

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXXXI.

SEDUTA DI VENERDÌ 28 NOVEMBRE 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANGELINI

INDICE

	PAG.
Comunicazione del Presidente:	
PRESIDENTE	809
Disegno di legge (Discussione):	
Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale. (Approvato dal Senato). (2830)	809
PRESIDENTE	809, 811, 813, 815, 816, 817, 818, 819
SALERNO, <i>Relatore</i>	809, 815
COPPA EZIO	811, 817
RICCIO	812, 818
SALVATORE	812
PETRUCCI	813
CARONITI	814
JERVOLINO ANGELO RAFFAELE	814, 818
SEMERARO SANTO	814
SIMONINI	815
CAPPA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	815, 816, 818
LOMBARDI RICCARDO	817
TAMBRONI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	818

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Avverto che, per la seduta odierna, i deputati Artale e Riccio sostituiscono, rispettivamente, i deputati Reggio d'Aci e Viale.

Interviene inoltre, a sua richiesta, il deputato Coppa Ezio.

Discussione del disegno di legge: Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale. (Approvato dal Senato). (2830).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ordinamento dei servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale.

L'onorevole Salerno, relatore, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SALERNO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, le linee di navigazione sovvenzionate, che collegano le isole al continente, si possono, come è noto, dividere in sei gruppi. Ognuna di queste linee è esercitata, o era esercitata, da una società di navigazione, che ne aveva ricevuto in affidamento l'esercizio. Precisamente si tratta di queste linee: le linee dell'arcipelago toscano, esercitate dalla Navigazione toscana; le linee delle isole Partenopee e Pontine, esercitate dalla Società partenopea; le linee delle isole Eolie, esercitate dalla Società Eolia; le linee delle isole Egadi, Pe-

La seduta comincia alle 9,40.

SEMERARO SANTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

lagie, Ustica e Pantelleria, esercitate fino al 31 dicembre 1949 dalla Società meridionale e, dal 1° gennaio 1950, con una nuova convenzione annuale, prorogata successivamente, dall'armatore Cirrincione; le linee costiere dell'Istria, esercitate dalla Società Istria-Trieste; le linee del Quarnaro e di Zara, esercitate dalla Società Fiumana.

Di questi due ultimi gruppi di linee non ci occuperemo, perché, purtroppo, l'esercizio è stato sostanzialmente sospeso, tranne qualche linea estiva, come quella Trieste-Grado: si attende la chiarificazione dei rapporti con la Jugoslavia per poterlo rimettere in attività.

Il disegno di legge riguarda, perciò, l'ordinamento dei primi quattro gruppi di linee.

È noto che il regime finanziario che regge questi servizi è duplice: quello delle sovvenzioni (contenute nelle convenzioni attraverso le quali l'esercizio fu affidato) e quello dei contributi straordinari di esercizio, stabiliti dalla legge 23 gennaio 1941.

Come ho detto, uno di questi esercizi, e precisamente quello delle isole Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria, con una nuova convenzione del 3 gennaio 1950, è stato affidato all'armatore Cirrincione; sicché il sistema dei contributi straordinari per questo settore è stato abolito.

È logico che, sia per la diversità del regime finanziario che vige per i vari servizi, sia per il fatto che quasi tutte le convenzioni sono già scadute da anni — e molte vengono prorogate di anno in anno in attesa di tempi migliori — sia perché v'è una certa irregolarità nel funzionamento e negli itinerari, si imponeva e si impone una regolamentazione di questi servizi, sia nel campo finanziario, sia in quello degli itinerari.

È a questo scopo che tende il disegno di legge di cui oggi la Commissione prende cognizione e che è stato già approvato dal Senato.

Il disegno di legge viene perciò alla nostra competenza in sede legislativa.

I pochi articoli disciplinano la materia nella sua parte generale, perché è bene precisare che qui non ci occupiamo delle singole convenzioni, ma solamente delle norme che debbono regolare le convenzioni stesse, la cui stipulazione è demandata al Ministero della marina mercantile, che, d'intesa col Ministero del tesoro, dovrà stabilirle. Le convenzioni, poi, saranno approvate con decreto del Presidente della Repubblica e saranno rese note al Parlamento, il quale non è chiamato a decidere su di esse.

Il primo articolo della legge riguarda il sistema con cui si pensa di affidare alle società private l'esercizio delle linee. Il sistema è duplice: quello della gara pubblica, o, per dir meglio, quello dei pubblici incanti, e quello della licitazione privata.

Non posso non far sapere alla Commissione che furono mosse delle obiezioni al sistema succedaneo, supplementare, quello della licitazione privata, perché si voleva che il sistema fosse limitato a quello dei pubblici incanti. E da un punto di vista strettamente fiscale, l'osservazione poteva essere esatta. Bisogna però tener presente che, a parte quanto è stato osservato anche al Senato, e cioè che la gara potrebbe andare deserta, qui non si tratta di applicare soltanto un sistema strettamente fiscale, ma di dare al Ministero della marina mercantile la possibilità di valutare la capacità, l'efficienza, la consistenza economica delle ditte partecipanti alla gara. Sicché, anche il sistema della licitazione privata non può essere pregiudizialmente escluso.

L'articolo 3 riguarda gli itinerari e la periodicità. Anche su questo punto, senza entrare in dettagli, che potranno formare oggetto di discussione quando si addiverrà all'esame analitico degli articoli, è bene indicare quali sono i criteri che hanno mosso il Ministero prima, la Commissione del Senato dopo, nel formulare il disegno di legge che viene all'esame della nostra Commissione.

