

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1541-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE ANGELINI ARMANDO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore CORBELLINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 MAGGIO 1961

Comunicata alla Presidenza il 26 giugno 1961

Esercizio di servizi postali e commerciali marittimi di carattere locale

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge nasce dalla dimostrata necessità di enucleare le linee di carattere locale dal complesso di linee marittime di preminente interesse nazionale.

Il disegno di legge n. 1179, infatti, concernente il « riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale » prevede all'articolo 15 che alcune linee marittime di interesse e di carattere locale vengano affidate all'industria privata, come già, osservando le prescrizioni della legge 5 gennaio 1953, n. 34, furono a suo tempo affidate all'industria privata analoghi servizi relativi alle comunicazioni con le isole Eolie, Parthenopee, Pontine, arcipelago Toscano, eccetera.

Ma non vi è dubbio alcuno che queste linee, e precisamente: la linea La Maddalena-Bonifacio; La Maddalena-Palau; la Carloforte-Calasetta e la Carloforte-Portovesme, finora esercitate dalla Società Tirrenia e la linea Manfredonia-Tremi-Ortona esercitata finora dalla Società Adriatica, per la loro stessa natura e per l'esigenza di una maggiore elasticità ed adattabilità del servizio alle richieste giornaliere del pubblico, che è tipico appunto dei servizi locali, non possono essere considerate nel più vasto e complesso quadro dei servizi di preminente interesse nazionale.

È giusto, di conseguenza, esaminarli e discuterli, separatamente, come ha proposto, con il presente disegno di legge, il senatore Corbellini, ma è altrettanto giusto restare nello spirito dell'articolo 15 del disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi di preminente interesse nazionale, in quanto non è nè logico nè possibile che Società così intensamente impegnate in servizi e comunicazioni a largo raggio e di notevolissimo peso per l'economia ed il prestigio del Paese continuino a vedere appesantiti i propri programmi di gestione per così modesti, anche se necessari, collegamenti marittimi.

Nè d'altro canto bisogna dimenticare che questi servizi minori rivestono per le popolazioni locali la massima importanza. A volte si tratta di collegamenti del massimo valore sociale in quanto costituiscono l'unico collegamento con il Continente e, di conse-

guenza, con il Capoluogo. Comunicazioni, quindi, a carattere popolare, con particolare riguardo agli operai che di essi assai spesso si servono giornalmente per andare al lavoro, agli studenti, agli impiegati eccetera.

Ci si trova, dunque, di fronte ad una duplice necessità: quella di ammodernare, potenziare e rendere più adeguati ed efficienti questi servizi locali dando ad essi quelle caratteristiche di frequenza e di comodità che le popolazioni interessate giustamente reclamano e di liberare le Società Tirrenia ed Adriatica, polarizzate da problemi ed esigenze di ben altra natura e portata, dal compito di assolvere e mantenere queste comunicazioni e, quel che più conta, di distogliere, per il loro potenziamento, energie e capitali da altre e più impegnative linee.

Per convincersi dell'opportunità del provvedimento, del passaggio, cioè all'armamento privato di tali linee bastano poche cifre e poche considerazioni.

Prendiamo in considerazione, dapprima, la linea adriatica delle Isole Tremiti: il servizio è oggi mantenuto ed assicurato, con frequenze variabili, naturalmente, a seconda della stagione, dalla motonave Pola di 451 t.s.l. costruita nel 1941 e presa a noleggio dalla Società di navigazione « Toscana ». L'onere sostenuto dallo Stato per tale linea si aggira intorno ai 120 milioni.

Data l'importanza, anche turistica, della zona servita e le prospettive che in tal senso si potrebbero schiudere, è indilazionabile provvedere alla sostituzione dell'unità che attualmente assicura la comunicazione e che, ovviamente, si dimostra superata in linea tecnica e di *comfort*.

Con l'attuazione del nuovo ordinamento è prevista l'entrata in servizio di una nave della stazza lorda di circa 600 tonnellate, in grado di fornire ben più elevate e qualificate prestazioni.

Lo stesso dicasi per le linee minori della Sardegna. Anzi per quanto riguarda le linee II e II-bis La Maddalena-Bonifacio e La Maddalena-Palau la necessità di sostituire la nave attualmente in servizio è ancora più urgente in considerazione sia delle caratteristiche della nave (si tratta addirittura di un piroscafo, il « Limbara » di 458 t.s.l. costruito nel 1910 e avente una velocità di ap-

pena 9 miglia orarie) sia delle aumentate prospettive di traffico che l'ammmodernamento ed il potenziamento della ferrovia concessa che interessa Palau ha dischiuso.

