

# RESOCONTO STENOGRAFICO

317.

## SEDUTA DI VENERDÌ 24 OTTOBRE 2014

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARINA SERENI**

### INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1-17

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> .....	1	Cimbri Eleonora (PD) .....	1, 3
<b>Interpellanze urgenti</b> (Svolgimento) .....	1	Del Basso de Caro Umberto, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	2
<i>(Iniziativa di competenza volte a garantire la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, anche in vista di Expo 2015 – n. 2-00696)</i> .....	1	<i>(Chiarimenti in merito all'accordo tra Alitalia ed Etihad, con particolare riferimento all'aeroporto di Fiumicino – n. 2-00721)</i> ...	4
		Del Basso de Caro Umberto, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	5

**N. B.** Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-Api; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Libertàe Diritti-Socialisti europei (LED): Misto-LED.

	PAG.		PAG.
Minnucci Emiliano (FI-PdL) .....	4, 8	<i>(Intendimenti in ordine alla prospettata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del sistema carcerario - n. 2-00722)</i> .....	13
<i>(Iniziativa per la tutela e la sicurezza del territorio, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico - n. 2-00714)</i> .....	9	Farina Daniele (SEL) .....	13, 17
Del Basso de Caro Umberto, <i>Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	10	Ferri Cosimo Maria, <i>Sottosegretario per la giustizia</i> .....	14
Zolezzi Alberto (M5S) .....	9, 12	<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> ...	17

---

**N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.**  
**Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.**

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARINA SERENI

**La seduta comincia alle 9,30.**

ANNA MARGHERITA MIOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Gioacchino Alfano, Amici, Baretta, Bellanova, Bindi, Biondelli, Bocci, Michele Bordo, Borletti dell'Acqua, Boschi, Bratti, Bressa, Brunetta, Capezone, Casero, Cicchitto, Costa, Dambruoso, De Girolamo, Del Basso De Caro, Dellai, Di Gioia, Di Lello, Di Salvo, Epifani, Fedriga, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Giacomelli, Lorenzin, Lotti, Lupi, Madia, Mannino, Orlando, Pisicchio, Ravetto, Realacci, Domenico Rossi, Rughetti, Sanga, Scalfarotto, Scotto, Speranza, Tabacci, Velo, Vignali e Vito sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente ottantuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze urgenti**  
(ore 9,35).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze urgenti.

**(Iniziativa di competenza volte a garantire la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, anche in vista di Expo 2015 – n. 2-00696)**

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Cimbri n. 2-00696, concernente iniziative di competenza volte a garantire la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, anche in vista di Expo 2015 (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo alla deputata Cimbri se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

ELEONORA CIMBRI. Grazie Presidente, grazie sottosegretario, la metrotranvia Milano-Limbiate è un tema che è stato già presentato in quest'Aula a luglio dello scorso anno. Allora noi avevamo avuto delle rassicurazioni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rispetto ai fondi stanziati per la realizzazione di quest'opera che riteniamo assolutamente fondamentale per Milano e per la provincia, soprattutto adesso che si parla di città metropolitana.

È un'opera dal costo complessivo di circa 167 milioni di euro. L'impegno da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è della copertura del 60 per cento del totale dell'importo.

Questo impegno è stato siglato dal comune di Milano, dal comune di Cormano, dal comune di Paderno Dugnano,

dal comune di Senago, dal comune di Varedo, dal comune di Limbiate il 3 agosto 2012 attraverso la sottoscrizione di un accordo.

Qui in Parlamento, con la interpellanza urgente del 19 luglio 2013, come dicevo prima, il sottosegretario *pro tempore* Rocco Girlanda aveva assicurato, in merito alla tranvia, tratta Sorbano-Milano-Limbiate, che, presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, era 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, in modo appunto da assicurare una pronta partenza anche dei lavori.

Ricordo anche che nella di legge di stabilità 27 dicembre 2013, n. 147, la sottoscritta e altri deputati del Partito Democratico avevano presentato un emendamento che sostanzialmente recitava così: « Al fine di accelerare gli interventi in aree urbane per la realizzazione di linee tranviarie 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. (...) 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 Milano-Limbiate (...) ».

Quello che noi abbiamo registrato nel corso di quest'anno è che c'è stato un impegno da parte del Ministero delle infrastrutture a mantenere questo finanziamento; siamo consapevoli che ci sono problemi nella copertura del cofinanziamento previsto per la realizzazione di quest'opera. Si tratta, dal nostro punto di vista, di problemi risolvibili perché mancherebbero all'appello circa 2 milioni di

euro che possono, dal nostro punto di vista, essere reperiti e quindi siamo qui in Aula oggi per conoscere le intenzioni del Ministero e soprattutto se sia confermato l'impegno del cofinanziamento pari al 60 per cento, ed eventualmente anche una presa in carico del problema in modo da pensare di organizzare un incontro qui per definire meglio le modalità di erogazione del cofinanziamento da parte dei comuni interessati all'opera.

Io credo che la politica su questo debba fare il proprio mestiere e, quindi, al di là delle difficoltà che ci sono, se riteniamo che questa opera sia fondamentale per il territorio, dobbiamo in tutti i modi trovare la via per riuscire a definire gli stanziamenti necessari per la sua realizzazione.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso de Caro, ha facoltà di rispondere.

**UMBERTO DEL BASSO de CARO, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Grazie Presidente, rispondo ai quesiti posti dagli onorevoli interpellanti in merito ai contributi assegnati alla provincia di Milano per la realizzazione della linea tranviaria Milano-Limbiate, tratta Comasina-deposito di Varedo.

Senza dilungarmi sull'iter procedimentale, correttamente introdotto dagli onorevoli interpellanti, devo evidenziare che, sebbene con deliberazione CIPE del 6 novembre 2011 la provincia di Milano sia risultata assegnataria di risorse per l'intervento in argomento, ai sensi del decreto-legge n. 112 del 2008, e relativa legge di conversione n. 133 del 2008, tuttavia, per la conferma del finanziamento occorre attendere il completamento di detto iter.

