

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1150

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

RUSSO FRANCO, CAPANNA

Presentata il 22 luglio 1987

Riforma dei servizi marittimi postali e commerciali di interesse locale

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il collegamento con le isole minori è garantito quasi esclusivamente via mare. La materia, come è noto, è regolata dalla legge 19 maggio 1975, n. 169, che istituisce le compagnie regionali CAREMAR, TOREMAR e SIREMAR per l'esercizio delle linee marittime e per l'espletamento dei servizi marittimi e commerciali di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano e delle isole Partenopee, Pontine, Eolie, Egadi, Pelagie, di Ustica e Pantelleria e che affida alle società Adriatica e Lloyd Triestino i collegamenti con le isole Tremiti.

A dodici anni dall'approvazione della legge n. 169 del 1975 è doveroso trarre un bilancio negativo dei servizi forniti dalle compagnie regionali ed è necessario affrontare nuovamente la questione anche in sede parlamentare.

Le popolazioni delle località periferiche e delle isole hanno diritto alla rivalutazione e alla piena dignità civile delle loro comunità nella realtà sociale del paese anche al fine della garanzia della pari opportunità di mobilità e fruizione di servizi.

I territori delle isole non possono essere più considerati contenitori per il solo turismo estivo gestito da interessi esterni e privatistici: la valorizzazione delle risorse naturali ed ambientali è di pertinenza delle popolazioni isolane.

La nuova consapevolezza che va affermandosi nelle isole può portare un contributo notevole al dibattito sulla riconversione delle modalità di trasporto di merci e persone che va affermandosi in tutto il paese.

Una corretta gestione della rilevante quota del movimento merci e passeggeri,

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

che tocca le isole, oltre a rispondere alle esigenze delle popolazioni isolate può portare un notevole contributo alla promozione di una nuova politica del turismo e dei trasporti.

Nel 1983 il traffico con i porti più significativi delle isole minori ha registrato i seguenti flussi di merci e passeggeri:

	Partenze	Arrivi
<i>Lipari:</i>		
passeggeri	334.439	343.769
merci (ton.)	36.504	794.272
<i>Palau:</i>		
passeggeri	681.355	687.384
merci (ton.)	229.712	230.690
<i>Procida:</i>		
passeggeri	337.395	358.384
merci (ton.)	13.777	26.268
<i>Ischia:</i>		
passeggeri	1.190.221	1.124.247
merci (ton.)	182.000	298.663
<i>Capri:</i>		
passeggeri	1.600.739	1.615.591
merci (ton.)	1.989	26.542
<i>Portoferraio:</i>		
passeggeri	943.346	935.407
merci (ton.)	405.405	510.928
<i>Porto S. Stefano:</i>		
passeggeri	943.346	935.407
merci (ton.)	405.277	510.800

Noi prevediamo una forte attenuazione dell'impegno della Tirrenia nelle società regionali esistenti. L'istituzione di una nuova società in Sardegna libererebbe ulteriormente la Tirrenia dalla gestione diretta delle linee locali con le isole minori della regione.

Si pone così la possibilità di impegnare le energie e i mezzi della società Tirrenia nello sviluppo di una moderna navigazione di cabotaggio sul « canale » del mar Tirreno. Nel rilancio dei trasporti marittimi e nella conversione al mare del trasporto merci che attualmente viaggia su gomma noi assegniamo un nuovo ruolo pubblico alla Tirrenia e alle altre società del gruppo FINMARE.

Lo sviluppo del cabotaggio nazionale e mediterraneo può determinare, infine, nell'economia marittima italiana quel salto di qualità necessario per ridurre la dipendenza dall'armamento estero che oggi assorbe più del 75 per cento del traffico del nostro paese.

Riteniamo utile porre anche il problema dei servizi aerei con le isole minori cogliendo in pieno le possibilità offerte dallo sviluppo delle nuove tecnologie relativo alle aeromobili a corto raggio.

