

se il Ministro competente non ritenga opportuno risolvere definitivamente la questione con disposizioni precise ed inconfutabili, liberando i cittadini da quella che può essere ritenuta una vessazione fiscale. (4-02224)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazione a risposta scritta:

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

per il pomeriggio del 20 febbraio 2002 è stato annunciato dal comitato « Bo.bi — boicotta il biscione » il progetto Netstrike cioè un accesso di massa alla consultazione del sito Internet del Ministero della giustizia www.giustizia.it;

l'iniziativa è una forma di protesta evidentemente non violenta e pacifica ed ha il solo obiettivo di manifestare la propria opinione su alcuni temi di grandissima attualità;

allo scrivente appare che la forma di protesta adottata dagli organizzatori sia assolutamente legittima ed ha anche effetti pratici molto limitati, poiché potrà semplicemente ridurre la velocità di accesso al sito del Ministero della giustizia e produrre qualche temporanea interruzione nella visualizzazione delle pagine *web*;

non esiste al momento alcuna normativa che regolamenti la forma di protesta messa in atto —:

se il Ministro interrogato non ritenga che sia opportuno rivedere la normativa vigente in materia di interruzione di servizio pubblico, alla luce dell'evolversi della tecnologia, nel senso di garantire il diritto a manifestare il proprio pensiero, sancito dall'articolo 21 della Carta costituzionale qualora ciò avvenga nel modo corretto e pacifico dimostrato dagli organizzatori dell'iniziativa telematica del 20 febbraio 2002. (4-02234)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la materia relativa al demanio marittimo e all'attività portuale, nonché l'originario quadro normativo delineato dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, attribuiva tutte le funzioni alla amministrazione marittima, nelle sue diverse articolazioni centrali e periferiche. Il complesso delle norme ha subito un costante e, negli ultimi tempi, accelerato processo di forti modificazioni che possono essere così schematizzate: *a)* legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001, relativa alle modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione. In particolare, il nuovo articolo 117 della Costituzione stabilisce che porti e aeroporti civili sono materie di legislazione concorrente tra Stato e regioni; *b)* definizione della delega di funzioni amministrative in materia di demanio marittimo per le finalità turistico-ricreative messa in atto con decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, legge n. 494 del 1993, legge n. 467 del 1996; *c)* riordino della legislazione in materia portuale operato con legge n. 84 del 1994 e sue successive modificazioni e/o integrazioni; *d)* attuazione del generale processo di trasferimento di competenze dallo Stato alle regioni e ai comuni previsto dalla legge n. 59 del 1997 e decreti legislativi n. 112 del 1998 e n. 96 del 1999; *e)* semplificazione del procedimento istruttorio per la realizzazione di strutture per la nautica da diporto come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 509 del 1997;

ciò nonostante, ancora oggi per quanto riguarda la classificazione dei porti si fa necessariamente riferimento al regio decreto del 2 aprile 1885, n. 3095, che

stabilisce, tra le altre cose, la classificazione dei porti su criteri di valutazione basati sulla qualità delle merci movimentate nel corso dell'anno, escludendo, quindi, le nuove funzioni assunte nel corso del tempo, come quella turistica e da diporto, e che è in virtù di quel decreto che ancora è classificato il porto di Viareggio;

la legge 28 gennaio 1994, n. 84, riordina complessivamente la legislazione in materia portuale e che, nello specifico, all'articolo 4 la stessa legge stabilisce i nuovi criteri, le categorie e le classi con le quali debbono essere riclassificati i porti italiani, tenendo conto delle mutate condizioni e che entro 60 giorni dalla data della sua entrata in vigore, il Ministro competente doveva predisporre uno schema di decreto da sottoporre al parere delle regioni e successivamente a quello delle Commissioni competenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, e quindi procedere all'emanazione definitiva del decreto;

per tale legge nella nuova classificazione dei porti devono essere tenuti in debito conto, tra i criteri anche le nuove attività e le nuove funzioni portuali con riferimento, ad esempio, al turismo e alla diportistica che in talune realtà, come Viareggio, ha assunto grande importanza grazie alla specializzazione del livello tecnologico raggiunto dalle diverse attività imprenditoriali e alla professionalità di tutte le maestranze, legate al diporto nautico e alla cantieristica navale —:

se non intenda:

a) a distanza di otto anni dall'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994 procedere tempestivamente alla predisposizione e quindi all'emanazione del decreto previsto dall'articolo 4 della legge stessa con il quale devono essere individuati i nuovi criteri dimensionali, tipologici e funzionali di classificazione dei porti;

b) se non intenda inoltre di dover inserire tra i criteri classificativi, per quanto attiene al porto di Viareggio, come oggettivamente dimostrato, la notevole

produzione della nautica da diporto che ha assunto prestigio e qualità in campo internazionale. (5-00669)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta in Commissione:

LUCIANO DUSSIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la provincia di Treviso è penultima a livello nazionale come dotazione organica delle forze di polizia, tale problematica è da tempo oggetto di attività parlamentari al fine di riequilibrare queste mancanze di servizi, che risultano essere incomprensibili da parte dell'opinione pubblica, specialmente alla luce dell'aumento esponenziale dei reati che sono stati registrati negli ultimi anni;

un aspetto certamente da non sottovalutare è quello, che riguarda la presenza della polizia ferroviaria, che in questa provincia è presente nel capoluogo e negli scali ferroviari di Conegliano e Castelfranco Veneto. Nella scorsa legislatura il sottosegretario agli interni Massimo Brutti, in risposta ad un atto di sindacato ispettivo dell'interrogante (n. 5/07580), confermò l'intenzione di chiudere il posto di Polfer di Castelfranco Veneto;

probabilmente anche a seguito di pressanti iniziative atte a scongiurare l'attuazione di detta chiusura, non si ebbero più notizie a tal riguardo;

il problema comunque non è stato risolto, anzi, continuano a sprecarsi le allusioni e le prospettive per il futuro della polizia ferroviaria di Castelfranco Veneto, per altro determinando un senso di abbandono da parte dello Stato nei confronti delle esigenze di sicurezza dei cittadini;

Castelfranco Veneto è in posizione baricentrica rispetto al territorio provinciale, ed è interessata dal progetto regionale relativo alla nuova metropolitana di superficie. Questi aspetti, uniti alla necessità di poten-