punti di riferimento fondamentali sono rappresentati dalle leggi 684/74, 169/75, 856/86 e 160/89, norme che attribuiscono alle Società in questione un importante ruolo di pubblica utilità.

Infatti, le Società del Gruppo Tirrenia sono tenute per legge a garantire, *in maniera efficiente, costante e regolare nell'arco dell'intero anno*, i servizi di collegamento con le isole maggiori e minori italiane. Esse operano nel settore dei servizi di trasporto marittimo - svolti prevalentemente con navi traghetto - di merci varie (soprattutto su automezzi commerciali) e passeggeri (con o senza auto al seguito) tra porti nazionali, continentali o insulari, e tra questi ed altri scali del Mediterraneo. In estrema sintesi di seguito vengono riportati i servizi affidati per legge alle predette Società:

-i collegamenti con le isole maggiori e la Tunisia vengono eserciti dalla **Tirrenia**;

-i collegamenti in Adriatico e Ionio vengono effettuati dall'**Adriatica**;

-i collegamenti con le isole minori vengono svolti dalle ***Società Regionali*** (Caremar, Saremar, Siremar e Toremar).

Le principali tipologie di traffico nelle aree di mercato servite dalle Società in esame, sono:

-traffico di passeggeri ordinari (residenti o meno), con o senza autoveicoli al seguito;

-traffico di turisti, con o senza autoveicoli al seguito;

-traffico di merci, prevalentemente su mezzi gommati.

Nell'ambito delle considerazioni generali sul quadro di operatività della Tirrenia e delle cinque società controllate, è utile sottolineare che il "mix" di domanda che l'operatore marittimo deve soddisfare, sulla base di suddetta distinzione, varia in relazione al segmento di traffico considerato ed alla temporalità in cui essa si manifesta.

In sintesi, si ricorda che, per la componente passeggeri, la stagionalità è piuttosto forte nelle aree caratterizzate da maggiore o totale indipendenza dal continente, dove prevale l'aspetto turistico - isole maggiori, Croazia - mentre risulta minore dove, accanto all'interesse turistico, è presente in maniera grosso modo costante nell'arco dell'anno la necessità, in particolare per i residenti, di collegamenti con i servizi offerti in Continente (isole minori e c.d. "aree metropolitane marittime"). La componente merci presenta, invece, flussi abbastanza costanti nel corso dell'anno.

Per quanto concerne i principali aspetti evolutivi del mercato in questione, si confermano le tendenze manifestatesi negli ultimi anni, vale a dire:

-la sempre maggiore tendenza ad una riduzione dei tempi di traversata;

-l'elevata sensibilità al fattore sicurezza;

-la crescente richiesta di miglioramento della qualità dei servizi offerti a bordo.

La gran parte degli operatori si stanno sempre più adeguando a tali tendenze, anche se in maniera differenziata, magari focalizzando le proprie strategie maggiormente in una direzione (ad esempio, la velocità) piuttosto che in un'altra (come l'innalzamento degli standard delle sistemazioni a bordo a livelli crocieristici). A tal proposito, un rilevante elemento di novità è rappresentato dal fatto che anche l'armamento greco - tradizionalmente meno sensibile a tali problematiche - sta adottando strategie in tal senso, approfittando, tra l'altro, della propria posizione di privilegio in relazione alla liberalizzazione del cabotaggio, posizione che gli consentirà di operare unilateralmente in competizione con gli altri armamenti sulle rotte europee (in particolare, su quelle dove sono presenti le Società del Gruppo Tirrenia).

A tal riguardo si conferma la loro consueta, crescente pressione competitiva, attuata, soprattutto, attraverso politiche commerciali di acquisizione traffico molto aggressive.

Infine, si ricorda che dal 1° gennaio 1999, è venuta a cessare, in ambito europeo, la riserva di cabotaggio (con la citata eccezione del mercato greco).

La flotta di proprietà del Gruppo Tirrenia è composta da 88 unità per circa 490.000 tonnellate di stazza lorda (TSL).

La sola Capogruppo Tirrenia oggi allinea una flotta di 26 navi (per un tonnellaggio di circa 329.000 TSL) che nel 2000 hanno trasportato circa 3,2 milioni di passeggeri, quasi 800 mila automobili e mezzi pesanti per circa 3,6 milioni di metri lineari.

