

BOLLETTINO

DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

RESOCONTI:

TRASPORTI (X):

Comunicazioni dei Ministri dei trasporti e della marina mercantile sui collegamenti marittimi con la Sardegna Pag. 1

TRASPORTI (X)

GIOVEDÌ 12 AGOSTO 1976, ORE 9. — *Presidenza del Presidente LIBERTINI.* — Intervengono il Ministro della marina mercantile, Francesco Fabbri e il Sottosegretario ai trasporti, Costante Degan.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE.

Il Presidente comunica che nel recente Ufficio di Presidenza è stato deciso di riprendere i lavori a settembre con l'audizione, in data da definirsi, dei titolari dei dicasteri facenti capo alla Commissione, al fine di definire il quadro organico entro cui poi indirizzare il lavoro della Commissione; in vista di questi incontri, si è an-

che provveduto a richiedere ai competenti servizi della Camera una documentazione di base, da porre a disposizione di tutti i deputati, concernente la legislazione regionale, una bibliografia essenziale, l'organizzazione dei ministeri e delle aziende ed enti ad essi collegati, nonché il censimento delle leggi di autorizzazione di spesa attualmente vigenti.

COMUNICAZIONI DEI MINISTRI DEI TRASPORTI E DELLA MARINA MERCANTILE SULLA SITUAZIONE DEI COLLEGAMENTI MARITTIMI CON LA SARDEGNA.

Il ministro Fabbri afferma che le situazioni di disagio registrate anche quest'anno nei collegamenti marittimi con la Sardegna, in particolare nel porto di Civitavecchia, in concomitanza con il periodo più intenso di inizio delle ferie estive, sono state, per quanto concerne la società Tirrenia e quindi il Ministero della marina mercantile, sufficientemente limitate: infatti le attese di imbarco delle vetture e dei passeggeri sono arrivate, nelle punte massime, a circa 15-16 ore. Ciò è dovuto, oltre che ad un tempestivo rafforzamento delle linee con la utilizzazione di un numero maggiore di navi — quali le navi-staffetta — anche al fatto che si è rinviato, per ora all'inizio di settembre, il ritiro della società Can-guri, già ventilato nella scorsa primavera,

e che si è noleggiato, da parte della società Tirrenia, una nave che assicura un collegamento giornaliero nel tratto Civitavecchia-Olbia fino al 31 agosto, protraibile al 15 settembre. Questa predisposizione di mezzi consente di rispondere con sufficiente adeguatezza alle richieste degli utenti, anche se in questo periodo si deve registrare un ritardo di qualche giorno nell'imbarco di automezzi pesanti, ad esclusione di quelli che trasportano merci deperibili o di primaria necessità.

La situazione, comunque, si è normalizzata sin dal 4 agosto, quando ha potuto di persona constatare che le navi della Tirrenia partivano incomplete. Per quanto concerne il rientro, rileva che i problemi saranno ancora minori, in quanto esso generalmente è più articolato, e comunque è stato predisposto un piano di emergenza che prevede viaggi straordinari delle navistaffetta. La situazione delle società collegate al suo Ministero è sufficientemente soddisfacente, e l'eventuale disponibilità potrebbe giovare anche ai traghetti gestiti dalle ferrovie dello Stato, se non vi fosse, principalmente, il problema della diversità di tariffe. Come è noto, la società Tirrenia adotta tariffe che, per quanto politiche, tengono conto di alcuni oneri aggiuntivi: basti pensare alle dodicimila lire dovute alle compagnie portuali per le operazioni di carico e scarico delle autovetture, che talvolta, per le caratteristiche delle navi, non sono neanche necessarie. Una perequazione delle tariffe costituisce comunque una condizione indispensabile per decongestionare il traffico e per centralizzare le operazioni di vendita dei biglietti. A suo avviso, anche la soppressione della prenotazione sui traghetti delle ferrovie dello Stato non ha giovato alla situazione generale: d'altronde recenti spiacevoli episodi accaduti nei porti di imbarco, che hanno coinvolto anche problemi di ordine pubblico, hanno consigliato l'adozione del provvedimento. In definitiva, poiché non è possibile commisurare l'entità dei mezzi alle necessità straordinarie che si riscontrano in periodi limitatissimi dell'anno, la situazione è stata complessivamente controllata bene; peraltro una vera radicale soluzione potrebbe derivare dallo scaglionamento delle ferie, fattore decisivo per una razionalizzazione del turismo.

Quanto al rientro, chiariti i termini quantitativi dei collegamenti marittimi, rimane il problema delle strutture di terra di Golfo degli Aranci, che non consentono,

al momento, di resistere alle pressioni di un cospicuo numero di viaggiatori. Si sono tenute, a riguardo, riunioni presso la prefettura di Sassari, al termine delle quali sono stati adottati alcuni provvedimenti in tema di disciplina del traffico, allargamento dei piazzali di sosta, predisposizione di posti letto, attrezzature sanitarie e rifornimento di cibo a prezzi controllati e di acqua. In conclusione, l'insieme dei provvedimenti dovrebbe consentire un più regolare svolgimento del flusso dei viaggiatori verso la penisola.

