

delle promesse contenute nella relazione alla analoga legge costitutiva, assunto il personale organico del Ministero delle Colonie, specie avuto riguardo al dovuto calcolo dei meriti acquistatisi in servizi utili resi nelle Colonie stesse; b) quali sieno le ragioni per cui al personale chiamato all'Amministrazione centrale di quel Dicastero nuovo, pel solo fatto di avervi fatto passaggio da altre Amministrazioni dello Stato, siano stati concessi aumenti di promozione da lire 500 a lire 2,000 non giustificati da titoli e da benemerienze speciali».

RISPOSTA SCRITTA. — « L'applicazione del Regio decreto 8 gennaio 1914, n. 19, col quale venne approvato il ruolo organico del Ministero delle Colonie per l'Amministrazione centrale e per alcuni uffici delle singole amministrazioni coloniali, venne curata dal Ministero delle colonie del tempo, con l'assistenza della speciale Commissione istituita ai sensi dell'articolo 4 del Regio decreto predetto.

« La Presidenza del Consiglio dei ministri non ha quindi modo di rispondere in merito alle domande rivolte dall'onorevole interrogante.

« Il sottosegretario di Stato  
« CELESIA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Rispoli al ministro dei lavori pubblici « per conoscere se è suo intendimento di disporre la elettrificazione della ferrovia Napoli-Castellammare-Gragnano ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'impianto della trazione elettrica sulla linea Napoli-Castellammare di Stabia-Gragnano è fra quelli che l'Amministrazione ferroviaria ha previsto nel programma generale di elettrificazione delle linee da essa studiate e che si propone di attuare qualora le vengano accordati, con apposito provvedimento legislativo, i fondi occorrenti. Intanto, poichè la elettrificazione della detta linea, per il tratto tra Napoli e Torre Annunziata si presenta particolarmente difficile per l'impianto delle condutture dell'energia e per l'esercizio, sono in corso gli studi per esaminare se occorra la costruzione di un tronco di linea sussidiario o se possano in altro modo superarsi le difficoltà.

Approntato ed approvato definitivamente il progetto verrà esaminata l'oppor-

tunità di darvi esecuzione appena le condizioni del bilancio consentiranno di richiedere al Parlamento i necessari mezzi per la trasformazione del sistema di trazione su le diverse linee comprese nel detto programma.

Debbo, intanto, avvertire l'onorevole interrogante che per la elettrificazione della linea alla quale s'interessa, pur senza la accennata modificazione di tracciato, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato prevede l'ingente spesa di oltre tre milioni e mezzo.

PRESIDENTE. L'onorevole Rispoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

RISPOLI. Dichiaro di essere soltanto parzialmente soddisfatto.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici non ignora che il progetto per la elettrificazione della linea Napoli-Castellammare-Gragnano rimonta a ben tredici anni fa, ed è contemporaneo al progetto della elettrificazione di una linea lombarda. I due progetti furono studiati e combinati insieme; però per uno di quei miracoli, di cui è vittima il Mezzogiorno, avvenne che...

PRESIDENTE. Non dica questo, onorevole Rispoli. Creda pure; ella è in errore poichè non esiste in ciò nulla di regionale. Se fosse presente l'onorevole Cermenati, potrebbe darle qualche schiarimento in proposito.

RISPOLI. Onorevole Presidente, la linea a cui alludevo mette capo a Milano ed è esercita da anni, si tratta della linea Milano-Gallarate e fu studiata insieme alla linea Napoli-Castellammare-Gragnano.

Il progetto della Napoli-Castellammare-Gragnano fu messo a dormire, e dorme tranquillamente. Non v'è nulla di regionale in questo: sarà fatalità, e non dico altro.

Ora credo che a proposito di questa questione il Ministero dei lavori pubblici e la Direzione delle ferrovie rinneghino il bene per desiderio del meglio. La linea quale è attualmente può bene elettrificarsi senza bisogno che se ne costruisca una nuova, la quale importerebbe la spesa di otto o dieci milioni, fra l'altro per le costosissime espropriazioni.

Ma la linea attuale, che io mi sono preso la cura di far studiare, potrebbe elettrificarsi senza difficoltà e con la spesa di due milioni e mezzo, che potrebbero ridursi ad un milione e 800 mila lire, se si adottasse il sistema di trazione benzo-elettrica.