L'attuale situazione giuridica e normativa nel campo dei trasporti marittimi costieri e dei collegamenti con le isole minori, non rende possibile una piena definizione dei piani regionali dei trasporti e favorisce una condizione di disfunzioni operative che sicuramente non portano un contributo allo sviluppo qualitativo dei territori interessati.

La legge, all'articolo 3, affida al Ministero della marina mercantile il compito di stabilire le linee, sentite le regioni interessate, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni.

Una prima critica a tale ordinamento è che esso esclude dalle attività delle compagnie regionali l'esercizio di linee costiere che in molte realtà (Campania, Liguria ad esempio) possono costituire una valida alternativa ed una sostanziale integrazione ai trasporti terrestri, spesso esercitati su strade interessate da notevoli

flussi di traffico. Una seconda critica è che il Ministro « sente le regioni interessate » ma non ha alcun obbligo di tener conto del loro parere. Il numero e la periodicità delle linee e il tipo di naviglio sono fissati centralmente. Le regioni sono le semplici destinatarie di decisioni che, con il loro piano di trasporti, sono spesso in contraddizione.

Alcune regioni, poi, ricorrono al trucco di imputare allo sviluppo turistico interventi a favore dell'armamento privato. Gli orari di esercizio delle linee private (stabiliti dalle capitanerie di porto) sono costruiti tenendo presenti quelli delle compagnie pubbliche riservando ai privati i periodi di maggior traffico e più remunerativi. Non è un caso che la gran parte del turismo organizzato e le corse *charter* sono appannaggio dei privati.

Alle compagnie pubbliche viene così assegnato un ruolo di compensazione delle inefficienze dei privati e si scaricano sul bilancio pubblico i *deficit* della gestione del servizio. Attraverso la voce turismo si scaricano sui bilanci regionali le sovvenzioni ai privati.

Questa situazione normativa ed operativa non agevola lo sviluppo delle zone interessate e finisce per agevolare solo gli interessi degli armatori privati.

Bisogna infine considerare che il servizio così come è organizzato (linee, periodicità, tariffe) produce un ostacolo alle esigenze di mobilità dei cittadini residenti sulle isole e dei lavoratori e degli studenti costretti a muoversi giornalmente ai quali la mobilità, a parità di distanza, costa molto di più degli altri cittadini italiani.

Occorre attribuire alle regioni la competenza di fissare linee, periodicità e tariffe.

Sempre alle regioni spettano le funzioni di controllo sul rispetto delle norme di sicurezza della navigazione, delle tabelle di armamento, delle normative contrattuali e previdenziali del personale. La concessione di sovvenzioni va subordinata al rispetto di queste condizioni e, per la chiarezza necessaria a definire il piano nazionale dei trasporti e del conto nazio-

nale dei trasporti, vanno imputate al capitolo trasporti dei singoli bilanci regionali.

Per rafforzare e qualificare i poteri delle regioni nel campo dei servizi marittimi locali e sviluppare la partecipazione dell'utenza, la composizione del consiglio di amministrazione delle società di navigazione regionale (articolo 5 della legge n. 169 del 1975) viene modificata nel senso di includere una più ampia rappresentanza del consiglio regionale.

Con onere a carico dello Stato, la società Tirrenia trasferirà subito a ciascuna regione le quote di capitale azionario delle società di navigazione regionali eccedenti il 51 per cento eventualmente in suo possesso.

In seguito, sempre con onere a carico dello Stato, ciascuna regione rileverà, entro un quinquennio, altre quote della società Tirrenia eccedenti il 25 per cento del capitale azionario. La Tirrenia sarà presente nella società regionale da istituire in Sardegna con una quota del 25 per cento già all'atto della sua costituzione.

Le tariffe relative ai passeggeri, ai veicoli e alle merci dovranno corrispondere a quelle vigenti nelle Ferrovie dello Stato per equivalenti tratte di percorrenza su terraferma. Varranno, altresì, per i passeggeri, tutte le agevolazioni, in particolare quelle per lavoratori e studenti pendolari, ammesse nel sistema tariffario delle Ferrovie dello Stato.

