Commissioni; presentate relazioni; ma tre volte, alla vigilia della discussione del progetto, eventi parlamentari impedirono che esso venisse convertito in legge.

Fu soltanto nel 1901, che fu concretata la legge nuova per le pensioni, e fu dichiarata retroattiva soltanto per un anno. Senonchè proprio immediatamente prima dell'anno per il quale fu dichiarata retroattiva quella legge, venne fatto un ultimo collocamento a riposo di operai che così rimasero esclusi dai benefici di quella. Costoro, collocati a riposo con la legge vecchia, si videro passare da mercedi di lire 4, 4.50 e perfino 5, a pensioni che variano da una lira a 1.50; si videro passare, cioè, da una relativa agiatezza alla miseria addirittura. È per costoro, che io reclamo, riservandomi di svolgere il disegno di legge presentato insieme all'onorevole Arlotta e ad altri colleghi, e al quale spero che l'onorevole ministro farà buon viso. Mi auguro che fin d'adesso su questo argomento l'onorevole ministro possa darmi un benevolo affidamento a favore di questi vecchi lavoratori che hanno dato cinquant'anni del loro lavoro allo Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gianturco.

GIANTURCO. Onorevoli colleghi! L'onorevole Fiamberti, nell'importante discorso pronunciato nella seduta di ieri, ha addebitato alla legge sull'emigrazione le conseguenze assai dannose che egli dice siano derivate al commercio nazionale e per le quali il porto di Genova sa-

rebbe, secondo la sua energica frase, divenuto niente altro che un porto germanico.

L'osservazione è sostanzialmente esatta. Ma io credo che il collega Fiamberti errasse, allorché addebitava questa condizione di cose alla legge sull'emigrazione. Poichè la legge sull'emigrazione non poteva di certo vulnerare l'efficacia dei trattati, i quali ci legano alle potenze; non poteva, cioè, proibire alle marine della Francia, dell'Inghilterra e della Germania, di esercitare liberamente il trasporto degli emigranti anche nei porti italiani. E quindi, a prescindere dalla questione, la quale è senza dubbio assai grave, se cioè la marina mercantile italiana sarebbe stata in grado essa sola di provvedere al trasporto di tanti emigranti quanti sono i nostri connazionali che tutti gli anni salpano per lontani paesi, era impossibile a coloro che proposero la legge sull'emigrazione di vulnerare i trattati esistenti.

Di guisa che non altrimenti si può accogliere la raccomandazione dell'onorevole Fiamberti, fuorchè in questo soltanto che, allorché si dovranno negoziare altri trattati con le potenze la cui marina mercantile è così forte, si tengano presenti i legittimi interessi del nostro paese e non si appaghino i negozianti di una semplice clausola di reciprocità, la quale resterà scritta sui trattati, ma praticamente avrà assai poca conseguenza, poichè la nostra marina non è in grado di far la concorrenza alle straniere, nei porti di Amburgo, di Liverpool o di Marsiglia.

Del resto, onorevoli colleghi, è tutta quanta la nostra politica in materia di rapporti economici e giuridici internazionali, che bisogna considerare con criteri più pratici e meno dottrinali di quello che abbiamo fatto sino ad oggi.

A proposito del trasporto dei nostri emigranti, per esempio, si è, persino, posta in dubbio la competenza dei nostri magistrati e notteggiatori: si è, persino, discusso, cioè, se la competenza a conoscere di queste questioni fosse dei magistrati italiani o fosse dei magistrati del luogo in cui il sinistro è avvenuto, o di quelli del luogo di domicilio delle compagnie estere. E tutti intendono la grave importanza di questa disputa: poichè dire ai nostri emigranti, o ai loro eredi, o a un orfano, i cui genitori siano periti in un sinistro marittimo: « andate a litigare a Gibilterra o a Liverpool », è assolutamente una derisione. Ma purtroppo, a questo ci ha condotti la politica dottrinarica che ha informato tutto il nostro sistema legislativo dal 1865 sin'oggi. Non devo, per esempio, che ricordare il concetto, senza dubbio liberale e civile, ma poco pratico, per cui noi abbiamo