

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

VALENSISE e ALOI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

la legge finanziaria per il 1997, ha previsto l'attuazione del lavoro a tempo limitato negli uffici giudiziari; il ritardo nell'applicazione della normativa in questione produce incertezze pregiudizievoli per il « servizio-giustizia » e vanificatrici delle previsioni di legge, in danno del personale e, soprattutto, dei cittadini —:

quali iniziative urgenti intenda adottare per l'applicazione immediata delle ricordate norme, come richiesto, peraltro, dalle organizzazioni sindacali, e come doveroso nei confronti delle aspettative legittime dei cittadini utenti. (5-02645)

VALENSISE e ALOI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per conoscere — premesso che:

la condizione dei collegamenti veloci tra Reggio Calabria e Messina è disagiata per i numerosissimi utenti, che si sono costituiti in comitato ed hanno rassegnato precise proteste alle autorità locali denunciando la discrezionalità di talune corse che vengono soppresse senza preavviso o ritardate, con gravi pregiudizi per l'utenza, nonché le condizioni dei siti di attesa, privi di qualsiasi requisito logistico per i viaggiatori, e, ancora, la pericolosità delle passerelle per accedere ai natanti e l'aspetto fatiscente degli stessi natanti in servizio —:

quali urgenti iniziative intenda assumere, per assicurare il necessario potenziamento all'importante servizio tra le due città dello stretto, in un quadro di valorizzazione del servizio medesimo e delle strutture di supporto, nell'indispensabile e non derogabile rispetto dell'immagine delle due città e della forte attrattiva, anche

turistica, rappresentata dai collegamenti veloci tra Reggio Calabria e Messina, in una realtà di conurbazione, positiva, quanto tradizionale, che deve essere servita nell'assoluto rispetto delle necessità dell'utenza. (5-02646)

BARRAL. — *Al Ministro per le politiche agricole.* — Per sapere — premesso che:

con il decreto 4 marzo 1997, pubblicato sul supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 15 aprile 1997, il Ministro interrogato individua per l'anno in corso gli eventi, le colture e le garanzie ammissibili all'assicurazione agevolata, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1996, n. 324;

nelle colture assicurabili al mercato agevolato per il 1997, di cui all'articolo 1, numero 1, del suddetto decreto ministeriale, non compaiono i fagioli freschi, secchi e verdi, così come, invece, erano stati menzionati lo scorso anno;

i suddetti cereali costituiscono una voce molto significativa per l'economia di ampie regioni settentrionali, tanto che, a titolo di esempio, nella sola zona del cuneese, lo scorso anno ne è stata assicurata una quantità pari ad un valore di circa cinque miliardi di lire —:

quali siano le motivazioni che hanno indotto ad escludere dall'elenco delle cosiddette colture assicurabili al mercato agevolato del 1997, di cui all'articolo 1 del citato decreto ministeriale, i fagioli freschi, secchi e verdi;

se e quali siano le urgenti misure che intenda adottare al fine di prevedere, analogamente al 1996, l'inserimento dei cereali in questione nel suddetto elenco delle cosiddette colture assicurabili al mercato agevolato, tenuto conto che la loro tardiva inclusione, o a maggior ragione la loro esclusione, costituirebbe un grave danno, non solo economico, per ampie regioni settentrionali. (5-02647)

LUCIDI, SCIACCA, CHIUSOLI, MASELLI e LUCÀ. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

in data 31 dicembre 1994 è scaduto il contratto collettivo nazionale di lavoro per gli addetti delle imprese di pulimento stipulato, nel giugno del 1991, tra Cgil-Cisl-Uil di categoria e Ausitra, associazione imprenditoriale aderente a Confindustria;

il precedente contratto nazionale aveva avuto un'*ultra attività* di oltre sei mesi;

a tutt'oggi, nonostante la mediazione del ministro, affidata all'opera del sottosegretario Gasparrini, l'associazione imprenditoriale non ha attivato alcun « tavolo » serio di confronto con le categorie confederali del sindacato, né ha fatto alcuna controproposta alla piattaforma sindacale, con il risultato che, a trenta mesi dalla sua scadenza, i lavoratori del settore risultano essere gli unici a non aver rinnovato il loro contratto di lavoro;