L'Adriatica dispone di una flotta di 15 navi per circa 100.000 tsl, ha trasportato 600 mila passeggeri, circa 70.000 auto e mezzi pesanti per circa 800 mila metri lineari.

Per quel che concerne le società Regionali (Caremar, Siremar, Saremar e Toremar), la flotta sociale è composta di 47 unità.

Nei prospetti che seguono vengono rappresentate la composizione della flotta del Gruppo Tirrenia e delle sue due principali Società in particolare, nonché la tabella riassuntiva dell'attività nautica svolta negli anni 1999 e 2000, con i relativi valori percentuali annui di variazione.

Flotta del gruppo Tirrenia	1999		2000	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	21	300.511	19	271.235
Navi traghetto miste (servizio locale)	29	48.202	27	46.323
Unità veloci di nuova tecnologia	11	64.660	11	64.545
Altre unità veloci (servizio locale)	19	4.785	19	4.785
Navi traghetto tutto-merci	10	98.884	10	98.884
Motonavi (unità miste per servizio locale)	2	1.861	2	1.861
Totale navi di proprietà	**92**	**518.903**	**88**	**487.633**

Flotta al 31/12/2000	Tirrenia di Nav.		Adriatica di Nav.	
	n°	TSL	n°	TSL
Navi traghetto miste	12	192.464	7	78.771
Unità veloci di nuova tecnologia	6	52.410	-	-
Navi traghetto tutto-merci	8	84.158	2	14.726
Altre unità veloci (servizio locale)	-	-	4	1.179
Motonavi (unità miste per servizio locale)	-	-	2	1.861
Totale navi di proprietà	**26**	**329.032**	**15**	**96.537**

Descrizione		numero viaggi	miglia percorse (1)	passeggeri (2)	auto al seguito (3)	merci (4) (m.lineari)	(5) noli conseguiti
TIRRENIA	1999	3.553,0	1.576	3.281,6	809,0	3.477,7	451.612
	2000	3.357,5	1.540	3.174,3	779,0	3.580,3	445.209
	var. %	*-5,5*	*-2,3*	*-3,3*	*-3,7*	*3,0*	*-1,4*
ADRIATICA	1999	2.494,0	744	661,0	75,1	907,0	119.178
	2000	2.119,0	627	596,9	66,9	779,2	107.223
	var. %	*-15,0*	*-15,7*	*-9,7*	*-10,9*	*-14,1*	*-10,0*
REGIONALI	1999	54.081,0	1.667,0	9.229,3	1.132,7	1.774,5	112.026,0
	2000	54.178,5	1.671,0	9.499,4	1.163,1	1.786,4	118.648,0
	var. %	*0,2*	*0,2*	*2,9*	*2,7*	*0,7*	*5,9*
TOTALE	1999	60.128,0	3.987,0	13.171,9	2.016,8	6.159,2	682.816,0
	2000	59.655,0	3.838,0	13.270,6	2.009,0	6.145,9	671.080,0
	var. %	*-0,8*	*-3,7*	*0,7*	*-0,4*	*-0,2*	*-1,7*

I valori delle colonne (1), (2), (3) e (4) sono espressi in migliaia.
I valori della colonna (5) sono espressi in milioni di lire.

Dall'esame dei dati si conferma, in particolare, la diversa caratterizzazione del servizio offerto dalle sei società, le quali operano:

- Tirrenia, su rotte di medio-lunga percorrenza, con un ruolo che viene ritenuto di "market leader";
- Adriatica, sulla medio-lunga percorrenza e nel servizio locale;
- le quattro società Regionali, nel servizio locale.

Si rileva altresì una flessione pressoché generalizzata nei dati totali degli indicatori, in parte ricollegabile alla diminuzione della flotta ed in particolare delle navi traghetto miste.

Si ricorda, tra l'altro, che la flotta della Società Tirrenia è costituita anche di mezzi veloci che permettono di conseguire notevoli vantaggi in termini di gestione operativa e di operare più efficientemente a parità di traffico trasportato e, conseguentemente, di pervenire alla riduzione degli oneri a carico dello Stato.

1.3.- Il personale

Al 31 dicembre 2000 il personale alle dipendenze delle Società di Navigazione Tirrenia ed Adriatica ammontava complessivamente a 2.875 unità, di cui 456 appartenenti al personale di terra e 2.419 al personale navigante, con una riduzione complessiva pari a 211 unità rispetto alla forza in servizio al 31 dicembre 1999.