Sembrava che l'impostazione dovesse essere esclusivamente fiscale, di lesina finanziaria, se mi è consentito esprimermi in questi termini; ma l'articolo 3, che prevede gli itinerari, ha, in un certo senso, superato il criterio stretto della indispensabilità del servizio. Non ho bisogno di illustrare il significato di linea sovvenzionata. La linea sovvenzionata è la linea che deve, come principio logico e giuridico, collegare un'isola al più vicino approdo del continente. Quindi, la sovvenzionabilità è condizionata alla indispensabilità del servizio. Però, bisogna riconoscere che nella prassi e sotto l'incalzare delle varie esigenze regionali, commerciali, economiche, sociali, turistiche, questo stretto criterio è stato, da anni, superato; e anche nella impostazione delle linee, che è stata fatta dal Ministero proponente, il criterio della indispensabilità è stato scavalcato. Per cui, come è detto nella stessa relazione ministeriale, accanto al criterio della indispensabilità, vi sono altri criteri, come quello commerciale, quello sociale, quello turistico.

L'articolo 4 del disegno di legge riguarda il sistema col quale le convenzioni saranno

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

stipulate dal Ministero della marina mercantile, d'intesa con quello del tesoro e con quello delle poste. Queste convenzioni saranno portate a conoscenza del Parlamento, avranno la durata di venti anni e potranno essere soggette a revisione triennale, in relazione alle variazioni degli introiti del traffico, dei prezzi del combustibile e delle variazioni delle spese del personale, sempre che nel complesso le variazioni raggiungano il 10 per cento.

Importante è anche l'articolo 6, il quale risente di un voto espresso dalla Commissione finanze e tesoro del Senato. Perché con l'articolo 6 si fa obbligo alle ditte assuntrici di rilevare non soltanto il personale che ha prestato servizio presso le società e ditte precedenti, ma anche di rilevare i mezzi nautici appartenenti a tali aziende.

Questo criterio, per la verità, non si leggeva nel testo ministeriale. È stato introdotto nel testo del Senato, e lo stesso relatore al Senato fece osservare come la proposta derivasse da una preoccupazione della Commissione finanze e tesoro, la preoccupazione che, se si fosse da parte delle nuove società addivenute alla costruzione di nuove navi per l'esercizio di questi servizi, la forte spesa avrebbe inciso, come quota di ammortamento, anche sulla sovvenzione, e quindi avrebbe costretto ad elevare i canoni. Si è pensato, perciò, che questa disposizione potesse agire da freno all'aumento delle sovvenzioni stesse.

Non credo, per la verità, che con questo criterio si giovi alla economicità del servizio e al servizio stesso, perché non è vero che le navi vecchie siano più economiche delle nuove. Ma soprattutto non credo che questo criterio giovi alla dignità e alla speditezza dei servizi, perché si tratta di isole che rappresentano anche mete turistiche e i servizi non trasportano soltanto quadrupedi, ma anche persone, che vogliono avere un trattamento adeguato. Perciò, se si vorrà lasciare questa disposizione, ritengo che non si possa non far sentire la necessità di un ringiovanimento e di un rinnovamento, anche in questo settore, della marina mercantile. Tanto più che, come si legge nella stessa relazione della Commissione del Senato, alcune di queste navi sono vecchie di trenta e più anni, e non fanno quindi onore al servizio che debbono disimpegnare.

L'articolo 7 prevede poi che la spesa per l'applicazione della legge faccia carico agli stanziamenti del capitolo 57 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1951-52 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi.

A tale proposito credo che, purtroppo, sia rimasto un testo, che corrisponde ad un'epoca in cui il bilancio del 1951-52 non era ancora stato chiuso, perché il progetto ministeriale è dell'anno scorso. Ora quella disposizione non può rimanere. La stessa Commissione finanze e tesoro della Camera ha fatto rilevare che essa deve essere rettificata in questo modo: « La spesa per l'applicazione della presente legge farà carico agli stanziamenti del capitolo 58 dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per l'esercizio 1952-53 e corrispondenti capitoli degli esercizi successivi ».

Concludendo, i criteri che sono stati messi alla base della legge hanno una certa elasticità. Io so, come forse sa anche il ministro, che nonostante il progetto ministeriale abbia già subito adattamenti in meglio, numerose altre richieste e proposte saranno formulate circa gli itinerari e la loro periodicità.

Sono dell'opinione, se si è d'accordo di far passare la legge, di farla passare così com'è, senza sostanziali modificazioni. Se, invece, si aprirà il varco ad una qualsiasi smagliatura, la legge sarà, evidentemente, riveduta in tutti i particolari, perché ognuno chiederà qualche cosa. Per quanto riguarda gli itinerari, vedremo le richieste che ci sono. Io mi rimetto alla Commissione. Ma nei criteri ispiratori, credo che la legge meriti di essere approvata.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

COPPA EZIO. Onorevole Presidente, ho chiesto di partecipare alla discussione per un particolare interesse che ho a questa legge. Mi limiterò, per ora, ad esaminarla da un punto di vista generale, riservandomi di presentare emendamenti in sede di discussione dei singoli articoli.

L'invito fattoci dall'onorevole Salerno di approvare la legge senza discuterla, è un invito che deve essere tenuto presente. Però si tenga anche presente che questa legge avrà la durata di venti anni e impegnerà per venti anni, anche se è prevista una revisione triennale della situazione.

Consequentemente ritengo che, dovendo cercare di fare il meglio, nulla guasta se potremo votare la legge con le opportune modifiche tra una settimana, invece di adesso. Perché, se il Senato ha cercato di fare il meglio, non ha potuto tener presente tutto, giacché non tutti quelli che avevano il dovere di essere presenti sono stati presenti.