Per quanto riguarda, poi, l'eventualità di una revoca degli interventi finanziati con la legge n. 211 del 1992, ai sensi dell'articolo 1, comma 88, della legge n. 147 del 2013 (legge di stabilità 2014), ad oggi, risulta di fatto ancora confermata la disponibilità del contributo, ma non il mantenimento nello specifico di tale assegnazione a quell'opera, stante, come detto, il mancato completamento dell'*iter*.

Infatti, come evidenziato dagli stessi interpellanti, la provincia di Milano, il 15 luglio del 2014, ha comunicato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il mancato perfezionamento dell'accordo a livello locale per la conferma del cofinanziamento necessario alla realizzazione dell'opera in questione, rimettendo allo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti eventuali valutazioni in merito.

I competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conseguentemente, il successivo 22 luglio, nel prendere atto di tale stato di fatto e nelle more di successive valutazioni, hanno comunicato la sospensione dell'istruttoria sul progetto, rammentando, comunque, alla provincia di Milano, in caso di perfezionamento di provvedimenti necessari alla ripresa dell'istruttoria stessa, la necessità di completamento della documentazione progettuale per gli aspetti economici, come già sollecitato in precedenza.

Circa lo stato di attuazione degli interventi finanziati ai sensi della predetta legge n. 133 del 2008 e confluiti nella delibera CIPE n. 91 del 2011, faccio presente che la provincia di Milano, nel frattempo decaduta per assorbimento nell'area metropolitana di Milano, pur avendo presentato il progetto definitivo nei termini previsti dalla legislazione vigente – progetto attualmente, comunque, in fase di istruttoria –, non ha ancora completato la documentazione progettuale.

Faccio altresì presente che, anche a seguito di conferma dei finanziamenti statali, rimane in capo ai soggetti territorialmente competenti l'individuazione del soggetto attuatore, in sostituzione della provincia di Milano, e delle fonti finanziarie per il cofinanziamento dell'opera, fonti aggiuntive a quelle stanziato nella misura del 60 per cento dallo Stato, a valere sulla citata delibera CIPE n. 91 del 2011.

Per quanto detto ed in ottemperanza proprio ai criteri che governano le leggi di finanziamento del settore delle infrastrutture e dei trasporti, ritengo di sottolineare come gli sforzi del Governo vadano nella direzione di concentrare le risorse disponibili su progetti effettivamente cantiera-

bili, come peraltro previsto nel recente decreto-legge n. 133 cosiddetto « sblocca Italia ».

**PRESIDENTE.** La deputata Cimbri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta per la risposta alla sua interpellanza.

**ELEONORA CIMBRI.** Io non sono soddisfatta della risposta, nel senso che conosco e tutti i deputati che hanno sottoscritto questa interpellanza, che da luglio dell'anno scorso sono impegnati a difesa della metrotranvia Milano-Limbiato, sanno che ci sono delle oggettive difficoltà rispetto al reperimento dei fondi per il cofinanziamento previsto per la realizzazione di quest'opera da parte dei comuni interessati.

Come ho già avuto modo di sottolineare prima, però, la mancanza di 2 milioni di euro, su un'opera che complessivamente ammonta a più di 167 milioni di euro, non può essere l'ostacolo per fermarsi rispetto ad un'infrastruttura che va proprio nella direzione anche di una mobilità sostenibile, e che quindi si inserisce pienamente in uno sviluppo delle infrastrutture dei trasporti che tiene conto anche della sostenibilità.

Noi continueremo a portare avanti le nostre istanze; richiameremo anche tutti gli enti interessati dal cofinanziamento rispetto alle responsabilità che hanno, e ci auguriamo – e così credo di aver compreso anche dalle parole del sottosegretario – che sia possibile rivedere, anche a fronte di un perfezionamento dell'iter, la posizione del Ministero, e quindi fare in modo di trovare le risorse per continuare e completare questa infrastruttura, a fronte ovviamente di un impegno anche dei comuni che attualmente sono inseriti nella città metropolitana. Perché nel frattempo abbiamo avuto anche questo passaggio, quindi la chiusura della provincia di Milano, che aveva tenuto fino ad allora in mano la questione della metrotranvia Milano-Limbiato, e successivamente il passaggio alla città metropolitana.

Da parte nostra, come deputati del Partito Democratico, continueremo a por-

tare avanti questa battaglia, che riteniamo assolutamente fondamentale; e ci auguriamo che la politica – come ho già avuto modo di dire prima – possa superare anche quelli che sono ostacoli di iter burocratici, perché se c'è la volontà politica per la realizzazione di un'opera che da tutti viene ritenuta fondamentale, allora si può anche tentare di superare quelli che sono degli ostacoli momentanei.

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

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Minnucci n. 2-00721, concernente chiarimenti in merito all'accordo tra Alitalia ed Etihad, con particolare riferimento all'aeroporto di Fiumicino (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti).

Chiedo al deputato Minnucci se intenda illustrare la sua interpellanza o se si riserva di intervenire in sede di replica.

EMILIANO MINNUCCI. Grazie Presidente, grazie sottosegretario De Caro, il trasporto aereo costituisce ormai da moltissimi anni un elemento significativo per il sistema economico nazionale, tanto da renderlo determinante per il rilancio dello sviluppo del nostro Paese. Secondo le stime previste dall'*International Air Transport Association*, la crescita del traffico aereo internazionale dovrebbe avere negli anni a venire un incremento annuo medio del 5,3 per cento, con 800 milioni di passeggeri internazionali in più solo nel 2014.

