

attenzione alla sfera di problemi antichi della polizia penitenziaria, attivandosi per riservare alla loro soluzione anche il massimo di risorse finanziarie disponibili.

(4-12539)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:*

IX Commissione:

SUSINI, DUCA e RAFFALDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il presidente della regione Toscana ha inviato al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il 18 novembre 2004, una terna di indicazioni per la nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Livorno, rispettando in pieno la nuova normativa intervenuta in materia dal luglio 2004;

l'Autorità portuale di Livorno è commissariata addirittura dal 3 luglio 2003;

in risposta ad una interpellanza urgente dei deputati dell'opposizione il Governo, nella seduta del 22 dicembre 2004, rilevò che non si era ancora addivenuti al provvedimento finale di nomina poiché erano in corso « le necessarie valutazioni ed era stato richiesto l'autorevole avviso del Consiglio di Stato »;

tale motivazione veniva giustificata in virtù di un « atto di significazione e opposizione » del comune di Capraia Isola, peraltro pervenuto il 30 novembre 2004;

nel frattempo, il 27 dicembre 2004, in sede di Commissione Trasporti della Camera è stata approvata una risoluzione (n. 8-00109) votata da maggioranza e opposizione con la quale si impegnava il Governo a superare la situazione di commissariamento di alcune Autorità portuali, compresa quella di Livorno;

è trascorso un periodo di tempo ampiamente sufficiente a compiere tutte le verifiche del caso —:

se non si ritenga che un ulteriore ritardo nella nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Livorno configuri, da parte del Ministro, una vera e propria omissione di atti dovuti e una violazione di legge, non sussistendo plausibili impedimenti di carattere giuridico tali da precludere l'emanazione di quello che, a questo punto, appare semplicemente un atto dovuto. (5-03845)

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

i progetti per la realizzazione dei Corridoi europei e delle Autostrade del mare, interventi strutturali di estrema rilevanza per lo sviluppo delle reti di trasporto a livello comunitario ed extraeuropeo, trovano in Italia uno dei principali punti strategici nel Porto di Trieste, riconosciuto dall'Unione Europea come Porto Franco Comunitario, snodo centrale per i traffici intercomunitari grazie alla sua posizione di collegamento con i Paesi dell'Est di recente adesione, nonché il porto europeo più vantaggioso per i collegamenti con l'Estremo Oriente;

la legge 21 dicembre 2001, n. 443, cosiddetta Legge Obiettivo, ha delegato al governo l'« individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese », attraverso un programma da inserirsi nel Documento di programmazione economico-finanziaria, attribuendo al CIPE il compito di valutare le proposte e approvare i progetti;

nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche deliberato dal CIPE in data 21 dicembre 2001 alla voce 414,20, e previsto nel DPEF 2005-2008 tra le opere della Legge Obiettivo afferenti al Corridoio n. 5 Asse Est Ovest Lisbona-Kiev per la

tratta italiana Torino-Trieste, è inserito il progetto per la realizzazione dell'« Hub portuale Trieste: piattaforma logistica », definito come potenziamento ed ampliamento delle aree operative, e di cui lo stesso DPEF sottolinea il ruolo fondamentale individuandolo come uno dei riferimenti portuali di una retroportualità continentale, la cui fruibilità è prevista per il 2009;

il progetto è stato predisposto dall'Autorità Portuale di Trieste, per la creazione di una Piattaforma Logistica, che attraverso l'espansione dell'attuale area del Porto verso sud-est, renderebbe disponibile all'attività portuale uno spazio di quasi 250.000 mq, con un complesso di aree retroportuali per il deposito, la prima lavorazione, lo smistamento delle merci, in collegamento con la rete autostradale e ferroviaria, in un'ottica di trasporto intermodale, con il recupero di un'ampia area al momento non sfruttata e in stato di degrado;

nella seduta del 20 dicembre 2004, il CIPE, sotto la Presidenza del Ministro dell'economia, ha approvato con delibera il progetto dell'hub portuale di Trieste, per un costo di 272 milioni di euro pari alla somma necessaria per la realizzazione del primo lotto, decisione che consente il passaggio dalla fase di programmazione a quella di attuazione dell'infrastruttura;

le risorse finora previste derivano da vecchie leggi, mentre la Legge Obiettivo non ha ancora stanziato nulla;

da notizie di stampa, sembra che non sia previsto lo stanziamento dei finanziamenti necessari per la realizzazione dell'hub portuale di Trieste —:

se il Ministro confermi l'assenza di stanziamenti a favore del Progetto per la realizzazione della piattaforma logistica di Trieste, e in che tempi e modi preveda di attivarsi per rendere disponibili i finanziamenti ad essa necessari, considerata l'importanza a livello nazionale ed europeo del Porto. (5-03846)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

sono già stati avviati i lavori di costruzione dell'aeroporto civile di II livello di Comiso sito presso il sedime dell'ex Base missilistica;

la struttura, estremamente importante, è attesa dalle popolazioni locali e quindi la celerità della messa in funzione è elemento fondamentale —:

se la struttura sia in linea con tutti i regolamenti vigenti;

quali iniziative si intendano assumere affinché l'aeroporto sia immediatamente fruibile non appena completato. (4-12543)

\* \* \*

INTERNO

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

nella « Relazione al Parlamento sull'attività delle forze di polizia, sullo stato dell'ordine e della sicurezza pubblica e sulla criminalità organizzata », riguardante l'anno 2003 e realizzata dal Ministero dell'interno, si afferma a pagina 16, nel capitolo dedicato a « terrorismo ed eversione », che « Nel corso del 2003 è stato rilevata la nascita, in diverse città italiane, di emittenti televisive non autorizzate, spesso vicine all'area dei centri sociali che irradiano, con potenza limitata ad ambiti territoriali ristretti (zone, quartieri, vie cittadine), programmi « alternativi » sfruttando lo spazio di frequenze situato tra gli altri canali (il cosiddetto « cono d'ombra »). Le diverse iniziative, conosciute come « Telestreet », « Tv di strada » o « Tv di quartiere » — continua la relazione — rientrerebbero in un progetto più ampio, denominato *Glo-*