A proposito del rilievo fatto dall'onorevole Salerno, che le convenzioni dovranno, in base all'articolo 4, essere comunicate al Parla-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

mento, io domando se si tratta di una comunicazione pura e semplice per prenderne conoscenza, senza interloquire in proposito. Io penso invece che sarebbe opportuno che alla presa di conoscenza seguisse il benestare. « Sarebbe un po' lungo », dice il presidente. Ma allora è inutile anche la comunicazione. La semplice comunicazione è una formalità che non toglie e non aggiunge nulla, non ha sostanza.

Per quello che riguarda l'articolo 6, che prevede il rilievo del materiale, si tratta di una vecchia consuetudine che esiste nel trapasso di una convenzione da una società all'altra. Questa è appunto la ragione per la quale il materiale delle linee, per esempio, del golfo di Napoli, è sempre lo stesso da cinquant'anni a questa parte. Un piroscafo ha dovuto vedere sostituite non so quante lamiere nelle sue strutture, per poter essere di nuovo iscritto nel registro navale per altri tre o quattro anni; ma una cosa certamente non si rinnova: la macchina. Lo scafo, che deve dare la garanzia fondamentale della navigazione, va bene che sia tenuto a posto; ma non si vive soltanto di solidità dello scafo; oggi la velocità è parte intrinseca dello sviluppo della vita, dello sviluppo turistico, di questa bella merca, che tutti vantiamo, senza deciderci a metterla in valore.

Ora, se per raggiungere i posti ameni del nostro paese — parlo ad esempio dell'isola di Ponza (pur non essendo deputato di Ponza, ma di Napoli) — un piroscafo percorre dieci miglia all'ora, non so se la delizia che verrà dopo valga a compensare il sacrificio che si deve compiere per raggiungere i luoghi da visitare.

Soprattutto per quello che riguarda la periodicità e i tipi degli itinerari, vorrei pregare i colleghi della Commissione di tener presente che alcune variazioni, forse, si impongono e sono necessarie, particolarmente per Ventotene. Si dice che i sindaci siano stati presenti alle discussioni. A me non risulta che i sindaci di Ponza e di Ventotene siano stati presenti.

Voglio concludere dicendo che non dobbiamo preoccuparci se qualche modifica sarà portata al testo del disegno di legge. Un mese più o un mese meno non avrà importanza, purché si arrivi a legiferare convenientemente.

RICCIO. Sono venuto qui non soltanto a titolo personale, bensì anche d'accordo con tutti i colleghi deputati della mia circoscrizione, per chiarire due posizioni sul piano

generale della legge e per presentare degli emendamenti.

Noi ammiriamo e lodiamo l'onorevole Ministro della marina mercantile, che è tanto comprensivo di quelli che sono i problemi del nostro porto, i problemi del nostro golfo. Però rileviamo in questo disegno di legge due punti. Vi è un peggioramento di posizioni rispetto a quelle che sono le attuali comunicazioni tra Ischia e Napoli. Se vi è in atto uno sforzo per lo sviluppo turistico di quell'isola, se v'è in atto uno sforzo per la sistemazione definitiva, per esempio, delle terme di Casamicciola e per la costruzione di altre terme, è chiaro che un collegamento che venga a stabilirsi oggi, non possa non tener presenti le esigenze maggiori che nascono da queste attrezzature che si stanno facendo. Una prima osservazione di natura generale è quindi questa: peggioramento della situazione, in confronto della necessità di un miglioramento delle comunicazioni correlative allo sviluppo del settore Napoli-Ischia.

La stessa osservazione dobbiamo fare in rapporto a Capri, perché non si è tenuta presente una realtà che esiste. È stata costruita una ferrovia che unisce Napoli a Castellammare e a Sorrento, sicché adesso per terra si arriva fino a Sorrento. Questo impone la necessità di un collegamento diretto tra Sorrento e Capri, cioè di un traghetto tra Sorrento e Capri.

Questa situazione nuova che si è venuta a creare non è stata tenuta presente agli effetti della economia generale della legge, in maniera che questo traghetto non è stato istituito.

Ritengo che tale esigenza debba essere tenuta presente, perché la legge che dobbiamo approvare è una legge che si proietta nell'avvenire per venti anni. La Cassa per il Mezzogiorno, soprattutto in questa zona e soprattutto dal punto di vista turistico, sta molto operando. Anche noi dobbiamo operare sui mezzi di trasporto in modo adeguato alle necessità.

Queste sono le osservazioni di indole generale, osservazioni che poi saranno sviluppate in sede di discussione degli emendamenti che ho presentato.

SALVATORE. Mi rendo conto dei motivi che indurrebbero il relatore a chiedere l'approvazione *sic et simpliciter* del disegno di legge; e mi rendo conto della situazione in cui ci troviamo, cioè di un disegno di legge approvato dal Senato e della perdita di tempo che comporterebbe un riesame da parte di quel ramo del Parlamento. Ma, di fronte alla

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

constatazione che questa legge avrà una durata abbastanza considerevole, quale è quella di venti anni, di fronte alla constatazione che, per esempio, per quanto riguarda le isole Eolie, le linee progettate importano un servizio inferiore a quello che c'era nel periodo prebellico, evidentemente la perdita di tempo risponde a una esigenza di giustizia.

PETRUCCI. Mi associo alle parole dell'onorevole Salvatore, non solo per le isole Eolie, ma anche per il problema che riguarda l'altra parte della Sicilia. Anche io avrei da proporre un diverso ordinamento per quanto riguarda le isole Eolie e Pelagie, Ustica e Pantelleria, e mi sono stati forniti in proposito degli appunti, non dalle aziende, ma dal personale, che denunciano le incongruenze del disegno di legge.

Anche l'assessore della Regione siciliana per i servizi marittimi mi ha mandato una lettera per fare osservare a me, e, tramite mio, alla Commissione ed al Ministro, che i servizi sovvenzionati, per quanto riguarda le isole Egadi e Pantelleria, sono del tutto inadeguati.

