

ad oggi il numero delle cause pendenti ha raggiunto la quota di 1.356;

il rinvio delle udienze fissate per maggio 2002 è previsto per febbraio 2003;

tale situazione si configura come una vera emergenza che crea danno ai cittadini per lunghi tempi di attesa e forte disagio negli operatori del settore;

risulta all'interrogante che il sottosegretario onorevole Vietti in occasione di un incontro pubblico svoltosi a Pistoia il 20 maggio 2002 ha dato ampie assicurazioni circa iniziative ed interessamento del Governo per una celere soluzione del problema —:

a quali iniziative intenda riferirsi il Ministro competente per ripristinare le normali condizioni di funzionamento in un settore così delicato come quello delle cause di lavoro. (4-03052)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

la recente audizione del Ministro Lunardi alla Commissione ambiente e lavori pubblici non ha sciolto alcuni nodi che continuano a pesare in merito al decollo di quelle infrastrutture ritenute necessarie dal Governo e che attendono una risposta precisa da parte dell'esecutivo ad un anno dal suo insediamento;

il capitolo delle risorse pubbliche continua ad essere al centro del dibattito. Il Ministro ha dichiarato che le fondazioni bancarie saranno decisive nel finanziare la società Infrastrutture Spa anche se a tutt'oggi manca la certezza di questa indicazione non essendo prevista né nel regolamento Tremonti, né nel collegato alle infrastrutture né nel decreto-legge sulle infrastrutture;

accanto alle risorse, occorre capire qual è l'obiettivo vero della cosiddetta « legge obiettivo ». Sin dall'inizio, la legge obiettivo è stata concepita come un provvedimento che ogni anno avrebbe dovuto indicare pochi progetti accompagnati da risorse certe e cantierabili entro l'anno successivo. Nella già citata audizione il Ministro Lunardi ha nuovamente indicato il lungo elenco di opere all'attenzione del Governo. Nel provvedimento sono oltre 300 le opere ritenute necessarie senza però alcuna sicurezza inerente ai finanziamenti mentre nella audizione il Ministro ne ha individuate 21. Viene spontanea la domanda quali siano le opere individuate dal Governo come prioritarie e dove sarà applicata la legge obiettivo con il relativo utilizzo di risorse certe e definite;

accanto alla individuazione delle opere e ai relativi finanziamenti non si può non porre il nodo delle imprese di costruzione perché alcune recenti modifiche alle regole sugli appalti restringono, di fatto il mercato con il rischio concreto che solo poche grandi imprese potranno gestire gli appalti. Occorre conoscere, pertanto, attraverso quali modalità è possibile evitare il restringimento del mercato degli appalti a poche grandi imprese affinché sia garantito a tutti la possibilità di partecipare, nel rispetto delle regole, al decollo delle grandi infrastrutture nel nostro Paese —:

alla luce di queste considerazioni, quali siano le reali intenzioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti attorno alla realizzazione delle grandi opere rendendole compatibili con la legge obiettivo e garantendo, al contempo, certezza di risorse, regole trasparenti e rispetto degli obiettivi. (3-00999)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il 25 settembre 2001 Alitalia ha annunciato i contenuti del piano dei tagli operativi (*contingency plan*) predisposto per fronteggiare la crisi del settore;

il 3 ottobre 2001, al termine della riunione del comitato strategico, è emersa l'intenzione di procedere, attraverso il piano industriale 2002-2006, al progressivo disimpegno della società su Malpensa a beneficio di Fiumicino, che, a quel punto, diventerebbe il principale *hub* nazionale;

la riduzione di capacità sull'*hub* milanese dovrebbe scattare a fine ottobre 2002 e dovrebbe prevedere: riduzione delle frequenze, riduzione o sospensione dei voli di alimentazione della provincia nazionale e quelli sulla provincia europea (Norimberga, Amburgo, Colonia, Zurigo, Marsiglia e Nizza), riduzione delle frequenze per Il Cairo e Tel Aviv, sospensione dei voli per Algeri, Hong Kong, Pechino, S. Francisco e Rio de Janeiro, riduzione della capacità su New York, tagli che sembrano rispondere esclusivamente all'obiettivo di ridurre la Flotta operativa degli MD80 e dei B747 senza correlare tale azione ad una logica commerciale;

in particolare, il collegamento tra Malpensa ed Algeri è caratterizzato da una crescente domanda con tassi di riempimento dei voli al di sopra del coefficiente medio di riempimento dei voli Alitalia;