Complessivamente per le due linee l'onere sostenuto dallo Stato si aggira sugli 80 milioni.

Con il nuovo ordinamento è indispensabile provvedere, dunque, all'impiego di una nave traghetto moderna e funzionale che sostituisca anche quella attualmente presa a noleggio, e che abbia una velocità di circa 14 miglia ed un tonnellaggio di 600 t.s.l.

Sulla linea Carloforte-Calasetta il servizio è attualmente disimpegnato dal piroscalo Capo Sandalo, un'unità del 1927 e di sole 137 t.s.l.

L'onere dello Stato si aggira sui 42 milioni l'anno. Con il nuovo ordinamento è previsto l'impiego di una nave di 200 tonnellate, particolarmente adatta alle caratteristiche della comunicazione in parola.

Per quanto, infine, riguarda la linea Carloforte-Portovesme, il servizio è ora assicurato dal piroscalo Gallura, di 261 t.s.l. costruito nel 1911. Anche qui, con il nuovo assetto delle linee locali, si prevede l'impiego di una unità di 200 t.s.l.

L'onere finora sostenuto dallo Stato si aggira sui 58 milioni l'anno.

La differenza di lire 200 milioni tra la sovvenzione prevista dal disegno di legge (500 milioni) e l'onere attualmente sostenuto dallo Stato (in totale 300 milioni) corrisponde appunto alle maggiori spese che si prevedono per l'immissione in servizio di navi di nuova costruzione. Ma proprio questa immissione di nuove unità potrà consentire un maggior volume di traffico, sia viaggiatori che merci, e, eventualmente, una intensificazione delle corse e dei viaggi.

Nè si deve dimenticare, in una più ampia considerazione del problema, che l'opportunità di separare tali linee dalle altre di preminente interesse nazionale era stata sentita e si era imposta prima ancora che, in sede di Commissione del C.I.R., si manifestasse l'idea di porre questa esigenza fra le proposte suggerite per il riassetto dei servizi di preminente interesse nazionale.

* * *

In sede di Commissione, a norma dell'articolo 26 del Regolamento, è stato chiesto che il presente disegno di legge fosse rimesso all'esame dell'Assemblea.

Restano però, naturalmente, valide le osservazioni già a suo tempo formulate circa lo spirito del provvedimento.

Qualche Senatore in Commissione si è domandato perchè mai insistere su questa necessità di differenziazione e soprattutto perchè mai, da parte governativa, si sostenga che l'unica via per un radicale ammmodernamento sia il passaggio delle linee stesse all'armamento privato.

Come già abbiamo avuto occasione di affermare, le grandi società del gruppo Finmare, così intensamente e lodevolmente impegnate sulle rotte transoceaniche e mediterranee, hanno da affrontare ben altri problemi, sempre relativamente al potenziamento e all'ammmodernamento dei servizi, per potersi impegnare su queste linee, così lontane dalle caratteristiche, sia come navi che come traffico, delle linee maggiori.

Non si può non considerare, ad esempio, che entrando nell'ordine di idee di mantenere l'esercizio delle linee locali sarde ed adriatiche alle società attuali, queste si troverebbero costrette ad impegnare notevoli fondi per acquistare nuove navi in grado di assolvere, meglio delle unità vecchissime in servizio oggi, i compiti ad esse riservate mentre proprio fondi cospicui, e comunque assai impegnativi, sono richiesti per il miglioramento ed il potenziamento delle linee transoceaniche.

Altri hanno sostenuto che se le suddette Società del gruppo Finmare non mostrano di gradire il proseguimento di questi servizi alle condizioni attuali vuol dire che l'esercizio è talmente oneroso da mettere l'armamento privato in condizioni o di non poter col tempo assolvere agli stessi compiti o, quanto meno, di assolverli con mezzi inadeguati.

E qui, a nostro avviso, è l'errore fondamentale. La caratteristica delle linee in parola ha una importanza determinante in proposito. La Tirrenia e l'Adriatica sono impegnate in ruoli diversi ma assai precisi. Le

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nuove unità che sarebbero costrette a commissionare qualora restassero ad esse le linee locali, non potrebbero mai essere impegnate altrove perchè inadatte e quindi non potrebbero essere eventualmente avvicendate.

L'armatore privato, invece, che si dedicasse soltanto al traffico costiero sardo, tanto per citare un esempio, potrebbe attrezzare la sua flotta con unità appositamente studiate, moderne e soprattutto razionalmente concepite in grado di dare al pubblico ogni conforto e, nello stesso tempo, in grado di acquisire con gli anni nuovo traffico in particolare turistico.

Sempre per restare nell'esempio, nessuno vieterebbe all'armatore privato, come già avviene nel settore stradale per le concessioni automobilistiche, di allestire due unità, anzichè una, per una determinata linea e, successivamente, destinare, in certi periodi, l'unità superflua o, comunque, in sovrannumero, a itinerari di natura spiccatamente turistica ed a giri di sottocosta di sapore crocieristico-popolare.

Ma di certo una simile impostazione non la potrebbero mai dare le grandi Società, cui le linee locali sono sempre state un aggravio dal punto di vista aziendale non gradito e improduttivo.

Sull'importanza che, d'altro canto, le comunicazioni marittime locali rivestono socialmente per le popolazioni interessate abbiamo già detto.

L'interesse del Governo, è, quindi, di tutti i settori delle due Camere che tanto mostrano giustamente di occuparsi del disegno di legge, deve essere quello di garantire il migliore esercizio delle linee stesse.

Per noi la migliore garanzia, oggi come oggi, è il passaggio all'armamento libero dietro, si intende, l'assoluta e rigida garanzia di una corretta prassi di assegnazione.

Siamo in presenza di una radicale opera di ridimensionamento dei servizi marittimi na-

zionali, ridimensionamento imposto, come si è visto e come ha affermato lo stesso ministro Jervolino, sia da fattori interni che dalla stessa evoluzione tecnica e commerciale dei trasporti navali.

Non possiamo pretendere che in una fase così delicata le grandi Società della Finmare non procedano a qualche « taglio » di settori lontani dalla loro abituale sfera d'azione allo scopo di riversare altrove fondi e sforzi sia di natura economica che organizzativa.

L'importante è che il pubblico ne abbia un chiaro e sensibile giovamento; e come in sede di Commissione qualche collega ha giustamente osservato basterebbe il giovamento della sostituzione di unità quasi cinquantenarie con unità moderne ed efficienti, per avallare la tesi proposta sostenuta dal Governo.

Si è accennato anche a preoccupazioni circa ipotetiche possibilità speculative. Queste ovviamente, non hanno ragione d'essere. Lo Stato ha i suoi mezzi per impedire speculazioni, come ha i mezzi sufficienti per controllare il servizio domani assegnato all'armamento libero dia le garanzie dovute.

* * *

Un disegno di legge, dunque, atteso ed opportuno, che non può non riscuotere l'approvazione di quanti hanno a cuore la funzionalità di questi servizi così spiccatamente e fortemente sociali.

Resta da assicurare che il passaggio dalle Società Tirrenia e Adriatica all'armamento libero avvenga con le dovute garanzie, che gli interessi delle popolazioni e dei lavoratori siano sempre tutelati, che siano approntate e studiate, come del resto per le altre linee che sono state regolate dalla legge 5 gennaio 1953, n. 34, apposite ed appropriate condizioni di convenzione e di capitolato.

ANGELINI Armando, relatore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato ad affidare all'industria privata osservando, per quanto applicabili, le norme di cui agli articoli 1, 4, 5, 6 e 7 della legge 5 gennaio 1953, n. 34, l'esercizio delle linee di carattere locale del settore delle isole minori sarde e del settore delle isole Tremiti, ed a corrispondere per tale esercizio sovvenzioni annue non superiori complessivamente a lire 500.000.000.

Art. 2.

I servizi marittimi sovvenzionati di cui al precedente articolo riguardano i seguenti collegamenti:

1. - Per il settore delle isole minori sarde:
La Maddalena-Palau;
La Maddalena-Bonifacio;
Carloforte-Calasetta;
Carloforte-Portovesme.
2. - Per il settore delle isole Tremiti:
Manfredonia-Tremiti-Ortona.

Art. 3.

All'aggiudicazione dei servizi predetti si provvederà con due gare separate, una per il settore delle isole minori sarde e l'altra per il settore delle isole Tremiti.

Art. 4.

L'onere finanziario derivante dall'articolo 1 farà carico al capitolo 388 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61.