In questo contesto, però, l'Italia sta crescendo meno degli altri Paesi europei: anzi, quest'anno c'è stata una flessione del 3,4 per cento rispetto agli anni precedenti, nonostante il nostro Paese rappresenti a tutt'oggi uno dei maggiori mercati all'interno dell'Unione europea. In Italia molte delle aziende del settore sono in crisi, o addirittura in procedura fallimentare, con migliaia di lavoratori che rischiano il posto di lavoro. Basti citare i casi di Meridiana,

Alitalia, Livingston, Blu Panorama, o delle aziende di *handling*: penso a Groundcare, Aviapartner, ATA Handling, solo per citare i casi più eclatanti. Tale fenomeno è evidentemente il risultato non solo della crisi economica globale, ma anche della carenza di specifiche politiche industriali, nonché della frammentarietà del sistema aeroportuale e dell'incertezza degli attuali investimenti strutturali, dovuta fondamentalmente alla completa assenza di un sistema coordinato ed unitario degli stessi. Di fatto, l'intesa tra l'Alitalia CAI ed Etihad Airways, seppur da identificare con una nuova frontiera di sviluppo per il sistema aeroportuale italiano, non ha sortito gli effetti desiderati relativamente alla gestione degli esuberanti.

Con l'accordo tra Alitalia-CAI e le organizzazioni sindacali dello scorso 12 luglio infatti sono stati posti in mobilità circa 2.000 lavoratori, di cui 681 da ricollocare attraverso possibili processi di esternalizzazione, 616 da ricollocare all'interno della nuova Alitalia e circa 900 da sottoporre alla sperimentazione dei cosiddetti « contratti di ricollocazione », di cui però manca completamente ad oggi ogni regolamentazione attuativa ed organizzativa, tra cui l'individuazione del bacino professionale aeroportuale. Intanto, sempre nell'aeroporto di Roma Fiumicino, la vicenda relativa alla vertenza Groundcare in relazione al fallimento della società di *handler*, che vede coinvolti 850 lavoratori, è un pericoloso segnale di cedimento del sistema aeroportuale italiano, frutto di una mancanza di regolamentazione del mercato. Ad oggi, il commissario fallimentare ha individuato la società GH, che rilevarebbe solo una parte delle attività e assorbirebbe solo la metà dei lavoratori. Una misura che risolve il problema dei 7 operatori di *handler* e tuttavia non dà risposte occupazionali adeguate.

Tutto ciò premesso, caro sottosegretario, abbiamo ritenuto urgente sottoporre al Ministero dei trasporti un'interpellanza per capire quali siano le posizioni del Governo e quali iniziative esso intenda assumere al fine, in primo luogo, di continuare il confronto nazionale sul trasporto aereo riatti-

vando, 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, di concerto con la regione Lazio, per aprire un confronto sul sistema aeroportuale romano. In secondo luogo, di esplicitare, finalmente, e di chiarire le esternalizzazioni annunciate dall'accordo ministeriale tra Alitalia-CAI e le organizzazioni sindacali dello scorso 12 luglio 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. In terzo luogo, di definire il ruolo di Poste Italiane nell'acquisizione di servizi e infrastrutture ICT di Alitalia e nel relativo e auspicato passaggio di personale – stiamo parlando di 77 unità – da Alitalia a Poste, come indicato nell'accordo del 13 luglio, e come dichiarato più volte dallo stesso Ministro Maurizio Lupi. In quarto luogo, di definire 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 – qui si tratta di 200 persone – in Atitech, come indicato sempre nell'accordo e come dichiarato dallo stesso Ministro Lupi a mezzo stampa. In quinto luogo, di dare delucidazioni e rassicurazioni sul futuro del polo manutentivo dell'aeroporto di Fiumicino e in particolare sulla sorte di un'azienda strategica come Alitalia Manutensystem, azienda di manutenzione e revisione motori. Da ultimo, di definire i tempi della concretizzazione dei contratti di ricollocazione, determinando il ruolo dell'ENAC e della regione Lazio, che insieme al Ministero del lavoro e delle politiche sociali, dovrebbero anche definire il bacino professionale aeroportuale da cui attingere per la ricollocazione dei lavoratori in mobilità.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro, ha facoltà di rispondere.

UMBERTO DEL BASSO de CARO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Grazie Presidente, quanto al primo quesito posto dagli onorevoli interpellanti, circa la possibilità di continuare il confronto sulle principali questioni riguardanti il trasporto aereo e in particolare il sistema aeroportuale romano, evidenzio che il Ministero ha già messo in atto una molteplicità di iniziative con la finalità di affrontare in modo adeguato i nodi strutturali del trasporto aereo nazionale, attraverso un costante contatto con tutti gli interlocutori che a vario titolo operano in un mercato estremamente complesso e competitivo quale quello del trasporto aereo.

Le misure messe in campo, molte delle quali sono sfociate in provvedimenti normativi di iniziativa governativa, sono state rivolte a favorire lo sviluppo di condizioni generali per una concorrenza reale e non discriminatoria nello specifico settore, per superare le cosiddette « asimmetrie competitive », da più parti segnalate come una delle cause delle recenti crisi aziendali. È indubbio che tali misure di sistema hanno la finalità di costituire le regole cui fanno riferimento gli onorevoli interpellanti.

In particolare, mi preme ricordare l'introduzione nel sistema normativo nazionale di procedure trasparenti e concorrenziali per la definizione di accordi di *co-marketing* tra gestori aeroportuali e vettori – articolo 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, e relativa legge di conversione – in ordine alle quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha recentemente adottato le relative linee guida, sentita l'Autorità di regolazione dei trasporti e l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Di rilievo ritengo sia stata anche la ridefinizione della misura dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili, IRESA, che mira ad eliminare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali e di promuovere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano. Ricordo, peraltro, che tale norma è stata inquadrata come prioritaria proprio in ragione degli effetti negativi producibili

nella sua applicazione negli scali della regione Lazio. Ulteriormente segnalo la eliminazione dell'addizionale comunale per i passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali quando provenienti da scali domestici, tributo che raddoppiava i costi dei diritti di imbarco per i passeggeri domestici in transito, con la possibilità dei vettori di ridurre i costi dei relativi biglietti.

