

nenziale 11 aprile 1918, n. 595, venne disposto che, a decorrere dal 16 aprile 1918 e fino al termine del sesto mese successivo a quello in cui sarà pubblicato il trattato di pace, il servizio di navigazione sul lago di Garda venisse eseguito a cura della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, per conto del Ministero della guerra.

« Dispose pure il detto decreto (articolo 3) che nulla fosse innovato, durante l'esercizio provvisorio di Stato, nel regime delle tariffe e condizioni dei trasporti e nel trattamento del personale addetto al servizio di navigazione di cui si tratta.

« In base a queste disposizioni l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha provveduto e provvede tuttora al servizio in parola. Non si mancherà di studiare d'accordo col Ministero dei lavori pubblici circa la convenienza o meno che la suindicata navigazione debba definitivamente essere affidata all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Intanto si dichiara che l'Amministrazione ferroviaria non ha in massima difficoltà per l'istituzione e l'uso dei *ferry-boats*, per i quali, però, occorre l'esecuzione di adatti impianti, nè è aliena dall'effettuare in quanto possibile, una prova di esperimento. Ma conviene tenere presente che ora siamo in regime di esercizio provvisorio e per un periodo di tempo limitato.

« In ordine agli orari si deve far presente che le corse si vengono modificando con graduali miglioramenti in rapporto principalmente ai piroscafi disponibili.

« Si è già recato un aumento di corse rispetto alle precedenti. Con l'aggiunta di altri piroscafi, ora in riparazione, si potrà migliorare ancora il servizio, aumentando ulteriormente il numero delle corse.

« Quanto al personale, pure richiamando la citata disposizione dell'articolo 3 del decreto 11 aprile 1918, si nota, che durante il decorso anno di gestione provvisoria di Stato, agli agenti passati temporaneamente all'Amministrazione ferroviaria e proveniente dalla Impresa Mangili, che era concessionaria della navigazione sul lago di Garda, vennero accordati i miglioramenti stabiliti dalle disposizioni legislative per il personale delle ferrovie concesse all'industria privata ed aziende assimilate.

« Il sottosegretario di Stato
« SANJUST ».

Pietravallo. — *Al ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* — « Sulla assoluta ne-

cessità e sull'improrogabile dovere di ampliare ed adattare a regolare stazione l'attuale fermata di Campochiaro sulla linea Isernia-Campobasso ».

RISPOSTA. — « In ordine alla trasformazione in stazione della fermata di Campochiaro, non si possono che confermare le comunicazioni fatte dai precedenti colleghi all'onorevole interrogante (1) e cioè che l'Amministrazione ferroviaria, pur essendo animata dalle migliori intenzioni, ha dovuto riconoscere di non poter fare luogo all'invocato provvedimento. Questo difatti, anche se limitato al solo impianto del servizio merci completo, richiederebbe una forte spesa, la quale non sarebbe proporzionata ai vantaggi che ne deriverebbero, tenuto conto che la fermata di Campochiaro dista circa un chilometro e mezzo dalla prossima stazione di Guardiareggia, e che quindi il nuovo scalo, per la sua distanza minima da quello già esistente, se rappresenterebbe un vantaggio ben limitato per le popolazioni, costituirebbe invece una condizione favorevole per l'esercizio, dovendosi evitare punti di fermata e di carico a così piccole distanze.

« Venne già altra volta ventilato di spostare la fermata verso Isernia in corrispondenza al casello al chilometro 5+816, per trovare ivi condizioni di tracciato più favorevoli all'impianto e per conseguire il vantaggio dell'accesso diretto alla strada provinciale che attraversa la ferrovia in quel punto. Ma ciò porterebbe ad avvicinare eccessivamente il nuovo scalo alla fermata di S. Paolo Matese, la quale dovrebbe essere soppressa ed evidentemente il municipio e la popolazione di S. Paolo si opporrebbero a tale soppressione.

« Il sottosegretario di Stato
« SANJUST ».

Rindone ed altri. — *Al ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* — « Per sapere se, ora che per l'Italia Centrale e per la Settentrionale s'è trovato modo di ripristinare una ricca circolazione ferroviaria, alla quale non difetta nemmeno il conforto dei treni di lusso, non creda venuto il momento di cercare di migliorare, per le merci e per i viaggiatori, le scarse, stentate e mal coordinate comunicazioni ferroviarie, esistenti fra la Sicilia e il continente ».

(1) Lettera 6 maggio 1919 del ministro onorevole De Nava. Lettera 7 maggio 1919 del sottosegretario di Stato onorevole Ciappi.