SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

9° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 APRILE 1977

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del servizio navigazione in seno alla Azienda stessa » **(39)**, (*D'iniziativa del senatore Santalco*)

« Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » **(523)**

(Seguito della discussione congiunta ed approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 523; assorbimento del disegno di legge n. 39)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 134, 142, 143
BAUSI (*DC*) 142
CARRI (*PCI*) 142
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 143
MELIS (*Sin. Ind.*) 139

« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » **(499)**
(Rinvio del seguito della discussione)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 143, 144
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 144
OTTAVIANI (*PCI*) 143
SEGRETO (*PSI*), *relatore alla Commissione* 144

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

M E L I S , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del ser-

vizio navigazione in seno alla Azienda stessa » (39), d'iniziativa del senatore Santalco;

« Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (523)
(Seguito della discussione congiunta e approvazione con modificazioni del disegno di legge n. 523; assorbimento del disegno di legge n. 39)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Istituzione della carriera degli ufficiali marconisti e modifica delle piante organiche del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », e « Istituzione della qualifica di ufficiale marconista in seno ai ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e del servizio navigazione in seno all'Azienda stessa », d'iniziativa del senatore Santalco.

Ricordo agli onorevoli colleghi che nella seduta del 23 marzo abbiamo proceduto alla discussione generale congiunta dei due disegni di legge, rinviando l'esame degli articoli in quanto mancavano i pareri della 1ª e della 5ª Commissione. Nel frattempo, tali pareri sono giunti e sono favorevoli.

Passiamo, quindi, all'esame degli articoli del disegno di legge n. 523, di cui do lettura:

Art. 1.

Gli organici del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, stabiliti dalla legge 29 ottobre 1971, n. 880, integrati dalle leggi 7 gennaio 1974, n. 5, 16 febbraio 1974, n. 39, e 6 giugno 1975, n. 197, sono modificati come segue:

personale degli uffici: in aumento 248;

personale dell'esercizio: in riduzione 557.

Propongo un emendamento formale tendente ad aggiungere, al terzo rigo di tale articolo, dopo le parole « n. 880 », l'altra « ed ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 1, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 2

In correlazione con la variazione di cui al precedente articolo 1, i contingenti di posti delle seguenti carriere del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di cui all'articolo 103 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e successive variazioni, sono modificati come segue:

PERSONALE DEGLI UFFICI

Variazioni in aumento:

PERSONALE DI CONCETTO

Qualifiche	Posti
Segretario tecnico superiore di 1ª classe	22
Segretario tecnico superiore	99
Segretario tecnico	99

PERSONALE ESECUTIVO DEGLI UFFICI

Qualifiche	Posti
Applicato tecnico capo . .	71
Applicato tecnico	48

Totale variazioni in aumento 339

Variazioni in diminuzione:

PERSONALE DI CONCETTO

Qualifiche	Posti
Segretario superiore di 1ª classe	1
Segretario superiore . . .	30
Segretario	32

PERSONALE ESECUTIVO DEGLI UFFICI

Qualifiche	Posti
Applicato	28
Totale variazioni in diminuzione	91

PERSONALE DELL'ESERCIZIO

Variazioni in aumento:

UFFICIALI DELLE NAVI TRAGHETTO

UFFICIALI DI COPERTA

Qualifiche	Posti
Comandante	14
Primo ufficiale navale . . .	11
Ufficiale navale	27

UFFICIALI DI MACCHINA

Qualifiche	Posti
Direttore di macchina . . .	13
Primo ufficiale di macchina	12
Ufficiale di macchina . . .	21

PERSONALE DI COPERTA E DI MACCHINA DELLE NAVI TRAGHETTO

PERSONALE DI COPERTA

Qualifiche	Posti
Nostromo	11
Carpentiere	6
Marinaio	120

PERSONALE DI MACCHINA

Qualifiche	Posti
Capo motorista	11
Capo elettricista	12
Motorista	75
Elettricista	27
Carbonaio	1
Totale variazioni in aumento	361

Variazioni in diminuzione:

PERSONALE DI MANOVALANZA

Qualifiche	Posti
Manovale	903

É approvato.