Particolarmente importanti, poi, sono le misure sociali assunte per il sostegno alle politiche di reinserimento dei lavoratori del comparto toccati da una crisi senza precedenti. Segnalo in tale prospettiva che per gli anni dal 2014 al 2017 le indennità di volo previste dalla legge e dal contratto collettivo non concorrono alla formazione del reddito ai fini contributivi, prevedendo comunque che concorrano alla determinazione delle retribuzione pensionabile nella misura del 50 per cento del loro ammontare, misura che riduce il costo del lavoro per le aziende tramite uno sgravio contributivo per il personale di volo con contratto in Italia, mantenendo comunque una contribuzione figurativa a carico dell'INPS per il 50 per cento dell'ammontare dell'indennità (l'onere è pari a 28 milioni di euro annui).

Evidenzio, inoltre, la proroga della durata del Fondo speciale per il trasporto aereo al 31 dicembre 2018, con la possibilità di un suo rifinanziamento con decreto MIT, di concerto con il MEF, entro il 31 ottobre 2015 (articolo 13 commi 21, 22 e 23 del predetto decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145).

Sotto il profilo programmatico e di pianificazione, rammento, infine, l'avvenuta approvazione, nel Consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014, della proposta dello stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di interesse nazionale nell'ambito del relativo piano, al fine di disporre di uno strumento di *governance* del settore, per affrontare le sfide che nascono dai cambiamenti in corso nello scenario di riferimento internazionale ed europeo. L'iter del provvedimento prose-

guirà con il confronto in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, nell'ambito della quale occorrerà raggiungere l'intesa con le regioni in essa rappresentate, ivi compresa la regione Lazio.

Linee direttrici del piano nazionale degli aeroporti sono la ottimizzazione dell'offerta trasportistica, anche mediante azioni di razionalizzazione ed efficientamento delle varie componenti del comparto aeroportuale in connessione con le altre modalità di trasporto, individuando le priorità infrastrutturali su cui concentrare gli investimenti, ai fini di una migliore allocazione delle risorse disponibili.

In particolare, il disegno politico perseguito nell'adozione del medesimo piano da parte del MIT è finalizzato: alla creazione di una visione di sistema e di sviluppo della rete nazionale di trasporto nel suo complesso per renderla sostenibile e competitiva, nell'ambito dei nuovi orientamenti delle reti transeuropee di trasporto, tenendo conto della vocazione dei territori, delle potenzialità di crescita e della capacità degli aeroporti stessi di intercettare la domanda di traffico; al superamento dell'ostacolo della conflittualità fra aeroporti situati a distanze minimali nell'ambito dello stesso bacino territoriale, che determina situazioni di scarso sviluppo per tutti gli scali; all'incentivazione alla costituzione di reti o sistemi aeroportuali, che si ritiene possano costituire la chiave di volta per superare situazioni di inefficienza, ridurre i costi e consentire una crescita integrata degli aeroporti, con possibili specializzazioni degli stessi; alla promozione dell'accessibilità dei territori caratterizzati da carenze di altre modalità di trasporto; alla focalizzazione efficace degli investimenti sia in termini di capacità aeroportuale che di accessibilità agli aeroporti; alla razionalizzazione della spesa e dei servizi in un'ottica di efficientamento degli stessi; alla realizzazione di una pianificazione industriale *in itinere* suscettibile di un aggiornamento periodico.

Per quanto concerne, poi, il secondo quesito in merito alle esternalizzazioni



annunciate dall'accordo ministeriale tra Alitalia-CAI e organizzazioni sindacali del 13 luglio 2014, devo evidenziare che in attuazione dell'accordo quadro di luglio, sono proseguiti gli incontri e i lavori con le parti sociali, con il raggiungimento di un accordo, in data 23 luglio 2014, di Cassa integrazione speciale per crisi aziendale per il periodo 1° luglio 2014-28 febbraio 2015, con la conseguente collocazione in mobilità di complessivi 713 lavoratori che hanno manifestato la non opposizione a tale collocazione e che matureranno in ogni caso i requisiti di accesso ai trattamenti pensionistici. In ordine, poi, alla procedura di collocamento in mobilità degli altri lavoratori Alitalia, la stessa risulta tuttora in fase di negoziazione in sede sindacale al termine della quale saranno esplicitate nel dettaglio le esternalizzazioni previste nell'accordo quadro.

Peraltro, il MIT ha convocato un incontro per il prossimo 28 ottobre, con l'intervento anche del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, finalizzato all'esame dello stato dell'attività relativa all'istituzione, presso l'ENAC, della struttura per la gestione del personale collocato in mobilità da Alitalia in possesso di specifiche competenze tecnico-operative.

Anche per i lavoratori di Air One sono stati raggiunti due accordi, negli scorsi 8 agosto e 9 settembre, che hanno previsto il completo assorbimento di tutte le eccedenze dichiarate.

Circa il terzo quesito relativo alla necessità di 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 Italiane, come più volte puntualizzato dal Ministro Lupi, gli investimenti di Poste Italiane in Alitalia sono investimenti di mercato per creare sinergie industriali. Poste Italiane sta approfondendo con Alitalia e con gli altri operatori interessati, gli aspetti relativi al progetto di esternalizzazione della gestione del centro informatico che comporterà anche il trasferimento di 77 unità lavorative da Alitalia a Poste Italiane. Non abbiamo motivo per dubitare che una grande azienda come

Poste Italiane realizzi gli impegni sottoscritti in sede di accordo con finalità di utile commerciale per le stesse Poste.