la situazione economica dei circa 450.000 addetti, dipendenti dalle oltre 35.000 imprese del settore, è al limite della vivibilità e sopportabilità. Infatti, oltre alla *ultra attività* del precedente contratto — rinnovato con circa sei mesi di ritardo — il potere d'acquisto delle retribuzioni degli addetti alle imprese di pulimento è stato fortemente eroso, pur se oggi in presenza d'un basso tasso d'inflazione, dal mancato adeguamento delle retribuzioni al costo della vita;

il protocollo d'intesa del 23 luglio 1993 tra governo, sindacato e Confindustria ha previsto un nuovo sistema di contrattazione nazionale basato sul riadeguamento delle retribuzioni sulla base dei tetti d'inflazione programmata nel Dpef del Governo;

tale protocollo non ha ancora trovato applicazione nel settore, in quanto il contratto scaduto era stato stipulato anteriormente alla firma dell'accordo del 23 luglio 1993;

anche le penali del venticinque e cinquanta per cento previste come sanzione per il ritardo nella firma del contratto, rispettivamente di tre e sei mesi dalla data della scadenza naturale, sono state applicate per carenza di criteri applicativi;

il 20 maggio 1997 l'XI Commissione della Camera dei deputati ha votato, all'unanimità, una risoluzione che impegna il Governo ad « attivare con rapidità tutti gli strumenti d'intervento a sua disposizione perché il comitato venga rinnovato al più presto... » —:

quali iniziative intenda assumere per attuare la risoluzione approvata dalla XI Commissione della Camera;

se non ritenga opportuno riconvocare, personalmente, al più presto le parti;

se non ritenga di dover attivare una proposta di mediazione, anche alla luce del protocollo del 23 luglio 1993, utile alla composizione della vertenza. (5-02648)

SETTIMI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

presso l'aeroporto di Vigna di Valle è ubicato il Centro di Selezione per i candidati ai concorsi dell'aeronautica;

per la prima volta, le fasi di selezione dei concorrenti ai corsi dell'Accademia si svolgono presso l'aeroporto di Vigna di Valle;

le fasi di preselezione del concorso « Urano IV » si sono svolte dal 17 al 22 marzo 1997 e il bando di concorso non prevedeva il pasto a carico dell'Amministrazione per i candidati;

i partecipanti al concorso « Urano IV » erano circa 8.400;

nella volontà di offrire un ristoro ai candidati durante lo svolgimento delle fasi di preselezione, l'aeroporto di Vigna di Valle ha richiesto agli organi competenti la chiusura della mensa aeroportuale per utilizzarla come luogo di ristoro per i candidati;

gli ufficiali, sottoufficiali e il personale civile hanno usufruito del pasto, durante le fasi dello svolgimento delle preselezioni presso la mensa truppa, in convivenza con gli avieri;

il servizio di ristoro è stato a carico dei candidati;

il servizio di ristoro è svolto nell'ambito di gestione fuori bilancio;

è stato utilizzato personale militare (sottoufficiali e avieri) per il servizio di ristoro ai candidati;

è da tenere presente che: le gestioni fuori bilancio sono nate per assicurare il benessere del personale dipendente, per i relativi familiari e per il personale in quiescenza -;

se il servizio di ristoro per i candidati possa essere oggetto di attività di una gestione fuori bilancio;

se i candidati al concorso « Urano IV » possano essere considerati tra il personale autorizzato a fruire dell'attività della suddetta gestione, così come previsto dal decreto ministeriale 21 maggio 1981;

tenuto conto che il bar situato presso il museo storico dell'aeroporto è stato chiuso e mai riaperto in attesa di individuare un ditta esterna che lo gestisca, in quanto non può essere configurato come gestione fuori bilancio un bar di cui fruiscono i visitatori esterni; se il servizio di ristoro per ottomilaquattrocento cittadini non possa essere configurato come una vera e propria attività commerciale;

se, tenuto conto della situazione economica del Paese, e constatato che nell'aeroporto di Vigna di Valle vengono appaltate a ditte esterne lavorazioni che, grazie al personale in servizio, potrebbero tranquillamente essere svolte con grande risparmio per l'amministrazione della difesa, non sarebbe stato utile ed opportuno, in questo caso, interessare ditte di *catering* esterne, le quali avrebbero assicurato un rispetto delle norme igieniche in vigore, personale idoneo e un utile certo e pre-determinato per l'amministrazione;

quali siano i motivi che hanno determinato lo spostamento delle selezioni per l'accademia aeronautica dalle sede propria di Pozzuoli a Vigna di Valle, creando problemi logistici non indifferenti. (5-02649)

