

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

VENERDÌ 4 LUGLIO 1969

(23<sup>a</sup> seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE

##### Approvazione con modificazioni (1):

« Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 307, 308

##### Discussione e approvazione:

« Utilizzazione di personale estraneo alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto dell'azienda medesima » (678):

PRESIDENTE . . . . . 308, 309, 310, 315, 317, 318  
ABENANTE . . . . . 308, 309, 310, 311, 312, 315, 316  
ANDÒ . . . . . 310, 312, 315  
BONAZZI . . . . . 313  
CROLLALANZA . . . . . 311, 312, 315  
FABRETTI . . . . . 309  
FLORENA . . . . . 312, 313, 314, 316, 317  
GENCO, *relatore* 308, 309, 311, 312, 315, 316, 317  
MADERCHI . . . . . 315  
RAIA . . . . . 310, 311, 317

SAMMARTINO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* . . . . . Pag. 309, 313  
314, 317, 318  
SPAGNOLLI . . . . . 314  
VIGNOLA . . . . . 313

*La seduta ha inizio alle ore 10,10.*

*Sono presenti i senatori: Abenante, Andò, Avezzano Comes, Bonazzi, Crollalanza, Fabretti, Florena, Genco, Indelli, Lombardi, Lucchi, Maderchi, Piccolo, Raia, Spagnolli, Spasari, Spataro, Togni, Vignola e Volgger.*

*Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.*

P I C C O L O , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

**Approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle assuntorie nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (655)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Sistemazione del personale delle

(1) Per la discussione e la votazione degli articoli, in sede redigente, vedi resoconti stenografici delle sedute del 18 e del 26 giugno 1969.

assuntorie nei ruoli organici dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Come si ricorderà, abbiamo già ampiamente esaminato il provvedimento in sede redigente e abbiamo anche proceduto all'approvazione, talvolta con modifiche, dei singoli articoli. A seguito della successiva richiesta da noi avanzata all'unanimità, d'accordo col Governo, la Presidenza del Senato ha assegnato il disegno di legge alla nostra Commissione in sede deliberante. Poichè gli articoli sono stati già approvati, non ci resta che procedere ad eventuali dichiarazioni di voto ed alla votazione del provvedimento nel suo complesso.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Utilizzazione di personale estraneo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto dell'azienda medesima » (678)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Utilizzazione di personale estraneo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto dell'azienda medesima ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge di cui do lettura, informando che la Commissione finanze e tesoro ha comunicato di non opporsi all'ulteriore corso del provvedimento:

*Articolo unico.*

Per far fronte ad eccezionali punte di traffico nel servizio delle navi traghetto, la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad integrare temporaneamente con marittimi estranei all'amministrazione il personale navigante di ruolo.

I rapporti tra l'azienda ed i marittimi di cui al comma precedente sono regolati sulla base di una convenzione tipo di imbarco, da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro.

G E N C O , *relatore*. Si tratta di un provvedimento di scarsa importanza. È noto che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato gestisce direttamente il servizio delle navi traghetto, nel quale impiega personale appartenente, di norma, ai ruoli organici dell'Amministrazione ferroviaria. Il servizio delle navi traghetto non è uniforme, nel senso che vi sono dei periodi nei quali il traffico sia delle merci sia dei passeggeri aumenta in modo notevole, specialmente in coincidenza con la stagione estiva. Ne consegue che in tali periodi di punta è impossibile avere a disposizione il personale necessario, per cui l'Amministrazione ha chiesto di essere autorizzata ad utilizzare personale estraneo all'Azienda, soprattutto durante le campagne ortofrutticole nelle isole di Sicilia e Sardegna e allorchè si registra il maggior afflusso di turisti, al fine di far fronte con immediatezza alle esigenze variabili del traffico, senza sottostare alle lungaggini dei concorsi, che si protraggono, lo sappiamo bene, per mesi ed anche per anni.

Pertanto, il Ministero dei trasporti ha presentato il disegno di legge in esame, in virtù del quale l'Azienda delle ferrovie dello Stato viene autorizzata a provvedere alle esigenze straordinarie con personale ad essa estraneo, naturalmente personale marittimo.

Nel provvedimento si dispone che i rapporti tra l'Azienda ed i marittimi siano regolati sulla base di apposita convenzione da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. La spesa relativa trova copertura nello stanziamento previsto per l'anno in corso nel Capitolo 101 del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Ciò premesso, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

A B E N A N T E . Il nostro Gruppo è decisamente contrario al provvedimento, in quanto le argomentazioni del relatore non ci hanno convinti. Non si tratta, infatti, di provvedere all'espletamento di lavori manuali di carico e scarico delle merci, quanto di far funzionare navi traghetto le quali

hanno un organico stabilito ed orari e turni di lavoro ben determinati. D'altro canto, la polemica circa l'insufficienza dei traghetti sul tratto dello Stretto tra Messina e Reggio Calabria è di vecchia data. Nè si riesce a comprendere come, nel momento in cui nell'Amministrazione ferroviaria, grazie alle lotte dei lavoratori, è in corso un provvedimento di riduzione a 40 delle ore settimanali di lavoro, e nel momento in cui è in corso un'azione di normalizzazione del rapporto di lavoro del personale delle assuntorie nei ruoli organici — abbiamo approvato poco fa il relativo disegno di legge —, si cerchi di reinserire nell'ambito della medesima Azienda il sistema dei contratti a termine.