Per quanto concerne il quarto quesito sul 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, informo che sono tutt'ora in corso le trattative tra le aziende interessate volte a raggiungere l'accordo per lo svolgimento delle attività di manutenzione su aeromobili di lungo raggio da parte di Atitech presso l'aeroporto di Fiumicino, con la conseguente ricollocazione di 200 unità lavorative. Essendo in gioco cospicue acquisizioni di personale, infrastrutture, attrezzature e logistica associata e, quindi, rilevanti investimenti sia in termini di risorse umane che di capitali, le tempistiche necessarie alle imprese per l'intesa non possono essere eluse. Siamo fiduciosi sull'esito positivo delle stesse nei tempi dovuti.

In merito alla richiesta di fornire delucidazioni e rassicurazioni sul futuro del polo manutentivo dell'aeroporto di Fiumicino di cui al quinto quesito, evidenzio che il principale *hub* del Paese con circa 35 milioni di passeggeri all'anno che, secondo le previsioni degli esperti, dovrebbero addirittura raddoppiare entro il 2035, non può assolutamente restare privo di un polo manutentivo. In caso contrario, sarebbe a rischio non solo il futuro di Fiumicino ma quello dell'intero sistema aeroportuale nazionale.

Circa i tempi della concretizzazione dei contratti di ricollocazione, chiarendo il ruolo dell'ENAC e della regione Lazio di cui al sesto ed ultimo quesito, informo che all'indomani dell'accordo sindacale tra Alitalia, istituzioni e sindacati, il Ministro Lupi, d'intesa con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, si è attivato per l'istituzione presso l'ENAC, di una struttura di coordinamento per la gestione di un *data base* del personale collocato in mobilità da Alitalia, in modo da poter favorire il ricollocamento del personale interessato in possesso di specifiche com-

petenze tecnico-operative e non disperdere il grande patrimonio di competenze e professionalità maturate.

L'obiettivo è, evidentemente, quello di individuare una serie di strumenti operativi che, partendo dalla conoscenza condivisa dei fabbisogni del settore e delle opportunità esistenti, possano orientare ed accompagnare l'eventuale processo di riqualificazione del predetto personale, per consentirne, laddove possibile, l'assorbimento all'interno del settore del trasporto aereo.

Attualmente, con i vari soggetti interessati, tra cui figura anche la regione Lazio, sono stati avviati una serie di incontri per mettere a sistema i rispettivi strumenti e rendere quanto prima operativo tale strumento di facilitazione al ricollocamento presso altre imprese del settore.

**PRESIDENTE.** Il deputato Minnucci ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**EMILIANO MINNUCCI.** Grazie Presidente e grazie sottosegretario Del Basso De Caro. Sono parzialmente soddisfatto, nel senso che non vi è dubbio che nella gestione di quest'ultima, ahimè, di una lunga serie di crisi del settore aeroportuale, e nello specifico di crisi della vicenda Alitalia (per cui, forse, vi sarebbe bisogno anche di un approfondimento nel merito delle vicende passate, che rappresentano pagine oscure della storia industriale del nostro Paese), pur dando atto al Governo di un ruolo positivo — perché noi tutti abbiamo giudicato positivamente il fatto che un nuovo investitore venisse con capitali veri, reali, ad implementare la capacità di un'azienda in difficoltà, di una grande azienda nazionale in difficoltà — pur tuttavia, vi è bisogno di uno sforzo in più, di un salto di qualità in più. Lo dico al sottosegretario Del Basso de Caro e faccio riferimento alla funzione, al ruolo che può avere sia il Ministro Lupi sia il Presidente del Consiglio.

Ora io capisco, signor sottosegretario, che non sono più i tempi in cui Giorgio La

Pira alzava il telefono e chiamava Enrico Mattei ed il Presidente Fanfani per chiedere un impegno positivo e straordinario della mano pubblica nella gestione di vicende complesse dal punto di vista occupazionale. Tuttavia, penso che in questa materia siamo di fronte ad un settore strategico di carattere economico e ad un settore fondamentale per poter guardare con fiducia al futuro industriale del nostro Paese, e quindi vi è bisogno di uno sforzo maggiore, di un *surplus* di sforzo da parte del Governo e di coinvolgimento di tutti i soggetti.

Il sottosegretario Del Basso de Caro è stato puntuale nel richiamare i percorsi fatti, tuttavia ritengo che si debba partire da un dato, da un dato oggettivo: solo nell'area romana, caro sottosegretario, sono 50 mila le persone coinvolte nell'economia del trasporto aereo, nell'economia aeroportuale. Un grande *hub* come Fiumicino, oltre a muovere 35-36 milioni di passeggeri, dà risorse di sopravvivenza ad un indotto di circa 50 mila persone, e quella realtà può avere grandi occasioni di sviluppo, se solo si riesce a fare sinergia, a fare sistema.

Per questo, penso che sia possibile costruire un percorso virtuoso nelle prossime settimane e nei prossimi mesi. Mi auguro che il percorso che veniva adesso richiamato e tutti i passaggi che venivano richiamati dal sottosegretario siano anche esplicitati e portati il più possibile all'attenzione dell'opinione pubblica, perché vi è bisogno, anche in questo, di un approccio il più possibile trasparente, il più possibile inclusivo e partecipativo, in modo particolare per togliere i lavoratori, anche quelli tutelati dagli ammortizzatori sociali, da una condizione insostenibile e, a volte, umiliante di incertezza rispetto al proprio futuro.

Ovviamente, questo, come dicevo prima, non riguarda soltanto il passaggio del luglio scorso, e quindi l'ingresso di Etihad nel capitale di Alitalia-CAI, ma riguarda anche le crisi precedenti.

E abbiamo, appunto, a Roma, e nell'area metropolitana romana, solo in questo contesto, decine di migliaia di persone

che soffrono sulla propria pelle crisi ripetute, anche in un settore che avrebbe grandi potenzialità di sviluppo. Per questo io credo che sarà compito nostro, compito non soltanto mio, ma di tutti i parlamentari del Partito Democratico, e di tutti i parlamentari dell'area romana e del Lazio, incalzare il Governo nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, e affiancare i lavoratori, affinché si abbiano risposte nei tempi più stretti, perché abbiamo a che fare con il futuro industriale del nostro Paese e con la vita di decine di migliaia di persone.