Mi associo quindi alla proposta di riordinamento di tutte le linee, associandomi contemporaneamente a quello che ha detto brillantemente l'onorevole Salerno, per quanto concerne il naviglio da adibire a questi servizi. Bisogna tener presente che questi poveri abitanti aspettano per ore e ore un piroscafo, che, se non è in condizioni di poter fare servizio, deve essere messo fuori uso. Forse c'è qualcuno del Ministero del tesoro — che non si trova in una di queste isole — che si preoccupa della necessità di modificare le sovvenzioni. Le sovvenzioni saranno quelle che saranno; ma, siccome si tratta di servizi di carattere pubblico, lo Stato ha il dovere di assicurare la continuità e la regolarità dei servizi.

Sono sicuro che il Ministro non vedrà con preoccupazione la questione del naviglio, perché egli è stato sempre favorevole a tutto quello che costituiva miglioramento dei servizi. Il Ministro della marina mercantile ha combattuto sempre questo principio. Il Ministro del tesoro ha resistito, perché c'è sempre lo spauracchio della stabilità della lira, anche se in queste cose detta stabilità non c'entra. Quindi, preoccupazioni non ce ne debbono essere e sono sicuro che il Ministro della marina mercantile non farà altro che rendersi conto delle esigenze prospettate, non solo dai rappresentanti della Sicilia, ma anche da quelli di Napoli.

PRESIDENTE. Io sono convinto che il Ministero, nel presentare questo disegno di leg-

ge, ha cercato, attraverso l'esperienza, di migliorare quelli che sono i servizi marittimi. Debbo però fare una osservazione che mi pare sia fondamentale. Nel nostro paese, dall'unità in poi, sono stati sempre considerati gli abitanti delle isole come dei relegati, come della gente praticamente in condizioni non identiche alla gente del continente. Voi siete in queste isole, (si è sempre pensato) staccati e subite le conseguenze di essere staccati dalla madre patria.

Conseguentemente, l'orientamento è stato sempre di « concedere » quello che, secondo me, è invece un diritto, che deve essere tenuto presente. Secondo il mio punto di vista — e credo sia anche il punto di vista di tutti voi — chi abita in un'isola del nostro paese ha gli stessi diritti del cittadino che abita nel continente.

Nei vari servizi — non solo in quelli della marina mercantile, ma anche in quelli di collegamento dei servizi telefonici e telegrafici — abbiamo notato, specialmente nel passato, un senso di inferiorità, nonché di gradualità, per quanto riguarda le isole; perché le isole maggiori hanno avuto benefici maggiori di quelle minori. Se dovessimo fare un diagramma, vedremmo delle cose molto interessanti.

Questo senso di inferiorità, per un principio morale e per un dovere civile, deve essere eliminato. Chi sta nelle isole, deve avere tutti quei servizi che gli diano la possibilità di vita per la propria attività familiare, per la propria attività commerciale e per la propria attività produttiva, così come gli abitanti del continente. Già ora noi diciamo che i servizi di collegamento con le isole sono da considerarsi come propaggini delle ferrovie dello Stato.

Un cittadino che sta nel continente va alla stazione e sa esattamente quando arriva, attraverso servizi rapidi, alla sua meta. Invece chi sta nelle isole si trova in una condizione di preclusione, rappresentata dalla frattura che esiste tra servizi ferroviari e servizi marittimi.

Anche da un punto di vista economico, questa situazione porta a degli oneri non indifferenti, che sono rappresentati, per esempio, dalle maggiori spese di trasporto delle derrate di prima necessità, quando provengono dalle isole o sono ad esse dirette. Se considerassimo i servizi di ordine commerciale e di comunicazione così come dovrebbero essere considerati, cioè come prosecuzione dei servizi delle ferrovie dello Stato, differenze non dovrebbero esserci, e avremmo

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

già impostato il problema sotto un profilo diverso.

Noi comprendiamo le preoccupazioni del Ministro della marina mercantile. Quando però il Ministro dei trasporti, alla fine dell'anno, ci porta un bilancio con 35 o 40 miliardi di *deficit*, noi non andiamo a guardare quali sono le linee deficitarie, se alcuni servizi son fatti fin troppo bene, ecc., ma diciamo che, per dare agli abitanti del continente un servizio ferroviario, lo Stato può pagare 35 o 40 miliardi di *deficit*.

Allora anche questa preoccupazione, dal punto di vista del Tesoro, è una preoccupazione che bisogna tenere, sì, presente, ma che non deve essere dominante nella risoluzione del problema, e ciò per ragioni di carattere generale e per un dovere di carattere sociale, civile e morale verso tutti i cittadini del paese.

Dirò di più. Noi oggi ci preoccupiamo dell'avvenire di queste isole e lo vediamo specialmente sotto il profilo turistico. Queste isole, specialmente le minori, non hanno disgraziatamente delle possibilità di vita autonoma nel campo produttivo e agricolo. Hanno, tutt'al più, una modesta vita peschereccia. Quindi il problema del turismo è strettamente collegato con i servizi marittimi e coi servizi, in genere, di comunicazione. Se non si attuano questi servizi, è inutile parlare di turismo.

Di conseguenza, pur comprendendo le ragioni che inducono il Ministro della marina mercantile ad invitarci ad approvare, per ora, questo disegno di legge, salvo a presentare successivamente altre proposte di legge, mi permetto di fare osservare, come diceva il collega Coppa, che bisogna fare una legge la quale sia operante ed abbia nei rapporti delle popolazioni servite i suoi risultati. Se questi risultati saranno negativi, noi avremo dimostrato nei confronti di quelle popolazioni una mancata osservanza dei nostri doveri e sarà difficile, in seguito, fare delle modifiche. Qui si tratta di fare la legge che deve essere la legge base, la legge per così dire di struttura, sulla quale dovranno orientarsi, nel ventennio futuro, i servizi di comunicazione commerciale e marittima di carattere locale.