Perchè di tale tipo di contratto si tratta, diciamo la verità; etichettiamo col nome giusto un procedimento sbagliato: infatti, si tratta di reclutare una ciurma — per usare un termine che non vuol essere affatto dispregiativo ma che serve per rendere il concetto — con contratto a termine, da utilizzare secondo norme — notate l'assurdità del provvedimento che stiamo discutendo — approvate con una convenzione-tipo adattata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. A tali condizioni sarà impossibile reperire un vero marittimo disposto a imbarcarsi, in quanto i marittimi intendono essere regolati da condizioni di lavoro contrattate tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed i sindacati che li rappresentano.

**PRESIDENTE.** E chi vuole che stipuli la convenzione?

**ABENANTE.** Nel testo del disegno di legge non è precisato che saranno i sindacati a stipularla. Così come non è detto che i periodi eccezionali sono da intendersi quelli corrispondenti alle campagne ortofrutticole.

**GENCO, relatore.** L'articolo unico comincia con le parole: « Per far fronte ad eccezionali punte di traffico nel servizio delle navi traghetto ».

**ABENANTE.** E chi stabilisce quando si verificano le punte di traffico?

**SAMMARTINO, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Il Ministero.

**ABENANTE.** Quindi, sarà eccezionale tutto ciò che tale verrà definito dal Ministero. In definitiva, si apre una valvola per sfuggire alla regola secondo cui le ferrovie dello Stato dovrebbero attrezzare i propri organici in base alle reali esigenze del servizio, senza instaurare rapporti anormali. Perchè, quando si ricorre a tali soluzioni sappiamo tutti a cosa si va incontro: si inizia con i contratti a termine; poi, dopo un certo periodo, si riconosce che chi ha usufruito di tale formula ha acquisito un certo diritto; infine si impongono a questi lavoratori dei contratti con una qualifica inferiore a quella che loro spetterebbe se fossero inquadrati negli organici delle ferrovie dello Stato. Così, sottocosto, si risolve un problema che invece andrebbe trattato in maniera molto più radicale: ossia dando alle ferrovie dello Stato la possibilità di assumere regolarmente del personale in organico in modo da far fronte a tutte le situazioni di traffico.

**FABRETTI.** Vorrei completare con alcune considerazioni il pensiero del collega Abenante. Le navi traghetto sono sottoposte alle norme del Codice della navigazione, il quale stabilisce un determinato organico per i vari tipi di imbarcazioni. Ebbene, con il disegno di legge in esame noi andiamo a sovvertire tale principio: la qual cosa è estremamente grave. Infatti, noi dovremmo sostanzialmente delegare il Ministro dei trasporti a mutare gli equipaggi delle navi traghetto a seconda dei periodi di traffico normale o eccezionale, ritenuti tali dallo stesso Ministero. Così facendo, creeremo un principio estremamente nuovo e pericoloso non solo per le navi traghetto, ma per tutte le navi adibite ai vari trasporti e che, come le navi traghetto, vanno incontro inevitabilmente a dei periodi di punta nel traffico. Avremmo allora una

serie di navi con equipaggio numeroso in determinati periodi e con equipaggio estremamente ridotto in altri, in contrasto con il Codice della navigazione, il quale stabilisce per ogni tipo di nave un equipaggio ben preciso.

**P R E S I D E N T E .** Le navi modificano la consistenza del personale ad ogni viaggio.

**A N D O' .** Il collega Abenante ha spezzato una lancia per la normalizzazione del servizio delle navi traghetto in servizio sullo Stretto di Messina. Ed ha fatto bene. Peraltro, egli ha caldeggiato tale normalizzazione attraverso un allargamento degli organici. A questo proposito preciso che sono d'accordo sul principio ma non sul sistema proposto. Infatti, a mio giudizio, la normalizzazione del traffico sullo Stretto di Messina non può avvenire altro che con l'aumento del numero delle navi traghetto o con altri mezzi, come potrebbe essere in un futuro non so se prossimo il ponte sullo Stretto, ma non attraverso l'allargamento puro e semplice degli organici. Infatti, ricorrendo a questa soluzione, avremmo che il personale in soprannumero verrebbe impiegato nei periodi di punta, che in gran parte corrispondono a quelli della campagna agrumaria; una volta però superati tali periodi, che sono limitati nel tempo, avremmo del personale in eccedenza, che rimarrebbe inutilizzato, con ingiustificato appesantimento del bilancio delle ferrovie dello Stato.