il contesto non giustifica il taglio di questo collegamento che riveste un particolare interesse per il sempre maggior interesse che il mercato algerino riveste nei confronti del bacino industriale a cui fa riferimento Malpensa —:

quali iniziative intenda intraprendere per verificare la coerenza strategica ed economica della scelta operata da Alitalia di spostare i voli da Malpensa a Fiumicino. (5-00960)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

pervengono all'interrogante numerose segnalazioni di pendolari della linea

Viterbo-Roma-Viterbo, in relazione a continui ritardi dei treni facenti servizio sulla stessa;

che inoltre vengono lamentati ulteriori disservizi consistenti in vagoni sovraffollati, recanti passeggeri spesso in piedi per lunghi tratti, sporchi e mal tenuti;

la linea Viterbo-Roma-Viterbo è da anni in attesa di un potenziamento ancora lontano ad essere completato, pur avendo un elevatissimo numero di passeggeri che quotidianamente si recano nella Capitale per lavoro —:

quali iniziative intenda intraprendere per sollecitare, con le dovute procedure il potenziamento della predetta linea ferroviaria;

se non ritenga opportuno chiedere di attivare una precisa verifica nel servizio effettuato, per assicurare rispetto di orari, regolarità ed efficienza dei servizi ai passeggeri. (4-03036)

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

domenica 26 maggio 2002 un motoaeroplano decollato dall'aeroporto Allegri di Padova si è schiantato al suolo a pochi metri dalle abitazioni nei pressi dell'aeroporto;

l'incidente mortale di domenica non è che l'ultimo in ordine di tempo di una serie di episodi analoghi che potevano causare danni e tragedie ben più gravi, data la collocazione dell'aeroporto a ridosso del centro della città e delle vie stradali e ferroviarie (un'ala del motoaeroplano è finita sulla linea ferroviaria Padova-Bologna);

sia per l'infelice collocazione che per i frequenti incidenti l'aeroporto è da anni al centro di una protesta dei numerosi abitanti della zona che ne vorrebbero la chiusura e la sua trasformazione in un parco;

nonostante le promesse in questo senso da parte del sindaco di Padova e del Presidente della regione Veneto, i voli continuano e vi sono addirittura ipotesi di potenziamento avanzate dal Presidente della provincia di Padova e dal Presidente dell'aeroporto, del tutto incompatibile per collocazione e problemi di sicurezza;

al di là dei pareri tecnici sulle cause dell'ultimo incidente, va preso atto che gli abitanti della zona sono oramai esasperati per la situazione di continuo pericolo a cui sono sottoposti e le Amministrazioni locali sembrano del tutto sorde alle loro richieste di sicurezza —:

se il Ministro intenda intervenire al fine di garantire la sicurezza dei cittadini di Padova che abitano nei pressi dell'aeroporto Allegri;

se il Ministro non ritenga opportuno sollecitare le Amministrazioni competenti affinché si arrivi alla chiusura dello scalo e ad escludere ogni ipotesi di ampliamento dello stesso;

se il Ministro non ritenga opportuno avviare una verifica del rispetto all'interno dell'aeroporto Allegri delle norme di sicurezza previste per gli scali aerei.
(4-03042)

JANNONE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la Lombardia possiede una delle reti ferroviarie più estese d'Italia con 1.750 chilometri di ferrovia, il 94 per cento dei quali appartenenti alle Ferrovie dello Stato, con una densità di circa 75 metri di linea per chilometro quadrato a fronte di una media nazionale di circa 50 metri di linea per chilometro quadrato; 32 linee di cui 27 appartenenti alle Ferrovie dello Stato e 5 appartenenti alle Ferrovie Nord di Milano, oltre a 394 stazioni ferroviarie di cui 295 appartenenti alle Ferrovie dello Stato; le linee ferroviarie gestite da Trenitalia/Fs, che congiungono Milano ai vari

capoluoghi di provincia della Lombardia, a fronte di una fruizione quotidiana di circa 3,5 milioni di viaggiatori, risultano essere le più utilizzate d'Italia;

la ferrovia rappresenta la principale infrastruttura, in particolare, per pendolari e studenti che nel treno reperiscono un alternativo mezzo di trasporto in un contesto viabilistico inter-provinciale che si presenta inadeguato e sotto-strutturato;

