

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

1° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 17 LUGLIO 1979

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE	Pag. 1, 3, 6
CIAMPAGLIA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	1, 4
FINESSI (PSI)	6
GIOVANNETTI (PCI)	2, 6

I lavori hanno inizio alle ore 16,15 .

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Giovannetti ed altri.

Ne do lettura:

GIOVANNETTI, FERRALASCO, DERIU, PALA, PINNA. — *Al Ministro dei trasporti.*
— Per sapere:

se è a conoscenza dei gravi disagi che si stanno riversando sui viaggiatori diretti in Sardegna in conseguenza della nuova e ri-

corrente agitazione degli autonomi della Federmar;

quali iniziative si intendono promuovere per evitare un prolungato disagio alle persone e le inevitabili negative ripercussioni sulle attività turistiche, che aggraverebbero la già tesa e precaria situazione economica isolana.

(3 - 00036)

C I A M P A G L I A, sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Gli onorevoli interroganti pongono in evidenza i gravi disagi arrecati ai viaggiatori diretti dal Continente in Sardegna e viceversa dagli scioperi indetti dal sindacato autonomo Federmar su alcuni traghetti della società Tirrenia.

Al riguardo premetto che è attualmente in vigore per il personale navigante il contratto collettivo di lavoro stipulato il 25 luglio 1978 tra la Finmare e la federazione unitaria CGIL-CISL-UIL e che in data 18 giugno 1979 è stata stipulata la contrattazione integrativa aziendale riguardante il personale marittimo della Tirrenia, in corso di esame e di

8ª COMMISSIONE

1º RESOCONTO STEN. (17 luglio 1979)

approvazione da parte del Ministero della marina mercantile, ai sensi dell'articolo 7 del regio decreto-legge 26 dicembre 1936, numero 2164.

Con la predetta contrattazione integrativa aziendale sono state sostanzialmente soddisfatte le richieste del personale della società Tirrenia, per cui allo stato attuale ogni vertenza dovrebbe considerarsi definita.

È sorta, tuttavia, l'agitazione promossa dalla Federmar, con motivazioni che nella situazione attuale appaiono prive di fondamento in quanto si concretano in richieste che possono essere esaminate soltanto in sede di rinnovo contrattuale.

Ciò è facilmente deducibile dalla elencazione che riferisco:

pagamento indennità contingenza per le giornate di domenica;

liquidazione dell'indennità di navigazione nei giorni di ferie e riposi compensativi in aggiunta al lavoro straordinario predeterminedato;

corresponsione immediata di quanto dovuto per effetto del riconoscimento del lavoro straordinario predeterminedato anche per i periodi successivi a quelli già reclamati attraverso vertenze giudiziarie;

applicazione dello statuto dei lavoratori;

vitto unificato anche su navi passeggeri.

Una specifica considerazione va dedicata alla richiesta di corresponsione al personale in servizio del lavoro straordinario predeterminedato, che appare come una delle istanze fondamentali della Federmar, anche nei periodi di riposo per ferie e dei riposi compensativi.

Al riguardo i contratti stipulati il 25 luglio 1978 ne fanno una espressa esclusione, proprio nelle premesse dell'accordo, ma non si può non tener conto del fatto che la questione è stata oggetto di vertenze giudiziarie in relazione alle quali non si è formata una giurisprudenza uniforme, in quanto la pretesa avanzata da taluni lavoratori e fatta propria dalla Federmar in alcune pronunce a livello pretorile ha trovato favorevole accoglimento, come è avvenuto a Genova ed

a Trieste, mentre è stata respinta presso il foro di Napoli, sede della società Tirrenia.

Allo scopo di creare la certezza del diritto, il Ministero della marina mercantile si era già fatto promotore, nella decorsa legislatura, di una proposta legislativa che chiarisse la portata dell'articolo 325 del codice della navigazione, dando valore giuridico alle soluzioni convenute nella contrattazione collettiva.

Il citato disegno di legge fu presentato al Senato della Repubblica il 31 gennaio 1979 ed auspico che possa al più presto essere ripresentato a codesta Assemblea, avendo il Ministro della marina mercantile già provveduto, in data 3 luglio scorso, a diramarlo per l'approvazione da parte del Consiglio dei ministri.