Penso, perciò, che sia nostro dovere guardare il disegno di legge con grande serenità, con grande cautela, con grande prudenza, senza metterci in condizioni di andare al di là di quanto è strettamente necessario, ma assolvendo a quegli obblighi che mi sono permesso di ricordare e di denunciare, come impostazione di carattere generale per l'esame di questo problema.

CARONITI. Non posso che associarmi a quanto hanno detto l'onorevole Presidente e gli altri colleghi per lo sviluppo ulteriore dei servizi riguardanti le isole in genere. In modo particolare mi riferisco alle isole Eolie, dove purtroppo abbiamo il fenomeno preoccupante dello spopolamento, con la conseguenza che ci sono delle terre fertilissime che non vengono coltivate, perché la gente se ne va, non avendo la possibilità di contatti neppure con la più vicina cittadina, che è Milazzo. Con i servizi così prospettati, non vi è neppure la possibilità di andare un giorno sul continente e di tornare l'indomani, per sbrigare i propri affari. Eppure le distanze sono limitate.

Questi servizi non li dobbiamo guardare soltanto dal punto di vista finanziario. Dobbiamo pensare che oggi spendiamo miliardi e miliardi per trasformare le trazzere in strade carrozzabili, mentre lì la strada l'abbiamo, ed è il mare; mancano solo i mezzi di trasporto.

In quelle isole la gente è sfiduciata. Eppure, ogni tanto, c'è qualcuno che pone l'attenzione su di loro, perché sono più belle di altre maggiormente sfruttate. Quest'anno abbiamo avuto un campo internazionale di studenti, durato quattro settimane; erano studenti giapponesi, cinesi, americani, ecc., che avevano pensato a Vulcano, e in futuro potrebbero ritornarci.

Però non esiste un mezzo di comunicazione rapido con quelle isole, che possa incoraggiare un industriale. Nella zona di Lipari ci sono delle acque termali interessantissime, ma poche persone vi si recano da Milazzo.

Bisogna quindi rivedere tutto il piano, perché quello presentato dal disegno di legge non è un piano organico. Il massimo servizio è previsto per sei volte la settimana: c'è quindi un giorno alla settimana che non è possibile allontanarsi da quel posto.

Io mi riferisco esclusivamente alle isole Eolie, perché queste io conosco bene. Mi associerò però a tutte le proposte che faranno i colleghi, per migliorare i servizi anche nelle altre isole.

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Mi limito a dire che avrei voluto fare le osservazioni che sono state fatte brillantemente ed esaurientemente dall'onorevole Presidente. Non voglio quindi ripeterle. È proprio il criterio sociale che bisogna mettere in evidenza. Mi auguro che anche in questa occasione si voglia tenerlo presente.

SEMERARO SANTO. Vorrei sapere dal Ministro perché le isole dell'Adriatico, specialmente le isole Tremiti, sono escluse dal disegno di legge. Io, che ci ho vissuto per pa-

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

recchi anni confinato, ricordo che, quando non arrivava il piroscalo, era cosa da morire; perché in quelle isole non c'è nulla. Non so proprio perché debbano essere escluse le isole Tremiti, che sono a breve distanza dal promontorio del Gargano.

SIMONINI. Non vorrei sostituirmi all'onorevole Ministro, ma desidero far presente all'onorevole Semeraro che le linee Tremiti sono servite dall'Adriatica, che è una società sovvenzionata dallo Stato. Quindi cade la sua preoccupazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

SALERNO, *Relatore*. A conclusione di questa discussione, debbo dire che essa, più che investire la parte generale, ha investito, in realtà, alcuni punti particolari della legge. La parte generale, secondo me, come è congegnata, rientra nello spirito che è stato espresso dai vari intervenuti, spirito del quale anche io mi sono fatto interprete.

Lo spirito che si trae dagli interventi è questo: che questi servizi non debbono essere considerati alla stregua della indispensabilità del collegamento tra isole e continente, ma tenendo presenti anche altre esigenze e altri fattori. Di questo concetto, per la verità, già si fanno eco sia la legge sia la relazione ministeriale. Dovremo, quindi, vedere l'applicazione pratica di questo problema in relazione alle singole località, ma il criterio già c'è. Nella relazione ministeriale, infatti, si legge:

« Per ciò che riguarda le linee, l'articolo 3 dello schema indica per ciascuna di esse l'itinerario e la periodicità. Difficile è l'individuazione delle linee da sovvenzionare. Non sempre è possibile rispettare il criterio rigoroso che esige il riconoscimento del carattere d'indispensabilità (ai fini del servizio postale e da passeggeri) quale condizione di sovvenzionabilità nel campo marittimo. Esistono situazioni di fatto, già acquisite localmente, che sembra poco opportuno modificare. Così, accanto alle linee che uniscono un solo approdo di un'isola col porto più vicino della penisola, sono state conservate linee per le quali sono previste più toccate nella stessa isola, ovvero per le quali il carattere commerciale (per talune addirittura turistico) appare piuttosto evidente ».

A me interessava che questo criterio della indispensabilità fosse scavalcato e che fosse sostituito da un criterio economico, sociale, turistico, che è quello praticamente espresso dai vari colleghi intervenuti in questa discussione, cioè che debba tenersi conto del lato

economico-sociale dei servizi. Ma questo criterio è già accettato. Vedremo poi nel dettaglio come e quanto funzioni. Questa è questione di analisi, non è questione di punto di partenza.