Tuttavia, in attesa di risolvere radicalmente il problema, è necessario ricorrere a un provvedimento contingente. Il disegno di legge in esame persegue tale scopo, dando sicurezza e tranquillità al personale straordinario attraverso una forma contrattuale finora inesistente e che viene appunto introdotta con l'articolo unico proposto dal Ministro dei trasporti.

Quindi il provvedimento va a favore anche di quel personale che si trova in una situazione irregolare.

**A B E N A N T E .** Allora dovremmo assumere altro personale avventizio da impie-

gare al momento del trasporto di prodotti ortofrutticoli, o comunque nel momento di necessità, come nel caso della raccolta degli agrumi. Invece, in queste occasioni, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non ha utilizzato personale avventizio, ma si è servita di personale con contratto anomalo oppure del tipo di quello che si vuole determinare in questo disegno di legge.

**R A I A .** Signor Presidente, la ragione fondamentale per la quale si vuole approvare il disegno di legge in discussione — e mi pare che nella relazione sia stato detto chiaramente — è perchè ad un determinato momento della stagione estiva si creano delle situazioni alle quali è difficile far fronte. Ora, mentre il progetto di legge parla di situazioni eccezionali, debbo dire, al contrario, che non è così, perchè, semmai, l'eccezione è la regola.

L'intasamento dello Stretto di Messina non si riferisce solo al delicato momento della raccolta degli agrumi, ma a tutto il periodo dell'anno: dal 1° gennaio al 31 dicembre. La situazione è sempre intollerabile. Certo ci sono momenti difficilissimi e gravissimi —, e il senatore Andò dovrebbe esserne a conoscenza —, momenti tali per cui è difficile sostenere la situazione e andare avanti. Negli ultimi tempi c'è stato un dibattito a Catania nel quale si è discusso ampiamente il problema e si è chiesto di esaminare quali altre forme possono essere adottate...

**A N D O' .** So di quel dibattito e questo provvedimento offre i rimedi possibili.

**R A I A .** Ma allora il problema non può essere inquadrato in questi termini e cioè assumendo personale stagionale in un determinato momento, ma deve essere inquadrato in un rapporto organico, con del personale che deve essere regolarmente retribuito e reso partecipe del lavoro che svolge. In effetti ha detto bene il collega Abenante che si assume della gente che non sa neppure quello che deve fare; invece è necessario creare un organico serio, con un rapporto di lavoro

che effettivamente responsabilizzi queste persone.

**G E N C O**, *relatore*. Francamente il relatore si meraviglia delle eccezioni sollevate dai colleghi dell'opposizione, perchè or non è molto tempo abbiamo approvato un provvedimento analogo per l'Amministrazione delle poste. È a tutti noto che in occasione delle feste natalizie, pasquali o del ferragosto, l'Amministrazione postale è sottoposta ad un sovraccarico di effetti postali, vuoi lettere vuoi pacchi, per cui si è autorizzata la detta Amministrazione ad assumere, per il periodo contingente, personale fino ad un limite massimo di tre mesi. Ora, onorevoli colleghi, io potrei anche essere d'accordo nel riconoscere che l'*optimum* è quello che dite voi, però è anche vero che si tratta di personale che non può, ovviamente, essere occupato tutto l'anno, dal momento che le punte di traffico si verificano soltanto in determinati momenti. Sarebbe come dire ad una azienda olivicola pugliese, che al momento del raccolto delle olive assume per breve periodo mano d'opera in più rispetto al fabbisogno del resto dell'anno, di tenersi quelli che ha assunti, anche se lavorano soltanto 20 giorni l'anno. Questo è contro ogni logica!

**A B E N A N T E**. Vorrei rivolgere una domanda al senatore Genco: secondo lei, gli inconvenienti e i ritardi che si verificano sui traghetti dipendono dalla mancanza di uomini o dalla mancanza di mezzi?

**G E N C O**, *relatore*. Dalla mancanza di mezzi.

**A B E N A N T E**. È quello che volevo sapere.

**G E N C O**, *relatore*. Senatore Abenante, se i traghetti fossero mezzi tali da poter essere acquistati in un grande magazzino, le potrei dar ragione; ma un traghetto, per essere costruito, ha bisogno di almeno due anni e, d'altra parte, non si può dire che le ferrovie dello Stato siano rimaste inattive, perchè in un periodo di sei mesi sono sta-

te varate ben due navi traghetto e mi dispiace che in questo momento manchi il collega Fabretti, perchè proprio lui le avrebbe potuto dire che sono state varate nei cantieri di Ancona. Aggiungo, inoltre, che, se non ricordo male, ce ne è una terza in costruzione.

E sono certo di quanto vado dicendo, perchè ad Ancona sono stato proprio io, in veste di Sottosegretario, insieme al ministro Scalfaro, ad inaugurare la motonave Gallura.

Quindi, prendere ora lo spunto da un provvedimento di carattere così limitato come quello al nostro esame...

