

317.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Chiarimenti in merito all'accordo tra Alitalia ed Etihad, con particolare riferimento all'aeroporto di Fiumicino – 2-00721	7
Missioni vevoli nella seduta del 24 ottobre 2014	3	Iniziative per la tutela e la sicurezza del territorio, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico – 2-00714	8
Progetti di legge (Annunzio)	3		
Documento ministeriale (Trasmissione)	3		
Atti di controllo e di indirizzo	3		
Interpellanze urgenti	4	Intendimenti in ordine alla prospettata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del sistema carcerario – 2-00722	11
Iniziative di competenza volte a garantire la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbrate, anche in vista di Expo 2015 – 2-00696	4		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni vaevoli nella seduta del 24 ottobre 2014.

Angelino Alfano, Gioacchino Alfano, Alli, Amici, Baretta, Bellanova, Bindi, Biondelli, Bobba, Bocci, Michele Bordo, Borletti Dell'Acqua, Boschi, Brambilla, Bratti, Bressa, Brunetta, Caparini, Capezone, Casero, Castiglione, Catania, Ceconi, Centemero, Cicchitto, Cirielli, Costa, Dambruoso, De Girolamo, Del Basso De Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Luigi Di Maio, Di Salvo, Manlio Di Stefano, Epifani, Fedriga, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Giachetti, Giacomelli, Gozi, La Russa, Lorenzin, Lotti, Lupi, Madia, Mannino, Marazziti, Merlo, Mogherini, Orlando, Pisicchio, Pistelli, Portas, Rampelli, Ravetto, Realacci, Rigoni, Domenico Rossi, Rughetti, Sanga, Sani, Scalfarotto, Schullian, Scotto, Sereni, Sisto, Speranza, Tabacci, Tagliabona, Velo, Vignali, Vito, Zanetti.

Annunzio di proposte di legge.

In data 23 ottobre 2014 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

RONDINI: « Piano particolare di intervento per lo sviluppo del sistema territoriale per l'adozione dei protocolli di presa in carico delle famiglie con persone affette da disabilità che restano prive di adeguato sostegno familiare, nonché delega al Governo per la disciplina del contratto di fiducia » (2682);

SCOTTO E PALAZZOTTO: « Modifica all'articolo 52 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, concernente il trattamento delle somme erogate ai titolari di cariche elettive a titolo di rimborso di spese, e destinazione delle relative risorse al piano straordinario di intervento per lo sviluppo del sistema territoriale dei servizi socio-educativi » (2683).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con lettera pervenuta in data 21 ottobre 2014, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 14 luglio 1993, n. 238, la relazione sullo stato di attuazione dei contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana Spa, riferita al contratto di programma 2007-2011, aggiornata al 31 dicembre 2013 (Doc. CXCIX, n. 2).

Questa relazione è trasmessa alla IX Commissione (Trasporti).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

INTERPELLANZE URGENTI***Iniziative di competenza volte a garantire la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, anche in vista di Expo 2015 – 2-00696*****A)**

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

la legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni e integrazioni, ha stanziato risorse per la realizzazione di interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, al fine di migliorare la mobilità e le condizioni ambientali nei centri urbani;

il decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, « Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria », all'articolo 63, comma 12, per promuovere lo sviluppo economico e rimuovere gli squilibri economico-sociali, ha, in particolare, disposto che, per le finalità di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, l'ammontare delle risorse stanziato dal decreto-legge n. 112 del 2008 per il triennio 2008/2010 per il finanziamento di nuovi interventi è pari a 141.200.000 euro;

