

Capitolo 51. Sovvenzione alla Società anonima nazionale dei servizi marittimi per i servizi marittimi della Sardegna, della Sicilia, della Tunisia, Tripolitania, Cirenaica, Egitto, Levante, Mar Rosso, Zanzibar, India e Cina (legge 13 giugno 1910, n. 306), lire 9,200,000.

CANEPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEPA. La legge che ha approvato la convenzione con la Società nazionale per i servizi marittimi, fra le altre cose autorizza il Governo a prescrivere alla Società stessa un contratto tipo per la gente di mare con relativa tabella circa i salari e circa le condizioni del lavoro.

Nell'aprile 1911 questa tabella è stata fatta ed ha presentato effettivamente un miglioramento sulle condizioni generali, miglioramento non forte, miglioramento di circa due lire al mese, che però ad ogni modo rappresentava già un progresso.

Quella tabella vige tuttavia. Senonchè nel frattempo le organizzazioni della gente di mare hanno provveduto al miglioramento delle condizioni della gente stessa in rapporto alla marina in generale. E quello che allora era un miglioramento oggi rappresenta una condizione peggiore. Talchè oggi tutti coloro che lavorano per le Società libere, per le Società che non hanno sovvenzione dallo Stato, sono in una condizione molto migliore di quella di coloro che lavorano per le Società sovvenzionate.

Questo sia detto per la bassa forza: i marinai, i quali lavorano per le Società sovvenzionate, hanno circa il 12 per cento, che rappresenta 10 lire al mese, meno dei loro colleghi che lavorano per le Società non sovvenzionate.

Ed ancora più forte è la sproporzione per quel che riguarda lo stato maggiore. Per esempio: mentre un comandante di prima categoria ha 600 lire al mese dalle Società non sovvenzionate, ne ha soltanto 558, ovvero 475, dalle Società sovvenzionate; il capo macchinista di seconda, 525 dalle prime e 395 dalle seconde; e così via finchè veniamo all'ufficiale ultimo, che ha 125 lire al mese dalle Società non sovvenzionate e 95 lire dalle Società sovvenzionate.

Ora, onorevoli colleghi, la questione è di una importanza massima nel momento presente.

Perchè voi dovete ritenere questo, e deve ritenerlo il Governo, che il personale della Società Nazionale dei servizi marittimi, nell'occasione del trasporto delle trup-

pe e del trasporto delle vettovaglie per le truppe stesse per la guerra Libica, ha dato e dà tutti i giorni prove di un patriottismo veramente stupendo: non v'è fatica a cui esso si rifiuti, non v'è sacrificio cui non sottostia volentieri.

E mentre i colleghi di questi lavoratori, cioè i marinai, i capitani e gli ufficiali che servono le Società non sovvenzionate, hanno potuto migliorare notevolmente le loro condizioni valendosi dell'organizzazione e valendosi della minaccia dello sciopero, che non hanno attuato, appunto perchè le Compagnie hanno ceduto in tempo, i marinai, gli ufficiali ed i capitani che servono la Società dei servizi marittimi, la quale prevalentemente fa il trasporto delle truppe e il trasporto delle vettovaglie (sebbene non vi sia alcuna legge la quale vieti ad essi lo sciopero) non hanno creduto di ricorrere a quest'arma, e finora non hanno creduto nemmeno di minacciarla, perchè hanno sentito nella loro coscienza quanto sarebbe stridente in questo momento, di fronte ad un altissimo interesse nazionale, venire a frapporre ostacoli di questa specie.

Vada ad essi il plauso e la riconoscenza della nazione; ma è possibile che il Parlamento Nazionale ed il Governo facciano assegnamento perenne sopra un tale spirito di sacrificio, esimendosi per questo dal compiere il proprio dovere verso questi benemeriti lavoratori?

Non è per il Governo un obbligo morale ed un obbligo politico, nell'alto e nobile senso della parola, intervenire a rendere giustizia, a pareggiare le condizioni di questi lavoratori a quelle dei loro compagni?

D'altra parte, l'obbligo di modificare il contratto-tipo e le tabelle secondo le condizioni generali dei lavoratori del mare è un obbligo tassativo della legge che appunto a queste condizioni fa richiamo, sicchè variando queste anche quello e quelle debbono accompagnarle nella loro evoluzione ascendente. Difatti il capitolato annesso alla legge 13 giugno 1910 prescrive che il contratto-tipo per gli equipaggi sarà stabilito tenendo conto delle consuetudini vigenti e delle mutate condizioni della vita di bordo.

Tanto più ciò è notevole in quanto, come ho detto da principio, quel contratto-tipo e quella tabella rappresentavano un piccolo miglioramento; ma essi, nella mente del legislatore e del Governo, non dovevano significare che un *minimum* del salario e delle condizioni di lavoro; invece essi sono