Va considerata, infine, l'esigenza di un piano nazionale di ammodernamento del naviglio. Anche per sostenere l'industria cantieristica, attualmente in crisi, il naviglio da mettere in servizio dovrà essere di nuova costruzione e proveniente da cantieri nazionali.

All'atto del rilascio delle concessioni alle società pubbliche di navigazione marittima le regioni interessate, prenderanno ad esempio quella del comune di Venezia per la navigazione lagunare.

Particolare attenzione si dovrà porre in quella sede ai problemi inerenti all'organizzazione dei servizi, la contrattazione integrativa, gli orari, i turni, gli straordinari, eccetera.

Garanzie di sicurezza per i passeggeri ed i natanti possono essere acquisite attraverso l'innovazione tecnologica e la « smilitarizzazione » dei turni di lavoro.

Fondamentale, comunque, per avere dei servizi organizzati (e fruiti) in funzione degli interessi della collettività e

dei lavoratori è la riforma del codice della navigazione. Ed è per questo che proponiamo all'articolo 19, in attesa della riforma del codice, una deroga al codice in vigore attraverso il recepimento delle norme del regolamento dell'azienda municipale di trasporto della città di Venezia.

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. I servizi marittimi postali e commerciali locali di collegamento con le isole minori o con le località costiere di particolare interesse sono parte integrante dei piani regionali dei trasporti, sia a livello di bacino che di comprensorio.

ART. 2.

1. Le competenze in ordine alla determinazione delle linee, della periodicità e delle tariffe dei servizi marittimi postali e commerciali locali sono trasferiti alle regioni.

ART. 3.

1. Gli orari e le località di attracco dei servizi marittimi, postali e commerciali locali sono stabiliti di concerto dalle capitanerie di porto locali, dall'assessorato regionale ai trasporti e dai comuni interessati.

ART. 4.

1. I collegamenti di carattere permanente, periodico o stagionale, sono stabiliti annualmente dalla conferenza regionale sui trasporti marittimi postali e commerciali locali da tenersi entro e non oltre l'ultimo trimestre di ogni anno. Alla conferenza regionale partecipano l'assessore regionale ai trasporti, i rappresentanti delle province interessate, le associazioni intercomunali ed i comuni interessati, i rappresentanti sindacali dei lavoratori del settore, l'amministratore delegato della società regionale di navigazione, le capitanerie di porto degli approdi che sono scalo delle linee.

ART. 5.

1. L'assessorato regionale ai trasporti competente tiene conto, nell'elaborare la propria proposta, dei risultati della stagione precedente e del parere dei comuni interessati. I comuni sono tenuti a far pervenire le proprie osservazioni entro e non oltre il 30 novembre di ciascun anno.

ART. 6.

1. Le regioni Campania, Lazio, Sardegna, Sicilia, Toscana, nell'elaborazione delle proposte di cui all'articolo 5, tengono conto delle indicazioni dei piani quinquennali presentati dalle compagnie regionali CAREMAR, TOREMAR, SIREMAR e da quella sarda, in sostituzione dei programmi quinquennali elaborati ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, della legge 19 maggio 1975, n. 169, dalla società Tirrenia di navigazione. Detti piani quinquennali devono prevedere l'attuazione di quanto disposto dall'articolo 13.

ART. 7.

1. Per consentire la mobilità sul territorio e favorire lo sviluppo socio-economico delle isole minori e delle località costiere interessate, a parità di percorrenza, le tariffe relative al trasporto passeggeri, dei veicoli al seguito dei passeggeri, degli autocarri e da tutti i veicoli destinati al trasporto merci e delle merci in generale sono quelle in vigore presso le Ferrovie dello Stato.

2. Le riduzioni ai lavoratori ed agli studenti pendolari previste dal tariffario delle Ferrovie dello Stato si applicano anche nei collegamenti marittimi delle isole minori.

ART. 8.

1. Il consiglio di amministrazione delle società di navigazione regionale è composto da sette membri di cui:

- a) quattro di nomina regionale;
- b) uno nominato dal Ministro della marina mercantile;
- c) due in rappresentanza degli azionisti di minoranza.