BOGHETTA e MICHELANGELI. - *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e del lavoro e della previdenza sociale.* - Per sapere - premesso che:

in data 10 giugno 1997 è stato presentato ufficialmente il piano pluriennale delle Ferrovie dello Stato per il riassetto del settore navigazione sui comparti di Civitavecchia e Messina;

detto piano prevede: *a)* l'abbandono delle quote traffico commerciale (passeggeri e gommato); *b)* la dismissione a breve di due navi e la successiva ulteriore dismissione di una terza, ipotizzandosi a fronte la costruzione di una nuova nave denominata « Garibaldi bis », ipotesi questa che appare del tutto improbabile sia alla luce dello spirito guida del piano sia della passata esperienza di impegni mai mantenuti circa il potenziamento della flotta, di cui le mai realizzate navi RO-RO sono un evidente esempio;

tale processo troverebbe conclusione nel 2000 con una flotta di due traghetti denominati « Garibaldi 2 » più un terzo denominato « Logudoro », il cui trasporto riguarderà prevalentemente carri ferroviari e, solo in modo marginale, i passeggeri;

risulta evidente agli interroganti che un simile percorso non si presenta come un'opera di ristrutturazione, ma piuttosto come un piano definitivo di chiusura, con la totale dismissione del servizio passeggeri e la paventata e prevedibile soppressione anche del trasporto merci, sebbene non esplicitato -;

il precedente piano di risanamento avviato nel 1993 è stato inspiegabilmente interrotto proprio quando iniziava a dare i primi risultati;

il mantenimento di una sola nave per il trasporto passeggeri si presenterebbe del tutto inadeguato all'effettivo funzionamento del servizio;

i risultati negativi dell'impianto di Messina non comportano, nelle previsioni del piano, altrettanto drastici provvedimenti di riduzione, così come, d'altra parte, va considerato che gli stessi contributi statali non hanno subito equa distribuzione tra Civitavecchia e Messina e che la presentazione dei conti in forma aggregata rende difficile un'opportuna distinzione dell'analisi, specie nell'importante settore delle manutenzioni;

in questo quadro si inserisce la richiesta della compagnia privata Tourship, la quale ha presentato istanza per l'utilizzo di una banchina per i soli tre mesi estivi, preannunciando il totale disinteresse ad ogni tipo di ricaduta economica ed occupazionale sul territorio, ma soprattutto configurando, a parere degli interroganti, una forma di « concorrenza sleale » nei confronti delle Ferrovie che operano sui dodici mesi, accelerandone gli eventuali piani di dismissione;

tale preoccupazione è stata confermata dal rappresentante delle Ferrovie dello Stato in seno al comitato portuale, inducendo l'Autorità portuale a non rilasciare finora alcuna autorizzazione ed a presentare un apposito quesito al Ministero competente;

incredibilmente, sembra che i vertici delle Ferrovie dello Stato abbiano contraddetto le dichiarazioni del loro rappresentante, facendo emergere ancora una volta la leggerezza con cui l'ente ferroviario tratta il destino di una linea così importante;

la diretta ed immediata conseguenza di quanto sopra esposto sarebbe la perdita pressoché immediata di quattrocento posti di lavoro, nonché il crollo dell'indotto, condizione non sostenibile dal già precario equilibrio economico esistente, con grave rischio anche per il mantenimento della pace sociale —;

quali atti sia possibile porre in essere ai fini di operare un intervento al tavolo delle trattative sul piano di ristrutturazione attualmente in corso presso le Ferrovie dello Stato, per giungere ad un accordo definitivo e di prospettiva, con il duplice intento di fornire un migliore servizio e di mantenere e sviluppare i livelli occupazionali e l'economia del territorio. (5-02650)