Le tabelle seguenti riportano un raffronto tra le consistenze, suddivise per categoria, del personale delle due Società di navigazione in parola, rispettivamente al 31 dicembre 1999 ed al 31 dicembre 2000, nonché la spesa per il personale delle medesime Società di navigazione.

CONSISTENZA NUMERICA COMPLESSIVA

		ADRIATICA	TIRRENIA	TOTALE
1999	Personale a terra	78	411	489
	Personale navigante	579	2.018	2.597
	Totale complessivo al 31.12.1999	**657**	**2.429**	**3.086**
2000	Personale a terra	67	389	456
	Personale navigante	554	1865	2419
	Totale complessivo al 31.12.2000	**621**	**2.254**	**2.875**
Variazione consistenza numerica		**-36**	**-175**	**-211**

SPESA PER IL PERSONALE

(in milioni di lire)

TIRRENIA	1999	2000	Variazione
Salari e stipendi	130.808	126.017	-4.791
Oneri sociali	40.168	16.534	-23.634
T.F.R.	7.535	7.920	385
Altri costi	1.099	1.137	38
Totale costo del personale della Tirrenia di Navigazione	**179.610**	**151.608**	**-28.002**

ADRIATICA	1999	2000	Variazione
Salari e stipendi	41.667	36.484	-5.183
Oneri sociali	12.106	3.246	-8.860
T.F.R.	1.450	1.402	-48
Altri costi	180	87	-93
Totale costo del personale dell'Adriatica di Navigazione	**55.403**	**41.219**	**-14.184**

TOTALE COSTI	1999	2000	Variazione
TIRRENIA e ADRIATICA	**235.013**	**192.827**	**-42.186**

La riduzione del costo del personale fra i due esercizi, pari a 42.186 milioni (-18%) è da attribuirsi soprattutto all'avvenuto riconoscimento degli sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo ai sensi della Legge 28.12.1999 n.522, nonché alla riduzione di organico, compensata in parte dalla normale dinamica retributiva.

Si precisa che per i citati sgravi contributivi è stata prevista la decorrenza dal 1° gennaio 1999; tuttavia per tale anno, a causa dei ritardi nella emanazione delle disposizioni amministrative applicative della norma, intervenute solo alla fine del 1999, è stato chiesto dalle Società il rimborso di detti sgravi.

1.3.1.- .Il contesto associativo

La cessazione dell'Intersind, avvenuta in data 31 dicembre 1998, ha spinto la Fedarlinea, cui è demandata la rappresentanza delle Società Tirrenia ed Adriatica, a ricercare la collocazione in un ambito associativo più ampio, al fine di meglio esprimere e soddisfare le esigenze delle Aziende.

Alla luce di quanto sopra, la Fedarlinea ha formalizzato in data 8 giugno 2000 la richiesta di adesione a CONFCOMMERCIO, accolta dalla Giunta di detta Confederazione il giorno successivo.

Tale scelta è nata dalla considerazione dell'attività svolta dalle Società del Gruppo, orientata alla prestazione di servizi ai passeggeri ed alle merci e dalla necessità di una sempre maggiore integrazione tra servizi, commercio e turismo. L'adesione in parola assume una peculiare rilevanza, anche in relazione al particolare momento delle Aziende del Gruppo Tirrenia, interessate ad un piano di privatizzazione.

E' evidente, in questo particolare momento, che la confluenza di dette Aziende in un contesto associativo comune a quello degli armatori privati avreb-

be determinato un inevitabile conflitto tra le esigenze delle stesse Società poste sul mercato e le aspettative e gli interessi dei possibili acquirenti, già aderenti a Confitarma.

La Confcommercio (alla quale aderiscono anche altre associazioni del settore marittimo) ha nel suo ambito un apposito settore marittimo/portuale e della nautica: si tratta di un organismo che mira ad avviare un processo di forte integrazione finalizzato a rappresentare unitariamente gli interessi del comparto, tutelandolo con incisività nei confronti delle istituzioni nazionali ed internazionali.

Riveste, infine, particolare rilievo l'istituzione, avvenuta il 19 dicembre 2000, dell'"Associazione per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio" cui aderiscono in qualità di soci fondatori la Confitarma, la Federagenti, l'Assoporti e, per l'appunto, la Fedarlinea.

