

vi è dunque il concreto rischio che si determinino condizioni per le quali non si realizzi neanche l'unico ufficio delle entrate di cui sopra;

ad oggi, dopo quasi un decennio, non è stato ancora possibile individuare gli immobili da destinare a sede dell'ufficio delle entrate di Castellammare di Stabia —:

se e quali provvedimenti urgenti il Ministro abbia già adottato o intenda adottare per consentire l'apertura dell'ufficio delle entrate di Castellammare di Stabia, fornendo in tal senso chiare ed immediate direttive agli uffici e alle amministrazioni interessate. (4-02324)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

MESSA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

in Roma nella notte del 24 febbraio 2002 (*Il Tempo* del 25 febbraio 2002, pag. 20) un extracomunitario senza fissa dimora veniva accoltellato e gravemente ferito da un energumeno che lo aveva aggredito, pare per sottrargli una coperta donatagli dalla Caritas;

l'immediato intervento delle forze dell'ordine consentiva il ricovero della vittima presso un vicino nosocomio ed il fermo dell'aggressore;

quest'ultimo veniva identificato per tale Alì Ayed, tunisino di anni 47, anch'egli senza fissa dimora;

da accertamenti sarebbe risultato che costui era stato già arrestato appena due mesi addietro per aver aggredito ed ucciso un cittadino italiano, Mario D'Angelo di anni 57 e che nonostante tale gravissimo precedente l'Ayed si trovasse a piede libero —:

se corrispondano al vero le notizie sopra riportate;

come sia possibile che un omicida si trovasse a piede libero ad appena due mesi dal delitto;

chi sia il giudice per le indagini preliminari e con quali motivazioni lo stesso non abbia disposto la misura della detenzione in carcere;

se il Ministro interrogato non intenda attivare il potere ispettivo di sua competenza per verificare se il comportamento del magistrato sia da ritenere censurabile. (4-02318)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta in Commissione:

OLIVIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'Autostrada del Brennero ha affrontato, in modo innovativo e nel rispetto dell'ambiente, il problema del traffico che lungo questa arteria è in continuo aumento. L'incremento è superiore alla media nazionale e gli studi più attendibili prevedono anche per i prossimi anni un forte aumento del traffico. Considerando l'arco temporale dei prossimi 15 anni, si attende un aumento di oltre il 50 per cento per il traffico merci e del 25 per cento per il traffico passeggeri. Queste previsioni e la situazione dei sistemi di trasporto esistenti creeranno, già nel medio periodo, problemi non superabili e quindi proteste, manifestazioni e, come diretta conseguenza, danni per l'economia. Nel breve e medio periodo si sta puntando sull'utilizzo della capacità residua della ferrovia, che, dopo l'ultimazione della galleria di Fleres, è sufficiente per i prossimi anni. Per il lungo periodo, sembra percorribile un'unica via, e cioè la realizzazione di una linea ferroviaria ad alta capacità sull'asse del Brennero tra Monaco e Verona, con una galleria di base del Brennero tra Innsbruck e Fortezza di complessivi 56 chilometri circa, di cui la

metà in territorio austriaco e la metà in territorio italiano. Il costo ipotizzato dell'opera, in base alle indagini tecniche già svolte ed ai progetti elaborati successivamente, è stimato in circa 10.000 miliardi di lire. Il futuro sull'asse del Brennero sembra che possa essere garantito solo attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta capacità;

il Parlamento italiano ha inserito nelle leggi finanziarie per gli anni 1997 e 1998 norme che, anche all'estero, vengono considerate con grande attenzione ed interesse. Si sottolinea che tali norme furono approvate con larghissima maggioranza, con l'apporto convinto e fattivo delle opposizioni di allora. Le norme citate non costituiscono solo una autorizzazione alla società autostrada del Brennero ad accantonare proventi destinati al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, ma costituiscono un invito non eludibile ad attivarsi nella direzione dell'intermodalità. Il corollario necessario è costituito dalla proroga della concessione all'A22 per un congruo periodo che possa finanziare e garantire la realizzazione dell'opera più importante costituita dalla nuova linea ferroviaria attraverso il Brennero, e cioè dalla galleria di base. Il cosiddetto « Modello Brennero », che prevede il finanziamento di opere ferroviarie da parte dell'Autostrada del Brennero SpA attraverso la connessa proroga della concessione, trova il suo fondamento nella legge n. 662 del 1996;