PISTONE e GUARINO. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

la società Ctip spa è fallita nel febbraio 1997;

si è costituita una nuova società, denominata Ctip 2000, nello scorso mese di marzo 1997, formata da duecentoquindici tra impiegati e dirigenti dell'azienda fallita;

la Ctip 2000 ha firmato, in data 6 giugno 1997, una lettera di intenti con il gruppo Fioroni di Perugia, nella quale si definisce la partecipazione di maggioranza di tale gruppo con la Ctip 2000;

in data 17 giugno 1997, la Ctip 2000 ha presentato al tribunale di Roma richiesta di affitto dei rami di azienda della fallita Ctip spa;

congiuntamente, il gruppo Fioroni e Ctip 2000 hanno, fin dal mese di maggio, avviato una trattativa per un ingresso da parte della Gepi come socio di minoranza;

su richiesta della Gepi è stato formalizzato quanto sopra, mediante presentazione di un *business plan*, i cui risultati economico-finanziari sono migliori di quelli presentati alla Gepi da precedenti imprese;

la vicenda Ctip si trascina ormai da più di un anno, con gravi ripercussioni sui dipendenti della fallita società, come per altro già fatto presente in numerose precedenti interrogazioni parlamentari;

è necessario in tempi brevi acquisire e riavviare le attività già in carico alla fallita Ctip;

la Gepi può assumere un ruolo risolutivo sotto il profilo della necessaria ri-

capitalizzazione di Ctip 2000, ruolo peraltro, di sua competenza istituzionale -:

se siano a conoscenza di eventuali motivi ostativi a che l'operazione venga conclusa;

qualora non sussistessero motivi ostativi, peraltro fino ad oggi non emersi, quali azioni intendano compiere nei confronti della Gepi, affinché, in tempi rapidissimi si arrivi a concludere l'iter decisionale, aperto dalla richiesta ufficiale del Gruppo Fioroni e Ctip 2000, pena il mancato rilancio produttivo ed occupazionale di un'azienda del terziario avanzato, i cui dipendenti, solo per la dissennata politica della passata proprietà, hanno dovuto subire un arresto nella loro attività professionale, ampiamente riconosciuta sul piano internazionale, come conferma il fatto che il novanta per cento delle commesse, tutte peraltro di alto profilo, erano, sono e saranno acquisite all'estero. (5-02651)

LOSURDO. - *Al Ministro per le politiche agricole.* - Per sapere - premesso che:

il giorno 16 giugno 1997 e sei giorni successivi la provincia di Pavia è stata colpita da violenti temporali, caratterizzati soprattutto da intense grandinate con chicchi di grosse dimensioni;

i danni maggiori si sono verificati nelle zone di Pavia, nella cosiddetta Bassa pavese, in Lomellina e nel Vogherese, soprattutto con riguardo alle coltivazioni agricole tipiche delle zone, quali mais, barbabietole e frumento -:

quali interventi intenda adottare e soprattutto se non ritenga di dover dichiarare lo stato di calamità, sussistendo nella fattispecie i requisiti richiesti dalla legge n. 185 del 1992. (5-02652)

MANTOVANO. - *Al Ministro dell'interno.* - Per sapere - premesso che:

Mario Nero, già residente a Foggia, ha svolto il suo dovere di cittadino oltre ogni limite di esigibilità, deponendo come testi-

mone in giudizi a carico di esponenti della criminalità organizzata nella sua zona, conclusi, grazie anche al suo contributo, con la condanna di numerosi criminali. A seguito della sua testimonianza, Nero è stato costretto a trasferirsi insieme con la famiglia in altra località, lontana dalla Puglia, ha perso il lavoro, ha iniziato una vita nascosta nel costante timore di vendette da parte degli « amici » dei condannati, ma (per lo meno finora) ha ricevuto una protezione da parte delle forze dell'ordine. In data 3 luglio 1997 gli è stata revocata anche quella protezione, con grave rischio per l'incolumità sua e dei familiari;

in data 23 giugno 1997 Nero, non ricevendo alcuna considerazione dalle autorità interessate, si è recato a Roma per protestare davanti al Quirinale, ma ha ritrovato uno spiegamento di forze dell'ordine - circa 34 fra carabinieri e agenti della Polizia di Stato - certamente superiore a quello necessario per garantire la sua sicurezza in via ordinaria: è stato dapprima maltrattato, quindi accompagnato dal vicequestore di zona, il quale ha fatto intervenire due funzionari del ministero dell'interno: da costoro ha appreso che la criminalità ha messo sul suo capo una taglia di cinquanta milioni di lire, e ha ricevuto l'assicurazione che nel giro di 48 ore avrebbe visto risolti i suoi problemi;

