

SENATO DELLA REPUBBLICA
————— XIII LEGISLATURA —————

Venerdì 29 Settembre 2000

alle ore 9,30

913^a Seduta Pubblica
—————

ORDINE DEL GIORNO

Interpellanza e interrogazioni (*testi allegati*).

INTERROGAZIONI SUI DISSERVIZI VERIFICATISI SULLE LINEE FERROVIARIE DEL MERIDIONE

PEDRIZZI, RECCIA, MAGGI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – (3-02141)
(20 luglio 1998)
Per sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle inaccettabili (Già 4-05127)
condizioni di igiene e di sicurezza in cui sono abbandonate le carrozze dei (3 aprile 1997)
treni che viaggiano nel Mezzogiorno d'Italia, in balia di veri e propri
teppisti che, nella quasi totale assenza della polizia ferroviaria, compiono
indisturbati i loro atti di vandalismo.

Considerato, inoltre:

che solo raramente si vede il personale ferroviario addetto al controllo dei biglietti, con la conseguenza che i posti sono tutti occupati da persone senza biglietto e – neanche a dirlo – quelli che viaggiano in prima classe a malapena hanno un biglietto di seconda;

che, in particolare, nel treno n. 2423 che ha viaggiato lunedì 31 marzo 1997 da Roma – con partenza alle ore 18,15 ed arrivo a Napoli previsto per le ore 20,21 (peraltro giunto a destinazione con oltre un'ora di ritardo che non risulterebbe nemmeno allo stesso Ente Ferrovie) – si sono verificati episodi di assoluta inciviltà: dagli episodi di lavandini dei servizi spaccati e sradicati ad altrettanti atti violenti sull'impianto dei freni di emergenza perpetrati mentre la polizia ferroviaria, nonostante fosse stata chiamata più volte, risultava del tutto assente, se non nella stazione di Napoli-Gianturco ove il convoglio si è dovuto arrestare a lungo per i danni provocati dai vandali di cui sopra;

che altrettanto è accaduto martedì 1° aprile sul treno n. 732 partito da Palermo alle ore 10,30, per il quale, con circa 600-700 passeggeri, erano state predisposte soltanto 4 carrozze e, pertanto, si è dovuto affrontare un viaggio in condizioni di totale disagio, anche qui con numerose persone che viaggiavano prive di biglietto e con altre che, possedendo solo quello di seconda classe, occupavano, invece, tutti i vagoni di prima classe e ciò senza alcun controllo da parte delle Ferrovie e neppure da parte della Polfer, nonostante si fossero verificati anche incidenti tra extracomunitari e cittadini anglosassoni,

gli interroganti chiedono di conoscere quali immediati ed incisivi provvedimenti il Governo intenda adottare per provvedere ad assicurare sia la presenza dei controllori che – specie in considerazione del costante stato di *deficit* denunciato nei bilanci dell'Ente Ferrovie – verifichino la giusta corresponsione del prezzo del biglietto di viaggio e, di conseguenza, la legittima occupazione del posto, sia la dovuta presenza della polizia ferroviaria che impedisca il verificarsi di atti di teppismo che, oltre ai danni che evidentemente provocano, generano un'atmosfera di tensione e di pericolo generale.

PEDRIZZI, MAGGI. – *Ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso: (3-02142)
(20 luglio 1998)

che con precedenti interrogazioni si è inteso segnalare disfunzioni, discrepanze, incongruenze, che sempre più si evidenziano nel trasporto ferroviario sulla linea Roma-Napoli, compresi alcuni atteggiamenti troppo lassisti del personale addetto, nonché lo stato di abbandono e di incuria in cui è lasciato lo Scalo di Latina, a torto ritenuto di secondaria e scarsa importanza; (Già 4-05184)
(8 aprile 1997)

che tali negativi comportamenti e risultati tendono ovviamente a produrre un decadimento generale e non solo d'immagine, ma soprattutto di efficienza che invece, da parte della collettività, si pretende dalle Ferrovie dello Stato e sono in netto contrasto con quanto viene affermato dai relativi *spot* pubblicitari;

che proprio nel recente periodo delle festività pasquali, nel dover intraprendere alcuni viaggi nel Mezzogiorno d'Italia, è stato possibile assistere a quanto di più incredibile possa avvenire nei convogli, lasciati in balia di teppisti di ogni risma senza che alcuno potesse frenare atti di vandalismo e di vera prepotenza;