Art. 3.

All'articolo 103 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, nella categoria del personale dell'esercizio, gruppo degli ufficiali delle navi traghetto, sono inseriti, nell'ordine, le seguenti qualifiche ed organici:

UFFICIALI MARCONISTI

Qualifiche	Posti
Primo ufficiale marconista . .	6
Ufficiale marconista	12
Totale . . .	18

In correlazione con la variazione di cui al comma precedente, il contingente di posti della qualifica di manovale è ulteriormente ridotto di 33 unità.

É approvato.

Art. 4.

La tabella *Q* del quadro n. 3 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, è sostituita dalla seguente:

Comandante;

Direttore di macchina;

Primo ufficiale navale;

Primo ufficiale di macchina;

Primo ufficiale marconista;

Ufficiale navale;
Ufficiale di macchina;
Ufficiale marconista.

É approvato.

Art. 5.

Al quadro n. 4 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, alle qualifiche degli ufficiali delle navi traghetto è aggiunta, nell'ordine, la qualifica di ufficiale marconista.

É approvato.

Art. 6.

Il quadro n. 6 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, è integrato come segue nella parte concernente gli ufficiali delle navi traghetto:

PROMOZIONI PER

Qualifica	Merito comparativo		Concorso interno per esame	
	Alle qualifiche	Anzianità minima	Alle qualifiche	Anzianità minima
Primo ufficiale marconista	—	—	Ispettore principale (3) (4) (5)	5
Ufficiale marconista	Primo ufficiale marconista	3	—	—

É approvato.

Art. 7.

Ad integrazione del quadro n. 9 annesso al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, i limiti di età e di servizio per il collocamento a riposo di ufficio delle qualifiche di primo ufficiale marconista e di ufficiale marconista sono fissati, rispettivamente, in 60 e 25 anni.

É approvato.

Art. 8.

La sezione *C*) del quadro II, della tabella unica degli stipendi, paghe o retribuzioni dei dipendenti civili e militari dello Stato allegata al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, è integrata come segue nella parte concernente gli ufficiali delle navi traghetto:

QUALIFICA	Parametro	Anni di permanenza nella classe di stipendio	Stipendio annuo lordo
Primo ufficiale marconista	304	—	2.234.400
	265	5	1.947.750
Ufficiale marconista	245	—	1.800.750
	208	1	1.528.800

L'allegato 1 della legge 16 febbraio 1974, n. 57, è integrato come segue nella parte concernente gli ufficiali delle navi traghetto:

QUALIFICA	Parametro	Importo annuo
Primo ufficiale marconista	304	1.070.000
	265	997.000
Ufficiale marconista	245	940.000
	208	940.000

Agli effetti della legge 11 febbraio 1970, n. 34, e successive modificazioni, concernente le competenze accessorie del personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il primo ufficiale marconista è equiparato al primo ufficiale navale e al primo ufficiale di macchina e l'ufficiale marconista all'ufficiale navale e all'ufficiale di macchina.

È approvato.

Art. 9.

Il primo comma dell'articolo 11 della legge 26 marzo 1958, n. 425, è sostituito dal seguente:

« Per l'assunzione nelle qualifiche iniziali del personale delle navi traghetto è prescritto il possesso di diploma rilasciato da scuola italiana, anche all'estero, governativa o pareggiata, di abilitazione tecnico-nautica, rispettivamente, sezione capitani e sezione macchinisti, per gli ufficiali navali e di macchina; il possesso del diploma di qualifica di radiotelegrafista a bordo rilasciato da un istituto professionale di Stato o legalmente riconosciuto ovvero del diploma di istituto secondario di 2° grado, per gli ufficiali marconisti; ed il possesso di diploma di licenza elementare per il restante personale ».

Al secondo comma dello stesso articolo 11, dopo la lettera *b*), è inserita la seguente lettera:

« *b-bis*) per gli ufficiali marconisti, il certificato di 1ª classe di radiotelegrafista per navi, l'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria e non meno di un anno di navigazione effettiva come capo posto su navi le cui stazioni radio telegrafiche siano classificate di 1ª o 2ª categoria ».