***(Iniziativa per la tutela e la sicurezza del territorio, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico – n. 2-00714)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza Segoni n. 2-00714, concernente iniziative per la tutela e la sicurezza del territorio, con particolare riferimento al dissesto idrogeologico (*vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Zolezzi se intenda illustrare l'interpellanza di cui è cofirmatario o se si riservi di intervenire in sede di replica.

ALBERTO ZOLEZZI. Signor Presidente, signor sottosegretario Del Basso De Caro, ritorniamo sul tema ancora cogente del dissesto idrogeologico e delle alluvioni. Tralasciando gli aspetti ormai già noti di cronaca, mi concentro un po' sui dati di lungo termine e sugli interventi che, a nostro parere, sono più necessari per stabilizzare a lungo termine la situazione del rischio idrogeologico delle zone liguri, ma anche un pochino di tutta Italia.

Nell'archivio storico degli eventi calamitosi, alluvioni e frane in Italia, redatto dall'Istituto di ricerca per la protezione idrogeologica del Consiglio nazionale delle ricerche, la Liguria e la Toscana sono storicamente tra le regioni più colpite da alluvioni e da 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, che è del 6,9 per cento. La sola provincia di Genova ne conta ben 3.978.

Per quanto riguarda l'alluvione tra il 9 e il 10 ottobre, risulta che il sistema di allerta non abbia funzionato in maniera adeguata. È ormai consolidata l'idea che ci siano più fattori correlati a queste tragedie (il cambiamento del clima, la predisposizione del territorio, la pianificazione territoriale carente, la mancanza della cultura del rischio), ma sicuramente tra i più rilevanti sono da rilevare la progressiva impermeabilizzazione del suolo e la costruzione di edifici in zone a rischio.

Un convegno organizzato dal Movimento 5 Stelle, «Italia dissestata», il 7 ottobre 2014 presso la Camera dei deputati, ha evidenziato, insieme ai migliori esperti del settore, Genova ed il Bisagno come esempio negativo di scelte urbanistiche. Si è visto come i *database* delle Aree vulnerate italiane (AVI) e l'Inventario dei fenomeni franosi italiani – che hanno fornito comunque dati importanti – non siano più aggiornati da anni, almeno da otto anni.

Questa Camera ha approvato il 26 giugno 2013 una mozione importante a larga maggioranza, che promuoveva l'integrazione dei quadri conoscitivi nazionali, legati appunto anche alle strutture che poi si ritroveranno al livello degli enti locali, riguardanti conoscenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche e sismiche.

In questa mozione si faceva particolarmente riferimento alla necessità di interventi non strutturali contro il dissesto idrogeologico, mentre invece buona parte dei fondi contro il dissesto vanno ad interventi strutturali, come si è visto nella legge di stabilità del 2013.

Come interventi non strutturali segnaliamo i sistemi di allertamento e di monitoraggio, la pianificazione dell'emergenza, la diffusione di un'adeguata cultura del rischio tra la cittadinanza e la progettazione di città resilienti in grado di assorbire senza danni fenomeni quali frane ed alluvioni, limitando l'espansione urbanistica nelle aree a rischio.

Per cui chiediamo al Governo se non ritenga opportuno, oltre alla doverosa azione di fare fronte all'emergenza in atto, assumere iniziative per destinare adeguati fondi per interventi non strutturali, come la ricerca scientifica per migliorare gli strumenti previsionali e la gestione dei rischi idrogeologici e come la revisione dei piani di emergenza comunali, almeno nei casi dove si siano rivelati inadeguati.

Chiediamo al Governo se non ritenga opportuno destinare prioritariamente le risorse agli interventi per la messa in sicurezza del territorio e la sistemazione idraulica e, solo in secondo luogo, alle opere infrastrutturali, a differenza di quanto contenuto nel decreto-legge n. 133, che noi chiamiamo « sfascia Italia », che è in discussione in questi giorni qui alla Camera.

Chiediamo al Governo se non intenda poi promuovere, appunto, l'accurato aggiornamento e integrazione dei quadri conoscitivi nazionali e degli enti locali, riguardanti le conoscenze geologiche, idrogeologiche e sismiche, allo scopo di produrre nuovi strumenti urbanistici e cartografici relativi alla pericolosità del territorio a cui subordinare il governo del territorio e l'attività edificatoria.

Chiediamo al Governo di valutare, anche grazie all'azione dell'unità di missione governativa, come gli interventi debbano essere a scala di bacino, valutando 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, di demolizione — quindi, di decostruzione — con ricostruzione in area sicura degli edifici a rischio.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso de Caro, ha facoltà di rispondere.

**UMBERTO DEL BASSO de CARO,** *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Signor Presidente, nelle ultime

settimane il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha avuto modo di riferire, in questa stessa Aula ed in quella del Senato, in merito agli effetti del maltempo che ha colpito il Paese, causando, oltre ad ingentissimi danni alle strutture abitative e commerciali, anche diverse vittime, alle cui famiglie va ancora il nostro pensiero.

In tali occasioni, nel ricostruire le dinamiche che hanno trasformato delle piogge intense in eventi catastrofici, si è cercato di disegnare un quadro quanto più realistico degli impegni finanziari che il Governo si è impegnato a mettere in campo per affrontare le problematiche del dissesto idrogeologico, oltre che nelle regioni attualmente interessate, nell'intero Paese.

Le cause dell'attuale condizione di dissesto vanno ricercate, oltre che negli effetti dipendenti dai cambiamenti climatici, negli errori progettuali che hanno condotto, molto spesso, alla regimentazione e all'intubamento dei corsi d'acqua — si pensi, per stare all'attualità, ai fiumi Seveso a Milano, e Bisagno a Genova — e nell'eccessivo consumo di suolo dovuto alla speculazione edilizia e all'urbanizzazione senza regole, che hanno trasformato radicalmente la morfologia dei suoli.