nulla di questo è accaduto. Nero, che - lo si ripete - non ha ucciso nessuno, non ha estorto, non ha rapinato, non ha spacciato stupefacenti, salvo poi a « pentirsi », ma ha svolto eroicamente il suo dovere di onesto cittadino riferendo senza incertezze all'autorità giudiziaria ciò di cui era a conoscenza, ha pagato duramente questo suo rispetto per le istituzioni e per la pubblica sicurezza, e poi è stato messo da parte. Di frequente le autorità preposte alla tutela dell'ordine pubblico, soprattutto in Puglia, esortano i cittadini alla collaborazione, quale antidoto al radicamento della criminalità di ogni tipo: comportamenti come quelli seguiti nei confronti del Nero smentiscono del tutto l'affidabilità delle istituzioni in questa direzione; non

solo lo Stato è spesso assente nel Sud perché manca la sua presenza vigile sul territorio, ma è gravemente manchevole verso chi ha mostrato fedeltà oltre ogni misura -:

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per garantire la prosecuzione della protezione e il ritorno a una vita sicura nei confronti del signor Mario Nero e della sua famiglia;

chi e per quali motivi non solo non abbia assicurato al signor Nero l'anonimato e un onesto lavoro, ma ha addirittura revocato ogni tutela;

chi e per quali motivi abbia ordinato un trattamento così brusco come quello che egli ha subito a Roma nella giornata del 23 giugno 1997;

chi e per quali motivi dapprima abbia dato garanzie di soluzione del problema e poi abbia omesso l'adozione di qualsiasi provvedimento;

se e a carico di chi intenda avviare procedimenti disciplinari, per comportamenti che contrastano radicalmente con l'aiuto e la protezione distribuiti ai collaboratori di giustizia. (5-02653)

VASCON, ANGHINONI e DOZZO. - *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e di grazia e giustizia.* - Per sapere - premesso che:

già in data 13 febbraio 1997 era stata presentata un'interrogazione sul recapito di bollettini dal contenuto fuorviante ed ingannevole. Tali bollettini venivano spediti da Wien - Brun Bossigasse, 34, A-1130 - in tutte le aziende agricole del Nord. In questi giorni le aziende sono nuovamente oggetto di una nuova ondata di recapito di bollettini, i quali, come i precedenti, nel contenuto e nella forma sono altamente fuorvianti ed ingannevoli. Va precisato che la « Toma Versand Srl » con sede in Wien - Brun Bossigasse, 34, A-1130 - recapita alle aziende del Nord bollettini con inte-

stazione « Registro ditte del commercio, industria, artigianato e agricoltura » - repertorio Repubblica italiana;

il pagamento da effettuarsi con conto corrente postale viene motivato con l'iscrizione nell'annuario delle ditte di commercio, industria, artigianato e agricoltura - elenco generale delle ditte del territorio della Repubblica italiana;

i versamenti di detti bollettini confluiscono su un conto corrente intestato a Toma GES.M.B.H. - stabile organizzazione Italia S.r.l., Via Manzoni n. 84, Ponte San Giovanni - Perugia;

talmente ingannevole e fuorviante è il bollettino nella sua forma e composizione che da molte aziende viene considerato come un autentico pagamento allo Stato italiano -:

se siano al corrente di simili iniziative, che, come già segnalato nella precedente interrogazione, costituiscono atti gravissimi che, nella loro continuità nel tempo traggono in inganno i conduttori di aziende, i quali in buona fede versano alla fantomatica ditta contribuzioni pari a lire 796 mila 110 lire a bollettino;

se risulti, visto il perdurare dell'ingannevole situazione, che le competenti autorità abbiano assunto iniziative tese a indagare su un'iniziativa alquanto sospetta;

se non si ritenga urgente ed indispensabile promuovere una campagna di informazione, specificando e rendendo edotte le aziende agricole che sia l'iniziativa sia i sopracitati versamenti nulla hanno a che vedere con gli adempimenti fiscali richiesti dallo Stato. (5-02654)