l'impressionante movimentazione di passeggeri e merci sulle tratte ferroviarie lombarde produce un gettito complessivo di incassi di biglietteria stimato in oltre 160 milioni di euro l'anno, sedici volte maggiore a quanto, non avvenga nella regione Marche e, comunque, in misura di gran lunga superiore ad altre regioni d'Italia, ove la situazione non presenta così evidenti criticità;

l'offerta complessiva della direzione regionale lombarda è composta da 1.210 treni composti al 90 per cento da treni regionali al 4 per cento da treni interregionali e al 6 per cento da treni diretti;

le linee principali delle regioni sono quelle che collegano Milano ai capoluoghi delle regioni limitrofe, ovvero quelle che collegano Milano con Torino, Genova, Bologna e Venezia. Esse attraversano città popolate, come Novara, Pavia, Lodi, Piacenza e Brescia e contano il maggior numero di treni e passeggeri giornalieri con oltre 170 convogli ed una movimentazione di 50.000 viaggiatori. Sono inoltre presenti altre 4 linee ad alto traffico regionale: Milano-Bergamo (103 treni ed oltre 27.000 passeggeri/giorno); Milano-Lecco-Tirano (140 treni ed oltre 30.000 passeggeri/giorno); Milano-Varese (136 treni ed oltre 35.000 passeggeri/giorno); Milano-Como (38 treni ed oltre 10.000 passeggeri/giorno);

dalle reiterate lamentele dell'utenza, riunitasi in più comitati locali, e dai rilevamenti effettuati in una indagine commissionata otto mesi or sono dalla regione Lombardia, si evidenzia una serie di intollerabili ritardi; oltre a denotarsi sui

vagoni condizioni di scarsissima pulizia, si lamenta il mancato funzionamento dei dispositivi di riscaldamento, di assenza totale di informazione sullo stato del servizio, anche e soprattutto nella frequente evenienza di soppressioni improvvise ed ingiustificate delle corse;

alcune linee ferroviarie, a fronte di una movimentazione notevolissima per volumi di passeggeri e di introiti, presentano un'antistoricità strutturale — esaustivamente testimoniata dai tempi di percorrenza che nel 2002 risultano essere identici, se non addirittura superiori, a quelli impiegati cinquant'anni or sono — per ovviare alla quale si invocano da decenni ammodernamenti sia delle stazioni, sia di quadruplicamenti di linea i cui tempi di realizzazione, però, si prefigurano nell'ordine di alcuni anni;

i cronici ritardi lamentati, oltre a non ottemperare gli accordi di gestione tra gli enti, costituiscono grave ed inammissibile nocimento all'attività professionale e lavorativa degli utenti che usufruiscono delle linee ferroviarie, e per i quali il treno rappresenta una valida alternativa in considerazione del deficit vialistico stradale che interessa in particolare alcune province lombarde;

il trasporto regionale in Lombardia opera con un organico di circa 3.000 addetti, suddivisi tra gestione ed effettuazione del servizio, così ripartiti: 6 per cento biglietteria; 16 per cento manutenzione manovra; 12 per cento gestione di amministrazione; 29 per cento servizio sui treni; 37 per cento condotta treni; il parco rotabile gestito dalla direzione regionale lombarda è costituito da 131 locomotive a trazione elettrica; 140 automotrici leggere (di cui il 52 per cento a trazione elettrica e la restante parte diesel); 766 vetture (di cui il 23 per cento a tipologia media distanza; il 50,4 per cento a piano ribassato; il 26,4 per cento a doppio piano); 163 rimorchi leggeri; 9 Treni ad Alta frequentazione in esercizio sulla tratta Milano-Gallarate-Varese e nel Passante;

buona parte dei disagi lamentati dai passeggeri che usufruiscono delle tratte

Trenitalia nel territorio della regione Lombardia, sono imputabili ad una dotazione scarsa, obsoleta e vetusta di materiale rotabile — in particolare testimoniata dalla consistente percentuale (oltre il 20 per cento) di vagoni che vantano oltre 40 anni di servizio — e dalla pressoché totale indisponibilità di locomotive, fattore, quest'ultimo, che comporta, in caso di guasti improvvisi, l'impossibilità materiale di istituire corse sostitutive;