Il Sottosegretario Degan, dopo aver espresso, anche a nome del Ministro Ruffini, la propria soddisfazione per questo incontro che segna l'inizio di una proficua collaborazione fra Parlamento ed esecutivo, rileva che il tema oggi discusso è ricorrente da quando, nel 1961, le ferrovie dello Stato hanno assunto il servizio di traghetti tra Civitavecchia e la Sardegna. Su questo tratto operano quattro e talvolta cinque navi, con una potenzialità di carico di 903 autovetture al giorno, aumentabili, a seguito di alcuni miglioramenti da apportare ad una nave-traghetto, a circa 1 000. Questi mezzi sono per parecchi mesi all'anno sottoutilizzati, perché solo in alcuni limitatissimi periodi si registra una sovrabbondanza di domanda rispetto ad una offerta costante; d'altronde spostare un'altra nave, che opera nello stretto di Messina comporterebbe aggravare notevolmente la situazione in quel settore, con limitati benefici effetti sui collegamenti con la Sardegna, e congestionare il porto di Civitavecchia, che è in grado di recepire solo cinque traghetti.

Quanto alla soppressione delle prenotazioni, ribadisce che si è rilevato sostanzialmente impossibile ottenere il rispetto delle priorità in periodi di sovraffollamento, per cui il provvedimento si è reso necessario anche per motivi di ordine pubblico. Per altro, anche a suo avviso, il problema tariffario è uno dei nodi cruciali della questione; era infatti, allo studio, un provvedimento che tendeva a scorporare dalla tariffa per il servizio ferroviario altre componenti, ma le obiezioni di alcuni enti interessati, tra cui la Regione sarda, hanno per ora sospeso la decisione. In ogni caso, il problema è allo studio dell'apposito comitato costituito nell'ambito del CIPE, che trasmetterà le proprie conclusioni ai Ministeri interessati, e sarà esaminato congiun-

tamente al problema degli invasi dei porti ed alla definizione della costruzione di una nave-traghetto, per la quale c'è già uno stanziamento, anche se insufficiente, di 12 miliardi nel piano pluriennale delle Ferrovie.

In riferimento al prossimo rientro dei turisti, precisa, infine, che mediamente il trasporto delle auto nel periodo 15-31 agosto non ha mai superato le 1.000 unità, per cui gli attuali mezzi dovrebbero garantire uno svolgimento ordinato del viaggio: in caso di necessità, si è in grado di spostare la motonave « Rosalia » in questo tratto.

Il Presidente, nel ringraziare per l'ampia esposizione e la puntualizzazione dei vari problemi, ribadisce che l'oggetto precipuo di queste comunicazioni è la situazione dei collegamenti marittimi per il prossimo rientro, mentre i problemi più generali potranno essere affrontati nella prevista futura audizione dei Ministri.

Il deputato Pani, dopo aver espresso il proprio apprezzamento per la disponibilità dimostrata dal Governo con queste comunicazioni, rileva che il problema generale dei collegamenti con la Sardegna è economicamente e socialmente di grande rilievo: i disagi contingenti sono solo espressione di un sistema complessivamente disorganizzato, che « scoppia » immediatamente nei punti caldi. Nel merito, rileva che il Governo ha ancora sbagliato in tema di prenotazioni, che potevano essere mantenute, nel caso una opportuna pubblicità avesse chiarito l'indisponibilità dei posti; di predisposizione di mezzi adeguati alla prevedibile ondata di richieste; di assistenza a terra, risultata carente nonostante le assicurazioni date recentemente dal Ministero dei trasporti. In sede di esame del bilancio, il Ministro della marina mercantile si era impegnato a riferire, in breve tempo, su un programma di rafforzamento dei traghetti, come, del pari, il Ministro dei trasporti aveva assicurato una pronta decisione per la costruzione di un'altra nave: l'una e l'altra cosa non sono ancora avvenute. Si deve quindi affrontare il problema del rafforzamento permanente dei collegamenti, affidandosi se mai e in via transitoria, al noleggio di navi o stornando navi impiegate solo per il traffico commerciale. Non condivide poi le previsioni ottimistiche per il rientro: sarebbe quindi necessario, oltre che confermare

l'uso delle navi-staffetta, utilizzare la motonave « Rosalia » visto che la richiesta per i traghetti delle ferrovie dello Stato è molto alta stante le forti differenze di tariffe.