Ritengo, quindi, che, come impostazione, la legge risponda a quelle che sono le esigenze da tutti sentite.

L'onorevole Petrucci ha portato qui la lettera dell'assessore ai servizi marittimi della Regione siciliana. Io sono coperto da lettere giunte da tutte le isole. C'è addirittura un manuale: « Ponza, perla di Roma », perché, dato il collegamento attraverso Anzio, possa diventare l'isola di Roma. Non parliamo di Capri, celebre nella letteratura e nella storia. Ho avuto notizia che accanto a Ponza c'è un'altra isola che sta per diventare l'« isola dell'arte e della poesia internazionale », è l'isola di Palmarola. Si dice: questo centro internazionale, volete o no collegarlo al continente ?

Quindi noi dobbiamo approvare il criterio informatore, che i servizi sovvenzionati debbono tener conto anche del lato economico e sociale del servizio stesso. Anzi io ho aggiunto che, in considerazione di questa funzione, che non è più quella della indispensabilità, si debba adeguare il naviglio, altrimenti si fa una affermazione di principio senza praticità. Siccome il naviglio vecchio deve essere rilevato dalle nuove società assuntive del servizio, secondo il criterio del Ministro della marina mercantile, noi ci auguriamo che il Ministro, in questa assunzione del naviglio, sia il più possibile guardingo, cercando di incrementare il ringiovanimento della flotta adibita ai servizi marittimi locali.

Ma sulla parte generale, cioè sui criteri informativi, mi pare che siamo tutti d'accordo. I particolari li vedremo quando discuteremo gli articoli della legge.

Credo, perciò, che possa essere accettata la parte generale e si possa passare all'esame degli articoli. L'essenziale è affermare questi due punti: carattere economico, sociale, turistico dei servizi; naviglio adeguato ai servizi stessi. Affermati questi principi, vedremo come saranno applicati nella pratica concretizzazione dei singoli articoli.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio l'onorevole Salerno per aver richiamato l'attenzione degli onorevoli membri della Commissione su quello che è l'indirizzo generale della politica governativa nei riguardi dei servizi sovvenzionati minori, indirizzo che è contenuto nella relazione e che ha ispirato l'opera del Governo.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

Per quello che riguarda il miglioramento e il rinnovamento del naviglio, sono perfettamente d'accordo; compatibilmente, però, con le possibilità finanziarie e con le ragioni economiche, che non possiamo trascurare.

Sono d'accordo con i commissari che hanno rilevato che molte di queste navi sono superate e debbono essere sostituite. Dirò che le convenzioni mirano appunto a questo. E appunto per questo mi sono permesso di sollecitare il corso della procedura di questo disegno di legge. Aggiungerò, per tranquillità degli onorevoli membri della Commissione, che nei nuovi progetti in corso, nelle assegnazioni che saranno fatte di fondi per le nuove costruzioni navali, è prevista la spesa di circa un miliardo per sovvenzioni, integrazioni, eccetera, per il rinnovamento di queste navi, alcune delle quali sono veramente di carattere antiquato.

Quindi, sulla politica generale di questi servizi siamo d'accordo. Mi permetto solo, avendo responsabilità di governo, di sottolineare che bisogna fare il passo secondo la gamba e non si può accrescere enormemente il costo di questi servizi, domandando di perfezionare oltre quelle che sono le possibilità economiche degli esercenti le linee e le possibilità finanziarie dello Stato.

Condivido, tuttavia, il principio della solidarietà che deve portare il continente alle popolazioni di queste isole minori. E dico all'onorevole Angelini che è sommamente augurabile che coloro i quali abitano nelle isole vengano serviti come coloro che abitano nel continente. Ma il fatto che tra le isole e il continente c'è il mare, significa qualche cosa...

◀PRESIDENTE. Relativamente!

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Non possiamo dare agli abitanti delle isole gli stessi servizi che sono sulla terraferma.

Inoltre, come gli onorevoli commissari avranno osservato, leggendo la relazione del Senato, queste convenzioni, salvo quella delle isole Eolie, sono scadute dal 1946. Sono perciò più di sei anni che andiamo avanti con le vecchie convenzioni scadute, le quali si applicano in questo modo: il governo paga a pie' di lista i conti delle varie società, ad eccezione della impresa Cirrincione, con la quale si è stipulata una convenzione provvisoria, che doveva durare fino al 1951. (Si pensava, allora, che il Parlamento avrebbe rapidamente provveduto ad approvare lo schema delle nuove convenzioni). Senonché, dopo che avevamo denunciato la convenzione con l'impresa Cirrincione, ci siamo dovuti affrettare a

ritirare la denuncia, perché nel 1951 non siamo arrivati in tempo a faré approvare dal Parlamento gli schemi per le nuove convenzioni e la legge relativa.

Andiamo perciò avanti a questo modo, a tutto vantaggio delle società che eserciscono questi servizi e che continuano a pretendere di essere pagate di qualche cosa superiore al cento per cento; mentre noi non possiamo resistere, perché qualcuno deve pur fare questi servizi.

Se vogliamo riordinare, migliorare, accelerare i servizi, dobbiamo venire ad una conclusione, onorevoli colleghi, nell'interesse dello Stato, delle isole e degli abitanti delle isole che sono servite da questi servizi. Ho insistito al Senato perché, finalmente, le convenzioni venissero approvate e venisse approvato il disegno di legge relativo. Ho ricevuto una quantità di delegazioni di vari comuni, che mi hanno proposto delle varianti; e gli uffici hanno tenuto conto di queste proposte. Posso, quindi, affermare che i servizi, come sono stati stabiliti, sono il frutto di un lavoro minuzioso e diligente, che è stato apprezzato dagli stessi rappresentanti delle isole. Al Senato ho radunato i senatori delle plaghe interessate e, in una riunione alla quale sono intervenuti tutti, abbiamo concretato alcune varianti. Tutti si sono dichiarati soddisfatti. Non c'è perciò da meravigliarsi se il Senato, in assemblea, ha approvato all'unanimità questo disegno di legge.