È approvato.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Art. 10.

I 339 posti di organico, di cui al precedente articolo 2, portati in aumento nelle qualifiche delle carriere dei segretari tecnici e degli applicati tecnici sono riservati, in priprima applicazione della presente legge, all'inquadramento, nelle qualifiche previste dallo stesso articolo, del personale dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato rivestito di una delle qualifiche degli uffici o dell'esercizio, che risulti utilizzato, alla data del 1° marzo 1975, per l'elaborazione elettronica dei dati alle dipendenze del Servizio affari generali dell'Azienda stessa.

L'attribuzione della nuova qualifica è subordinata alla corrispondenza risultante dal

« Quadro di equiparazione delle qualifiche del personale ai fini del cambio di qualifica » approvato con decreto ministeriale 17 settembre 1971, n. 12109.

I dipendenti nei cui confronti sarà adottato il provvedimento di cui sopra conservano, a tutti gli effetti, l'anzianità complessivamente maturata nella qualifica precedentemente posseduta ed il relativo trattamento economico sarà loro determinato sulla base di quanto previsto dal sesto comma dell'articolo 8 della legge 12 febbraio 1974, n. 27, sostitutivo dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079.

Propongo un emendamento formale al primo comma di tale articolo tendente a sostituire, al quarto rigo, la parola « in » con l'altra: « nella ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

É approvato.

Metto ai voti l'articolo 10, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

É approvato.

Art. 11.

Le norme di cui al precedente articolo 10 sono applicabili anche nei confronti di coloro che alla data del 1° marzo 1975 si trovano in posizione di aspettativa per servizio militare, semprechè in possesso, alla data di inizio di detta aspettativa, dei requisiti per l'inquadramento di cui alla presente legge.

É approvato.

Art. 12.

I posti delle qualifiche di segretario tecnico superiore di 1ª classe, segretario tecnico superiore e applicato tecnico capo che non venissero coperti con gli inquadramenti di cui ai precedenti articoli 10 e 11, saranno disponibili, per un periodo di 2 anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, esclusivamente per gli avanzamenti, ai sensi della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive integrazioni e modifiche, del personale che abbia beneficiato degli inquadramenti stessi nonchè di quello che, già rivestito di una delle qualifiche di cui alle variazioni in aumento del personale degli uffici previste dal precedente articolo 2, si trovi nelle condizioni di utilizzazione previste dagli articoli 10 e 11 della presente legge.

É approvato.

Art. 13.

Sono inquadrati rispettivamente nelle qualifiche di primo ufficiale marconista e di ufficiale marconista i dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato che rivestano qualifiche di pari livello e che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino adibiti al servizio di manutenzione ed esercizio degli apparati radioelettrici a bordo delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato.

Gl'inquadramenti sono subordinati al possesso della licenza di scuola media o di altro titolo equipollente nonchè del certificato di 1ª o 2ª classe di radiotelegrafista per navi e dell'immatricolazione nella gente di mare di 1ª categoria.

Coloro i quali siano in possesso del solo certificato di 2ª classe di radiotelegrafista per navi, dovranno conseguire entro l'anno solare successivo a quello della delibera d'inquadramento, a pena di decadenza dallo stesso, il certificato di 1ª classe di radiotelegrafista per navi.

Gli inquadramenti decorrono dalla data di entrata in vigore della presente legge e sono deliberati, a domanda degli interessati da prodursi entro trenta giorni dalla data suddetta, con provvedimento del Direttore generale delle ferrovie dello Stato, entro il limite dei posti di organico fissati per ciascuna qualifica dal precedente articolo 3.

Per gli inquadramenti nella qualifica di ufficiale marconista si considerano posti disponibili anche quelli vacanti nella qualifica di primo ufficiale marconista.

Gli inquadramenti sono disposti secondo l'ordine di anzianità determinata con i cri-

teri di cui all'articolo 63 della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni e integrazioni.

I dipendenti inquadrati ai sensi del presente articolo conservano nella qualifica d'inquadramento l'anzianità maturata in quella di provenienza.

Agli inquadrati si applica, ove occorra, il disposto di cui allo articolo 1, 5° comma, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079.