**A B E N A N T E**. Ma perchè si devono assumere gli uomini, prima di avere le navi?

**G E N C O**, *relatore*. Quanto alle preoccupazioni espresse dal senatore Abenante, che cioè il Ministro disporrà d'imperio le norme cui questo personale sarà assoggettato, ricordo che queste norme dovranno essere attuate previa convenzione da ratificarsi dal Ministero dei trasporti.

**C R O L L A L A N Z A**. Il relatore ha fatto alcune osservazioni che stavo per fare io. Facendo riferimento a quanto avviene nell'Amministrazione delle poste. A prescindere dalle assunzioni straordinarie fatte in periodi di punta dalla suddetta Amministrazione, è da tener presente che anche nel settore marittimo si verificano situazioni di questo genere. Non è esatto quello che ha detto il collega Fabretti, e cioè che in base al Codice della navigazione le navi debbono sempre avere un determinato personale; prima di tutto ci sono i turni, ma, indipendentemente da questi, ci sono dei periodi in cui, per esempio nell'estate o comunque nei periodi di scarsi viaggi, si inseriscono nella navigazione servizi marittimi, sia di preminente interesse nazionale che di società private, con delle crociere. Allora in quel periodo si assume del personale marittimo straordinario, personale che, finito il periodo delle crociere...

**R A I A**. Ma questa è un'altra cosa!

C R O L L A L A N Z A . È la stessa, precisa, identica cosa e lo dico con cognizione di causa, perchè sono stato presidente di una società di navigazione.

Quindi mi pare che da parte vostra si sia alquanto esagerato, in questa occasione, nel rilevare che attraverso questo sistema non siano tutelati gli interessi dei lavoratori. Infatti voi arrivate a pensare che tutto questo si faccia a prescindere dalle organizzazioni sindacali. Questo io lo escludo, perchè, evidentemente, una convenzione approvata dal Ministro dei trasporti e dal Ministro del tesoro presuppone un rapporto con una controparte.

G E N C O , *relatore*. Ci deve essere senz'altro un interlocutore!

C R O L L A L A N Z A . Senza interlocutore questo rapporto non esiste.

Ed allora bisogna fare ritorno alle considerazioni svolte dal collega Andò; se effettivamente si dovesse mettere in servizio un maggior numero di traghetti, sarebbe logico avere un organico più vasto, ma nelle condizioni attuali, se per due mesi all'anno è necessario assumere personale, gli altri dieci mesi questo personale che cosa farebbe?

A N D O' . Si tratterebbe di un altro sperpero di denaro!

C R O L L A L A N Z A . Starebbe lì a braccia conserte!

F L O R E N A . Intervengo nel dibattito per la mia personale esperienza in questo campo, essendo stato per circa venti anni occupato a dirigere e organizzare i servizi.

A N D O' . E in maniera veramente encomiabile!

F L O R E N A . Grazie. Questo provvedimento di legge, signor presidente, non è altro che una legalizzazione di quanto si è sempre fatto. Adesso viene la legge e sancisce quello che si è sempre operato.

A B E N A N T E . Ecco la verità: si viene a legalizzare quello che si era sem-

pre fatto illegalmente. Quindi l'illegalità c'era!

F L O R E N A . Ripeto che viene a sancire con una norma quello che si è sempre fatto in pratica. Ed è giusto che si faccia e che si sia sempre fatto così. Per quanto si riferisce alle preoccupazioni di carattere sindacale degli imbarchi, queste non hanno ragione di esistere, in quanto, quando si tratta di assumere delle persone da imbarcare, si va alle Capitanerie di porto dove esistono gli elenchi dei marittimi e si assumono gli elementi che servono in quel determinato momento. Quindi, onorevoli colleghi, tutte le preoccupazioni che fate sorgere sono assolutamente fuori luogo.

Per venire, poi, alle navi traghetto, posso dire che quando mi sono occupato per la prima volta di esse, nel 1926, c'erano ancora due navi a ruota che portavano cinque carri; tre navi ad un solo binario con otto carri e poi c'era il « Messina » che era addirittura, per l'epoca, una nave speciale potendo portare ben 21 carri. Oggi lo sviluppo è tale per cui le navi a ruota si trovano nel museo, le navi ad un binario sono ridotte ad una sola e poi abbiamo le grosse navi traghetto che mano a mano sono state varate e che portano 43 carri.

Questa è la situazione del servizio, che naturalmente subisce variazioni in funzione delle richieste di traghettamento, richieste che sono aumentate anche per l'aumentata circolazione automobilistica. Abbiamo anche delle società private; abbiamo ancora delle aziende che impegnano molti mezzi per questi traghetti e che hanno sempre fatto queste assunzioni a 30 giorni o a tre mesi, liquidando poi il personale che veniva così assunto. Ripeto che si è sempre fatto: prima non c'era un provvedimento di legge come quello che oggi viene proposto. Quindi, il voler mettere i bastoni tra le ruote a questo disegno di legge, è un vero e proprio assurdo.