Il Governo è a conoscenza dei gravi disagi che la vertenza ha determinato nei collegamenti con la Sardegna, anche se da due giorni le navi sono regolarmente partite.

Ovviamente, segue con la massima attenzione gli sviluppi della vicenda, assicurando che le capitanerie interessate all'agitazione sono state sensibilizzate nell'alleviare, per quanto possibile, ogni disagio ai passeggeri, nella consapevolezza delle conseguenti ripercussioni anche sulle attività turistiche del Paese ed in particolare della Sardegna.

G I O V A N N E T T I . Devo dichiararmi assolutamente insoddisfatto della risposta data dal Governo. Abbiamo infatti già avuto modo di ascoltare lo scorso anno le medesime comunicazioni durante un incontro promosso dal presidente Tanga, al quale diamo atto della solerzia e della sollecitudine dimostrate in proposito. Ora, questa vertenza — che investe puntualmente la Sardegna — trova sempre il Governo non preparato a far fronte alle relative evenienze. È notorio che, in certi periodi, la Federmar si sveglia e promuove agitazioni: lo scorso anno avevamo persino ipotizzato la possibilità di mettere a disposizione, nei porti di Civitavecchia e Genova, navi appoggio militari, appunto per far fronte ad iniziative che, più che agitazioni, rappresentano addirittura provocazioni. Ad ogni modo la vertenza è già in pie-

8ª COMMISSIONE

1º RESOCONTO STEN. (17 luglio 1979)

di da un paio d'anni e non trova modo di essere composta.

Cosa fare, allora? Attendere gli incidenti? Già l'anno scorso abbiamo avuto l'intervento della polizia. Erano stati bloccati ai moli di Civitavecchia e Genova cittadini che andavano a passare in Sardegna il loro periodo di ferie, e tra essi si trovavano anche molti emigrati: era una situazione che rischiava di andare all'exasperazione. Oggi, come dicevo all'inizio, abbiamo sempre la stessa risposta. Del resto già l'anno scorso l'agitazione dei marittimi non ha sortito alcun risultato. Occorre dunque prevenirla e per farlo vi sono undici mesi di tempo, essendo noto che la situazione precipita alla vigilia delle ferie estive, oltre che di quelle natalizie.

Non dimentichiamo, poi, che vi è un altro flusso migratorio quando turisti ed emigranti devono rientrare dalla Sardegna nel Continente: incidenti in tale occasione avrebbero conseguenze ancora più dannose, rischiando gli interessati di giungere in ritardo nei vari posti di lavoro: Svizzera, Germania e così via. Cosa intendiamo fare: attendere che la seconda ondata di agitazioni si verifichi puntualmente?

Di fronte ad una situazione del genere capisco che ci si possa sentire impotenti; ma non mi sembra che si faccia il possibile per risolverla definitivamente.

P R E S I D E N T E . Seguono tre interrogazioni, la prima del senatore Ferralasco, la seconda dei senatori Giovannetti e Pinna e la terza dei senatori Deriu e Pala, che si riferiscono allo stesso argomento.

Ne do lettura:

FERRALASCO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il 10 luglio 1979, avrebbe deciso l'aumento del 20 per cento delle tariffe in vigore sui traghetti in servizio di collegamento con la Sardegna, mentre ha rinviato ogni decisione sul ventilato aumento su tutta la rete nazionale, si desidera sapere quale atteggiamento ha assunto od intenda assumere in merito il Ministero, considerando l'incidenza che i costi dei trasporti via mare vengono ad avere nell'intera

economia regionale, dato il carattere insulare della Sardegna, in un momento, oltretutto, particolarmente critico come l'attuale e all'inizio della stagione turistica.

Si desidera, inoltre, sapere per quale ragione si è disatteso ancora una volta l'articolo 53 dello statuto della Regione autonoma della Sardegna, legge costituzionale dello Stato italiano, che impone la consultazione preventiva degli organi regionali.