la Società Autostrada del Brennero ha presentato nel giugno 1998 il Piano economico finanziario e quello d'investimento: era prevista una proroga di 55 anni della concessione di esercizio, che consentiva un accantonamento di 5.000 miliardi per la ferrovia. Negli esercizi finanziari 1998, 1999 e 2000 la società ha accantonato per il fondo destinato all'infrastruttura ferroviaria, su esplicito invito del Ministero del tesoro, la somma di 230 miliardi (la quasi totalità dei suoi utili) ed a decorrere dal 1° gennaio 1998 versa allo Stato un canone di concessione più alto del 30 per cento rispetto al precedente. Invece, la procedura di proroga della con-

cessione è ancora in attesa di attuazione. Lo Stato ha approvato attraverso l'Anas l'atto aggiuntivo che proroga di 30 anni (fino al 2035) l'attuale concessione, ma deve ancora emanare il decreto interministeriale di attuazione;

nel marzo 2000 presso il ministero dei lavori pubblici è stato consegnato il « Piano finanziario rimodulato al 2035 », come richiesto dal Governo, ove è prevista una proroga di 30 anni. Gli accantonamenti per la ferrovia ammontano a 3.000 miliardi;

l'amministratore dell'Anas ha firmato un primo « parere tecnico » favorevole alla realizzazione delle opere stradali a fine giugno 2000;

nel corso del mese di agosto 2000 l'autostrada del Brennero ha consegnato al ministero dei lavori pubblici ed all'Anas il parere del professor Sabino Cassese, che attesta la piena compatibilità della normativa speciale italiana per l'Autobrennero (leggi n. 662 del 1996 e n. 449 del 1997) con la normativa europea in tema di proroga delle concessioni;

nel mese di ottobre 2000 funzionari della Dicoter ed il responsabile dell'Ufficio legislativo del ministro dei lavori pubblici si sono recati a Bruxelles presso il responsabile dell'Ufficio mercato interno della Commissione europea, professor Matera;

il 10 novembre 2000 è stato formulato dall'Ufficio legislativo del Ministro dei lavori pubblici il parere favorevole alla proroga e l'atto aggiuntivo di proroga è stato firmato dall'Anas e dall'Autostrada del Brennero in data 18 gennaio 2001. Il Ministro dei lavori pubblici a febbraio 2001 ha trasmesso ufficialmente gli atti a Bruxelles, per richiedere alla Commissione europea un parere preventivo di compatibilità del provvedimento con la normativa europea. Lo ha fatto con una nota ampiamente positiva che sottolinea gli interessi pubblici vitali come la circolazione delle persone e delle merci, la tutela dell'ambiente, il potenziamento delle infrastrutture in un'area che ne ha partico-

larmente bisogno. Si annota infine che nell'aprile 2001 il ministro delle attività produttive, Nesi, ha scritto al Presidente della Commissione europea, Prodi, una lunga lettera in cui si dà sostegno all'Autostrada del Brennero;