A B E N A N T E . Desidero conoscere:

- 1) il numero dei traghetti;
- 2) il grado di utilizzazione degli stessi (parliamoci francamente: se i traghetti

debbono essere utilizzati ventiquattr'ore su ventiquattro, l'assunzione di questo personale, lo vogliate o no, non ha ragione di essere, almeno nel tipo proposto, perchè voi non potete metterlo a passeggiare sulle onde, trascinando con una fune i carri sul mare!);

3) se i traghetti sono tre e lavorano ventiquattr'ore al giorno con l'attuale personale, non occorre alcuna unità in più; a meno che non si voglia convalidare la tesi principe del senatore Florena, secondo cui si cerca di normalizzare una situazione illegale;

4) se l'organizzazione del personale è tale da coprire i turni necessari alla massima utilizzazione dell'attuale numero di traghetti, davvero non comprendo la *ratio* del presente disegno di legge.

**FLORENA**. Noi abbiamo un certo numero di traghetti i quali possono, in funzione delle necessità, lavorare a pieno ritmo di ventiquattr'ore giornaliere con tre turni, ovvero lavorare a ritmo ridotto. Nel primo caso, si tratta evidentemente di periodi eccezionali, per cui gli equipaggi debbono essere integrati. Come utilizziamo, dunque, questa gente, nei sette-otto mesi dell'anno in cui non sarà necessario far navigare le navi per gli interi tre turni? Lo chiedo a voi.

**VIGNOLA**. Sono favorevole al disegno di legge; sono peraltro convinto che le perplessità scaturite dal dibattito hanno la loro origine nella preoccupazione rappresentata dalla mancata indicazione, nella formulazione dell'articolo unico, della presenza dei sindacati durante la stipula della convenzione, per cui presento il seguente ordine del giorno:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato,

nell'approvare il progetto di legge numero 678 sull'utilizzazione del personale estraneo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto,

raccomanda che la convenzione da approvarsi con decreto del Ministro dei tra-

sporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, avvenga con il concorso dei sindacati ».

**BONAZZI**. Già altre volte ho avuto occasione di esprimere il mio parere negativo su provvedimenti del genere, i quali spesso creano grosse sperequazioni fra lavoratori che sostanzialmente esercitano le stesse funzioni e hanno le stesse responsabilità.

Mi rendo conto delle esigenze di carattere particolare che possono presentarsi; insisto tuttavia sull'opportunità che il disegno di legge preveda un trattamento economico e normativo che sia analogo a quello degli altri lavoratori appartenenti al ruolo delle ferrovie dello Stato.

Ritengo inoltre che sarebbe opportuno riconoscere al personale in questione dei titoli preferenziali per quanto riguarda la copertura dei ruoli d'organico che si renderanno vacanti per ragioni d'anzianità o d'altro ordine.

Soltanto a queste due condizioni, mi sembra, potremmo approvare con tranquillità il provvedimento.

**SAMMARTINO**, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Ho ascoltato con attenzione gli interventi che si sono succeduti stamattina, particolarmente quello, molto interessante, del senatore Florena, il quale autorevolmente, dopo l'ampia relazione del senatore Genco, ha posto in evidenza come il provvedimento rappresenti un passo avanti verso la normalizzazione di una situazione che non può andare oltre.

Quali sono le preoccupazioni dei colleghi dell'opposizione? Il senatore Abenante lamenta la mancata indicazione dei periodi eccezionali in cui dovrebbe provvedersi all'assunzione del personale. A me sembra abbastanza evidente che per periodi eccezionali di movimento di persone e merci si intendono quelli coincidenti con le campagne ortofrutticole delle isole e con le stagioni di maggior movimento turistico. Riterrei pertanto pleonastico inserire tale specificazione nel testo della legge.

Un'altra preoccupazione manifestata è quella riguardante l'esclusione dei sindacati in materia. Dopo la presentazione dell'ordine del giorno del senatore Vignola — che io accetto senz'altro — ritengo che tale preoccupazione non abbia più motivo di sussistere.

È stato anche chiesto: da dove si desumerà l'arruolamento provvisorio delle unità in questione? La risposta mi sembra sia emersa dai vari interventi: si desumerà dagli elenchi dei marittimi che sono giacenti presso le Capitanerie di porto.

Per quanto riguarda la situazione delle navi-traghetto, onorevole Abenante, pur non essendo in grado di dare una risposta aritmeticamente precisa alla sua domanda, posso dirle — confermando quanto ho avuto occasione di esporre in Aula, rispondendo, giorni fa, ad una interrogazione in proposito — che entro il mese di agosto entrerà in servizio la prima delle due navi varate ad Ancona lo scorso anno, ed entro ottobre la seconda. Si tratta di navi modernissime, ad alta potenzialità, che ci auguriamo contribuiscano ad alleggerire la pesante situazione esistente tra il continente e la Sicilia soprattutto nel periodo della raccolta e del trasferimento al Nord della produzione agrumaria isolana.