è, altresì, opportuno creare una graduatoria di interventi da ammettere a contributo, che sia valida anche per eventuali successivi rifinanziamenti, al fine di semplificare le procedure istruttorie per l'utilizzo immediato delle risorse disponibili;

il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 febbraio 2009,

n. 99, ha indicato le direttive in merito all'allocatione delle risorse di cui ai commi 12 e 13 dell'articolo 63 del decreto-legge n. 112 del 2008;

il protocollo d'intesa tra regione Lombardia, provincia di Milano, comune di Milano, comune di Cormano, comune di Paderno Dugnano, comune di Senago, comune di Varedo e comune di Limbiate per la progettazione definitiva da Milano Comasina a Limbiate, sottoscritto in data 26 maggio 2006, ha affidato alla provincia di Milano l'elaborazione del progetto definitivo mediante esperimento di asta pubblica;

il protocollo d'intesa del 31 luglio 2007 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la regione Lombardia, la provincia di Milano e il comune di Milano « per la realizzazione della rete metropolitana dell'area milanese » e l'atto integrativo al protocollo d'intesa sopra citato, sottoscritto il 5 novembre 2007 da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, regione Lombardia, provincia di Milano e comune di Milano, considerano prioritario l'intervento di riqualificazione funzionale della tranvia Milano-Limbiate;

l'intervento infrastrutturale è inserito in un'area ad elevata domanda di mobilità e rientra nel programma di potenziamento del complessivo sistema di trasporto pubblico locale in sede protetta (metropolitane, tranvia o mezzi che viaggiano su corsie dedicate);

l'area in questione, nell'ambito del potenziamento del sopradetto trasporto pubblico, è stata interessata dal prolungamento della linea metropolitana M3 sino a Comasina, inaugurato nel mese di marzo

2011, che permette un celere, frequente e regolare collegamento dell'asta dei Giovi con i principali poli di destinazione milanesi;

alcuni comuni, attraversati dalla linea oggetto del presente accordo, sono interessati da ulteriori opere sia di trasporto in sede protetta, sia di carattere viabilistico per le quali diventa necessaria una visione coordinata;

il costo dell'intervento della riqualificazione della linea Milano-Limbiate, sulla base del progetto definitivo, risulta pari a 167.927.290,41 euro, di cui 30.000.000,00 euro per l'acquisto del materiale rotabile;

conformemente alle direttive previste dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 99 del 2009 soprarichiamato, è stato individuato un primo lotto funzionale, costituito dalla tratta tra Milano Comasina e il deposito di Varedo compreso (escluso il materiale rotabile), per un costo di 98.224.972,01 euro;

la provincia di Milano il 29 settembre 2009 ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il progetto definitivo, con la richiesta di finanziamento per la realizzazione del sopradetto 1° lotto funzionale;

la regione Lombardia, con delibera della giunta regionale VIII/10274 del 7 ottobre 2009, si è espressa favorevolmente, ai sensi dell'articolo 5 del decreto ministeriale del febbraio 2009;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 1° febbraio 2011 ha comunicato alla provincia di Milano che, con decreto 28 dicembre 2010, n. 4107, è stato assunto l'impegno statale per un importo di 58.934.983,20 euro (il 60 per cento dell'importo di 98.224.972,01 euro) quale cofinanziamento per la riqualificazione della tranvia extraurbana Milano-Limbiate, 1° lotto funzionale Milano Comasina-Varedo deposito;

il Cipe, nella seduta del 6 dicembre 2011, con delibera pubblicata sul supple-

mento n. 120 della *Gazzetta Ufficiale* del 15 giugno 2012, ha confermato il finanziamento statale di 58.934.983,20 euro, corrispondente alla quota del 60 per cento del costo dell'opera prevista dalla legge n. 211 del 1992, relativamente al lotto funzionale Milano Comasina-Varedo deposito;

la restante quota di cofinanziamento di 39.289.988,80 euro, pari al 40 per cento dell'importo complessivo, pari a 98.224.972 euro, è a carico del territorio;

l'accordo tra comune di Milano, comune di Cormano, comune di Paderno Dugnano, comune di Senago, comune di Varedo e comune di Limbiate per la realizzazione della metro tranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale è stato siglato in data 3 agosto 2012;

l'11 marzo 2013 la provincia di Milano, nel confermare l'attualità del progetto definitivo a suo tempo presentato, nel 2009, per la selezione di cui alla legge n. 133 del 2008, ha presentato il programma temporale relativo agli adempimenti di competenza, ha confermato la validità della delibera della giunta provinciale n. 684 del 2009 inerente alla copertura finanziaria dell'opera e ha trasmesso la deliberazione del consiglio provinciale 13 dicembre 2012, n. 104, relativa all'approvazione dello schema di atto interistituzionale tra gli enti interessati al fine, tra l'altro, della ripartizione a livello locale del costo dell'opera, prevedendone la sottoscrizione entro il mese di giugno 2013;

l'aggiudicazione provvisoria dell'appalto integrato è intervenuta l'8 agosto 2012, l'aggiudicazione definitiva il 13 settembre 2012, mentre il contratto è stato stipulato in data 11 luglio 2013;

rispondendo all'interpellanza urgente n. 2-00136 del 19 luglio 2013, presentata dalla prima firmataria del presente atto di sindacato ispettivo, il Sottosegretario di Stato *pro tempore* Rocco Girlanda, dopo aver ripercorso l'iter burocratico e legislativo dell'opera, aveva assicurato, in merito alla tranvia extraurbana Milano-Limbiate,

tratta Comasina-deposito Varedo, che « presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è in corso di predisposizione la convenzione tra lo stesso Ministero e la provincia di Milano tesa a definire le modalità per l'erogazione dei contributi statali, previa approvazione del progetto e verifica della sussistenza del cofinanziamento » e che, per quanto concerneva la metrotranvia Parco Nord-Seregno, poteva « assicurare che seguirà a breve la consegna delle aree e l'inizio dei lavori »;

il 19 dicembre 2013 la provincia di Milano approvava un ordine del giorno richiedente al Governo e alla regione Lombardia di farsi garanti del mantenimento in essere dei finanziamenti statali per l'opera;

l'articolo 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014 – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale 27 dicembre 2013, n. 302 – supplemento ordinario n. 87), a seguito di un emendamento presentato dalla prima firmataria del presente atto e da altri deputati del Partito Democratico lombardo, prevede che: « Al fine di accelerare gli interventi in aree urbane per la realizzazione di linee tranviarie e metropolitane il CIPE, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, individua, con apposita delibera, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli interventi da revocare ai sensi dell'articolo 32, commi da 2 a 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché quelli finanziati dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, sul sistema metropolitano che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non siano stati affidati con apposito bando di gara. Le risorse rivenienti dalle revoche di cui al periodo precedente confluiscono in apposita sezione del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 32, comma 6, del citato decreto-

legge 6 luglio 2011, n. 98, e sono finalizzate dal CIPE con priorità per la metrotranvia di Milano-Limbiate (...) »;

il termine (previsto all'articolo 7 dell'accordo interistituzionale del 3 agosto 2012) entro cui avrebbe dovuto essere bandita la gara di appalto per l'affidamento dei lavori era stato stabilito per il 30 giugno 2014;

con la nota della provincia di Milano protocollo n. 154222 del 15 luglio 2014, a firma dell'assessore alle infrastrutture, viabilità e trasporti, dottor Franco De Angelis, veniva comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il mancato perfezionamento dell'accordo interistituzionale a livello locale per la copertura economica della quota parte di stanziamento non coperto da fondi statali, con riferimento particolare alla provincia di Monza e Brianza e al comune di Varedo. In particolare, tale nota si concludeva con un: « Si rimette pertanto a codesto Ministero ogni valutazione e provvedimento del caso sull'opera in parola »;

la legge 7 aprile 2014, n. 56, Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni (legge Delrio – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, serie generale, 7 aprile 2014, n. 81), con la quale viene istituita la città metropolitana di Milano, abroga, di fatto, la provincia di Milano, la quale non si trova più nella condizione di svolgere il previsto ruolo di soggetto aggiudicatore e di quella connessa in qualità di responsabile per la realizzazione dell'intervento di ammodernamento in metrotranvia della tranvia Milano Comasina-Limbiate Ospedale;

si ritiene necessario addivenire ad un accordo interistituzionale definitivo e completo della destinazione delle quote parte, che ogni ente partecipante all'accordo deve garantire –:

se sia confermato l'impegno da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'assicurare la creazione dell'opera, essendo necessaria secondo gli

interpellanti una scelta ragionevole e ponderata a favore di queste infrastrutture, giudicate importanti dalla regione Lombardia sia per quel che riguarda i flussi di visitatori verso le aree Expo 2015, sia come patrimonio del territorio;

se si intenda organizzare un incontro con gli enti interessati per approdare quanto prima alla definizione dell'*iter* procedurale per garantire la partenza dei lavori come da accordi.

(2-00696) « Cimbro, Mauri, Cassano, Cominelli, Colaninno, Laforgia, Bazoli, Fragomeli, Bersani, De Maria ».

Chiarimenti in merito all'accordo tra Alitalia ed Etihad, con particolare riferimento all'aeroporto di Fiumicino – 2-00721

B)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere – premesso che:

il trasporto aereo costituisce un elemento significativo per il sistema economico nazionale con un impatto diretto sull'economia, tale da renderlo determinante per lo sviluppo ed il rilancio del Paese;

il traffico aereo internazionale, nonostante la congiuntura economica globale, già nel 2011, è tornato a crescere del 6,5 per cento (circa 150 milioni di passeggeri) e secondo le previsioni della Iata (fine 2012) negli anni a venire si dovrebbe avere un incremento annuo del 5,3 per cento;

l'Italia, con circa 800 mila passeggeri settimanali, si pone come uno dei più grandi mercati all'interno dell'Unione europea; tuttavia, nel 2012, ha subito una decrescita del 4,7 per cento di passeggeri;

i passeggeri movimentati nel 2012 dal traffico aereo negli aeroporti romani è pari a 36 milioni per Fiumicino e di 5

milioni per Ciampino. Roma da sola movimentata circa il 30 per cento del traffico nazionale;

nel nostro Paese la crisi economica ed industriale ha determinato un aggravio della già incerta situazione del trasporto aereo nazionale a causa della carenza di specifiche ed efficienti politiche industriali e gli attuali investimenti strutturali appaiono frammentari e non all'interno di un organico ed efficace sistema coordinato da una cabina di regia dalla quale avere una visione complessiva;

per quanto concerne la società Alitalia-Cai, l'intesa con Poste italiane ed Etihad, che apre uno scenario nuovo e di sviluppo per tutto il sistema aeroportuale italiano, non ha però avuto l'epilogo sperato sulla gestione degli esuberanti. L'accordo separato del 13 luglio 2014 tra Alitalia-Cai e le organizzazioni sindacali pone, infatti, in mobilità circa 2000 unità; di queste, circa 681 verranno ricollocate con « possibili » processi di esternalizzazione, altre 616 con ricollocazione interne alla nuova Alitalia e per circa 900 unità è stata prevista la sola mobilità con la sperimentazione dei « contratti di ricollocazione » di cui manca tutta la parte attuativa e organizzativa;

la vertenza *Groundcare* che vede il fallimento della società di *handler* e che coinvolge 850 lavoratori, è un ulteriore segnale delle possibili conseguenze di un'implosione del sistema di trasporto aereo italiano –:

quali iniziative il Governo intenda assumere al fine di:

a) continuare il confronto sul trasporto aereo riattivando, al più presto, il tavolo nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per affrontare le principali questioni riguardanti il settore, ossia regole, *authority*, politiche industriali, indirizzi di sistema, investimenti infrastrutturali e, in particolare,

insieme alla regione Lazio, per aprire un particolare confronto sul sistema aeroportuale romano;

b) esplicitare le esternalizzazioni annunciate dall'accordo ministeriale tra Alitalia-Cai e organizzazioni sindacali del 13 luglio 2014 in tutte le loro parti all'interno di una logica industriale, dando finalmente delle certezze ai tanti lavoratori coinvolti su tempi, azienda di trasferimento e condizioni contrattuali;

c) definire il ruolo di Poste Italiane nell'acquisizione di servizi e infrastrutture ICT di Alitalia e nel relativo e auspicato passaggio di personale — 77 unità — da Alitalia a Poste, come indicato dall'accordo del 13 luglio 2014 e come si evince da dichiarazioni dello stesso Ministro interpellato;

d) chiarire, in particolare, il ruolo di Atitech nell'acquisizione di attività di manutenzione a medio e lungo raggio di Alitalia nel relativo e auspicato passaggio di personale, 200 unità, in Atitech, come indicato dall'accordo del 13 luglio 2014 e dallo stesso Ministro interpellato con dichiarazioni alla stampa;

e) dare delucidazioni e rassicurazioni sul futuro del polo manutentivo dell'aeroporto di Fiumicino;

f) definire i tempi della concretizzazione dei contratti di ricollocazione, chiarendo il ruolo dell'Enac e della regione Lazio.

(2-00721) « Minnucci, Giuliani, Boccadutri, Miccoli, Venittelli, Melilli, Taricco, Prina, Paolo Rossi, Benamati, Chaouki, Petitti, D'Ottavio, Mazzoli, Causi, Tidei, Marroni, Gregori, Planger, Catalano, Marco Di Stefano, Coscia, Simoni, Argentin, Cassano, Cardinale, Zoggia, Bonaccorsi, Taranto, Massa, Grassi, Fassina, Bocuzzi ».

Iniziative per la tutela e la sicurezza del territorio, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico — 2-00714

C)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per sapere — premesso che:

tra giovedì 9 e venerdì 10 ottobre 2014 la città di Genova è stata colpita da violente precipitazioni che hanno causato l'esondazione di corsi d'acqua quali il Bisagno, il Fereggiano, lo Sturla e lo Scrivia, causando danni enormi alla collettività e una vittima;

appena tre anni fa, il 4 novembre 2011, Genova era stata vittima di un evento analogo e, a seguito di una violentissima pioggia, è stata letteralmente inondata da un fiume di fango, acqua e detriti, conseguenti all'esondazione dei torrenti Bisagno e Ferregiano, che si sono riversati con inaudita violenza in alcune zone della città, provocando 6 morti e la distruzione di infrastrutture, lo sventramento di attività commerciali e ingentissimi danni alla città;

non bisogna dimenticare che il torrente Bisagno è considerato e classificato come torrente a rischio nazionale;

secondo i dati contenuti nell'archivio storico degli eventi calamitosi (alluvioni e frane) in Italia, redatto dall'Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica (Irpi) del Consiglio nazionale delle ricerche, la Liguria e la Toscana sono storicamente tra le regioni più colpite da alluvioni e frane;

nella sola Liguria sono censite 8.392 frane, con un indice di franosità (rapporto tra aree interessate da eventi franosi e totale del territorio) pari all'8,4 per cento, più alto della media nazionale del 6,9 per cento (per un totale di 486.000), mentre la sola provincia di Genova ne conta ben 3.978;

per quanto concerne l'alluvione della scorsa settimana, sembra che il sistema di allertamento di cui alla direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri 27 febbraio 2004, non sia riuscito a prevedere con adeguato anticipo l'evento, anche se ben poco si sarebbe potuto fare per evitare i danni;

il Dipartimento della Protezione civile ha dichiarato lo stato di emergenza 16 volte nel 2013 e 10 volte nei primi nove mesi del 2014;

è opinione ormai consolidata in ambito tecnico/scientifico che tragedie come quella di Genova sono causate da più fattori (cambiamenti climatici, predisposizione del territorio italiano, pianificazione territoriale, mancanza di cultura del rischio), tra i più rilevanti dei quali sono da annoverare la progressiva impermeabilizzazione del suolo e la pratica di costruire edifici in zone a rischio o di restringere le sezioni idrauliche dei corsi d'acqua in corrispondenza dei centri urbani;

come noto, la fuoriuscita dei corsi d'acqua dai loro alvei a seguito di precipitazioni meteoriche intense o prolungate rappresenta un fenomeno squisitamente naturale e non certo inatteso, peraltro di fondamentale importanza nel complesso quadro dell'evoluzione geomorfologica della superficie terrestre; d'altra parte, l'occupazione delle aree esondabili con insediamenti urbani, industriali e con infrastrutture costituisce un aumento del fattore di rischio della forza distruttrice degli eventi alluvionali; in tale contesto, il mantenimento della funzionalità dei suoli riveste un'importanza strategica;

proprio durante il convegno « Italia Dissestata » organizzato il 7 ottobre 2014 presso la Camera dei deputati, Genova ed il Bisagno erano stati citati da vari esperti del settore come esempio negativo di scelte urbanistiche che mettono a rischio interi quartieri;

la Liguria e la zona di Genova, in particolare, sono state recentemente oggetto di un'espansione edilizia consistente

che non ha tenuto adeguatamente conto delle naturali dinamiche morfologiche dei versanti e dei corsi d'acqua;

le principali zone a rischio in Italia sono note e mappate con precisione mediante strumenti di pianificazione come i Piani di assetto idrogeologico, o con database quali l'Inventario dei fenomeni franosi italiani-Iffi (realizzato dall'Ispra e dalle regioni e province autonome, per fornire un quadro dettagliato ed una mappatura della distribuzione dei fenomeni franosi sul territorio italiano) o Aree vulnerate italiane-Avi (commissionato dall'allora Ministro per il coordinamento della protezione civile al Gruppo nazionale per la difesa dalle catastrofi idrogeologiche del Consiglio nazionale delle ricerche allo scopo di realizzare un censimento delle aree storicamente vulnerate da calamità geologiche (frane) ed idrauliche);

i *database* di Aree vulnerate italiane-Avi e dell'Inventario dei fenomeni franosi italiani-Iffi hanno caratteristiche diverse: Avi, basato su una mappatura puntuale delle zone già colpite da calamità, è adatto tra l'altro alla calibrazione di sistemi di previsione ed allertamento; Iffi, basato su una mappatura dei poligoni di frana, potrebbe costituire un ausilio fondamentale per una corretta pianificazione territoriale ed urbanistica; purtroppo, entrambi questi *database* non sono ormai più aggiornati da anni;

durante la seduta del 26 giugno 2013 la Camera dei deputati approvava a larga maggioranza la mozione n. 1-00114, che, tra le altre cose, impegnava il Governo *pro tempore* a « promuovere un profondo aggiornamento ed un'integrazione dei quadri conoscitivi nazionali e degli enti locali, riguardanti le conoscenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e sismiche, allo scopo di produrre nuovi strumenti urbanistici e cartografici geotematici relativi alla pericolosità geomorfologica, idraulica e di microzonazione sismica, finalizzati ad un più razionale e coscienzioso governo del territorio, così come previsto dal quadro normativo comunitario »;

lo Stato storicamente concentra la maggior parte degli esigui fondi per il dissesto idrogeologico su interventi strutturali, come dimostrato dai recenti interventi di cui alla legge di stabilità 2013 e confermato dalle intenzioni espresse dall'unità di missione governativa « Italia Sicura », nel corso delle audizioni alla VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati;

tali interventi strutturali non sempre ottengono il risultato sperato, in quanto spesso avvengono senza un'organica pianificazione a scala di bacino e non fanno altro che risolvere il problema puntualmente, trasferendolo più a monte o più a valle;

secondo le più aggiornate valutazioni nell'ambito degli ambienti più direttamente connessi allo studio dei fenomeni di dissesto idrogeologico, gli interventi non strutturali in questa fase potrebbero essere molto più efficaci degli interventi strutturali, oltre che più vantaggiosi da un punto di vista del mero rapporto costi/benefici;

tra gli interventi non strutturali si segnala la realizzazione e manutenzione di sistemi di allertamento e di monitoraggio, la pianificazione dell'emergenza, la diffusione di un'adeguata cultura del rischio tra la cittadinanza, la progettazione di città resilienti, ovvero in grado di assorbire senza danni fenomeni quali frane e alluvioni grazie alla limitazione dell'espansione urbanistica in aree a rischio —:

se il Ministro interpellato non ritenga opportuno, oltre alla doverosa azione per fare fronte all'emergenza in atto, assumere iniziative per destinare adeguati fondi ad interventi non strutturali come la ricerca scientifica per migliorare gli strumenti previsionali e la gestione dei rischi idrogeologici o come la revisione dei piani di emergenza comunali almeno nei casi dove essi si siano rivelati inadeguati;

se, in particolare, anche alla luce delle valutazioni emerse nel corso dell'iniziativa promossa dalle associazioni ambientaliste per analizzare il contenuto del decreto-legge n. 133 del 2014, cosiddetto « sblocca Italia », il Governo non ritenga opportuno destinare prioritariamente le risorse agli interventi per la messa in sicurezza del territorio e per la sistemazione idraulica e, in secondo luogo, alle opere infrastrutturali, individuando esclusivamente quelle davvero necessarie per la collettività;

se il Ministro interpellato non intenda promuovere con urgenza e finanziare un accurato aggiornamento ed un'integrazione dei quadri conoscitivi nazionali e degli enti locali, riguardanti le conoscenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e sismiche, allo scopo di produrre nuovi strumenti urbanistici e cartografici geotematici relativi alla pericolosità geomorfologica, idraulica e di microzonazione sismica, cui subordinare coerentemente e fortemente il governo del territorio e l'attività edificatoria, così come previsto dal quadro normativo comunitario;

se non intenda porre in essere urgenti iniziative normative in modo non solo da limitare il consumo di suolo — impegnandosi, per quanto di competenza, per la rapida approvazione dei provvedimenti all'esame del Parlamento — ma soprattutto da vincolarlo ai sopradetti quadri conoscitivi;

se non intenda intraprendere iniziative, ed in caso affermativo quali, affinché gli interventi strutturali finanziati in futuro per la prevenzione del rischio idrogeologico, anche a seguito dell'azione dell'apposita unità di missione governativa, vengano opportunamente valutati a scala di bacino (ovvero sia tenuto in debita considerazione l'impatto generato a monte e a valle) e siano assoggettati ad una rigorosa analisi del rapporto costi/benefici

estesa anche ad un raffronto con tipologie alternative di intervento, incluse le ipotesi di rinaturalizzazione delle aree a rischio e di demolizione e ricostruzione in area sicura degli edifici a rischio.

(2-00714) « Segoni, Busto, Daga, De Rosa, Micillo, Mannino, Terzoni, Zolezzi, Vignaroli, Fraccaro, Cozzolino, Toninelli, Dadone, Dieni, Lombardi, Nuti, D'Ambrosio, Castelli, Sorial, Caso, Brugnerotto, Cariello, Colonnese, Currò, D'Incà, Luigi Gallo, Brescia, Marzana, D'Uva, Di Benedetto, Vacca, Simone Valente ».

Intendimenti in ordine alla prospettata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del sistema carcerario – 2-00722

D)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro della giustizia, per sapere – premesso che:

ad oggi – e nonostante un'interrogazione a risposta immediata presentata dagli interroganti in Commissione giustizia in data 16 settembre 2014 (n. 5-03554) – non si è ancora provveduto alle nomine del capo del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, del capo del dipartimento delle politiche antidroga, nonché del Garante nazionale dei diritti delle persone detenute o private della libertà personale, nomine evidentemente fondamentali per la tutela dei diritti dei soggetti più deboli della società;

a fronte di tali mancate nomine, da fonti di stampa, si apprende invece che sia allo studio, alla Presidenza del Consiglio dei ministri – e senza alcun formale atto di istituzione – un progetto di riforma della gestione penitenziaria che, in particolare, verrebbe affidata, nell'elaborazione concreta, al procuratore aggiunto di Reg-

gio Calabria, Nicola Gratteri, il quale, nel mese di settembre 2014, alla festa de *Il Fatto Quotidiano*, avrebbe parlato di chiudere il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria per risparmiare denaro pubblico;

forte è la preoccupazione, a parere degli interpellanti, che tale progetto possa includere il trasferimento della gestione carceraria al Ministero dell'interno e non più al Ministero della giustizia, con la conseguenza che le carceri potrebbero essere dunque dirette dalla polizia, con ciò relegando la questione carceraria ad una mera questione di ordine pubblico;

Mario Gozzini, autore della nota riforma carceraria del 1986, scriveva di direttori penitenziari straordinari, motivati e democratici che agivano in perfetta sintonia con il dettato costituzionale in materia di finalità rieducativa della pena, ovvero « le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere alla rieducazione del condannato » (articolo 27, comma 3, della Costituzione);

è evidente che, proprio in ossequio al dettato costituzionale, dentro gli istituti di pena debbano continuare ad operare principalmente operatori civili esperti nel trattamento, tutti funzionalmente dipendenti dal direttore, e che la competenza istituzionale sugli istituti penitenziari debba continuare ad essere del Ministero della giustizia e non del Ministero dell'interno, avendo quest'ultimo funzioni di ordine pubblico;

alcuni Paesi, come gli Usa e il Regno Unito, hanno sì privatizzato parte del sistema carcerario, ma hanno comunque riservato la relativa competenza al Ministero della giustizia;

fra i suggerimenti che le organizzazioni internazionali danno alle nuove democrazie vi è quello di togliere le carceri dal controllo dei ministeri che hanno competenza sulla polizia;

un dipartimento con circa 50.000 dipendenti, come da « piano Gratteri » il-

lustrato nelle notizie di stampa, verrebbe abolito e sostituito da un organo non ancora chiaro. La polizia penitenziaria, invece, con un più ambizioso nome (« polizia della giustizia ») amplierebbe le sue competenze, dall'esecuzione degli ordini di reclusione alla ricerca dei latitanti, dal controllo dell'esecuzione penale esterna (detenzione domiciliare *in primis*) alla protezione dei collaboratori di giustizia e anche dei tribunali e dei singoli magistrati;

in particolare, poi, ai commissari della polizia penitenziaria andrebbe la responsabilità diretta e formale degli istituti di pena che verrebbero abbandonati progressivamente dagli attuali dirigenti « civili », incanalati in un ruolo professionale ad esaurimento;

i caratteri del « piano Gratteri », come sopra illustrato, erano stati peraltro anticipati dallo stesso procuratore nell'ambito di un'audizione sull'articolo 41-*bis* presso la Commissione diritti umani del Senato della Repubblica, dove questi aveva rappresentato le sue idee in tema di carceri —:

se il Governo non ritenga di fornire con urgenza ogni utile elemento sulle reali

ed effettive intenzioni di riforma del settore carcerario, ivi compresi i problemi che non hanno ancora portato all'individuazione del capo del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, del capo del dipartimento delle politiche antidroga, nonché del Garante nazionale dei diritti delle persone detenute o private della libertà personale;

se, nell'ambito della paventata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, non ritenga necessario avviare al più presto un confronto con le associazioni, nonché con gli operatori carcerari e del diritto che si sono da sempre occupati della questione carceraria;

se, in particolare, non ritenga di mantenere la competenza sulla gestione carceraria in capo al Ministero della giustizia, evitando con ciò di compromettere la realizzazione della funzione rieducativa della pena, ad avviso degli interpellanti, evidentemente conseguente ad un mero inquadramento della questione carceraria nell'ambito dell'ordine pubblico.

(2-00722) « Scotto, Daniele Farina, Sannicandro ».