GALLETTI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Per sapere - premesso che:

circa trenta anni fa è stato costruito - con notevole esborso finanziario - lo scalo ferroviario merci di Villa Opicina (Trieste), a tutt'oggi il maggiore tra quelli in esercizio nel Friuli-Venezia Giulia;

il suddetto scalo è collegato con un'adiacente azienda per la riparazione dei carri ferroviari e con il vicino autoporto di Ferneti - a ridosso della frontiera italo-slovena - ed è perciò adeguato a svolgere funzioni anche in termini di intermodalità essendo utilizzabile anche come deposito di carri ferroviari al servizio del porto di Trieste, dove i traffici sono previsti in aumento;

il nuovo scalo merci di Cervignano sopporta le conseguenze di gravi errori progettuali, che costringono ad effettuare le manovre con il doppio dei locomotori e dei macchinisti previsti inizialmente, e quindi con il doppio dei costi di gestione;

risultano essere state emanate - di recente - dalla direzione del compartimento FS di Venezia (competente anche per il Friuli-Venezia Giulia) direttive tendenti a favorire l'abbandono entro il prossimo mese di ottobre dello scalo di Villa Opicina a vantaggio di quello di Cervignano, al fine di ridurre i costi del personale, che in parte verrebbe trasferito da Villa Opicina a Cervignano per completare gli organici oggi carenti;

tali direttive risultano essere motivate dalla volontà di non spostare a Cervignano - onde evitare conflittualità sindacali - personale in esubero negli scali merci del Veneto;

allo scopo di accelerare la dismissione dello scalo di Villa Opicina a vantaggio di Cervignano, grandi aziende del settore delle spedizioni internazionali operanti a Trieste (ma verosimilmente anche altrove) sono state invitate dal compartimento ferroviario di Venezia ad effettuare percorsi molto più lunghi per i propri carri, garantendo tuttavia le medesime tariffe (ma naturalmente non gli stessi tempi di arrivo);

quanto descritto in premessa, se effettivamente attuato secondo quanto previsto dal compartimento ferroviario di Venezia, si tradurrebbe in un grave depauperamento occupazionale per l'area triestina (attualmente sono in servizio a Villa

Opicina centonovantadue addetti, ai quali vanno aggiunte altre decine di persone nell'indotto) ed anche uno spreco di risorse difficilmente giustificabile, stante la costruzione relativamente recente dello scalo in questione;

anche lo scalo merci di Pontebba è quasi definitivamente dismesso, senza soluzioni note nemmeno riguardo all'assetto futuro dell'area e delle strutture;

tutto ciò comporta il rischio di incentivare nel breve periodo un ulteriore spostamento dei traffici merci su gomma a danno della rotaia, in contraddizione con quanto ripetutamente dichiarato dai vertici delle ferrovie dello Stato e con evidenti contraccolpi negativi per l'ambiente e per la congestione sulla rete viaria -;

quale giudizio dia delle iniziative della direzione di zona FS di Venezia tese a dismettere lo scalo merci di Villa Opicina e se concordi sul fatto che il suddetto scalo possa mantenere una propria validità nel quadro strategico dello sviluppo del trasporto merci su rotaia, in funzione di supporto all'incremento dei traffici commerciali con l'Europa dell'Est e dello sviluppo dei traffici soprattutto da e per il porto di Trieste;

se non ritenga che le carenze di personale lamentate dallo scalo di Cervignano debbano essere coperte mediante una più razionale gestione del personale presente in regione e mediante trasferimenti da aree e servizi che presentano esuberanti avendo già dismesso analoghe strutture, anziché indebolendo strutture ancora funzionanti e recando disagio agli utenti nonché minori entrate all'azienda ferroviaria;

se non ritenga che i problemi gestionali ed i costi supplementari creati - nello scalo di Cervignano - dagli errori progettuali del passato, debbano essere in prospettiva risolti mediante gli opportuni adeguamenti tecnici dell'impianto medesimo e, nell'immediato, mediante la rapida sostituzione del materiale obsoleto, che ha contribuito a provocare per settimane una grave crisi nel comparto del trasporto merci nel Friuli-Venezia Giulia, con mezzi più potenti, nuovi ed adeguati. (5-02655)