Dopo aver preso atto delle decisioni assunte dalla prefettura per l'assistenza a terra dei viaggiatori, conclude rilevando che il problema dei collegamenti marittimi con l'isola è di enorme rilievo politico ed economico, essendo ad esso connesso lo sviluppo industriale, l'attuazione di un organico programma economico e la reale unificazione dell'isola al continente. Una politica tariffaria che unifichi le tariffe continentali con quelle da e per l'isola — quindi a prezzi politici — costituisce uno dei punti qualificanti dello sviluppo dell'isola; il tema, comunque, dovrà essere ripreso nell'immediato futuro, anzi, eventualmente, promuovendo una rapida indagine conoscitiva.

Dopo che il deputato Tombesi si è dichiarato soddisfatto del carattere realistico delle comunicazioni, ed ha sottolineato che le questioni da risolvere con sollecitudine sono, a suo avviso, la sperequazione delle tariffe, e la disciplina delle prenotazioni, il deputato Sinesio rileva che il problema oggi discusso deve essere inquadrato nel più ampio quadro delle interrelazioni tra trasporti ferroviari e trasporti marittimi. Vi sono, infatti, problemi comuni a tutte le isole italiane, che debbono essere risolti unitariamente nel problema generale dei trasporti. Quanto al caso specifico, dopo essersi dichiarato contrario allo spostamento della motonave « Rosalia » dall'attuale servizio nello stretto di Messina, concorda sull'opportunità di pervenire ad una unificazione delle tariffe ma con un livellamento in alto e con opportune riduzioni per alcune categorie di utenti (in specie, emigranti). Ricorda, infine, che la abolizione delle prenotazioni fu un provvedimento reso necessario sia per necessità di parità di trattamento sia per evitare che pressioni di vario genere consentissero forme di privilegio per taluni.

Il deputato Baghino, dopo aver ricordato che in sede di bilancio fu approvato un ordine del giorno che impegnava il Governo ad una normalizzazione dei trasporti marittimi nel corso dell'anno, rileva che il principio dell'unificazione delle tariffe appare giusto nei limiti in cui si scorporino gli oneri aggiuntivi cui si è riferito il Ministro Fabbri. Per il problema delle pre-

notazioni, si dichiara favorevole al sistema del poslo obbligatorio, con prenotazione presso la singola nave nei limiti di capienza della stessa; questo sistema consentirebbe, tra l'altro, di eliminare il problema dell'assistenza a terra e dei bivacchi nei porti.

Il deputato Casalino, dopo aver ricordato che già nell'indagine conoscitiva promossa nel 1970 si appurò la necessità di acquisire nuovi traghetti, afferma che in tema di tariffe si deve seguire il principio della parità di prezzi a parità di servizi, scorporando quindi gli oneri che impropriamente incidano sul trasporto.

Il Sottosegretario Degan, rispondendo agli intervenuti, rileva che i problemi generali delineati nella discussione saranno affrontati in relazione al già citato studio del comitato tecnico del CIPE. Appare peraltro evidente che l'unificazione delle tariffe è connessa all'unificazione del servizio, e ad una diversificazione dei problemi attinenti al trasporto dei passeggeri e delle merci, per le quali ultime — ricorda — le ferrovie dello Stato decisero all'epoca di assumere il servizio di traghetto con la Sardegna.

Per le questioni specifiche, dopo aver rilevato che la diversità di opinioni emersa in tema di prenotazioni conferma almeno l'esistenza del problema, afferma che il preventivato aumento di capienza delle navitraghetto rende presumibilmente superfluo lo spostamento della motonave « Rosalia », e che entro il 1977 si dovrebbe procedere ai lavori di ampliamento dell'invaso di Civitavecchia. Di questo problema e di quelli

più generali suggeriti dalla discussione, si potrà discutere più compiutamente nell'incontro della fine di settembre.

Il Ministro Fabbri rileva che la prevedibilità di una così ampia domanda nel periodo estivo era discutibile, stante le generali previsioni connesse alla situazione economica generale. In ogni caso, la società Tirrenia e le Ferrovie assicurano dieci viaggi giornalieri, che costituiscono uno sforzo più che significativo, visto che, almeno per la società Tirrenia, i brevi periodi di grandi intasamenti hanno provocato attese, al massimo, di 15-16 ore. Comunica, inoltre, che per il rientro, che presumibilmente non porrà problemi analoghi, si sta anche provvedendo ad una opportuna informazione giornalistica e radiofonica sullo stato degli imbarchi e delle prenotazioni.

Dopo aver rilevato che le tariffe praticate dalla Tirrenia non sono alte se rapportate alle normali tariffe ferroviarie, sottolinea che l'erario ha registrato un *deficit* di oltre 12 miliardi per il servizio di collegamento con la Sardegna: quindi è difficile pensare ad una riduzione dei costi, come adombrato dal deputato Pani, ma semmai ad una differenziazione di prezzo a seconda degli utenti. Concludendo, ribadisce che questi problemi generali potranno avere più compiuto esame nell'incontro di settembre.

LA SEDUTA TERMINA ALLE 11,15.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

Licenziato per la stampa alle ore 16.