È approvato.

Art. 14.

Sono inquadrati nella qualifica di ufficiale marconista, nel limite dei posti disponibili dopo l'applicazione del precedente articolo 13, i dipendenti di ruolo dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato che rivestano qualifiche di livello inferiore e che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino adibiti al servizio di manutenzione ed esercizio degli apparati radioelettrici a bordo delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato.

Gli inquadramenti sono disposti secondo l'ordine dato dal livello gerarchico della qualifica rivestita o, a parità di qualifica o di livello, dall'anzianità di qualifica o, in caso di ulteriore parità, dal numero delle giornate di prestazioni rese nelle funzioni di radiotelegrafista a bordo delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, maturate nel periodo dal 1° gennaio 1952 alla data di entrata in vigore della presente legge.

Si applicano le disposizioni dei commi secondo, terzo, quarto, quinto e ottavo del precedente articolo 13

È approvato.

Art. 15.

Le eventuali eccedenze che, per effetto delle riduzioni di posti di cui all'articolo 2, si verificassero, alla data di entrata in vigore della presente legge, nelle qualifiche di segretario superiore di 1ª classe e di segretario superiore saranno riassorbite, rispettivamente, con la prima vacanza successiva alla suddetta data e nella misura di un sesto delle normali vacanze annue.

Le eventuali eccedenze che, per effetto delle riduzioni di posti di cui agli articoli 2 e 3, si verificassero, alla data medesima, nelle altre qualifiche graveranno invece sul limite delle assunzioni effettuabili ai sensi dell'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni.

La variazione in aumento del personale degli uffici di cui all'articolo 1 non si computa ai fini della determinazione del limite delle assunzioni effettuabili oltre organico ai sensi del sopra citato articolo 2.

È approvato.

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

M E L I S . Desidero fare una dichiarazione di voto per sottolineare la posizione del mio Gruppo e, in particolare, del Partito sardo d'azione, che rappresento, nei confronti di questo disegno di legge che si presenta sotto mentite spoglie: sebbene il fine dichiarato sia quello di voler migliorare i servizi di traghetto per la Sardegna e la Sicilia, in effetti si ripromette finalità molto più modeste, cioè quella di sistemare nell'organico delle Ferrovie dello Stato alcuni dipendenti. Certamente è una buona cosa che tale personale, la cui posizione giuridica all'interno delle Ferrovie dello Stato è ancora incerta e precaria, venga finalmente sistemata: quando il personale è stabilizzato lavora meglio, rende di più e, in questo senso, il servizio migliora. Ma che lo Stato stia pensando seriamente e, soprattutto, stia concretamente operando per migliorare i servizi da e per la Sardegna non è assolutamente vero! Questo è bene che lo diciamo chiaramente. Inserire nella relazione che accompagna il disegno di legge affermazioni come questa (leggo testualmente): « si è reso indispensabile passare da 4 a 5 navi sulla rotta Civitavecchia-Golfo degli Aranci » è dire una cosa inesatta. E non capisco come mai si possa fare con tanta disin-

voltura un'affermazione che suona beffa al popolo sardo.

È da decenni, infatti, che andiamo reclamando un servizio che sia adeguato alle esigenze civili, economiche, culturali e sociali della Sardegna, perchè la stessa possa considerarsi regione italiana; perchè possa inserirsi nel contesto dell'economia nazionale e collegarsi alle altre regioni di questo paese.

In effetti, tutto questo non solo non avviene mentre si susseguono, periodicamente, affermazioni di principio cui però non fa seguito la realizzazione pratica: per esempio, la quinta nave traghetto, di cui si parla continuamente sui giornali, alla televisione, nella radio, nelle sedi parlamentari, nella relazione al provvedimento legislativo oggi al nostro esame, non è stata neppure progettata dall'Azienda delle ferrovie dello Stato; non si trova in alcun cantiere, italiano o straniero. Il che significa che noi sardi, per avere questa quinta nave traghetto, che, secondo la relazione che accompagna il provvedimento, è già sul mare, dovremo attendere chissà quanti anni, con il conseguente ritardo dello sviluppo dell'economia sarda.

