

rificare ogni responsabilità del gravissimo incidente, per provvedere immediatamente ad impedire il suo ripetersi con altri viaggiatori e per fare subito adottare, dalle Ferrovie dello Stato, le misure più adatte ed efficaci a tutelare la sicurezza dei viaggiatori. (5-08596)

*Interrogazione a risposta scritta:*

LODDO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

per effetto del decreto ministeriale 17 maggio 1995, n. 317, alle province venivano trasferiti i poteri di vigilanza e di verifica della regolarità degli atti amministrativi oltre che la capacità di stabilire i criteri per disciplinare in modo uniforme i rilasci di nuove autorizzazioni alle autoscuole;

per effetto del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59, alle province venivano attribuite le funzioni relative alla autorizzazione e vigilanza tecnica sulla attività svolta dalle autoscuole e dalle scuole nautiche;

tuttavia per effetto del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni, i compiti delle province in materia di autorizzazione e vigilanza amministrativa sulla autoscuole sono svolti sulla base di apposite direttive emanate dal Ministro dei trasporti;

di fatto il sovrapporsi e lo stratificarsi della legislazione ha generato e continua a generare non poche difficoltà concernenti soprattutto l'interpretazione delle norme che non solo varia da provincia a provincia ma genera persino comportamenti contraddittori da parte delle diverse province;

i titolari di scuola guida si vedono sempre più costretti a rivolgersi direttamente alla direzione generale competente del Ministero dei trasporti e della navigazione per avere risposte chiare ad interpretazioni autentiche di norme che le province non sempre sono in grado di dare;

spesso i titolari di autoscuola sono costretti a rivolgersi direttamente al ministero anche per ottenere copie dei pareri resi dal medesimo ministero alle province, in quanto il rapporto di fiducia tra autoscuole e province sta affievolendosi sempre di più;

le segnalate difficoltà corrono il rischio di aprire un vasto terreno di contesa non solo amministrativo che può provocare il caos in un settore che s'avvia ormai a funzionare in modo ottimale —:

se non ritenga opportuno il Ministro dei trasporti e della navigazione istituire nell'ambito della quarta direzione centrale, divisione 46, un apposito ufficio che costituisca una sorta di interfaccia diretta tra le autoscuole e il ministero, al fine di rimuovere le occasioni di contrasto e ridare serenità all'interno settore. (4-32974)

#### **Apposizione di una firma ad una interpellanza urgente.**

L'interpellanza urgente Borrometi e Boccia n. 2-02759, pubblicata nell'*Allegato B* ai resoconti della seduta del 1° dicembre 2000, deve intendersi sottoscritta anche da deputato Parrelli.

#### **Ritiro di un documento del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: Interpellanza urgente Chiappori e Pagliarini n. 2-02765 del 5 dicembre 2000.

#### **ERRATA CORRIGE**

Si ripubblica il testo dell'interpellanza urgente (*ex* articolo 138-*bis* del regolamento) Pisanu ed altri n. 2-02763 già pubblicata nell'allegato B del 5 dicembre 2000:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione,

il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere — premesso che:

le Ferrovie dello Stato hanno previsto nel proprio piano di impresa la progressiva riduzione degli impegni di servizio pubblico per quanto attiene ai collegamenti navali fra Civitavecchia e la Sardegna nei quali sarà impiegata una sola nave traghetto invece delle quattro precedentemente in attività su questa rotta;

la penalizzazione di questo collegamento, conseguenza logica e diretta della nuova strategia aziendale delle Ferrovie volta alla progressiva riduzione del trasporto passeggeri sulle navi fra Civitavecchia e la Sardegna ed all'impiego esclusivo delle navi per il trasporto delle merci, pone rilevanti problemi all'economia della Sardegna e al territorio di Civitavecchia, area che da sempre ha tratto benefici dal flusso dei passeggeri in transito;

prime vittime della nuova politica delle Ferrovie dello Stato sono i 700 dipendenti della cooperativa « Garibaldi » (300 a Civitavecchia e 400 nella zona dello stretto di Messina) alla quale la divisione navigazione delle Ferrovie dello Stato ha comunicato che dal prossimo 1° gennaio non sarà rinnovato il contratto di appalto per i servizi di ristorazione e assistenza ai passeggeri ed al personale di bordo dei traghetti, infatti prendendo atto delle nuove quanto imprevedibili prospettive di non lavoro che le si aprono la « Garibaldi », ha inviato numerose lettere di licenziamento al personale marittimo di camera e di mensa ed a quello amministrativo mentre centinaia di altre lettere dello stesso tenore stanno per essere recapitate ai lavoratori della cooperativa fino ad oggi impiegati sulle navi traghetto;

il dramma dei lavoratori della cooperativa « Garibaldi » è la più recente conseguenza di una dissennata politica, attuata oltre che dalle Ferrovie anche dalla Tirrenia, compagnia di navigazione di Stato anch'essa ignara delle più elementari regole che debbono essere seguite da chi è chiamata ad esercitare servizi a prevalente interesse pubblico, volta alla progressiva

cancellazione dei servizi di nave traghetto, politica che ha posto le premesse per il licenziamento, di oltre un centinaio di marittimi di macchina e di coperta, di circa 250 ufficiali radiotelegrafisti e di circa cento medici di bordo —:

se non si ritenga opportuno invitare le Ferrovie dello Stato a rivedere la parte del piano di impresa relativa agli impegni legati ai collegamenti attualmente serviti dalle navi traghetto o, quanto meno, se non si ritenga opportuno attuare con maggiore gradualità ed in tempi più dilatati la riduzione dei servizi marittimi al fine di consentire il graduale assorbimento della forza lavoro e dare ai privati la possibilità di subentrare nei servizi dismessi per non privare i cittadini e l'economia delle isole, di un essenziale sistema di trasporti;

se il mancato rinnovo dell'appalto alla cooperativa « Garibaldi » sia la premessa per l'assunzione della gestione diretta da parte delle Ferrovie dei servizi di camera e di mensa ed in questo caso di quale personale intenda avvalersi l'azienda ferroviaria, quali garanzie verrebbero assicurate ai lavoratori della cooperativa, e quali sarebbero per l'azienda ferroviaria i vantaggi economici e gestionali derivanti dall'assunzione in proprio di tali servizi;

quali azioni si intendano svolgere per prevedere la ricollocazione del personale della cooperativa « Garibaldi » o quantomeno il suo assorbimento ed assunzione da parte delle Ferrovie dello Stato.

(2-02763) « Pisanu, Amato, Aprea, Aracu, Becchetti, Berruti, Bonaiuti, Donato Bruno, Conte, Cuccu, De Ghislanzoni Cardoli, De Luca, Floresta, Frattini, Gazzara, Gazzilli, Giuliano, Leone, Marotta, Massidda, Melograni, Palumbo, Prestigiacomo, Alessandro Rubino, Santori, Saponara, Stagno D'Alcontres, Stradella, Tarditi, Viale, Vito, Baiamonte, Bertucci, Collavini, Di Luca, Giovine, Giudice, Possa, Rivolta, Rosso, Sestini, Martino, Manca ».