Ciò naturalmente non implica un impegno diretto da parte della Commissione della Camera; ma, quando ho sentito questa insurrezione amichevole dei rappresentanti delle varie zone, i quali trovano che la legge non va e che i servizi sono peggiorati, sono rimasto veramente meravigliato, in quanto avevo sentito dei giudizi completamente diversi.

Io non vivo in quelle zone; riconosco la particolare competenza di tutti voi; ma confesso che mi sono meravigliato, perché credevo di aver trovato nel campo senatoriale una approvazione e una soddisfazione unanimi. Anche il Senato ha sollecitato che lo Stato non paghi i servizi effettuati con navi vecchie, fatti male e con orari di cinquanta anni or sono; anche il Senato ha affermato la necessità che le navi siano migliorate. Ma credo che, se andiamo avanti così, se non ci saranno delle convenzioni, le quali dicano a ciascuno quale sarà l'onere per venti anni, non potremo mai impegnare gli esercenti a migliorare le navi.

Io ho un grande rispetto per il Parlamento; la critica la desidero e l'apprezzo.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

Quindi non voglio insistere. Ma ho voluto fare queste considerazioni in una maniera molto semplice, per pregare gli onorevoli deputati di esaminare la questione obiettivamente. Altrimenti facciamo della demagogia campanilistica, involontariamente.

Vediamo come stanno le cose. Oggi è interesse dello Stato e delle popolazioni servite dai servizi sovvenzionati minori che sia fatta una convenzione, che non si trascini per un altro anno ancora questa situazione di cose.

Queste convenzioni hanno una durata di venti anni, ma se, attraverso situazioni nuove di commerci, di traffici, di turismo, si renderanno opportuni dei miglioramenti, verranno fatte delle legghine che considerino quei casi particolari. Non è detto che per vent'anni debba restare fisso lo stesso orario, lo stesso percorso, e che non si possano fare degli adattamenti.

Per responsabilità di governo, debbo quindi dire alla Commissione che sarei molto grato se questo disegno di legge venisse approvato senza cambiamenti, per evitare che si ritorni al Senato e si ricominci la discussione. Se riapriamo la discussione su tutti i servizi e su tutti gli orari, l'anno venturo di questa stagione forse saremo ancora qui a discutere, e intanto i servizi continueranno ad andare come vanno adesso.

La mia richiesta sarebbe questa: la Commissione approvi il disegno di legge così come è proposto, impegnandomi io, anche per il mio successore, a far sì che le nuove esigenze — quando siano esigenze concrete — vengano tenute presenti. Il Ministro della marina mercantile sarà ben lieto di prendere in considerazione queste nuove esigenze.

Se poi gli onorevoli membri della Commissione ritengono di dover rivedere tutto, sono dell'idea che non possiamo decidere oggi.

La Commissione discuterà, farà delle proposte, dirà dove vuole innovare, ed io mi riserverò di esaminare anche l'aspetto finanziario. Ma non vi fate illusioni: tra un anno saremo ancora al punto di partenza, e sarebbe un danno sia per i servizi sia per l'economia nazionale.

COPPA EZIO. Siccome il disegno di legge ha un dispositivo, che ha carattere generale ed una parte di dettaglio (quella che ha suscitato il disappunto della Commissione), propongo di stralciare la parte che riguarda la materia delle convenzioni.

PRESIDENTE. Ritengo che non esista un meccanismo per cui possa essere approvata una legge senza la discussione degli articoli.

Si tratta quindi di decidere se s'intende, oppure no, passare all'esame degli articoli. Io credo che lo stesso Ministro sia d'accordo per il passaggio all'esame degli articoli.

Allora, per fare una cosa pratica ai fini delle rispettive responsabilità, e visto che ho già qui sul mio tavolo una quantità di emendamenti che riguardano diversi settori, penso che, già di per sé, questi emendamenti denuncino quelle che sono le esigenze da assolvere, salvo a illustrarli successivamente. Perciò, senza discuterli oggi, questi emendamenti potrebbero essere passati al Ministro, affinché egli identifichi quali sono le zone per le quali si chiedono delle modifiche e quali sono quelle per le quali modifiche non si richiedono. E non è il caso di drammatizzare la situazione, perché non è detto che, se noi introduciamo dei miglioramenti, il Senato debba ridiscutere tutto il disegno di legge; esso dovrà limitarsi ad esaminare gli emendamenti introdotti.

In questo stato di cose, penso che noi potremmo ridurre al minimo le esigenze denunciate, in modo da non modificare sostanzialmente questo disegno di legge e da raggiungere lo scopo di fare ugualmente presto.

Perciò, questa mattina, potremmo votare il passaggio agli articoli e, frattanto, potremmo consegnare al Ministro gli emendamenti, perché abbia la possibilità di conoscerne la portata. Egli vedrebbe, per esempio, che per l'Arcipelago toscano non c'è niente da dire; noi abbiamo da fare soltanto la richiesta di un servizio settimanale turistico da Livorno per l'isola d'Elba. Di questo servizio ho già parlato con gli organi del Ministero, i quali hanno riconosciuto che è utile per lo sviluppo turistico dell'isola d'Elba, senza portare alcun aggravio. Questo servizio non porta né aggravio di spesa, né modificazioni dei servizi per quanto riguarda mezzi nautici: con lo stesso materiale nautico si farebbe anche il servizio settimanale richiesto. È una piccola modificazione che soddisfa le esigenze turistiche dell'isola.