1.3.2 Le relazioni industriali

Nell'anno in esame, le relazioni industriali all'interno delle Società Tirrenia ed Adriatica sono state fortemente caratterizzate dalla chiara volontà di perseguire, attraverso il ricorso al metodo della concertazione, politiche gestionali votate da un lato ad un contenimento del costo del lavoro e dall'altro al miglioramento dei servizi.

Le esigenze di riorganizzazione del governo delle Società dell'«Armamento pubblico» originano principalmente dal contesto economico in cui è attualmente collocato il settore del trasporto marittimo e, in particolare, quello cabotiero.

La definitiva liberalizzazione del traffico di cabotaggio ad opera del Regolamento comunitario 3577/92 ha introdotto ulteriori elementi di competitività in un mercato già fortemente contraddistinto da una elevata concorrenzialità fra operatori del settore.

Al fine di realizzare tale processo di trasformazione contrattuale ed organizzativa, è stato sottoscritto con le Organizzazioni sindacali dei lavoratori il Protocollo d'intenti 9 dicembre 1999, contenente l'impegno delle parti sociali ad

un esame del Sistema delle Relazioni Industriali, basato sul metodo della concertazione quale elemento qualificante della descritta fase di riorganizzazione.

Coerentemente con gli impegni assunti nell'ambito del cennato Protocollo d'intenti, sono stati definiti alcuni importanti accordi, incidenti su rilevanti aspetti gestionali delle Società.

1.3.2.1 Accordi del 9 Ottobre 2000.

Le intese del 9 ottobre 2000, dirette nel complesso ad introdurre elementi di flessibilità d'impiego del personale, nonché migliorare la produttività del lavoro e la qualità del servizio, sono state sottoscritte dalle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI e separatamente da FEDERMAR e UGL-MARE.

a) Navi "Tipo Strada"

Con tale accordo sono state riparametrate le tabelle di armamento delle navi "Tipo Strada" della Tirrenia, introducendo il criterio, già seguito per il "Florio", della commisurazione qualitativa e quantitativa delle tabelle di armamento al numero dei passeggeri trasportati.

b) Trasferimento dalla Tirrenia alla Adriatica delle linee Genova-Termini Imerese e Livorno-Catania

Le parti hanno, altresì, definito il trasferimento delle linee di navigazione Genova-Termini Imerese e Livorno-Catania dalla Società Tirrenia alla Società Adriatica.

Il trasferimento, in particolare, riguarda tre navi, 97 unità di personale navigante ivi imbarcato e 6 unità del personale amministrativo impiegato per la gestione delle medesime unità.

c) Navi "tipo Regione"

Infine un cenno particolare merita l'accordo per le navi Tirrenia "Tipo Regione", il quale prevede la gestione di due navi al di fuori del regime di convenzione con lo Stato sulla linea Civitavecchia-Olbia.

Per garantire competitività ai servizi offerti, si è convenuto di erogare al personale impiegato sull'unità di cui trattasi un trattamento economico perfettamente in linea con quello percepito dai marittimi impiegati su navi gestite da armatori privati.

La complessità e l'importanza dei suddetti accordi hanno richiesto un lavoro supplementare per mettere a punto alcuni aspetti applicativi successivamente contestati dalle organizzazioni firmatarie. Questo lavoro ha portato alle intese del 28 dicembre 2000, con le quali sono stati risolti gli ultimi problemi applicativi, spianando la strada della completa applicazione degli accordi del 9 ottobre 2000.

1.3.2.2 Mezzi HSC Tirrenia - Bassa stagione.

Il contratto 5 agosto 1999, di rinnovo della parte normativa ed economica dei CCNL , nel prevedere la definizione di un contratto unico per tutto il settore marittimo, aveva individuato tra le parti di detto contratto una specifica sezione dedicata ai "Mezzi veloci".

La Fedarlinea, coerentemente con quanto sopra, ha sollecitato le Organizzazioni sindacali e la Confitarma ad un confronto sulle problematiche inerenti alla costruzione di una struttura normativa unica per tutte le unità qualificabili come "Mezzi veloci", ivi compresi gli HSC, al fine di pervenire al comune perfezionamento di un testo.