(3 - 00045)

GIOVANNETTI, PINNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere:

quali iniziative intenda adottare per evitare il paventato aumento delle tariffe ferroviarie dei traghetti per la Sardegna che la direzione delle Ferrovie dello Stato intende sottoporre al consiglio di amministrazione;

se non ritenga tale decisione una violazione delle conclusioni della Conferenza dei trasporti e dell'articolo 53 dello statuto sardo;

se non si consideri l'eventuale decisione di aumento come un nuovo duro colpo alla crisi che travaglia interi settori dell'economia isolana, con possibili ripercussioni sui livelli occupativi già gravemente compromessi;

quali passi intenda compiere per favorire un incontro di rappresentanti regionali con la Presidenza del Consiglio dei ministri al fine di definire le iniziative a sostegno delle richieste della Sardegna.

(3 - 00046)

DERIU, PALA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.* — Perché informino il Parlamento e l'opinione pubblica della Sardegna circa i criteri economici e politici che hanno ispirato il Governo nell'autorizzare indiscriminatamente i recenti onerosi aumenti tariffari nei trasporti aerei come in quelli marittimi e ferroviari (traghetti).

Il provvedimento, illegittimo sul piano formale, in base all'articolo 53 dello Statuto sardo, contraddice gli indirizzi precisi elaborati dalla Conferenza nazionale dei tra-

sporti e viola la lettera e lo spirito della legge 11 giugno 1962, n. 588, sulla rinascita economica e sociale della Sardegna, che assume come suo presupposto irrinunciabile la riduzione virtuale dei percorsi marittimi che collegano l'Isola alla terraferma. La posizione insulare della popolazione sarda — da essa, pare, non determinata! — dovrebbe sempre indurre gli organi di Governo a considerare l'opportunità di adottare provvedimenti che costituiscano un regime di parità con la Penisola, anziché essere assunta come dato penalizzante di tutta l'economia sarda.

La crisi economica, che in questo momento travaglia l'intera regione, con effetti diffusivi nel campo occupativo, non trarrà certamente vantaggio dal forte rincaro del costo dei trasporti, il quale, viceversa, renderà sempre più difficile, o addirittura impossibile, il superamento dell'attuale pesante situazione e il programmato allineamento delle condizioni economiche regionali a quelle del resto della nazione.

Dopo le precisazioni che precedono — che si desidera vengano prese in attenta e responsabile considerazione — gli interroganti chiedono la revoca immediata dei provvedimenti denunciati — inopportuni quanto essenziali — e un'ampia e doverosa discussione in sede parlamentare.

(3 - 00047)

Propongo che le tre interrogazioni siano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

C I A M P A G L I A , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Rispondo per conto della Presidenza del Consiglio e dei Ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali.

Effettivamente, con decreto interministeriale (Trasporti-Tesoro), si è provveduto ad apportare dei ritocchi ad alcune tariffe in vigore sui traghetti delle Ferrovie dello Stato in servizio di collegamento con la Sardegna.

Tali ritocchi consistono nella applicazione per ogni traversata del prezzo di lire 7.900

(IVA esclusa) a metro lineare per le *roulottes* e i rimorchi portabagagli e nella soppressione del prezzo di favore praticato per i viaggi di andata e ritorno entro 15 giorni delle autovetture. Rimane invece valido l'attuale prezzo di favore previsto per i trasporti di corsa semplice e di andata e ritorno entro 30 giorni.

Dall'aumento quindi restano escluse le tariffe riguardanti i prezzi di traghettamento dei viaggiatori e delle merci. Non si è trattato perciò di violazione della legge n. 588 del 1962, il cui articolo 12 riguarda esclusivamente il trasporto di merci su carri ferroviari.

Il provvedimento originario trovava motivazione anche in precedenti incontri, sia pure a livello tecnico, con l'Assessorato ai trasporti della Sardegna, che aveva al riguardo presentato un « pacchetto » di proposte concernenti gli aumenti tariffari FS di cui sopra, congiuntamente a una diminuzione di tariffe sulla rotta parallela Civitavecchia-Sardegna gestita dalla Tirrenia.

Il provvedimento stesso, nella sua edizione originaria, interessava anche il settore dei viaggiatori.

Dopo attente valutazioni d'ordine politico-tariffario, si è ritenuto opportuno ridimensionare il provvedimento in questione, limitandolo soltanto al settore degli autoveicoli, come sopra detto.

