« Come in tutte le altre stazioni e fermate della rete trasformate in assuntoria, anche a San Nicola sono rimaste completamente immutati i servizi preesistenti nei riguardi del pubblico.

« I trasporti quindi sono stati sempre regolarmente accettati, inoltrati, riconsegnati nè più nè meno come prima ». Così afferma la Amministrazione delle ferrovie. La trasformazione in questione del resto non può avere influenza sulla intensità del traffico.

Trattasi invero di un provvedimento che riflette esclusivamente i rapporti tra l'amministratorce e il titolare della località, il quale invece di essere un'agente di ruolo è un libero contraente prescelto tra persone ben pratiche delle mansioni da disimpegnare.

Tenuto conto infine che dalla trasformazione in assuntoria l'Amministrazione ritrae notevoli economie nelle spese di personale senza per altro ridurre l'importanza della località, nè la natura del servizio pubblico, si ritiene che non vi sia ragione per abolire l'assuntoria di San Nicola.

PRESIDENTE. L'onorevole Starace ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

STARACE. Io non ho chiesto l'abolizione anche dell'assuntoria !

CELESIA, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Io ho dovuto leggerle la risposta che mi è stata mandata.

STARACE. ...io desidererei vedere ripristinato il servizio regolare. È ben vero che la trasformazione in assuntoria costituisce un'economia, ma è anche vero che danneggia gli esportatori.

Gl'inconvenienti che si verificano sono:

1°) Gravi ritardi tra la richiesta e la consegna dei carri per la mancanza di un congruo deposito durante i periodi di traffico più intenso.

2°) Impossibilità di istradare i carri col treno derrate.

3°) Necessità, da parte degli esportatori di primizie di valersi dei treni diretti, con conseguente pagamento di una tariffa assai più alta.

Per esempio un carro di piselli, spedito dalla stazione di Sannicola, a quella di Milano, costa circa mille lire di più di un carro spedito dalla stazione di Brindisi;

4°) Ritardo di circa 24 ore nella resa, se gli speditori, anzichè valersi dei treni diretti, si valgono di quelli ordinari.

I provvedimenti che io chiedo e prego l'onorevole sottosegretario di tener presente che dalla stazione di Sannicola vengono spediti oltre trecento vagoni di primizie all'anno, non sono di grossa mole.

Basterà:

1°) Istituire un deposito di carri, sia pure durante la stagione in cui le primizie vengono esportate.

2°) Autorizzare l'assuntoria alla manovra per il treno 4854.

3°) Applicare la tariffa del treno derrate anche ai carri in partenza da altre stazioni della provincia, trainati dal treno 4854.

Più che come questione locale, questa che qui ho portato, va considerata come una questione d'interesse generale, perchè non è possibile la conquista dei mercati esteri, quando nulla si fa per agevolare il traffico. Non danneggiare gl'interessi degli esportatori, che pure sono esposti a rischi non lievi, significa tutelare l'economia nazionale.

Confido pertanto che quanto ho esposto formerà oggetto di attento esame e che saranno sollecitamente adottati i richiesti giusti provvedimenti.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Mi rendo conto del fondamento delle ragioni che ha esposto, e le prometto di interessarmene presso l'onorevole ministro delle comunicazioni.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Starace, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se risponda a verità la notizia riportata dalla stampa circa la probabile creazione di un Alto Commissariato, che dovrebbe dare unicità di indirizzo alle opere pubbliche del Mezzogiorno ».

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

PETRILLO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Starace rinnova una interrogazione già presentata sullo stesso argomento dall'onorevole D'Ambrosio.

A questa interrogazione ha dato risposta per iscritto l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io non potrei che ripetere all'onorevole Starace questa risposta.

L'onorevole interrogante propone un quesito molto complesso e delicato al quale non sarà facile dare risposta sintetica.

Tenterò tuttavia di esporre le ragioni principali per le quali sono decisamente contrario alla istituzione di un organo speciale, cioè di un Alto Commissario per le opere pubbliche del Mezzogiorno d'Italia.

I vantaggi che si vorrebbero raggiungere con questa istituzione sono principalmente due: migliore coordinamento delle varie opere sotto una competenza unica e maggiore avvi-