Tuttavia, verificata la impraticabilità sindacale del progetto sopra esposto, è stata avviata una serie di incontri diretti alla soluzione delle problematiche aziendali ancora aperte legate all'utilizzo dei precisati mezzi, con particolare riferimento alla questione dell'esercizio delle unità HSC Tirrenia nel periodo di bassa stagione.

In tale materia, in data 3 maggio 2000 è stato siglato un accordo tra la

Società Tirrenia, assistita dalla Fedarlinea, e le Organizzazioni sindacali Filt-CGIL, Fit-CISL e UILTRASPORTI, integrativo di quello stipulato per l'alta stagione in data 16 giugno 1998.

L'intesa in parola si caratterizza, in primo luogo, per la previsione dell'esercizio della nave con un solo equipaggio nel caso in cui vengono effettuate fino a due corse nell'arco delle 24 ore.

E' stata, altresì, confermata la validità della importante previsione in materia di orario di lavoro, secondo cui l'orario ordinario è di 8 ore giornaliere in un arco temporale di 24 ore.

1.3.2.3 Sicurezza dei lavoratori marittimi

Nell'anno in parola, è stata affidata all'esame del tavolo sindacale anche la disamina di alcuni aspetti applicativi della normativa in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi, appositamente demandati dal decreto legislativo n. 271/99 alla contrattazione collettiva.

Su tale versante, in data 27 gennaio 2000 è stato raggiunto un accordo tra Fedarlinea, Confitarma e le Organizzazioni sindacali Filt-CGIl, Fit-CISL e UILTRASPORTI. Successivamente, detta intesa è stata, siglata anche dalla UGL-Mare e dalle Organizzazioni USCLAC e UNCDiM.

L'intesa in parola contiene una dettagliata disciplina delle modalità elettive, dell'attività e delle prerogative dei rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori marittimi, oltre che alcuni importanti chiarimenti relativi all'orario di lavoro a bordo e alla figura del medico competente.

Analogamente a quanto fatto per il personale navigante, con accordo del 9 ottobre 2000 sono state disciplinate le procedure per le elezioni dei rappresentanti della sicurezza del personale amministrativo.

1.3.2.4. – Regolamentazione del diritto di sciopero

Come noto, con legge 11 aprile 2000, n. 83, entrata in vigore il 27 aprile 2000, il legislatore ha apportato alcune importanti modifiche ed integrazioni alla legge n. 146/90, in materia di esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali.

In linea con la scelta politica già percorsa dal legislatore del '90, anche le nuove norme sono ispirate allo sviluppo del metodo della contrattazione ed al rafforzamento della mediazione e prevenzione dei conflitti.

Funzionali alla realizzazione di tali obiettivi sono le disposizioni della cennata legge che impongono ai soggetti sindacali rappresentativi dei lavoratori e dei datori di lavoro la definizione di intervalli minimi tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo che insista sul medesimo servizio finale o bacino di utenza anche se da parte di Organizzazioni Sindacali diverse (c.d. "rarefazione oggettiva").

Costituisce, inoltre, un elemento particolarmente qualificante delle nuove norme la previsione di procedure di conciliazione e raffreddamento delle vertenze sindacali, da esperire obbligatoriamente prima della proclamazione di uno sciopero.

Sul punto, la legge contempla due diversi tipi di procedure:

- PROCEDURE DI RAFFREDDAMENTO E CONCILIAZIONE PREVISTE DAI CONTRATTI O ACCORDI COLLETTIVI. L'art. 1, comma 4, modificando l'art. 2, comma 2, della legge 146/90, prevede che i contratti o accordi collettivi debbono contenere apposite norme di conciliazione e raffreddamento, da attuare prima della proclamazione di uno sciopero.
- PROCEDURE DI RAFFREDDAMENTO E CONCILIAZIONE IN SEDE AMMINISTRATIVA. Se non intendono adottare le procedure pattizie, le parti possono richiedere che il tentativo preventivo di conciliazione si svolga:

a) presso la PREFETTURA/COMUNE, se lo sciopero ha rilevanza locale;

b) presso il MINISTERO DEL LAVORO, se lo sciopero ha rilevanza nazionale.

Subito dopo l'emanazione della legge n. 83/2000, la Fedarlinea ha promosso nei confronti del sindacato un confronto diretto ad una revisione degli

accordi esistenti sulla materia, ai fini del loro adeguamento ai nuovi precetti di legge.