Quanto alle preoccupazioni espresse dal senatore Bonazzi in merito alle retribuzioni delle unità che vengono assunte nei periodi eccezionali, garantisco che tali retribuzioni sono quelle regolate dai rapporti di lavoro dell'Azienda delle ferrovie dello Stato. Sarebbe assolutamente impensabile il contrario.

Con queste delucidazioni, soltanto integrative, di quanto molto saggiamente è stato detto dagli onorevoli colleghi intervenuti nel dibattito, accettando l'ordine del giorno presentato dal senatore Vignola, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge in esame.

S P A G N O L L I. Ero impegnato in altra sede e pertanto non sono stato presente al dibattito che fin qui si è svolto. Se mi è permesso, desidererei fare, ora, alcune considerazioni.

Sono d'accordo sulla finalità di questo disegno di legge, ma ritengo che sia necessario ricordarci sempre di ciò che impostiamo in dati momenti della nostra attività parlamentare. Fra le altre cose, infatti, abbiamo impostato un programma quinquennale nel quale era affermata chiaramente la necessità per i trasporti marittimi di un maggior coordinamento tra il traffico dipendente dal Ministero dei trasporti e il traffico dipendente dal Ministero della marina mercantile.

Io penso che sia del tutto illogico continuare in una situazione nella quale due Amministrazioni dello Stato operano nello stesso settore in una maniera però che non sempre è adeguatamente coordinata.

Pertanto, nell'esprimere il mio voto favorevole al disegno di legge in esame, vorrei approfittare anche di questa occasione per sottolineare l'opportunità di non dimenticare l'esistenza a monte di questo impegno che, ad un certo momento, bisognerà pure trovare la maniera di risolvere positivamente. Si tratta — ripeto — di una situazione abnorme in quanto lo Stato ha due diverse amministrazioni che si interessano dello stesso settore ma non operano in maniera completamente coordinata.

S A M M A R T I N O , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Raccolgo il voto del senatore Spagnoli, che credo sia voto di tutta la Commissione, e lo trasferirò senz'altro al signor Ministro affinché, d'intesa con il Ministro della marina mercantile, possa prendere gli opportuni provvedimenti.

F L O R E N A . Debbo dichiarare che io non accetto l'impostazione del senatore Spagnoli. L'Azienda delle ferrovie dello Stato è autonoma ed agisce in funzione delle proprie necessità organiche di oggi e dell'avvenire: non esiste pertanto alcun collegamento tra essa e la Marina mercantile.

S P A G N O L L I . Il collega Florena pone un problema di amministrazione, mentre io ponevo un problema di politica economica generale del Paese, che indubbia-



mente viene prima di quello e sulla cui importanza mi permetto, pertanto, di insistere.

**A B E N A N T E**. D'altra parte, esiste già una legge dello Stato approvata dal Parlamento. Mi riferisco al piano economico quinquennale!

**G E N C O**, *relatore*. Desidero far presente all'onorevole rappresentante del Governo che mi consta, in quanto me ne occupai quando ero Sottosegretario, che presso gli uffici di Messina e di Reggio Calabria esistono le graduatorie degli idonei dei concorsi banditi dalle Ferrovie dello Stato per il completamento degli organici.

Vorrei quindi pregare il sottosegretario Sammartino affinché nell'assunzione, sia pure temporanea, del personale di cui ci stiamo occupando, nel caso che gli idonei di quei concorsi non siano stati ancora assunti, si tenga conto prima di ogni altra cosa di tali graduatorie.

**P R E S I D E N T E**. Comunico agli onorevoli colleghi che è stato presentato dai senatori Maderchi, Abenante e Raia un emendamento tendente ad aggiungere alla fine del primo comma dell'articolo unico di cui si compone il disegno di legge in esame le parole: « fino all'entrata in servizio delle nuove navi traghetto e comunque non oltre il 31 dicembre 1970 ».

**M A D E R C H I**. Abbiamo presentato questo emendamento proprio per andare incontro alle esigenze che sono state qui prospettate. È stato detto infatti che il presente provvedimento non risolve del tutto il problema perchè la sua definizione si potrà realizzare — data l'insufficienza delle attuali navi traghetto — soltanto quando entreranno in funzione le nuove navi traghetto, e che esso viene solo a porre riparo ad una situazione di emergenza che si è determinata in questa circostanza. Mi pare quindi giusto limitare nel tempo la disposizione in esso contenuta, creando così le condizioni perchè non diventi una norma generale che si potrebbe protrarre chi sa quanto nel tempo.