È tempo, quindi, di finirla di parlare dello sviluppo della Sardegna quando, invece, si vogliono sistemare semplicemente 18 marconisti! Si dica con franchezza che si debbono sistemare 18 marconisti e si eviti di usare espressioni che suonano sostanzialmente una irrisione alle aspettative costantemente deluse del popolo sardo.

Desidero ricordare al rappresentante del Governo che lo scorso anno, nel mese di agosto, mentre si votava la fiducia al Governo (fiducia che la mia parte politica ha negato), sui moli del porto di Civitavecchia vi erano accampate circa 20.000 persone che attendevano di essere imbarcate per la Sardegna. Nella nostra isola spesso accadono scene ugualmente angosciose: nei porti di Olbia, di Porto Torres si accalcano migliaia di persone che non trovano imbarco, che non dispongono di adeguate riserve finanziarie per andare in albergo (che, peraltro, non potrebbero riceverli perchè gli alberghi di Olbia o di Porto Torres hanno una ricettività adeguata al normale traffico), sono costrette a trascorrere la notte all'addiaccio. Certo si tratta di situazioni eccezionali ma prevedibili; sono tanto prevedibili che ogni anno si verificano negli stessi periodi, direi negli stessi giorni. Queste persone, quindi, bivaccano per due, tre, quattro, cinque giorni in attesa di ottenere un passaggio sulle motonavi; dormono, onorevole Sottosegretario, per terra perchè non vi sono neppure panchine ed i servizi igienici non sono certamente sufficienti per migliaia di persone: si pensi, quindi, al disagio di questi sventurati, delle donne in particolare! È una scena incivile che ci viene inflitta, è una umiliazione che ogni anno subiamo; è un fatto di degradazione sociale, di emarginazione di un intero popolo che viene così respinto dalla collettività nazionale. Veniamo respinti, non nello spirito, naturalmente, perchè costituiamo una comunità che ha certamente ben meritato dal paese, ma respinti siamo nei fatti. Ed i fatti sono appunto questi: l'insufficienza dei trasporti marittimi e gli alti noli di questi. Siamo ormai scettici e stanchi di affermazioni di principio, secondo le quali bisogna in qualche modo tener conto delle esigenze di uno sviluppo economico che è fortemente scompensato rispetto alle altre Regioni italiane e della esigenza che si giunga al necessario riequilibrio; sono solo parole, belle parole, ma, nella realtà, le tariffe stanno aumentando mentre i servizi peggiorano.

In effetti si parla di un potenziamento del servizio di traghetto in vista delle punte eccezionali del periodo di ferragosto; la verità è che i 400.000 emigrati sardi, che il cosiddetto miracolo economico ha cacciato dalla propria terra ed ha disperso per mezza Europa, bruciano una parte delle loro vacanze nei posti di imbarco da e per la Sardegna!

Si tratta di una realtà che deve essere accettata perchè le industrie svizzere chiudono in quel periodo; lo stesso dicasi delle industrie tedesche e delle industrie italiane (è la Fiat e non gli operai che decide quando questi debbono andare in vacanza; non il contrario). Essi subiscono la situazione, noi siamo costretti ad assistere a questo spettacolo senza poter fare nulla; la Regione, che

rappresenta il popolo sardo, è totalmente esclusa dalla politica dei trasporti sardi. La enormità è che il Governo regionale è informato, ma non consultato, in ordine alle scelte delle società di navigazione che gestiscono i servizi di linea sardi; le decisioni in sostanza le apprende dai giornali; e dai giornali anche il presidente della Regione Sardegna apprende l'aumento delle tariffe.

È una situazione, quindi, che si va appesantendo ogni giorno di più. Il Governo afferma che, in vista del periodo estivo, il servizio è stato potenziato con il noleggio del traghetto *S. Francesco di Paola.* Ci si dimentica di precisare che tale nave è stata utilizzata anche l'estate scorsa con i bei risultati che conosciamo. La Tirrenia, a sua volta, ha noleggiato, per lo stesso periodo una motonave della flotta Lauro, la stessa utilizzata nell'estate del 1976. Una nave piccola, antiquata non adeguata alle esigenze. Si ha il sospetto che più che i sardi si voglia favorire la flotta Lauro ed i suoi interessi. È un'operazione poco chiara, direi torbida, sulla quale richiamo l'attenzione del Governo.

