

Essendo appoggiato, l'onorevole Giusso ha facoltà di svolgerlo.

GIUSSO. Ringrazio l'onorevole Sacchi delle cortesissime parole che mi ha rivolte, ed anche di aver risposto per me a chi ha attribuito a fenomeno di suggestione quella che per me è opinione saldissima: che vi sia tutto il tempo necessario per compiere l'acquedotto pugliese nei termini contrattuali ed anche prima. Assicuro poi la Camera che nello svolgimento dell'opera la mia condotta, come è stata per lo passato, sarà quella di un amministratore prudente, che ha la coscienza dei propri doveri, e che giudica colla fredda ragione ed agisce con rapidità ed energia.

Dichiaro infine che, avendo la più piena ed intera fiducia nell'opera del ministro, ritiro il mio ordine del giorno. (*Approva-*

*zioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pietro Chiesa ha presentato i seguenti due ordini del giorno:

« La Camera invita il ministro a provvedere perchè al personale dipendente dalle imprese private che esercitano servizi ferroviari per conto dello Stato venga in qualche modo assicurata la continuità di lavoro ».

« La Camera invita il ministro a provvedere perchè sia meglio sistemato il movimento ferroviario nel porto di Genova e specialmente per quanto ha attinenza ai Magazzini generali ed all'esportazione delle merci ».

Domando se questi ordini del giorno siano appoggiati.

(*Sono appoggiati*).

Essendo appoggiati, l'onorevole Pietro Chiesa ha facoltà di svolgerli.

CHIESA PIETRO. Brevissime parole specialmente sul secondo ordine del giorno che è stato già abbastanza discusso, che riguarda i magazzini generali.

Volevo soltanto osservare che mentre nella sua risposta all'onorevole Rossi, il sottosegretario di Stato diceva che consorzio e ferrovie erano d'accordo nel riconoscere che nei magazzini generali dovevano andare soltanto le merci d'importazione, questo sarebbe stato vero soltanto quando si fosse fatta la galleria del molo vecchio dalle Grazie a Santa Limbania. Ma senza questa galleria, si sapeva già preventivamente che si sarebbe fatto non un bene,

ma un danno al porto di Genova, perchè si sarebbe ostacolato il commercio.

Su ciò l'onorevole ministro ha promesso di provvedere perchè i locali che adesso non sono adatti per le merci d'importazione, siano ugualmente utilizzati per altre merci: mi fermo quindi piuttosto sul secondo ordine del giorno che consiste nel richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra la condizione che viene fatta ai lavoratori che lavorano alle dipendenze delle imprese private che esercitano servizi permanenti per conto dello Stato.

Onorevole ministro, per questi lavoratori si esigono degli speciali requisiti. Ai macchinisti e ai fuochisti che fanno le manovre dei vagoni nei porti, si richiede l'esame, e da essi si esige una disciplina tale quale per gli operai ferroviari.

Orbene, questi lavoratori, dopo 15 o 20 anni di servizio lodevolmente compiuti, si trovano completamente in balia delle nuove imprese che subentrano alle vecchie, perchè appunto se a una vecchia impresa succede una nuova, questa per prima cosa non fa altro che licenziare questi lavoratori che hanno servito per 15 o 20 anni l'altra impresa perchè sono un po' più vecchi, e dice loro: voi avete dato la vostra energia, la vostra gioventù agli altri; andate aarvi pensionare da loro.

Sicchè questi lavoratori non hanno alcuna garanzia per la vecchiaia, come non ne hanno alcuna per le malattie: niente!

Ora, ci sono centinaia e centinaia di lavoratori, non già d'imprese che fanno dei lavori e poi quando hanno terminato il loro lavoro cessano dal servire lo Stato, ma di imprese come, ad esempio, quelle per il movimento dei vagoni nei porti, che si trovano in queste condizioni.

Io domando se c'è di giusto, e se non sia il caso di provvedere perchè nei capitolati d'appalto sia detto che le nuove ditte subentranti debbano mantenere la continuità di lavoro per questi lavoratori, quando risulti che essi hanno fatto il loro dovere.

E vengo subito a un altro ramo di lavoratori che lavorano per conto dello Stato permanentemente, per conto delle ferrovie, senza avere alcuna garanzia: quelli che fanno tutti i lavori di riparazione ai copertoni, che sono moltissimi.

Questi operai sono obbligati a lavorare continuamente, senza il riposo festivo, con l'orario imposto dalle ferrovie: essi sono sottoposti a tutta la disciplina ferroviaria,