**C R O L L A L A N Z A**. A me sembra che l'emendamento presentato dai senatori Maderchi, Abenante e Raia non abbia alcuna ragion d'essere: anche quando saranno entrate in servizio le nuove navi traghetto, e quindi vi sarà altro personale inquadrato regolarmente, potrà infatti ugualmente manifestarsi per un incremento dei traffici tra la Sicilia e la Sardegna ed il continente l'esigenza di assumere personale straordinario in alcuni periodi dell'anno. Con il presente disegno di legge noi — come chiaramente ha detto il senatore Florena — non facciamo altro che legalizzare quello che è sempre avvenuto, mentre introducendo la limitazione prevista dall'emendamento in questione verremmo a legare le mani all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che, a causa appunto di quella disposizione, non potrebbe più assumere personale straordinario, non potrebbe cioè fare più ciò che in periodi di punta ha sempre fatto.

**A N D O'**. Anche io sono contrario alla approvazione di questo emendamento poiché non credo che si possa stabilire una limitazione di tempo all'utilizzazione di personale estraneo all'Azienda ferroviaria sulle navi traghetto.

È stato detto che si deve tendere alla normalizzazione del traffico. Ebbene, stabilire un limite a questo tipo di assunzioni, farebbe capire che secondo noi tale normalizzazione si considera raggiunta con l'immissione in servizio delle nuove navi traghetto e in un termine di tempo predeterminato. Ebbene, io nego che si possa avere questa certezza: può darsi che l'immissione in servizio di due nuove navi traghetto alleggerirà notevolmente il traffico — anzi certamente questo avverrà — ma non possiamo essere certi che la normalizzazione avverrà soltanto con la loro immissione in servizio.

L'onorevole Presidente sa che io non amo andare oltre i limiti della discussione, ma ritengo che in proposito sia necessario fare delle precisazioni. È stata da più parti sottolineata la necessità di aumentare il numero delle navi traghetto ed io stesso, nel

mio primo breve intervento, ho sostenuto tale necessità: non sono però assolutamente dell'opinione che sia questo il solo mezzo per normalizzare la situazione, anche perchè l'immissione in servizio di nuovi traghetti comporta molti altri problemi, quale quello delle invasature e quello delle linee (si è pensato addirittura di prolungare le linee di collegamento con approdi a Catania e a Milazzo), ed anche perchè si tratta comunque di soluzioni di emergenza in attesa della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina.

Per tutte queste considerazioni io non penso che sia il caso di porre una limitazione di tempo alle assunzioni di cui trattasi, così come previsto dall'emendamento in esame.

F L O R E N A . Mi pare che chiedere la limitazione di tempo significhi non tener presente quanto io mi sono permesso di esprimere. Vi sono innegabilmente dei periodi ricorrenti, che possono dipendere dalla produzione agrumaria, dalla produzione ortofrutticola, dalla produzione dell'uva o da qualunque altra causa, in cui si determina un notevole aumento del traffico che logicamente va fronteggiato soltanto per quel determinato periodo, passato il quale la situazione torna normale; e si deve fronteggiare, come si è sempre fatto, con l'assunzione di marittimi attraverso le Capitanerie di porto per integrare le necessità dell'azienda.

A B E N A N T E . Io, nonostante tutti gli sforzi che sto facendo per seguire i colleghi nei loro discorsi, non riesco a tener loro dietro.

Noto che stiamo alle due estremità dello Stretto: cerchiamo di attraversarlo. Il punto qual è? Voi discutete come se ci trovassimo di fronte ad una attività produttiva che comporti una sottoutilizzazione degli impianti. Invece, per quanto riguarda i traghetti, ci troviamo di fronte ad una intasatura permanente — a parte le considerazioni del collega Andò nelle quali non entro anche perchè lui è più competente di me — di fronte alla drammatica situazione che

per avere un imbarco o con la macchina o con il treno si impiegano delle ore, pur con la massima utilizzazione dei traghetti.

Ecco quindi il dilemma: o questi traghetti già da adesso utilizzano, contro la legge o per lo meno al di fuori di una sistematica legislativa, personale che dovrebbe essere dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e che invece è assunto in modo anomalo, per cui si cerca di normalizzare tale situazione, oppure ci troviamo di fronte a personale che dovrà essere assunto e che dovrà rimanere a terra perchè non può imbarcarsi su navi traghetto che non ci sono.

La risposta è la prima, cioè, fino a questo momento, noi abbiamo operato sui traghetti non con personale delle ferrovie dello Stato; e qui mi rivolgo al relatore: noi siamo d'accordo con la sua tesi enunciata nell'ultimo intervento: si assumano direttamente alle dipendenze delle ferrovie dello Stato gli idonei dei concorsi.

G E N C O , *relatore*. Ho detto: « fra i temporanei »! Nono gli idonei di tutti i concorsi, ma quelli dei concorsi *ad hoc*; cioè, è stato fatto un concorso per assumere temporaneamente macchinisti o fuochisti; se c'è bisogno di un macchinista o di un fuochista si dovrebbe assumere un idoneo di quel concorso.

A B E N A N T E . Allora noi, forzando la tesi del relatore che proponeva di assumerli temporaneamente, siamo favorevoli a che siano assunti permanentemente gli idonei dei concorsi già fatti.