Quindi, tutti i programmi di miglioramento del servizio per la Sardegna in concreto quali sono? Chiedo formalmente: in quale cantiere è stata impostata la quinta nave traghetto di cui si parla nella relazione che accompagna il disegno di legge? In quale luogo e con quali operai si sta realizzando questa iniziativa per la quale, da tempo, sono stati stanziati i fondi (diversi miliardi) oggi diventati insufficienti?

Per quanto attiene al trasporto delle merci, sottolineo che i servizi pubblici garantiscono solo il 25 per cento del volume di traffico in partenza ed il 18 per cento per quello in arrivo. Per il rimanente, cioè il 75 per cento e l'82 per cento provvede l'armamento privato, che impone tariffe astronomiche. Qualche esempio: nel porto di Olbia si sono scaricati, nel 1975, due milioni di metri lineari di automezzi: occorre mettere in evidenza che una minima parte è stata trasportata dal mezzo pubblico. L'armamento privato fa pagare 30.000 lire al metro lineare: questi due milioni di metri lineari rappresentano pertanto circa 60 miliardi, somma che grava negativamente sulla nostra economia. Mi sto riferendo ad Olbia, ma ci sono anche Porto Torres, Arbatax e Cagliari. Praticamente stiamo pagando la nostra condizione di italiani in termini di discriminazione assolutamente inaccettabile ed ingiustificata; potrei soffermarmi su tutta una serie di episodi che certamente non sono voluti, ma che dimostrano l'indifferenza del Governo. Non riesco a capire la ragione per la quale la Tirrenia pratica a noi sardi tariffe più alte rispetto a quelle di altre Regioni: da Genova a Siracusa il costo del biglietto è di lire 22.000; da Genova a Cagliari (circa la metà del percorso) lire 24.000. Tutto ciò indubbiamente è sintomo di una disattenzione verso di noi o di una maggiore attenzione per altri.

Altro esempio: il 10 febbraio 1976 la Tirrenia comunicava che per i collegamenti estivi con la Sicilia erano state disposte facilitazioni in favore dei turisti stranieri con auto al seguito. « Tali facilitazioni (leggo testualmente), come è già noto, si estendono anche alle autovetture con le seguenti targhe: NATO, CD, EE. Si estendono ai funzionari dell'EURATOM, della CECA, del MEC, anche se di nazionalità italiana, ai dipendenti del consolato italiano in Francia, ai *pullman* purchè il numero delle persone non sia inferiore al 50 per cento dei posti disponibili ». Si tratta di agevolazioni che arrivano fino al 50 per cento di sconto sul costo del biglietto. È giusto che la Sicilia ottenga un così concreto sostegno per il suo sviluppo turistico consentendo alla sua economia e a quella italiana di avvalersi di un notevole flusso di divise estere. Vorrei sapere però qual è la ragione per la quale non si offrono anche ai sardi, se non la fiscalizzazione, almeno i mezzi per recarsi in Sardegna. Il nostro isolamento fisico diventa politico, economico, culturale, spirituale. Che dobbiamo fare per richiamare l'attenzione del Governo su questi problemi? Gli indiani metropolitani? Dobbiamo metterci in una posizione di contestazione che diventi anche di rottura? Ritengo, onorevole Sottosegretario, che sia dovere dello Stato apprezzare questa comu-

nità che fa parte del più vasto consorzio nazionale e affrontare i problemi connessi alla sua insularità, senza pretendere di presentarci come postulanti perchè tali non siamo. Siamo cittadini che compiono il proprio dovere con dignità e senza complessi; abbiamo pertanto il diritto di essere trattati come meritiamo.

Penso che sia opportuno approvare il disegno di legge ma con la chiara consapevolezza dei suoi limiti, disegno di legge che tende soltanto a sistemare alcune persone che si trovano in una condizione di incertezza. In relazione a quanto detto presenterò un ordine del giorno per impegnare il Governo ad affrontare la questione dei collegamenti marittimi con la Sardegna in modo adeguato rispetto alle esigenze che l'esperienza degli anni trascorsi ha suggerito.