ad una prima interrogazione contenente le informazioni fin qui riportate, il sottosegretario Nino Sospiri rispondeva che i servizi della Commissione europea, interpellati dal ministero, hanno formulato alcune osservazioni relativamente alla natura della convenzione aggiuntiva stipulata in data 18 gennaio 2001 tra l'Anas e la società autostradale in questione e richiesto alcuni chiarimenti. In particolare, la Commissione ha rilevato che, per il diritto comunitario, la proroga di una concessione equivale all'affidamento di una nuova concessione e che, come tale, deve avvenire nel rispetto delle regole comunitarie in materia di libera prestazione di servizi e di libertà di stabilimento, nonché dei principi di non discriminazione, parità di trattamento, proporzionalità e trasparenza. La Commissione ha fatto conoscere di ritenere gli interventi in argomento autonome concessioni lavori che, come tali, dovrebbero essere oggetto della pubblicazione di un bando di gara ai sensi della direttiva n. 93/37/CEE. L'atto convenzionale aggiuntivo prevede l'accantonamento al fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria del Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie per un ammontare di lire 3.000 (tremila) miliardi. A tale scopo, si prevede la scadenza della concessione al 2035 con una proroga di trenta anni rispetto all'attuale scadenza stabilita dalla vigente convenzione al 2005. Tale atto è stato predisposto con la previsione di fermi vincoli per la società concessionaria che consentono, da un lato, di avere certezza sull'ammontare delle risorse che verranno rese disponibili per le finalità previste dall'articolo 55, comma 13, della legge n. 449 del 1997, dall'altro, di mantenere elevati *standard* di efficienza, qualità, e sicurezza. La possibilità di riconoscere alla società concessionaria la proroga della concessione ha trovato giustificazione nella peculiare con-

notazione pubblicistica che caratterizza l'assetto societario. Difatti, il capitale sociale dell'Autobrennero è partecipato in misura fortemente maggioritaria — oltre l'80 per cento — dagli enti locali dei territori interessati dall'attraversamento della A22 e nelle modalità di gestione del servizio. In sede di replica a quanto osservato dai servizi della Commissione europea, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rinnovato la richiesta di parere alla stessa in data 14 settembre 2001;

ad oggi però, la questione per la proroga non è ancora chiusa; anzi fortemente contrastanti sono le notizie che ormai quasi quotidianamente vengono riportate dai giornali locali a seguito di dichiarazioni contraddittorie che rilascerebbe il ministro dei trasporti Lunardi. Se sembra garantito l'appoggio europeo, meno chiara la posizione del Ministero che, ottenuta dall'A-22 l'impegno a realizzare la bretella fra Campogalliano e Sassuolo e confermato l'impegno del Governo per far scattare senza gara europea la proroga della concessione all'Autobrennero, tuttavia sembra ancora poco convinto nel sostenere la causa dell'A-22; non solo, sarà l'Anas e non l'A-22 ad occuparsi della realizzazione della suddetta bretella e poiché non ci sono risorse economiche da destinare a questa impresa viene rafforzato il dubbio che il Governo sosterrà con decisione la posizione dell'A-22 per la quale aumenta così il rischio di dover affrontare la gara europea —:

se sia a conoscenza del contenuto della presente interrogazione;

se non ritenga indispensabile la necessità di una definitiva decisione e presa di posizione del Governo italiano affinché una volta per tutte venga definita la questione della proroga della concessione;

quali siano, in subordine ed in presenza di una irrevocabile decisione negativa della Commissione europea, i contenuti del bando di gara. Più precisamente se non ritenga che nel bando di gara debbano essere inserite, quali condizioni

per partecipare all'asta, anche da un lato il rimborso delle somme degli investimenti che nel contempo l'A-22 SpA andrà a realizzare e dall'altro l'obbligo di accantonare in fondo esposte parte degli utili, da determinare in percentuale quantomeno minima al fine di contribuire alla progettazione e realizzazione del traforo del Brennero e della sistemazione linea ferroviaria. (5-00692)

ABBONDANZIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 34/2000 dispone un incremento convenzionale premiante per le imprese che, oltre ai requisiti soggettivi, siano almeno in possesso di tre requisiti ed indici economico-finanziari: « il capitale netto, costituito dal totale della lettera A del passivo dello stato patrimoniale di cui all'articolo 2424 del codice civile dell'ultimo bilancio approvato, pari o superiore al 5 per cento della cifra d'affari media annuale ... » e « reddito netto di esercizio, costituito dalla differenza tra il valore ed i costi della produzione di cui all'articolo 2425 del codice civile, di valore positivo in almeno due esercizi tra gli ultimi tre »;