L'aumento del prezzo per il traghettamento delle *roulottes* e dei rimorchi portabagagli trae origine essenzialmente dalla necessità di proporzionare tale prezzo a quello previsto per le autovetture per tener conto soprattutto dell'effettivo ingombro di tali veicoli, che risulta pari all'incirca a tre autovetture, e che impedisce una razionale utilizzazione degli spazi a disposizione sulle navi, limitando sensibilmente il trasporto dei carri ferroviari con pregiudizio per l'economia sarda, come giustamente più volte fatto presente dalla Regione e dalle altre forze economico-sociali.

La soppressione del prezzo per viaggi di andata e ritorno entro 15 giorni delle autovetture è stata adottata anche allo scopo di distribuire su un più ampio spazio di tempo

8ª COMMISSIONE

1º RESOCONTO STEN. (17 luglio 1979)

i ritorni dall'Isola, riducendo così i disagi che si verificano nei periodi di punta.

Al riguardo è da sottolineare ancora una volta che la sperequazione tariffaria esistente fra i due vettori FS e Tirrenia fa sì che l'utenza manifesti una preferenza verso i mezzi FS.

In tal modo è resa difficile, specie nei mesi estivi, l'ottimale utilizzazione di tutte le navi a disposizione e si creano situazioni operative di estremo disagio che coinvolgono anche seri problemi di ordine pubblico. Pertanto, anche sotto questo aspetto, trovano la loro ragion d'essere provvedimenti di emergenza quale quello emanato.

D'altra parte è da precisare che, per il traghetto di autoveicoli non caricati su carri ferroviari, il rapporto introiti-spesa è nettamente sfavorevole per le FS a causa del notevole divario esistente tra il livello delle tariffe applicate e quello dei compensi corrisposti alle compagnie portuali. Ma per rendere bene l'idea è opportuno fare alcuni riferimenti precisi.

Per i trasporti di autoveicoli che ricorrono con maggior frequenza (andata e ritorno 15 gg.) l'incidenza di tali oneri risulta come segue:

- autovetture fino a m. 3,50 146 per cento;
- autovetture da m. 3,51 a m. 4,50 112 per cento;
- autovetture da m. 4,51 a m. 5,50 106 per cento;
- rimorchietti 481 per cento.

In definitiva, per la quasi generalità dei trasporti, si è giunti al pagamento di compensi portuali molto superiori ai prezzi di tariffa percepiti dalle Ferrovie.

Si fa presente inoltre che alle varie fasi di rielaborazione delle tariffe ferroviarie hanno partecipato, sia pure a livello tecnico, rappresentanti dell'assessorato competente della Regione.

Infine, per quanto si riferisce agli aumenti delle tariffe aeree, si precisa in primo luogo che gli organi istituzionali della regione Sardegna sono stati sentiti ed hanno espresso il loro avviso nel corso dei lavori

della Commissione prevista dall'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324, svoltisi il giorno 12 aprile 1979 presso il Ministero dei trasporti.

Gli aumenti determinati dal 1º maggio del corrente anno 5 luglio, per quanto concerne i collegamenti interessanti la Sardegna, sono stati mantenuti nei limiti di quanto sottoposto al parere della Regione.

Va tenuto presente che, in occasione di qualsiasi aumento tariffario, viene riservata speciale attenzione ai livelli interessanti la Sardegna e la Sicilia, in considerazione delle particolari condizioni di insularità di tali regioni.

Gli aumenti, determinati dal 1º maggio del corrente anno sono stati contenuti, infatti, ai più bassi livelli e, per quanto attiene ai servizi Cagliari-Roma e viceversa, Alghero-Roma e viceversa e Olbia-Roma e viceversa, sono stati mantenuti addirittura i livelli preesistenti.

Viceversa, gli aumenti approvati a decorrere dal 5 luglio hanno dovuto interessare anche i suddetti tre collegamenti; tuttavia la misura dell'aumento è rimasta ridotta, non essendosi tenuto conto dell'aumento precedentemente non applicato.

In sostanza, rispetto alla situazione preesistente al 1º maggio, gli aumenti tariffari risultano:

del 9,4 per cento per i tre sopraddetti collegamenti speciali e per quelli da e per Lampedusa e Pantelleria;

del 20 per cento per gli altri servizi interessanti la Sardegna e la Sicilia;

maggiori (e sino al 24 per cento) per gli altri collegamenti continentali.

