

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha domandato di parlare per fatto personale. Lo prego di accennarlo.

Sanguinetti. L'onorevole Lugli non ha posto attenzione al mio primo discorso; perchè non solo non intendo di pregiudicare gli interessi di Milano o di Venezia; ma anzi li voglio tutelare. Infatti dimostrai come l'esercizio promiscuo finirà per danneggiare tutti gli interessi, senza tutelarne alcuno.

Del resto, accetto volentieri l'elogio per la virtù della perseveranza di cui mi volle onorare l'onorevole Lugli. Questo elogio, venuto da lui, è per me molto lusinghiero.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'articolo primo del contratto si riferisce all'esercizio delle ferrovie che costituiscono la rete Mediterranea. Queste ferrovie sono quelle contemplate nell'allegato A, il quale fa parte integrante del contratto, come il contratto fa parte integrante della legge. Sopra questo allegato A, del quale ho dato lettura, non vi è altra proposta tranne che per la linea Chiasso-Milano, il cui esercizio, secondo è stabilito nell'allegato A, deve essere comune alla rete Mediterranea ed alla rete Adriatica.

Della Rocca. Perdoni, io chiedo di parlare sopra un'altra parte di questo elenco.

Presidente. Allora Ella vuol fare una proposta per altre linee?

Della Rocca. Ecco, non è una proposta che faccio; è uno schiarimento che intendo avere dalla Commissione e dal Ministero.

In fine dell'elenco testè letto vi è l'indicazione delle officine di lavoro; e questa indicazione è così concepita: officine per le grandi riparazioni: Torino Porta Nuova — Torino Porta Susa — Milano (comune colla rete Adriatica) Sampierdarena — Siena — Roma — Napoli (Pietrarsa e Granili) — Taranto.

Poi per le piccole riparazioni vi è un'altra enumerazione. Ora, volendo stare alla lettera di questa indicazione, si potrà credere che, secondo il concetto della Commissione, le officine per le grandi riparazioni, fra cui Pietrarsa e Granili, debbano eseguire unicamente le riparazioni delle locomotive, delle vetture, delle caldaie e via discorrendo. Ma la Camera e il Ministero sanno benissimo che le menzionate officine non sono, ora, adatte solamente alle riparazioni sibbene ancora alle fabbricazioni, alle costruzioni del materiale nuovo.

Limitando il disimpegno di queste officine alle sole riparazioni, per quanto grandi siano, per

quanto si vogliono qualificare di primo ordine, si potrà sempre intendere che queste officine debbano fare solamente riparazioni, non fabbricazioni e costruzioni. E se la cosa fosse intesa in questi termini, invece di avere un progresso, noi avremmo un deplorabile regresso, perchè fino ad oggi queste officine, specialmente Pietrarsa e i Granili, hanno compiuto benissimo la costruzione delle vetture, delle locomotive ed altro. Quindi, il ridurle a fare le riparazioni, significherebbe menomarne l'importanza, danneggiare quella importantissima classe operaia, e danneggiare anche l'economia nostrana, le industrie, gli interessi dello Stato, perchè le officine di Pietrarsa e dei Granili sono di proprietà dello Stato.

Io voglio credere quindi piuttosto ad una imperfezione di locuzione, e spero che la Commissione ed il Ministero mi daranno tali spiegazioni da rendermi pago, col dichiarare che queste officine, come per lo passato così per l'avvenire, anzi maggiormente per l'avvenire, potranno provvedere alle costruzioni ed alle fabbricazioni di qualsiasi materiale mobile d'interesse dello Stato e delle Società.

Attendo una risposta categorica, la quale, spero, sia favorevole; dopo di chè, io esprimerò alla Camera i miei definitivi intendimenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Genala, ministro dei lavori pubblici. La questione toccata dall'onorevole Della Rocca veramente non riguarda l'allegato A ma piuttosto l'articolo A addizionale della rete Mediterranea.

Qui nell'allegato A si sono messi i nomi delle officine usando la definizione che ordinariamente si dà.

Le strade ferrate dividono le officine in officine di grandi riparazioni e officine di piccole riparazioni.

A vero dire Pietrarsa e i Granili non essendo oggi proprietà dell'amministrazione ferroviaria non apparterebbero nè all'una nè all'altra di queste categorie, ma per non farne una terza si sono classificate con le altre officine di grandi riparazioni. Se non che per Pietrarsa c'è una disposizione apposita che è quella citata da me poco fa all'articolo addizionale del contratto della rete Mediterranea e in cui si dice che la Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, dei quali dovrà servirsi come di officine primarie per i bisogni della rete.

Ma ora, come ho già detto, non è in discussione l'articolo A del contratto, ma l'allegato A;