L'Autorità di Vigilanza sui Lavori Pubblici, con un comunicato del direttore generale del 13 marzo 2001, circa tre mesi dopo l'inizio delle attività di attestazione da parte delle società autorizzate, ha interpretato la norma in questione con un comunicato che viene testualmente riportato: « Allo stato della legislazione, l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 34/2000 prevede che esistono due elementi preclusivi ad una interpretazione estensiva del concetto di bilancio; ciò in quanto detta norma si riferisce ad un bilancio che deve seguire l'approvazione da parte degli organi appropriati. Tale procedura è prevista dagli articoli 2424 e 2425 del codice civile solo per le società di capitali;

tale comunicato poteva essere inteso nel senso che i riferimenti agli articoli 2424 e 2425, considerato l'intero sistema del nostro diritto commerciale, ponessero un solo rigore oggettivo: forma e contenuto del bilancio, ai quali, è vero, sono obbligatoriamente soggette le società di capitale, senza escludere però una facoltà di adeguamento di altri soggetti;

il comunicato, data la sua ambiguità, ha prodotto interpretazioni eterogenee da parte delle società di attestazione tanto che il 20 novembre 2001, cioè ben nove mesi dopo il primo comunicato, il dirigente generale dell'autorità ne ha emanato un secondo, il n. 18, sullo stesso argomento chiarendo che « il riconoscimento dell'incremento convenzionale premiante è un beneficio attribuibile, come disposto dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 34/2000, alle sole società la cui natura giuridica impone l'obbligo del deposito del proprio bilancio. », in sostanza cioè alle sole società di capitale;

il decreto del Presidente della Repubblica 34/2000 relativamente alla categoria OG 11, impianti tecnologici, non fornisce una elencazione esemplificativa delle opere;

L'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici, con determinazione n. 48 del 12 ottobre 2000, prevede tra l'altro che: « la qualificazione nella categoria OG 11 — in quanto richiede l'idoneità a realizzare un insieme coordinato e congiunto di impianti — può essere attribuita solo se siano contemporaneamente presenti le seguenti condizioni: il soggetto sia già in possesso di attestato di qualificazione in almeno tre delle categorie specializzate (OS3, OS5, OS28, OS30) »; i certificati dei lavori assunti per l'ottenimento dell'attestazione nelle categorie specializzate non possono essere fatti valere anche per il riconoscimento della realizzazione congiunta e coordinata di tale opera ancorché svolta in tal senso cioè per l'ottenimento della categoria OG 11; le società di attestazione hanno adottato criteri di attestazione non uniformi stante la difficoltà a recepire

l'interpretazione contraddittoria dell'autorità; le società di attestazione debbono « comportarsi con diligenza, correttezza e trasparenza, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 1 della legge 109/94 e successive modificazioni; devono « agire in modo da garantire imparzialità ed equo trattamento » e « devono assicurare e mantenere l'indipendenza richiesta dalla legge e dal regolamento » —:

se non giudichi discriminatoria l'applicazione dell'incremento convenzionale premiante alle sole società di capitali in quanto si introdurrebbe di fatto un requisito soggettivo (l'essere società di capitali);

quali provvedimenti intenda assumere al fine di assicurare una autentica interpretazione dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 34/2000 relativamente alla norma premiante e alla categoria OG 11;

quali provvedimenti intenda assumere affinché si sani la situazione di eterogeneità comunque determinatasi a seguito delle richiamate determinazioni o comunicati dell'Autorità. (5-00693)

Interrogazioni a risposta scritta:

GIANCARLO GIORGETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

più volte è stato segnalato il verificarsi di un particolare fenomeno nel settore dell'autotrasporto di merci ovvero l'utilizzo, da parte di alcune imprese di autotrasporto, di conducenti abusivi obbligati a turni di lavoro massacranti senza l'osservanza dei previsti periodi di riposo;

l'utilizzo dei conducenti abusivi, alle condizioni sopra descritte, permette di effettuare consegne sempre più rapide a prezzi improponibili, destabilizzando il mercato e creando pericolose condizioni di concorrenza sleale, oltre a costituire un grave pericolo per tutti i cittadini e più in generale per la sicurezza stradale;

nonostante tale fenomeno sia stato fortemente condannato e ci si è impegnati ad affrontarlo in modo risolutivo, si ritiene che tali situazioni si continuino a ripetere in maniera determinante soprattutto da parte delle imprese di trasporto straniere;