malgrado sia in atto un programma di ammodernamento di circa 150 vetture all'anno, finalizzato a migliorare la funzionalità ed il comfort interni nonché ad uniformare l'estetica esterna dei convogli con l'applicazione della nuova livrea prevista dal *corporate identity*, la maggior parte dei convogli non risulta dotata di aria condizionata, né di dotazioni mirate a favorire l'accessibilità per i portatori di *handicap*, né di sistemi di diffusione sonora e di *display* luminosi, né di sistemi di accelerazione dei mezzi di trazione atti a ridurre i tempi di viaggio soprattutto in ambito metropolitano;

pur puntando le strategie dichiarate e sottoscritte da Trenitalia, secondo lo schema contrattuale della «promessa al pubblico», ad uno sviluppo e ad un costante miglioramento del servizio, il suddetto obiettivo non può essere perseguito dalla direzione regionale della Lombardia, in ragione delle reali difficoltà di disporre, in tempi ragionevolmente brevi, di una più congrua dotazione di materiale rotabile, fattore quest'ultimo che consentirebbe di ridurre in percentuale stimata al 30 per cento i disagi lamentati quotidianamente dall'utenza;

l'intollerabilità e l'inadeguatezza della situazione di alcune linee ferroviarie nella regione-traino dell'economia nazionale, si contestualizza nella già critica situazione della viabilità regionale, gravata da una cronica mancanza di infrastrutture viarie, criticità che di fatto penalizza pesantemente l'economia ed il comparto produttivo nel suo complesso —:

se, in considerazione delle motivazioni suesposte, ed in particolare avuto

riguardo ai lunghi tempi di realizzazione di nuove linee ferroviarie e al conseguente miglioramento infrastrutturale, non si intenda, pur nel rispetto delle leggi e delle convenzioni vigenti, dotare in tempi ragionevolmente brevi, Trenitalia delle risorse necessarie all'acquisto di nuovo e più funzionale materiale rotabile, in coerenza con le reali necessità del traffico ferroviario, che vede la regione Lombardia al primo posto per frequenza di utenza, volume d'affari e gettito finanziario;

se non intendano verificare se il gestore Trenitalia abbia predisposto un programma di rinnovo del materiale rotabile in dotazione alla direzione regionale Lombarda attraverso sia l'acquisizione di nuovi mezzi sia la ristrutturazione di quelli già in circolazione e inoltre attraverso l'incremento delle unità di Treni ad Alta Frequenzazione e con l'inserimento di nuovi convogli rimorchiati a media frequentazione. (4-03047)

* * *

INNOVAZIONE E TECNOLOGIE

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, per sapere — premesso che:

la firma digitale è uno degli strumenti più efficaci per l'innovazione e la semplificazione della pubblica amministrazione, e per la modernizzazione del Paese;

con il decreto del Presidente della Repubblica n. 513 del 1977, confermato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, l'Italia ha fatto da battistrada, in Europa, nella regolamentazione della firma digitale;

si è da tempo costituito presso l'Aipa l'albo dei certificatori pubblici della firma digitale, che adesso è passato sotto la

giurisdizione del dipartimento per l'innovazione e le tecnologie della Presidenza del Consiglio dei ministri;

i soggetti ammessi all'albo hanno investito ingenti capitali (oltre 155 milioni di euro) per allinearsi agli standard di firma digitale indicati dal Governo italiano;

il recepimento delle nuove regole comunitarie (Direttiva 1999/93 CE) che prevedono un'ulteriore tipologia di firma elettronica, ha avuto luogo con il decreto legislativo n. 10 del 2002, che tuttavia è privo del regolamento di attuazione e delle norme tecniche;

conseguentemente si è venuta a determinare una situazione di stallo, che blocca la diffusione della firma elettronica e la stessa attività dei certificatori, tanto che la stessa Commissione europea avrebbe espresso, in un recente incontro, molte perplessità sui ritardi italiani —:

quali misure intenda adottare per superare questa fase di incertezza che danneggia i certificatori e rallenta la semplificazione della pubblica amministrazione;

quando verrà emanato il regolamento attuativo del decreto legislativo n. 10 del 2002, con le relative norme tecniche, per armonizzare le due tipologie di firma digitale;

quali iniziative siano in corso per favorire la massima diffusione della firma digitale nei servizi pubblici, nell'interesse delle imprese e dei cittadini.

(2-00343) « Magnolfi, Folena, Panattoni ».

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il comando provinciale dei vigili del fuoco di Biella ha da tempo segnalato al