L'epilogo di detto confronto si è avuto con l'«Intesa sulle procedure obbligatorie per il raffreddamento e la conciliazione del conflitto e sulle regole per l'esercizio dello sciopero nel settore del lavoro marittimo», inserita nell'ambito del citato Protocollo 1 agosto 2000 delle Relazioni Industriali del Gruppo Tirrenia, con la quale, visto il precisato intervento del legislatore, sono state definite le procedure obbligatorie per il raffreddamento e la conciliazione dei conflitti sindacali e le regole per l'esercizio dello sciopero nel settore del lavoro marittimo.

Peraltro, occorre sottolineare che alla nuova regolamentazione dello sciopero, sottoscritta da tutte le Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative del settore (Filt-CGIL, Fit-CISL, UILTRASPORTI, FEDERMAR-Cisal, UGL-Mare e USCLAC/UNCDiM), si è pervenuti nel pieno rispetto del termine stabilito in via interpretativa dalla Commissione di Garanzia con delibera del 4 maggio 2000 che, come noto, è scaduto il 26 ottobre dell'anno trascorso. L'importanza di detto accordo è, peraltro, legata alla circostanza che a tutt'oggi quello marittimo è l'unico settore dei trasporti ad avere adempiuto ai cennati precetti di legge.

Con l'Intesa del 1 agosto 2000, che determina nel suo complesso un tangibile ampliamento delle garanzie di mobilità via mare dell'utenza con la Sicilia, la Sardegna e le "Isole Minori", sono state introdotte dettagliate procedure per il raffreddamento e la conciliazione dei conflitti sindacali, da esperire obbligatoriamente prima della proclamazione di ogni sciopero.

E' stato, altresì, previsto un nuovo e più funzionale sistema di franchigie, nonché un intervallo minimo di 20 giorni tra scioperi incidenti nei medesimi collegamenti o bacini d'utenza, da osservare a prescindere da chi siano i soggetti sindacali proclamanti (rarefazione oggettiva).

Con l'accordo in parola sono stati, altresì, ridefiniti i servizi minimi essenziali della Società Tirrenia, tra i quali è stata inserita la linea Civitavecchia/Olbia e ritorno.

L'intesa citata è stata inviata alla Commissione di Garanzia per la necessaria valutazione di idoneità, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 146/90.

Con deliberazione n. 00/231-9.1 del 16/11/2000, la Commissione ha dichiarato l'idoneità sia dell'accordo generale che di quello relativo ai nuovi servizi essenziali della Società Tirrenia.

In particolare, con la cennata decisione, la predetta Autorità ha evidenziato che l'intesa in parola «soddisfa, in generale, le esigenze di cui alla legge 12 giugno 1990, n. 146, come modificata ed integrata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83».

In relazione alla mancata previsione di una durata massima dello sciopero, la Commissione si è riservata di valutare, nei singoli casi concreti, eventuali abnormità della durata dell'astensione collettiva dal lavoro.

Particolarmente significativo è quanto stabilito dalla Commissione in materia di livelli di erogazione dei servizi in caso di sciopero (punto 4- del dispositivo della deliberazione in esame).

Al riguardo, si sottolinea che, a seguito dell'intervento della Fedarlinea, la Commissione ha rilevato che nel nostro settore «*la deroga, ammessa dal comma 1 dell'art. 13, lettera a), della legge n. 146/90, come modificata ed integrata dalla legge n. 83 del 2000, al principio di limitazione delle prestazioni indispensabili in ragione del 50 per cento delle prestazioni normalmente erogate e di un terzo del personale normalmente utilizzato per la piena erogazione del servizio, di cui al medesimo comma, trova giustificazione in considerazione della particolarità del servizio di linea fornito e della necessità del rispetto delle tabelle d'armamento delle navi e delle connesse esigenze di salvaguardia della sicurezza del personale navigante e dei passeggeri*».

In sostanza, per via di tale pronuncia in caso di sciopero le Aziende del Gruppo potranno continuare ad erogare i servizi minimi attualmente assicurati in base agli accordi esistenti, a prescindere dalla quantità di personale impiegata a tale scopo.

La deliberazione in parola assume una rilevanza fondamentale nella gestione degli scioperi in quanto, tramite essa, la regolamentazione di cui