tale problematica è riscontrabile anche in altri Paesi dell'Unione europea, tanto che l'Ufficio federale tedesco, ha introdotto una legge finalizzata a contrastare l'impiego illegale di personale nel trasporto industriale di merci;

la nuova normativa tedesca si incentra soprattutto sulla responsabilità del committente circa il possesso di tutte le licenze ed autorizzazioni necessarie —:

se non si ritenga opportuno valutare la legislazione introdotta dalle autorità tedesche e, se del caso, adottare iniziative normative che prevedano, anche nel nostro Paese, la responsabilità del committente in relazione al possesso dei regolari permessi di lavoro da parte dei conducenti e delle previste autorizzazioni da parte dell'imprenditore trasportatore, allo scopo di fronteggiare il fenomeno descritto in premessa. (4-02311)

SCALTRITTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge quadro in materia di lavori pubblici (n. 109 del 1994) prevede che i soggetti esecutori di opere pubbliche debbano essere qualificati ed improntare la loro attività ai principi di qualità, della professionalità e della correttezza;

per la qualificazione dei suddetti soggetti sono istituiti appositi organismi di attestazione dei requisiti richiesti, denominati Soa;

per talune categorie di opere pubbliche specializzate, in particolare quelle denominate OS13, OS18 e OS32 dalla Tab. A del decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000, l'attestazione di qualificazione può essere attribuita solo qualora i componenti messi in opera sono

stati prodotti dall'installatore in propri stabilimenti e non può essere attribuita quando l'impresa provveda al solo assemblaggio ed installazione con proprie maestranze e mezzi, come risulta dal comunicato n. 1 del 19 febbraio 2001 del dirigente generale dell'autorità per la vigilanza sui lavori pubblici;

alcune Soa hanno inteso comprendere nella accezione: « propri stabilimenti » oltre a stabilimenti in proprietà anche stabilimenti presi in affitto, in locazione finanziaria o in comodato;

con nota del 30 marzo 2001 della segreteria tecnica dell'autorità per la vigilanza sui lavori pubblici trasmessa ad una società di attestazione, che al riguardo aveva formulato un proprio quesito, specifica: « ...la Soa non può rilasciare l'attestazione di qualificazione per la categoria OS18 basandosi semplicemente sull'eventuale affitto di una struttura produttiva operante nel settore OS18, ma deve essere documentato l'avvenuto acquisto ». In altri termini obbliga l'impresa che voglia attestarsi nella categoria OS18 ad acquistare lo stabilimento in cui produce e monta le strutture;

con determinazione n. 6 dell'8 febbraio 2001 l'autorità aveva disposto: « Un'impresa che prende in affitto un ramo d'azienda può utilizzare, ai fini della dimostrazione dei requisiti necessari per il conseguimento della propria qualificazione, i requisiti posseduti dall'azienda in affitto sempre che il contratto di affitto abbia durata maggiore di tre anni a partire dalla data di rilascio dell'attestazione »;

con comunicato n. 18 del 20 novembre 2001, del dirigente generale, l'autorità specifica: « qualora la società da attestare abbia dimostrato i requisiti di qualificazione attraverso l'attività svolta da società acquisite — in seguito ad operazioni di fusione per incorporazione o di cessione — la documentazione da ritenersi probatoria ai fini della verifica dei requisiti previsti dall'articolo 19 dovrà analogamente uniformarsi a quanto previsto dallo stesso

articolo e, per tanto, anche l'impresa cedente dovrà essere una società di capitali ». Se ne potrebbe dedurre che un'impresa non di capitali, pur in possesso della certificazione di qualità, non possa beneficiare dell'incremento premiante qualora decidesse di trasformarsi in una società di capitali;