che, a prescindere dai continui ritardi che non si riescono ad eliminare e che stranamente sono ignorati dallo stesso Ente gestore, è da ritenersi particolarmente grave quanto avvenuto sui treni n. 2423, partito da Roma il 31 marzo alle ore 18,15, e n. 732, partito da Palermo il 1° aprile alle ore 10,30, sui quali ha fatto riscontro la totale assenza di controlli;

che, nel corso dei viaggi eseguiti con i suddetti treni, persone di ogni età e di ogni condizione sociale hanno dato luogo ad atti di assoluta inciviltà, occupando posti di prima classe senza titolo, danneggiando gravemente le *toilette* dopo aver divelto persino i lavandini e causando rischiosi guasti ai freni di emergenza, senza che alcuno, tra il personale ferroviario o di polizia, intervenisse a frenare ed a reprimere abusi e violenze, stigmatizzati persino da alcuni viaggiatori stranieri, in procinto di essere coinvolti in incidenti ed in litigi scoppiati anche in seno a gruppi di extracomunitari;

che sull'intera tratta Roma-Napoli sembra sia ormai entrata nella consuetudine la mancata obliterazione dei biglietti da parte degli addetti al controllo, come pure l'assenza del personale di scorta della Polfer, visto che vengono indifferentemente occupati – e non è da escludere forse anche gratuitamente – i posti di prima o di seconda classe e che nelle carrozze si esercita ogni tipo di commercio ambulante e non si vorrebbe che circolasse anche qualcosa di proibito;

che, per ciò che concerne la stazione di Latina, nulla appare innovato rispetto al suo sessantennale passato, per non essersi tenuto conto che la città, avendo superato da tempo i centomila abitanti, è ormai il secondo capoluogo del Lazio ed è tuttora un centro di potenziale sviluppo sia dal punto di vista industriale e commerciale di livello non soltanto nazionale, ma anche di quello culturale e sociale;

che giornalmente, anche per effetto dell'accertata ascesa demografica, forse unica rispetto a tutte le altre province italiane, del mezzo di trasporto ferroviario si serve un grandissimo numero di persone, le quali, non soltanto a cadenza pendolare, ma anche per svariati altri motivi si reca particolarmente a Roma o Napoli;

che vibrante, diffuse e continue sono le lagnanze dei viaggiatori, trovando eco sempre maggiore nei mezzi di informazione, per i disagi crescenti causati non soltanto dai ritardi, ma anche dalla connessa perdita di coincidenze in buona parte dovuta anche alla perdurante assenza delle fermate dei treni a lunga e veloce percorrenza;

che la sosta di un solo rapido e di pochi altri treni espressi non può soddisfare le esigenze della sempre più consistente utenza, già costretta a lamentare gli altri segnalati problemi e non di certo meno trascurabile è il problema relativo alla mancanza o quanto meno alla trascuratezza della sicurezza e dell'igiene concernenti il degrado o la vetustà degli appositi impianti nella stazione ferroviaria;

che non si comprende come tuttora, ai fini dell'importanza della sosta e del transito ferroviario, si continuino a privilegiare altri scali rispetto a quello di gran lunga più importante di Latina dove, per le funzioni proprie di capoluogo provinciale e per l'esistenza delle relative sedi istituzionali, affluisce numeroso pubblico, in notevole aumento nel periodo primaverile ed estivo a causa del turismo che di anno in anno si espande sul litorale cittadino e nei vicini centri di Sabaudia e di San Felice Circeo,

si chiede di sapere se non si ritenga giunto il momento:

di disporre un dettagliato riesame delle condizioni che hanno trascurato l'assegnazione a Latina di una maggiore importanza dello scalo ferroviario sia in termini di trasporto viaggiatori che di merci, in considerazione dello sviluppo della città, già penalizzata dall'assenza di percorsi e di allacci autostradali;

di esaminare con l'Ente di gestione delle Ferrovie dello Stato programmi di potenziamento del traffico e di ristrutturazione dello scalo sotto il profilo della sicurezza e dell'igiene dei marciapiedi, dei sottopassaggi e degli impianti sanitari;

di promuovere accertamenti circa le responsabilità sulle carenze dei controlli, con riferimento all'occupazione indiscriminata dei posti sulle vetture, che peraltro comportano una mancanza di introiti a favore di un Ente che invece avrebbe ben altre necessità per l'ammodernamento della rete ed il buon funzionamento dei trasporti;

di richiedere ed ottenere dal Ministero dell'interno un'intensificazione della vigilanza da parte della Polfer sui convogli diretti a Roma, Napoli ed oltre, allo scopo di prevenire e reprimere ogni atto lesivo sia delle norme sui trasporti che della comune legge penale.