2. I membri del consiglio di amministrazione di nomina regionale sono nominati dal consiglio regionale, con maggioranza dei due terzi, su designazione dei comuni o delle associazioni intercomunali interessati maggiormente rappresentativi.

3. Il presidente e il vice presidente sono eletti nel seno del consiglio di amministrazione a maggioranza assoluta dei suoi membri.

ART. 9.

1. Il collegio dei sindaci revisori è composto di tre membri di cui due di nomina regionale ed uno di nomina del Ministero della marina mercantile.

2. I componenti di nomina regionale sono eletti con gli stessi criteri dell'elezione del consiglio di amministrazione.

ART. 10.

1. Con onere a carico dello Stato, la società Tirrenia trasferisce, con l'entrata in vigore della presente legge, alle regioni, le quote di capitale azionario delle società di navigazione regionali possedute eccedenti il 51 per cento. Successivamente, sempre con onere a carico dello Stato, ciascuna regione rileva, entro un quinquennio, le quote possedute dalla società Tirrenia eccedenti il 25 per cento del capitale sociale.

ART. 11.

1. Gli assessorati regionali ai trasporti organizzano propri gruppi di controllo sull'esercizio delle linee di navigazione locale, che agiscono di concerto con le autorità portuali competenti soprattutto per quanto riguarda i limiti di carico e le condizioni di sicurezza della navigazione.

ART. 12.

1. La copertura del disavanzo d'esercizio determinato dall'applicazione dell'articolo 7 è a carico del bilancio regionale dei trasporti sulla base del costo miglio fissato dal Ministero della marina mercantile.

ART. 13.

1. Con l'entrata in vigore della presente legge, le società di navigazione di cui agli articoli 1 e 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, rilevano tutte le linee marittime integrative dell'armamento privato sovvenzionato dalle regioni.

ART. 14.

1. Il personale amministrativo e navigante iscritto nei ruoli delle società private gestenti i collegamenti marittimi integrativi regionali è assunto dalle società pubbliche subentranti nell'esercizio di dette linee. È istituito un turno unico di precedenza per l'assorbimento completo, da parte delle società di navigazione pubblica a carattere regionale, del restante personale iscritto nei ruoli dell'armamento privato non sovvenzionato operante nelle aree di traffico di loro com-

petenza. Il personale assunto è utilizzato prioritariamente nei settori di appartenenza. Sono fatti salvi tutti i diritti acquisiti sino all'atto del passaggio di società.

ART. 15.

1. Le regioni sono autorizzate, qualora se ne ravvisi la necessità, ad ordinare alle industrie cantieristiche la costruzione del naviglio necessario all'espletamento del servizio. Il costo è ripartito tra regione e Stato in rapporto alle quote azionarie possedute nel consiglio di amministrazione delle società di navigazione regionali.

ART. 16.

1. È fatto obbligo, al fine di promuovere l'inserimento dei giovani diplomati nautici, alle società regionali di navigazione di includere nel ruolino equipaggio di ogni singola nave sociale, a prescindere dal tonnellaggio, un allievo capitano di coperta e un allievo capitano di macchina.

ART. 17.

1. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge le regioni provvedono alla nomina del consiglio di amministrazione della società regionale di navigazione.

ART. 18.

1. Entro sessanta giorni dall'insediamento, il consiglio di amministrazione redige il regolamento di funzionamento del servizio. Nei successivi trenta giorni il consiglio regionale è tenuto ad approvarlo od a modificarlo. Trascorsi i trenta giorni in assenza di un atto deliberativo del consiglio regionale il regolamento si ritiene approvato.

ART. 19.

1. In deroga a quanto disposto dal codice di navigazione e fino alla sua riforma, il funzionamento del servizio, l'organizzazione del lavoro, nonché i diritti e i doveri dei dipendenti sono gli stessi previsti dal regolamento di funzionamento dell'azienda municipale dei trasporti della città di Venezia.

ART. 20.

1. Gli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge sono a carico dei bilanci regionali dei trasporti.