Solo per fare un esempio, dai dati risultanti dal progetto IFFI, (acronimo di Inventario dei fenomeni franosi in Italia), citato dagli interpellanti e sul quale torneremo di qui ad un momento, emerge un quadro di dettaglio del dissesto da frane, in Italia, che ne conta quasi 500 mila. Esse interessano un'area di oltre 21 mila chilometri quadrati, pari al 7 per cento dell'intero territorio nazionale. La popolazione esposta a fenomeni franosi ammonta, secondo la stima dell'ISPRA, a quasi 1 milione di abitanti.

Colgo l'occasione per riferire un altro dato riguardante la popolazione esposta a fenomeni alluvionali. Considerando lo scenario massimo atteso, e cioè aree a criticità idraulica con tempo di ritorno fino a 500 anni, essa ammonta ad oltre 6 milioni di abitanti.

Per « popolazione esposta » a fenomeni franosi e alluvionali deve intendersi la popolazione residente esposta al rischio di danni alla persona e, più precisamente, le vittime, i dispersi, i feriti e gli evacuati.

Sul fronte dell'integrazione e aggiornamento del quadro conoscitivo sul dissesto idrogeologico, in collaborazione con le regioni e le province autonome, l'ISPRA realizza il già citato progetto IFFI. In particolare, l'adozione di una metodologia standardizzata di lavoro ha permesso di ottenere dati omogenei e confrontabili su scala nazionale. Anche per questo l'inventario IFFI è, oggi, la banca dati sulle frane più completa e di dettaglio esistente in Italia.

Tuttavia, è anche vero quanto rimarcato dagli interpellanti, in quanto risulta che i dati sulle frane sono aggiornati solo al 2007 per la maggior parte delle regioni, ad eccezione della Liguria, aggiornata al 2008, e l'Emilia Romagna, il Friuli Venezia Giulia e la Basilicata, aggiornate a dicembre 2013.

A questo riguardo, si condividono le osservazioni degli interpellanti: l'inventario IFFI è di fondamentale importanza per la programmazione di interventi di difesa del suolo, per la progettazione generale di reti infrastrutturali e per la gestione delle emergenze idrogeologiche. Esso rappresenta, infatti, un valido strumento di base per l'aggiornamento dei Piani di assetto idrogeologici, i PAI, redatti dalle autorità di bacino distrettuali, nei quali vengono definiti vincoli e regolamentazioni d'uso sul territorio, e per la redazione dei Piani territoriali di coordinamento provinciali, dei Piani regolatori generali e dei Piani di emergenza di Protezione civile. Sarà cura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, pertanto, attivare al più presto tutte le più idonee iniziative per consentire l'aggiornamento dell'inventario IFFI.

Ma non c'è solo questo. Investire sulla ricerca rappresenta un passaggio fondamentale nella lotta al dissesto idrogeologico. Migliorare la conoscenza del territorio è una premessa ineludibile e una necessità se si vuole pervenire alla realiz-

zare di un aggiornato quadro conoscitivo della pericolosità geomorfologica, idraulica e di microzonazione sismica, cui subordinare, come giustamente riferiscono gli interpellanti, il governo del territorio in tutti i suoi aspetti.

Poiché si ritiene che le problematiche legate al dissesto idrogeologico rivestono una particolarissima valenza, dalla cui risoluzione può dipendere il futuro del Paese e la stessa sicurezza dei cittadini, il tema è stato al centro dell'agenda politica del Governo sin dal suo insediamento. Questo perché governare vuol dire risolvere i problemi e, di fronte a simili fenomeni, le azioni da porre in essere devono essere rapide e responsabili. E, infatti, il Governo si è già attivato secondo due linee di intervento: la prima di carattere operativo e la seconda di natura normativa.

Sotto il primo profilo, occorre ricordare l'azione che si sta svolgendo per recuperare le risorse già stanziare per le finalità di mitigazione del rischio idrogeologico che, considerate nei precedenti atti di programmazione, non sono state ancora utilizzate per i più vari motivi; inoltre, la valutazione della possibilità di accedere a forme di finanziamento alternativo, anche attraverso il ricorso alla Banca europea per gli investimenti.

L'avvio della nuova programmazione, a valere sui fondi statali e comunitari, è partita all'indomani della pubblicazione della legge di stabilità 2014 ed ha consentito di stimare in circa 8 miliardi di euro le risorse necessarie a far fronte alle richieste del territorio per interventi dotati almeno di progettazione preliminare. Si sta procedendo, allo stato, alla individuazione degli interventi immediatamente cantierabili necessari per mitigare il rischio di esondazione nelle aree metropolitane. Infatti, per questi il decreto-legge cosiddetto « sblocca Italia » prevede l'utilizzo di un residuo del precedente ciclo di programmazione 2007-2013 del Fondo sviluppo e coesione, per 110 milioni di euro da utilizzare immediatamente a tale scopo.

Sotto il profilo normativo, già il decreto-legge n. 91 del 2014 ha previsto dispo-

sizioni per l'accelerazione procedimentale, nonché il subentro dei presidenti delle regioni ai commissari straordinari. Per la nuova programmazione verrà ancora utilizzato lo strumento degli accordi di programma fra lo Stato e le singole regioni, con una *governance* che prevede, anche per i prossimi anni, i presidenti delle regioni come commissari di Governo. Ciò dovrebbe consentire una maggiore trasparenza e operatività sia nella fase di messa a punto degli accordi di programma (quindi, raccolta, validazione e selezione dei progetti) sia nella fase di gestione degli interventi (monitoraggio finanziario e tecnico).