INTERROGAZIONE SUL QUADRUPPLICAMENTO DELLA TRATTA RONCHI DEI LEGIONARI - TRIESTE

SARTO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso: (3-03400)
(28 gennaio 2000)

che lo scorso 28 dicembre è stata siglata una convenzione tra la regione Friuli-Venezia Giulia, le Ferrovie dello Stato e il solo comune di Trieste, con la quale si dà avvio concreto a una progettazione del quadruplicamento della tratta Ronchi dei Legionari - Trieste nell'ambito del corridoio paneuropeo 5;

che il tratto previsto dalla convenzione come prioritario è quello di 37 chilometri tra Trieste e Ronchi, un nuovo e unico tracciato tra i vari possibili – con doppio binario da realizzare prevalentemente in galleria su pendio franoso e su sottosuolo carsico – che si aggiungerà alla linea già esistente;

che il progetto prevede anche connessioni con Monfalcone, con la stazione di Trieste centrale e con Capodistria attraverso la valle delle Noghere e attraverso la riserva naturale del lago di Pietrarossa con l'interessamento di tutto il comprensorio che rientra nel progetto istitutivo del Parco internazionale del Carso;

che proprio in relazione al territorio del lago di Pietrarossa l'amministrazione comunale di Monfalcone ha già ottenuto un finanziamento comunitario, nell'ambito dell'iniziativa Konver II per progetti di valorizzazione ambientale e turistica;

che le zone sopra menzionate costituiscono parte fondamentale dell'ecosistema carsico, contraddistinto da particolari caratteristiche idrologiche che ne fanno un'entità ambientale di assoluta rilevanza e rarità che non può assolutamente essere sconvolta dalla escavazione di gallerie di dimensioni considerevoli;

che tra le varie ipotesi di tracciato formulate in uno studio di prefattibilità – commissionato dalle Ferrovie dello Stato all'Italfer – ve ne è una, sicuramente meno impattante, che prevede il transito a nord del comune di Cervignano del Friuli e che è stata scartata sembra per ragioni esclusivamente tecnico-economiche, che tra l'altro risultano poco convincenti;

che nello schematico e approssimato studio di prefattibilità elaborato dall'Italfer per conto delle Ferrovie dello Stato si prefigura una nuova linea tra Trieste e Lubiana, il cui costo è stimato in ben 10.000 miliardi, senza alcun supporto di valutazione comparata rispetto al potenziamento della rete esistente, e in termini trasportistici, di impatto ambientale e di costi-benefici;

che nella legge n. 354 del 1998 sul potenziamento dei principali itinerari ferroviari, di cui l'interrogante è stato relatore, è previsto un finanziamento di 150 miliardi per il «potenziamento» degli itinerari delle

merci afferenti ai collegamenti internazionali di Tarvisio e Villa Opicina ed è anche previsto un contributo di 300 miliardi per il corridoio in Slovenia;

che con precise motivazioni ambientali, tecniche e geologiche le associazioni ambientaliste hanno ribadito alla regione la necessità di rigorose quanto preventive e comparative valutazioni d'impatto ambientale e di effettiva domanda e utilità trasportistica riguardanti i tracciati possibili, sulla base delle quali poter effettuare scelte definitive;

considerato:

che la citata convenzione trascura completamente ogni corretta impostazione e procedura programmatica e progettuale di approfondita e preliminare comparazione tra le diverse alternative di tracciato rispetto a valutazioni ambientali e trasportistiche, rispetto al complesso della rete esistente che comprende anche la tratta passante per Gorizia, e ancora rispetto alla massima incrementabilità della capacità di tale rete;

che i fondi stanziati dalla legge n. 354 del 1998 sono vincolati ad un programma, sul quale il parere del 24 marzo 1999 dato dalla competente Commissione lavori pubblici del Senato indica la necessità di potenziare la capacità delle linee ferroviarie esistenti e, rispetto a nuove linee, dimostrarne la necessità rispetto ad attendibili rilevazioni e previsioni di domanda e di elaborare innanzitutto studi di fattibilità con valutazione preventiva di un bilancio costi-benefici, degli impatti ambientali e con la comparazione di varie alternative per verificare le modalità di collegamento dei suddetti interventi al potenziamento della tratta Venezia-Trieste che, si ricorda, non è compresa nel progetto di alta velocità già affidato; ciò al fine di operare la scelta della migliore alternativa possibile sia rispetto al massimo incremento di capacità dell'esistente sia rispetto a nuovi tracciati qualora dimostrati necessari e al fine in particolare di evitare interventi incompatibili con il delicato e rischioso ecosistema carsico;

che in data 24 febbraio 1999 è già stata presentata l'interrogazione 4-14229, a cui non è mai stata data risposta, sulla realizzazione del corridoio ferroviario n. 5, che proponeva analoghe considerazioni e formulava urgenti e importanti quesiti;

che anche alcune tra le più importanti associazioni ambientaliste tra cui WWF, Legambiente, Italia nostra e CAI, hanno ribadito e segnalato in più occasioni la necessità di una serie di valutazioni di fattibilità e preliminari, comprendenti le alternative trasportistiche e gli impianti ambientali, prima di passare alla stesura di progetti definitivi dell'opera,

si chiede di sapere:

in relazione al raddoppio della tratta Venezia-Trieste, quale soggetto abbia proceduto all'individuazione delle diverse ipotesi di tracciato e chi abbia condotto la valutazione di prefattibilità;

se nella valutazione di prefattibilità vi siano i dati relativi ed attendibili previsioni della domanda di merci e passeggeri e se siano tali da giustificare il raddoppio del tracciato ferroviario;

quali differenze ci siano tra la vecchia impostazione applicata dal progetto TAV nella trasversale Torino-Milano-Venezia basata su una linea separata ad alta velocità e il progetto che sembra si stia avviando che

dovrebbe comunque essere imperniato sul criterio fondamentale dell'alta capacità;

se non si ritenga disatteso il parere espresso dalla Commissione lavori pubblici del Senato che richiedeva la comparazione dei vari tracciati alternativi ipotizzati e la verifica sulla validità trasportistica, economica ed ambientale di una eventuale nuova linea ferroviaria, nonché la tutela del prezioso e straordinario ambiente carsico in parte ancora da scoprire, come dimostra il ritrovamento del nuovo grande fiume sotterraneo a 290 metri sotto il Carso triestino, per non dimenticare inoltre il problema della salvaguardia del paesaggio nella zona di Ronchi e Monfalcone con le risorgive delle Mucille e del lago di Pietrarossa;

se il Governo non ritenga che in questo caso, essendo la Convenzione stata firmata dal solo comune di Trieste, ci sia stato un evidente scavalco degli altri enti locali delle province di Udine, Gorizia e Trieste comunque interessati al corridoio e persino allo specifico tracciato proposto, fatto questo del tutto non accettabile da parte delle Ferrovie dello Stato spa, anche per le evidenti conseguenze rispetto a successive conferenze dei servizi che non potranno certo escludere alcun ente interessato;

per quale motivo non sia stata avviata una procedura di consultazione e di coinvolgimento delle amministrazioni locali interessate, delle popolazioni e delle associazioni ambientaliste, al fine di individuare la soluzione complessiva e il tracciato più sostenibile meno dannosi per l'ambiente;

se non si ritengano perciò lese le esigenze e le prerogative di partecipazione democratica nei confronti di una decisione che è stata presa dal solo comune di Trieste, pur non riguardando il solo territorio triestino;

se non sia quanto mai opportuno operare una sospensione dell'efficacia della Convenzione siglata il 28 dicembre 1999 prima della sua attuazione, al fine di allargare il dibattito alle altre realtà locali egualmente interessate al potenziamento del corridoio ferroviario passante per Gorizia e per Trieste;

se la proposta di una linea che costerebbe 10.000 miliardi fatta dallo studio di Italfer per le Ferrovie dello Stato abbia avuto una qualche approvazione formale, in quale strumento programmatico sia inserita e quali siano nel caso le risorse disponibili;

quale senso e quale autorizzazione abbiano le Ferrovie dello Stato per partecipare e condividere una convenzione che sceglie già un unico e preciso segmento di 37 chilometri di una linea che costerebbe 10.000 miliardi e che non è ancora né decisa né definita complessivamente;

se non sia opportuno attivare, secondo quanto già espresso nel parere della competente Commissione del Senato e nel rispetto di tutti i requisiti esposti in premessa, uno studio di fattibilità effettivamente adeguato e complessivo delle opere da eseguire per aumentare complessivamente la capacità del corridoio ferroviario;

se non si ritenga necessario un immediato confronto delle alternative progettuali anche con il Ministero dell'ambiente, in modo da valutare fin

d'ora e in sede preliminare le questioni di compatibilità ambientale e di sostenibilità, evitando così che si proceda fino ad un progetto definitivo con vizi di impostazione che sarebbe assai più semplice e meno costoso individuare in sede preliminare.

INTERROGAZIONE SUI CENTRI ASSISTENZA CLIENTI DELLE FERROVIE DELLO STATO IN TOSCANA

- SCOPELLITI, TURINI. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:
- (3-03811)
(20 luglio 2000)
- che prima della fine del 1999 il compartimento ferroviario di Firenze comprendeva i seguenti capoluoghi di provincia: Firenze, Pisa, Livorno, Grosseto, Arezzo, Lucca e La Spezia;
- (Già 4-18617)
(15 marzo 2000)
- che nel 1994 sono stati attivati, nell'ambito del compartimento di Firenze, sette centri assistenza clienti rispettivamente nelle stazioni di Firenze SMN, Pisa, Arezzo, Livorno, Grosseto, Lucca, La Spezia;
- che, successivamente, la Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato decideva di aprire detti centri in tutti i capoluoghi di provincia;
- che i centri assistenza clienti svolgevano inizialmente compiti di manutenzione, di controllo delle imprese addette alle pulizie; attualmente svolgono anche compiti di assistenza ai disabili, risolvono molti problemi dei viaggiatori; si occupano degli oggetti smarriti, dei preventivi di viaggi in comitiva, di informazioni utili relative agli orari di partenza e di arrivo, all'*iter* più comodo o veloce, via treno, per raggiungere la destinazione desiderata;
- che risulta agli interroganti che, nel 1998, la Direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato prendeva la decisione, non ancora esecutiva, di ridurre, nell'ambito del compartimento di Firenze, il numero dei centri da sette a cinque;
- che agli interroganti risulta che i cinque centri assistenza clienti, che dovrebbero rimanere operativi saranno quelli presso le stazioni di Firenze, Pisa, Livorno, Arezzo e La Spezia, mentre saranno chiusi i centri delle stazioni di Grosseto e Lucca quest'ultimo già chiuso;
- che, a seguito del passaggio della stazione di La Spezia nel compartimento ligure, avvenuta pochi mesi addietro, i centri assistenza clienti all'interno del compartimento di Firenze sono quattro;
- che presso il centro assistenza della stazione di Grosseto opera un solo agente contro i cinque di Civitavecchia e i molti più numerosi di Firenze, Pisa, Livorno ed Arezzo;
- che Grosseto è il capoluogo della Maremma e del Bacino occidentale dell'Amiata, sito ad oltre 100 chilometri da Civitavecchia e Livorno, mentre Pisa e Livorno rimangono distanti fra loro 20 chilometri;
- che solo a Grosseto, fra le stazioni similari per dimensioni ed importanza come nodo ferroviario, è stato soppresso il servizio di deposito bagagli,
- gli interroganti chiedono di sapere:
- quali siano i criteri da adottare per simili direttive di organizzazione (soppressione del centro assistenza clienti e del deposito bagagli) da parte della direzione compartimentale delle Ferrovie di Stato di competenza;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, prima che diventino esecutive, sindacare le scelte, o i criteri che ne sono alla base, prese dalla Direzione compartimentale Ferrovie dello Stato, con riferimento al compartimento di Firenze;

quali ostacoli il Ministro in indirizzo ritenga che possano impedire alla stazione di Grosseto di occupare quel quinto posto, previsto nelle direttive di organizzazione compartimentale, che spettava alla stazione di La Spezia;

se reputi che una logica del risparmio sia la vera motivazione alla base di questa scelta e – in caso affermativo – se ne giustifichi la fondatezza;

se non convenga che il motivo di tanto ostracismo sia da ricercare nella posizione troppo «meridionale» rispetto all'epicentro della regione.

**INTERPELLANZA SULLA SITUAZIONE OCCUPAZIONALE
DELLA SOCIETÀ ITEL**

ALBERTINI, CAPONI, MANZI, MARINO, BERGONZI, MAR- (2-01026)
CHETTI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso: (17 febbraio 2000)

che la Itel spa è una società che opera nel settore delle telecomunicazioni, ed in particolare si occupa dell'installazione di impianti telefonici e di manutenzione di reti ad alta frequenza;

che nel 1999 l'impresa ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 44 miliardi;

che nel 1998 la stessa società ha acquisito la Sielte, società del gruppo Ericsson con 2.700 dipendenti, ed è in fase di acquisizione della società Sirti, azienda *leader* nel settore delle telecomunicazioni con 5.000 dipendenti;

che nonostante questa politica aziendale di crescita e di acquisizione la Itel ad oggi ha già inviato 91 lettere di mobilità ai lavoratori e si prevede che perderanno il posto di lavoro circa 150 unità;

che le rappresentanze sindacali unitarie hanno già proclamato lo stato di agitazione e l'astensione dal lavoro,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda attivare per scongiurare i licenziamenti e quali iniziative intenda adottare per aprire al più presto il tavolo di confronto tra sindacati e azienda.

INTERROGAZIONE SULLA RISCOSSIONE DEI CREDITI INPS PER L'AREA AGRICOLA

MAGGI, SPECCHIA. – *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle politiche agricole e forestali.* – Premesso: (3-03756)
(28 giugno 2000)

che l'INPS ha provveduto a cedere i crediti contributivi contabilizzati sino all'anno 1999 ad una società appositamente costituita – la S.C.C.I. spa (Società di cartolarizzazione dei crediti INPS) – ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 448 del 1998 e successive modifiche ed integrazioni;

che nell'ambito di questa operazione l'INPS sta completando la compilazione dell'elenco dei crediti ceduti per l'area agricola, che dovrà essere consegnato entro il 30 giugno 2000 alla società di cartolarizzazione;

che gli estratti conto delle aziende agricole, sulla cui base l'INPS sta predisponendo gli elenchi, contengono inesattezze ed errori non essendo mai stati aggiornati in relazione agli eventi sopravvenuti, quali ad esempio i condoni e gli sgravi per le avversità atmosferiche, che hanno inciso in modo consistente sul carico contributivo;

che rischiano di rientrare nell'ambito dell'operazione di cessione, e quindi nella conseguente riscossione esattoriale, anche un numero particolarmente rilevante di crediti inesistenti perchè relativi a somme già pagate o comunque non dovute;

che il sistema di riscossione dei crediti ceduti, che avverrà tramite cartelle esattoriali immediatamente esecutive e non precedute da nessun avviso di bonario pagamento, può mettere in gravissima difficoltà le aziende agricole interessate;

che gli agricoltori per far valere i loro diritti e contestare l'illegittima pretesa saranno costretti a ricorrere al giudice del lavoro e chiedere la sospensione dell'esecuzione, rimessa alla discrezionalità del magistrato;

che l'ammontare complessivo dei crediti da cartolarizzare per il settore agricolo in Italia è di oltre 5.700 miliardi di lire e di questi 1.600 miliardi, cioè il 28 per cento del totale, sono riferiti alla Puglia;

che, se fossero emesse le cartelle per tale ammontare, le aziende agricole delle province pugliesi si troverebbero in grave crisi finanziaria e peraltro in moltissimi casi sulla base di dati inesatti e non aggiornati,

gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno un immediato intervento volto a stralciare o sospendere i crediti dell'area agricola ed a procedere, nei tempi necessari, ad una seria ed approfondita sistemazione degli estratti conto delle aziende agricole così da dare certezza ai crediti e garanzie alle stesse.