Così ci saranno altre modificazioni, che potranno soddisfare una esigenza riconosciuta da tutti, senza voler andare al di là di quello che è indispensabile. Credo che così potremo trovare il punto centrale dell'accordo e l'approvazione del Senato sulle modeste modificazioni che potremmo apportare d'accordo col Ministro.

LOMBARDI RICCARDO. Io presento un emendamento all'articolo 4.

PRESIDENTE. Ne riparleremo quando discuteremo l'articolo 4.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

JERVOLINO ANGELO RAFFAELE. Desidero fare due osservazioni a proposito della comunicazione fatta dal Presidente. Mi pare che il Ministro abbia dimostrato una volontà di « tempo », quando ha detto: « Non mi fate tornare il disegno di legge al Senato », e una volontà di « non aggravio », quando si è preoccupato delle maggiori nuove spese.

Se superiamo la prima difficoltà ed entriamo nel merito della seconda, sono pienamente d'accordo di approvare il passaggio agli articoli. Però resta inteso che i principi enunciati dal relatore debbono essere accettati integralmente. Dal momento che il disegno di legge deve tornare al Senato, passiamo senz'altro all'approvazione della proposta di passaggio agli articoli, però teniamo fermi i principi che sono stati enunciati dal relatore.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Io mi permetto di dire questo: il disegno di legge migliora, sul piano concreto, i servizi. Innanzi tutto, se i colleghi pensano che le convenzioni avranno la durata di venti anni, e che ai concessionari sarà imposto di migliorare il naviglio e la sua attrezzatura, comprendono già quale sostanziale miglioramento ne deriva in relazione ai rilievi fatti.

Il disappunto dei colleghi è principalmente sulla intensità dei servizi, perché, se ci fossero state delle linee giornaliere, nessuno avrebbe fatto osservazioni. Ora, in sede di Commissione, rivedere tutti gli itinerari e tutti gli orari sarebbe una cosa difficile, anche perché non sarà facile mettere d'accordo tutte le varie esigenze.

Secondo me c'è una possibilità. Il capoverso dell'articolo 4 dice: « Dette convenzioni potranno essere soggette a revisione triennale, in relazione alle variazioni degli introiti del traffico, dei prezzi del combustibile e delle variazioni delle spese del personale... ». Qui basterebbe aggiungere che le convenzioni potranno essere soggette a revisione biennale (invece di triennale) in relazione alle variazioni degli introiti e delle necessità del traffico. Le « necessità del traffico » porterebbero a valutare e, eventualmente, ad accogliere quelle intensificazioni di linee che si renderebbero necessarie per ragioni turistiche, o di altra natura, nelle zone interessate.

PRESIDENTE. Questo inserimento porterebbe ad un concetto di limitazione delle variazioni ancora maggiore. Ci sono delle esigenze che non abbiamo ancora sentito. Sentiamo queste esigenze, che con tutta probabilità voi stessi, nella vostra perfettissima

buona fede e nella vostra buona volontà non avete potuto ascoltare, perché non vi sono giunte o non sono state sufficientemente illustrate. Ci saranno dei casi in cui voi stessi potrete convincervi che, se li aveste conosciuti, avreste provveduto inserendoli nel disegno di legge.

TAMBRONI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se il disegno di legge torna al Senato con delle modificazioni sostanziali, il Senato, per ovvie ragioni, vorrà modificare ancora.

PRESIDENTE. Non è esatto. Le modificazioni del Senato possono incidere soltanto sui nostri emendamenti. Quindi la materia è già delimitata.

RICCIO. Mi pare che non rimanga che votare il passaggio agli articoli, fermi i principi indicati dal relatore. Tutto il resto verrà in sede di emendamenti. Vedremo se gli emendamenti dovranno essere approvati o respinti. Ma chiedere a noi di votare la legge senza discutere gli emendamenti e senza illustrare le necessità, è cosa contraria alla nostra coscienza.

CAPPA, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo è lontano dal voler impedire che siano discussi gli emendamenti. Ma è evidente che, se si passa alla discussione degli articoli, si discutono anche gli emendamenti. Noi non abbiamo nessuna intenzione di stroncare gli emendamenti. Noi temiamo che, per il desiderio del meglio, si corra il rischio di lasciare ancora i servizi nelle condizioni attuali. Se ci mettiamo ad esaminare servizio per servizio, orario per orario, tenendo conto di tutti i desideri che fatalmente via via matureranno, non avremo quest'anno la legge. Se per caso il Senato farà qualche variante, prima che siano stati discussi tutti gli emendamenti e che gli uffici del Ministero li abbiano considerati, prima che la Commissione finanze e tesoro (visto che questi emendamenti porteranno certamente nuove spese) li abbia approvati, passerà chissà quanto tempo e noi continueremo a pagare dei cattivi servizi, lasciando le popolazioni nelle condizioni in cui sono adesso. Così, nel desiderio del meglio, avremo il peggio.

Comunque, io sono a servizio della Commissione, come è mio dovere, e non ho nulla in contrario perché si passi alla discussione degli articoli e degli emendamenti, nella speranza di trovare un migliore ascolto quando la Commissione avrà rilevato che, mettendosi ad esaminare la legge nel modo in cui si è proposto, non si arriva alla conclusione.

OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 1952

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Jervolino di passaggio agli articoli secondo i criteri esposti dal relatore.

(È approvata).

Si provvederà ad inviare immediatamente gli emendamenti al Governo ed a tutti gli onorevoli colleghi.

Il seguito della discussione è, quindi, rinviato ad una prossima seduta.

La seduta termina alle 11,15.