il comma 5 dell'articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 2000 prevede che l'attestazione sia valida per un tempo massimo di tre anni. Tuttavia nel caso di un consorzio stabile di imprese consorziate l'articolo 20 dello stesso decreto prevede la sua qualificazione sulla base delle qualificazioni possedute dalle singole imprese consorziate... », ma con comunicato n. 9 del 14 giugno 2001, l'autorità prevede la durata dell'attestazione come « la media ponderale calcolata in riferimento ai periodi di validità delle attestazioni e ai relativi importi di classifica ». In particolare si precisa che il periodo di validità si calcola mediante una formula fornita dalla stessa autorità che però non risulta rispondere alla formula della media ponderale, ottenendo così dei casi in cui, applicando detta formula, si possono avere durate delle attestazioni persino superiori al doppio della durata prevista dall'articolo 15;

alcune Soa hanno richiesto al riguardo chiarimenti, che tuttavia non sono mai stati forniti —:

se non si giudichi incongrua la prescrizione per le imprese di dover essere proprietarie di stabilimenti per l'ottenimento dell'attestazione per le categorie OS13, OS18, OS32, quando è sufficiente possedere il solo contratto di affitto di un ramo di azienda per acquisirne i requisiti ai fini dell'attestazione;

se non giudichi restrittiva e penalizzante una interpretazione dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 34 laddove prevede il riconoscimento convenzionale premiante per le sole società di capitale;

quali provvedimenti intenda adottare per definire in maniera certa la scadenza

delle attestazioni per i consorzi stabili affinché si sani la situazione di eterogeneità comunque determinatasi a seguito delle richiamate determinazioni o comunicati dell'autorità. (4-02314)

STUCCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il collegamento aereo tra Bergamo e Cagliari è stato recentemente interrotto;

la compagnia aerea *Air One*, detentrica della concessione delle tratte in regime di agevolazioni tariffarie e di continuità territoriale per i nati ed i residenti in Sardegna, ad oggi non ha ancora ripristinato il collegamento;

tale situazione penalizza decine di migliaia di sardi emigrati per lavoro, nonché molti imprenditori bergamaschi che hanno notevoli interessi commerciali in Sardegna —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno intervenire al fine di verificare la possibilità di ripristino del collegamento aereo Bergamo-Cagliari. (4-02316)

STUCCHI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il centro sperimentale stradale dell'Anas, sito a Cesano (Roma), ha svolto dal 1962 compiti di emissione del certificato di qualità dei materiali utilizzati e prove sistematiche di controllo in fase esecutiva;

tale centro è stato inserito nel novero dei laboratori ufficiali, delegato a svolgere una funzione di pubblica utilità (legge n. 95 del 1968);

nel decennio 1980-1990 il centro perde progressivamente il ruolo di laboratorio centrale dell'azienda e viene declassato al ruolo di laboratorio interregionale;

negli anni successivi a tale ridimensionamento, il centro si è dedicato a

diverse attività, arrivando così ad essere inserito nel 1995 anche nel disciplinare tecnico del ministero dei lavori pubblici come uno dei laboratori ufficiali in cui determinare il livello di qualità delle pellicole retroriflettenti impiegate per la costruzione dei segnali stradali;

nella fase attuale il centro conta numerose attività tra cui formazione e corsi di aggiornamento professionale, attività di sperimentazione, laboratorio mobile, laboratorio di acustica, oltre a svolgere numerosi servizi con l'ausilio di moderne attrezzature;

il centro sperimentale stradale è stato recentemente estromesso dall'elenco dei laboratori ufficiali con l'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, in quanto considerato « non più attivo » —:

se intenda verificare l'attività del centro e l'eventuale possibilità di reinserimento nel novero dei laboratori ufficiali.

(4-02317)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interrogazione a risposta scritta:

COLASIO. — *Al Ministro per l'innovazione e le tecnologie, al Ministro per le politiche comunitarie.* — Per sapere — premesso che:

il decreto del Presidente della Repubblica n. 513 del 1997 (poi trasfuso nel testo unico sulla documentazione amministrativa) aveva posto il nostro Paese all'avanguardia nel mondo nel difficile campo dell'accoglimento delle innovazioni tecnologiche nell'ordinamento giuridico e aveva il grande merito di disegnare un sistema coerente, basato su un assunto innovativo, riconoscendo l'efficacia legale di processi tecnologici capaci di garantire un livello di sicurezza almeno pari a quello delle procedure tradizionali, fondate sul vecchio armamentario delle firme