P R E S I D E N T E . Vorrei ribadire le considerazioni svolte dal collega Melis e pregare il Governo di predisporre quanto è necessario per eliminare o almeno ridurre i gravi disservizi che si verificano soprattutto nel periodo estivo.

Non credo che il rappresentante del Governo sia in grado di dare una risposta in questo momento. Per quanto riguarda la presentazione di un ordine del giorno, senatore Melis, la sua dichiarazione è più che sufficiente per denunciare le condizioni di inferiorità della Sardegna rispetto alle altre Regioni.

C A R R I . Nel preannunciare il voto favorevole del Gruppo comunista vorrei ribadire quanto abbiamo avuto modo di sostenere nel corso del dibattito. Nella situazione che si è determinata nell'attività di trasporto attraverso lo stretto di Messina e da Civitavecchia al Golfo degli Aranci il provvedimento in discussione può rappresentare un fatto positivo, anche se ci rendiamo conto che non si potranno soddisfare le esigenze crescenti di trasporto delle due isole. Il provvedimento può costituire una prima importante premessa per giungere al potenziamento dei servizi; affinchè ciò avvenga è necessario aumentare i mezzi a disposizione e potenziare le infrastrutture di imbarco e sbarco, come del resto ha sostenuto il collega Melis, e far sì che non continuino ad essere disattese le richieste che in più di una circostanza sono state espresse dagli organi rappresentativi delle popolazioni delle due più importanti isole del nostro paese.

Il provvedimento corrisponde alle esigenze espresse dai lavoratori che attualmente esercitano la loro attività attraverso lo stretto di Messina; può consentire pertanto il superamento di quello stato di tensione che ha portato più volte alla paralisi dei servizi, con gravi conseguenze per la collettività ed in particolare per gli abitanti delle isole. Vorrei inoltre sottolineare che il disegno di legge segue quegli indirizzi di economicità, di riorganizzazione e di migliore utilizzazione del personale, che sono stati spesso rivendicati in sede parlamentare, e che non comporta alcun aggravio di spesa rispetto a quello che è stato stabilito nel bilancio.

Vorrei ribadire l'invito, del quale si è fatto interprete in modo sensibile il Presidente, a predisporre con la massima attenzione i piani di intervento nel settore dei trasporti pubblici e a privilegiare il potenziamento dei collegamenti con le isole. Sull'esempio di quanto si è potuto stabilire con i sindacati, occorre arrivare il più presto possibile ad una ristrutturazione delle tariffe, ad una complessiva riorganizzazione della azienda che miri ad una migliore qualificazione del personale nell'interesse del paese.

B A U S I . Dichiaro, a nome del Gruppo della democrazia cristiana, che voteremo a favore del provvedimento in esame. Vorrei esprimere apprezzamento per questo disegno di legge che sostanzialmente raggiunge uno scopo: quello della sistemazione del personale che si trova in una situazione di precarietà anche per quanto riguarda la qualificazione. Il provvedimento inoltre rappresenta il presupposto per ottenere un migliore funzionamento dei collegamenti con le isole; si tratta di un problema sul quale si sono soffermati i colleghi che mi hanno preceduto. Pertanto mi sembra che il disegno di legge debba essere considerato positiva-

mente, anche se mi rendo conto che si tratta di un lieve miglioramento di una situazione che esige maggiori interventi, dei quali si è reso interprete il presidente Tanga con alcune indicazioni che condividiamo in pieno.

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Accogliendo l'invito del Presidente e degli onorevoli senatori, il Governo si riserva di fornire per iscritto tutte le notizie che sono state richieste in questa sede. Vorrei far presente alla Commissione che l'Esecutivo non sta attendendo la stagione estiva senza fare niente; sta invece preparando provvedimenti che hanno ancora carattere temporaneo, ma che d'altra parte sono assolutamente necessari.

