

È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

È iscritto a parlare l'onorevole camerata Scotti.

Ne ha facoltà.

SCOTTI. Onorevoli camerati, domando venia alla Camera se, dopo la discussione di importanti argomenti, devo richiamare la sua attenzione su un argomento molto modesto che riguarda l'approvazione del decreto-legge per la concessione di sussidi speciali alla Società esercente la navigazione sul Lago Maggiore.

Devo riconoscere che questo decreto-legge non rientra fra quelli per i quali il camerata Canelli, con garbo, ha pregato il Governo di non fare uso eccessivo. Si tratta realmente di un decreto-legge inderogabile. Infatti è notorio come la Società di navigazione sul Lago Maggiore si sia trovata in condizioni tali da non poter più far fronte ai propri impegni per la enorme diminuzione degli introiti. La ragione di questo fatto risiede in parte anche in quella che è stata la politica della Società di navigazione sul Lago Maggiore.

È infatti pure notorio che nel 1923, quando fu appaltato il servizio di navigazione, era stata formata una Società di esponenti del Lago Maggiore che aveva quasi concluso le trattative col Governo, col proposito di organizzare un servizio che corrispondesse a tutte le esigenze del movimento turistico e del traffico sul Lago Maggiore. In quell'occasione intervenne però l'offerta della Società Subalpina, il cui capitale è notoriamente straniero, con ribassi così notevoli che il Governo credette di concederle il servizio.

Se non che questi ribassi non sono andati a beneficio del Governo, ma sono andati a danno del pubblico, che forma il traffico sul Lago Maggiore. Infatti sono state messe in linea delle navi costruite con criteri di così esosa economia, che non corrispondono per nulla a un servizio importante come quello della navigazione sul nostro Lago. Vi sono delle navi che portano il nome di fiori: per esempio il nome di « Azalea » il fiore profumato di cui è cosparsa tutta il Lago Maggiore, e il cui profumo è stato indicato da scrittori stranieri, con riferimento alle azalee gialle dell'Isola Madre, come il profumo delle Isole Borromee. Ma queste navi, in stridente antitesi con il loro nome, danno un lezzo insopportabile, poichè su di esse sono installati i motori Diesel a testa calda, che possono servire per trattori agricoli, ma non per navigli. Questi motori, per effetto della combustione incompleta cui danno luogo, determinano

questo lezzo insopportabile e per di più danno luogo allo scarico della nafta non combusta che imbratta tutte le acque del Lago Maggiore.

Sarebbe pertanto desiderabile che, siccome il Governo con questo decreto concede un sussidio straordinario di circa 750 mila lire per tre anni, 1931, 1932, 1933, alla Società di navigazione, esigesse per lo meno che venissero fatti riformare questi navigli.

Uno dei motivi per cui è stato concesso questo sussidio straordinario consiste anche nel fatto della chiusura della frontiera italo-svizzera. Ora questo provvedimento è stato preso per ragioni che sono da richiedere specialmente al Ministero degli interni e che sono più che giustificate; devo però fare osservare come tale provvedimento rientra perfettamente in quella che è stata ed è la politica della Svizzera, che ho già denunciato nel mio discorso dell'anno scorso sul bilancio delle comunicazioni; politica intesa ad escludere in ogni modo che il traffico dei passeggeri e delle merci che dal Gottardo si incanalano verso l'Italia si istradino sul Lago Maggiore. E quindi questa chiusura del transito è certamente tale che contribuisce ad esasperare questa situazione e quindi anche il fatto che la società che esercisce la navigazione sia una società straniera, significa che vi è in questo una certa solidarietà fra la Svizzera e questa società.

Ora tenendo conto delle spese notevoli che il Governo deve incontrare con questi sussidi straordinari che sono subordinati al fatto che permanga la chiusura della frontiera italo-svizzera, si potrebbe, io penso, lasciare libero il transito e esercitando un migliore servizio di polizia tale da potere avviare all'apertura della frontiera.

Oltre questi sussidi straordinari di 750 mila lire per tre anni, è stato concesso alla società di navigazione un altro sussidio di 125 mila lire all'anno fino al termine della concessione. Questo sussidio è spiegato dal fatto di opere straordinarie che la società di navigazione avrebbe costruito in più di quelle prescritte dalla Convenzione in corso. Fra queste sono citate i pontili costruiti sulla sponda lombarda del Lago Maggiore.

Ora io devo osservare che questi pontili sono stati a suo tempo costruiti anche col sussidio dei comuni, non solo ma ora che ci sono i pontili non viene più esercitata la navigazione sulla sponda lombarda del Lago Maggiore. Questa deficienza dovrebbe cessare a seguito di questi sussidi che sono stati concessi, tanto più che questo tratto della