Quindi, rispetto al 1º maggio gli aumenti determinati a decorrere dal 5 luglio risultano:

del 9,4 per cento per i tre già sopraddetti collegamenti e per quelli da e per Lampedusa e Pantelleria;

del 7,1 - 8,8 per cento per gli altri servizi interessanti la Sardegna e la Sicilia;

maggiori (e sino al 12 per cento) per gli altri collegamenti continentali.

8ª COMMISSIONE

1º RESOCONTO STEN. (17 luglio 1979)

Purtroppo, non è stato possibile applicare determinazioni ancor più favorevoli per le Isole, tenuto conto di esigenze di bilancio insopprimibili nonchè delle indicazioni circa l'autofinanziamento del trasporto aereo.

Tuttavia, per quanto concerne i movimenti dei passeggeri, si ritiene che aumenti di fatto contenuti nell'ordine delle 3.000 lire sulle relazioni più significative non possano avere influenze negative determinanti.

F I N E S S I . Anche a nome del senatore Ferralasco, in sostituzione del quale svolgo questa replica, devo esprimere insoddisfazione in merito alla risposta fornita dal Sottosegretario per conto del Ministro dei trasporti, dal momento che gli aumenti tariffari che sono stati autorizzati hanno, a nostro giudizio, disatteso quanto è stabilito dall'articolo 53 dello statuto della regione Sardegna. Infatti, nonostante la prevista, preventiva consultazione degli organi regionali, non ci è dato conoscere nè l'opinione della Giunta nè dell'assessore ai trasporti della Regione sul provvedimento adottato, del quale ci sembra di dover ancora rilevare la incidenza negativa soprattutto in un periodo particolarmente critico, come è quello attuale, per l'economia dell'Isola, provvedimento che certamente non favorisce il superamento dei disagi esistenti, nè le possibilità di collegamento della Sardegna con il resto della nazione.

G I O V A N N E T T I . Esprimo insoddisfazione per la risposta alla interrogazione presentata dal Gruppo comunista, considerandola del tutto burocratica; come tale, essa non tiene conto di tutti i precedenti politici esistenti in questo campo. Non a caso nel testo dell'interrogazione è stata richiamata la Conferenza dei trasporti, nel corso della quale il Presidente del Consiglio, onorevole Andreotti, diede precise assicurazioni. Il problema della Sardegna e delle Isole non può essere considerato soltanto come un pro-

blema di bilancio, in un quadro economico, ma anche dal punto di vista dei diritti che devono essere realizzati in forma di parità tra i cittadini delle Isole e quelli del Continente. Per questi motivi il nostro Gruppo intende sottoporre alla discussione del Parlamento un disegno di legge nel quale le considerazioni che sono state fatte in più occasioni troveranno la dovuta concretizzazione. La Sardegna vive un momento drammatico della crisi che ha colpito interi settori della sua economia; la maggior parte dei lavoratori sono sotto cassa integrazione; le attività turistiche subiscono gravi disagi e i marittimi della Federmar sono in ricorrente agitazione. Su questa situazione ora va anche a gravare l'aumento delle tariffe nei trasporti. L'obbligo statutario esistente non può considerarsi soddisfatto senza una vera consultazione: occorre avviare una trattativa concreta con gli organismi regionali della Sardegna. Riteniamo che il Parlamento debba essere informato della situazione e riteniamo che il problema dei collegamenti non sia soltanto delle regioni, della Sardegna e delle Isole, ma che si debba affrontare in termini concreti dando seguito alle iniziative in sede parlamentare.

Nella interrogazione si chiedeva anche al Ministro quali passi intendesse compiere per favorire, sia pure *a posteriori*, un incontro con la Presidenza del Consiglio, onde permettere ai rappresentanti regionali di esporre e definire quanto meno in una sede competente le istanze e le esigenze dei diversi settori dell'economia isolana. A questa richiesta non è stata data risposta. Pertanto, confermo la mia insoddisfazione.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 16,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Direttore: Dott. GIOVANNI BERTOLINI