Posso dire peraltro che stamane dovrò partecipare ad una riunione del Sottocomitato dei Ministri per i trasporti, presso il CIPE, che ha in esame proprio una serie di provvedimenti organici per la Sardegna. Naturalmente tale esame è ancora a livello tecnico e quando maturerà a livello politico, le risultanze saranno portate all'attuazione del Parlamento.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il sottosegretario Degan per questa dichiarazione, che mi auguro abbia seguito quanto prima.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

« Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » (499)
(*Rinvio del seguito della discussione*)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente l'istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como ».

Rammento alla Commissione che nella seduta del 23 marzo il Gruppo comunista ha chiesto un rinvio dell'ulteriore esame di questo disegno di legge.

O T T A V I A N I. Il nostro Gruppo ribadisce la sua richiesta, che anzi si è rafforzata dopo la consultazione dei documenti che nel frattempo abbiamo avuto modo di fare. Da ciò siamo indotti a concludere in modo diverso da quanto ebbe qui a dichiarare l'onorevole sottosegretario Degan, il quale ci confermava che sarebbe stato intendimento del Governo di trasferire alle Regioni la materia che è in discussione.

Al riguardo devo precisare che, controllato il testo del decreto delegato ex legge n. 382, che è stato distribuito ed è attualmente all'esame dei Consigli regionali, dobbiamo concludere in senso esattamente contrario alle dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario se il decreto in parola dovesse restare nell'attuale stesura. Ci consta comunque che esiste una presa di posizione totalmente negativa su tale testo, espressa unitariamente dalle Regioni e quindi è da auspicare che ciò porterà ad una sostanziale modificazione del testo medesimo.

Ciò premesso, oggi come oggi all'articolo 54 del testo in parola si riconferma che la gestione della navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como rimane alla competenza dello Stato. E questa soluzione è totalmente in contrasto con quanto invece aveva suggerito la Commissione Giannini, di nomina governativa, la quale appunto dava a questo problema una diversa sistemazione: intanto riconosceva alle Regioni (punto 5 dell'argomento in discussione) la competenza di nominare i componenti del collegio dei revisori; e poi riconosceva alle Regioni la totale competenza sulla organizzazione della gestione dei servizi pubblici di navigazione proprio sui laghi citati.

Ecco i motivi per i quali ci pare di dover insistere nella nostra richiesta di rinvio della discussione per un certo lasso di tempo. Sappiamo che entro il 25 luglio deve concludersi tutta questa vicenda, perchè entro tale data il Governo deve emettere il decreto

delegato definitivo ex legge 382. Noi quindi chiediamo di rinviare a quella data l'esame di questo provvedimento: ci sembra che ciò non comporti alcun disagio di sorta, considerato anche che, se è vero che per tanti anni si è rimasti nell'attuale situazione, possiamo ancora rimanervi per altri due od al massimo tre mesi, in modo da poter verificare come si concluderà la vicenda del trasferimento: nel caso di un non trasferimento della competenza della materia alle Regioni, riprenderemo la disamina del provvedimento. Ci auguriamo tuttavia che si trovi una soluzione ottimale alla questione e quindi tutta la competenza, anche per quanto si riferisce alla istituzione e nomina del collegio dei revisori dei conti, venga trasferita alle Regioni, come già previsto.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione.* Le osservazioni addotte dal senatore Ottaviani sono senz'altro accettabili e pertanto mi dichiaro favorevole all'accoglimento della sua proposta di ulteriore rinvio della discussione.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ho riletto gli articoli del provvedimento, a cui fa riferimento il senatore Ottaviani: mi pare chiaro che il trasferimento del regime a cui verrebbe sottoposta, con il decreto delegato, la gestione governativa dei laghi, salvo la salvaguardia internazionale per il lago Maggiore, è quello stesso regime delle ferrovie in concessione. E cioè la delega amministrativa avverrebbe allorchè sia stata realizzata una sistemazione economica ed amministrativa di queste gestioni, in modo da poter consegnare alle Regioni le attività, che non gravino immediatamente a carico delle Regioni stesse con spese d'investimento e di gestione che attualmente esse non potrebbero sostenere.

Comunque il Governo si rimette alla decisione della Commissione

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 10,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI