

CARADONNA, *sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi*. Il servizio dei pacchi espressi in vigore soltanto presso pochi paesi richiede il massimo perfezionamento dei mezzi di esecuzione e segnatamente dei mezzi di trasporto ferroviario e di recapito a domicilio, alla quale perfezione tende il nostro sforzo. I treni disponibili per la trasmissione dei pacchi sono inadeguati all'attuale servizio e per necessità ferroviaria non pochi trasporti a grandi distanze si devono compiere con treni merci.

In tali condizioni non è consigliabile attuare un servizio che richiederebbe inoltre l'organizzazione di recapito con mezzi costosissimi, per cui il servizio sarebbe fatto in perdita, a meno che non si volessero imporre tasse di recapito per espresso assai elevate, così da diventare proibitive.

Ad ogni modo appena le condizioni generali del servizio lo consentiranno, non si mancherà di prendere in esame l'importante questione, la quale, per le accennate difficoltà, non ha potuto avere fino oggi una soluzione desiderata, quantunque più volte e con particolare interesse sia stata studiata dall'amministrazione postale.

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

PERSICO. Non posso dichiararmi completamente soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario. Il servizio dei pacchi espressi risponde veramente a una necessità, e in tutti i paesi di avanzata civiltà e già in pieno funzionamento.

Mi auguro che le condizioni ferroviarie possano dar modo al ministro delle poste di riprendere in esame la questione e di risolverla nell'interesse della generalità dei cittadini, e soprattutto del ceto commerciale, che riceveranno un grande vantaggio dalla spedizione di questi pacchi. Si intende che le spese di trasporto dovranno essere proporzionalmente aumentate, per corrispondere al maggiore onere che ne verrà allo Stato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cucca, al ministro dei lavori pubblici, « sulla mancanza di viabilità nella zona occidentale di Napoli, e sulla necessità da parte del Governo di ultimare, con sollecitudine, il tronco della direttissima Napoli-Pozzuoli, e sulla convenienza di venire in aiuto poderosamente del Municipio di Napoli per il riattamento stabile del tunnel Posillipo-Fuorigrotta, in parte franati, e sulla opportunità di elettrificare, presto, la ferrovia Cumana con partenza di treni ogni 10 minuti e con corse operaie ».

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

SARDI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole interrogante richiama l'attenzione del Governo su tre distinte richieste, e cioè: sollecita ultimazione del tronco Napoli-Pozzuoli della linea direttissima Roma-Napoli, contributo dello Stato per i lavori da eseguirsi dal municipio di Napoli per il riattamento del tunnel Posillipo-Fuorigrotta, ed elettrificazione della ferrovia Cumana.

Quanto alla prima richiesta informo che il Ministero dei lavori pubblici, tenute presenti le speciali esigenze ed i voti formulati dalla città di Napoli, ha provveduto a modificare il primitivo programma formulato per la direttissima Roma-Napoli nel senso di ripartire i fondi assegnati a questa linea col Regio decreto 3 maggio 1913, n. 1285, in modo che sia possibile di completare ed armare a doppio binario il tratto Napoli-Pozzuoli.

I lavori sono stati intensificati talchè si ha fondato motivo di ritenere che nel settembre del prossimo anno 1924 il tratto suddetto verrà aperto al pubblico per un esercizio intensivo.

Si sta anche studiando la possibilità di impiantare nelle stazioni sotterranee di Montesanto e di Piazza Cavour delle scale mobili, in luogo degli ascensori originariamente previsti, a simiglianza degli impianti già in funzione con ottimi risultati a Londra e a Parigi nei servizi metropolitani, impianti che per la prima volta verrebbero introdotti in Italia.

Il completamento del tratto Fuorigrotta-Pozzuoli, la cui sede stradale è solo in parte eseguita, tenuto conto delle presenti difficoltà finanziarie, non può considerarsi disgiunto da quello della restante parte della linea da Formia a Napoli.

Per quanto riguarda il riattamento della galleria attraversante la collina di Posillipo per l'allacciamento di Fuorigrotta al capoluogo di Napoli, informo che la questione dell'applicabilità dei benefici del decreto-legge 30 giugno 1918, n. 1019, venne esaminata dalla speciale Commissione per le strade del Mezzogiorno, la quale ebbe anche a disporre apposito sopralluogo.

Detta Commissione però, benchè fosse animata dal vivo desiderio di risolvere favorevolmente tale questione, non riscontrò in tale opera gli elementi necessari perchè potesse beneficiare del su citato decreto pel Mezzogiorno.