G E N C O , *relatore*. Ma allora bisogna fare una variazione dell'organico.

A B E N A N T E . Ebbene, fatela. D'altra parte, a tutti è noto il precedente di ciò che si è verificato nell'Amministrazione delle poste e telegrafi, che ha suscitato l'indignazione dei lavoratori. Si è scoperto infatti che mancavano 40 mila unità, proprio perchè si faceva fronte alle maggiori esigenze di traffico con personale avventizio o con contratto a termine.

Per questo noi insistiamo perchè sia senza meno approvato il nostro emendamento, che pone un termine, e lo pone proprio per non bloccare l'attività ma per dare alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato la possibilità di adattare i provvedimenti necessari perchè ci sia un rapporto stabile, come c'è per gli altri dipendenti, anche per tutti coloro che sono utilizzati sulle navi traghetto.

**GENCO**, *relatore*. Il relatore è comunque contrario all'emendamento in esame.

**FLORENA**. Vorrei precisare la richiesta del senatore Genco relativa agli idonei dei concorsi.

A questo proposito devo ricordare che esiste una legge la quale dà facoltà al Ministro dei trasporti di assumere, entro due anni, gli idonei dei concorsi (nel limite del 40 per cento dei posti messi a concorso) al fine di coprire vacanze eventualmente determinatesi nei ruoli organici; pertanto, questa normativa non si attaglia al caso in esame, in quanto si tratta di necessità temporanee che si creano e si esauriscono in un determinato periodo di tempo.

**SAMMARTINO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io non posso accettare questo emendamento per le ragioni che sono state ampiamente esposte da altro settore di questa Commissione. Con tale limitazione (vale a dire fra un mese, perchè io ho avuto la gioia di annunciare che nella prima metà di agosto entra in funzione una delle nuove navi traghetto) noi non avremo colmato il disordine che c'è nella materia uomo, nella prestazione umana, nei servizi delle navi. Non sarà con l'ingresso di due o tre navi traghetto che noi nei periodi eccezionali alleggeriremo la prestazione del lavoro umano nelle navi traghetto. Io non comprendo lo spirito che detta questo vostro emendamento; a salvezza di che cosa non ho ben compreso, nè so qual è la preoccupazione che vi muove.

Per quanto si riferisce al limite di tempo, nego che quando saranno entrate in ser-

vizio le due nuove navi traghetto di alta potenzialità i periodi eccezionali finiranno con l'essere ordinati. Noi ci dobbiamo augurare anzi che altre dieci navi traghetto attraversino lo Stretto.

**RAIA**. Noi diciamo che i periodi sono tutti eccezionali: la situazione è del tutto eccezionale.

**PRESIDENTE**. Poichè nessun alto domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione sul disegno di legge del quale ho già dato lettura.

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dai senatori Abenante, Raia e Maderchi il seguente emendamento: aggiungere alla fine del primo comma le parole: « prima dell'entrata in servizio delle nuove navi traghetto e comunque non oltre il 31 dicembre 1970 ».

Lo metto ai voti.

*(Non è approvato)*.

Sempre dal senatore Abenante, Raia e Maderchi è stato presentato un altro emendamento tendente ad inserire al secondo comma, dopo la parola « imbarco », le parole: « da concordarsi con le organizzazioni sindacali dei lavoratori e... ».

Faccio presente agli onorevoli colleghi che la materia è già trattata nell'ordine del giorno presentato dal senatore Vignola, che il Governo ha dichiarato di accettare.

**SAMMARTINO**, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dal momento che ho ascoltato l'ordine del giorno, vorrei pregare i senatori proponenti di ritirare l'emendamento.

**RAIA**. A me pare che, una volta che il Governo è d'accordo sulla necessità di sentire i sindacati, non vi dovrebbe essere alcun ostacolo a stabilire ciò in una legge. In questo modo si eviterebbe ogni eventuale volontà di tergiversare: insistiamo, pertanto, perchè il nostro emendamento venga messo ai voti.

**GENCO**, *relatore*. A mio avviso esso è superfluo.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.)23<sup>a</sup> SEDUTA (4 luglio 1969)

S A M M A R T I N O , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Insisto nel pregare i senatori proponenti a ritirare l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè i proponenti dell'emendamento insistono perchè sia messo in votazione, lo metto ai voti.

*(Non è approvato).*

Metto ora ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Vignola, accolto dal Governo e dal relatore, del quale do nuovamente lettura:

« La 7<sup>a</sup> Commissione del Senato,  
nell'approvare il disegno di legge n. 678  
sulla utilizzazione del personale estraneo

all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nelle navi traghetto,

raccomanda che la convenzione da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, avvenga con il concorso dei sindacati ».

*(È approvato).*

Metto ora ai voti il disegno di legge del quale ho già dato lettura.

*(È approvato).*

*La seduta termina alle ore 11,25.*

---

UFFICIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
*Il Direttore delegato per i resoconti stenografici*  
DOTT. ENRICO ALFONSI