Nel disegno di legge cosiddetto « collegato ambientale » (atto Camera n. 2093) è poi prevista la istituzione delle autorità di distretto. Con tale iniziativa, si punta a rafforzare il ruolo delle autorità dei bacini idrografici come punto di riferimento per la ricerca e lo studio tecnico e tecnologico svolto nelle diverse sedi scientifiche, interne ed esterne alla pubblica amministrazione, e, quindi come autorità alla quale potrà essere anche affidato il compito di valutare la progettazione degli interventi contro il rischio idrogeologico da realizzare a scala regionale e locale.

Più in generale, poiché il fenomeno del dissesto è determinato oltre che da fattori naturali spesso anche da patologie del sistema, si sta intervenendo con iniziative legislative volte a contenere il consumo del suolo, che di frequente innesca o aggrava fenomeni di dissesto anche attraverso l'impermeabilizzazione dei suoli.

Nel collegato ambientale è contenuta altresì una norma che prevede un fondo per la demolizione di immobili abusivi costruiti in zone ad alta criticità idrogeologica.

Sempre sul tema, il Ministero dell'ambiente si è fatto promotore di una serie di proposte di semplificazione in materia di lavori pubblici. Il Governo ha da tempo messo in cantiere un processo di riforma complessiva del codice dei contratti pubblici, cogliendo l'opportunità offerta dal recepimento delle nuove direttive europee nn. 2014/23/CE, 2014/24/CE e 2014/25/CE

del 2014 e, in particolare, è stato elaborato, già prima dell'estate, un disegno di legge delega che servirà ad avviare il processo.

Si segnala, da ultimo, che, con apposito emendamento governativo 9.47, come subemendato in sede di approvazione presso la competente Commissione della Camera, all'articolo 9 del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014, cosiddetto « sblocca Italia », attualmente in via di conversione, sono stati inseriti i commi 2-*sexies* e 2-*septies*, specificatamente finalizzati ad accelerare i procedimenti giurisdizionali davanti ai giudici amministrativi allorché venga in gioco la realizzazione degli interventi più urgenti di mitigazione del rischio idrogeologico connessi con la tutela della pubblica incolumità.

**PRESIDENTE.** Il deputato Zolezzi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**ALBERTO ZOLEZZI.** Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario. Sono parzialmente soddisfatto. Sappiamo che l'attenzione del Governo e dell'unità di missione è comunque forte su questo tema che, purtroppo, è decisamente drammatico, e, anche negli ultimi giorni, abbiamo potuto percepirne l'importanza. Sappiamo che anche il Governo la percepisce.

A nostro parere c'è da fare qualche cosa in più: fare una programmazione più coraggiosa. A nostro parere, devono essere valutati i fondi spesi nella gestione emergenziale e ogni anno devono essere stanziati fondi per la prevenzione per almeno il 50 per cento di quelli stanziati per l'emergenza dell'anno precedente. La normativa deve andare verso opere che rispettino criteri di pianificazione, rapportando costi e benefici a scala di bacino, evitando opere che, invece, diano benefici in un punto, ma trasferiscano il rischio più a monte o più a valle. Per cui — ripeto — il discorso della rinaturalizzazione, demolizione e ricostruzione in area sicura di edifici a rischio è un piano coraggioso ma che, in alcune aree, deve essere assolutamente fatto. Vedi, appunto, i calcoli dei

flussi del torrente Bisagno, che sono stati sbagliati già circa un secolo fa, quando fu studiata la superficie di passaggio delle acque, per cui in quelle aree, probabilmente, bisognerà interfacciarsi con la regione Liguria, sempre che l'assessore Paita decida di smettere di fare campagna elettorale e si dedichi alla protezione civile, cui deve dedicarsi.

Deve essere incentivata la corretta gestione agroforestale del territorio e, dal punto di vista degli atti già depositati, ricordiamo l'atto Camera n. 1233, che prevede di eliminare dal Patto di stabilità gli investimenti per la mitigazione del rischio idrogeologico; l'istituzione del cosiddetto *geo-bonus* di defiscalizzazione del 65 per cento per le spese sostenute per questi interventi.

Si chiede di far procedere speditamente le proposte che, per quanto riguarda il MoVimento 5 Stelle, sono gli atti Camera nn. 1050 e 1909, a prima firma De Rosa, proposte di legge che prevedono: l'aggiornamento della mappatura delle aree esposte a rischio, per limitare e « stoppare » il consumo del suolo; valutare gli oneri di urbanizzazione che dovranno essere destinati ad interventi di prevenzione del dissesto e alla tutela dell'ambiente e del territorio o ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, e non alla spesa corrente; il cofinanziamento nazionale per la manutenzione e il potenziamento delle reti strumentali di previsione e monitoraggio; valutare di dotarsi di apposite linee di ricerca scientifica finalizzata al miglioramento delle capacità previsionali; migliorare e istituire un vero e proprio programma nazionale di revisione dei piani comunali di emergenza, andando a fare degli *audit* su un certo numero di comuni, ogni anno, per valutare quello che sta succedendo.

Manca poi il personale altamente specializzato, come si è visto nel caso della regione Liguria, a causa della gestione non appropriata di tutto il sistema di emergenza. È necessario valutare il rafforzamento delle autorità di bacino. Le province, a nostro parere, possono essere soppresse, così come i consorzi di bonifica,

trasferendo le loro competenze alle autorità di bacino, che svalutano il distretto idrografico e a cui sono in capo le valutazioni sui singoli interventi da realizzare.

A nostro parere, deve essere istituito un servizio geologico nazionale distribuito, in cui ISPRA coordini e metta in rete i servizi geologici regionali in capo alle ARPA o alle regioni. Deve essere poi sviluppata una maggiore cultura del rischio a livello di istituti scolastici e, nella scuola dell'obbligo, almeno una giornata a semestre deve essere dedicata all'apprendimento dei comportamenti idonei da tenere in caso di allerta per i fenomeni meteo, idrogeologici e sismici. Deve essere salvaguardato il dipartimento universitario di scienze della terra e bisogna valutare anche il discorso del servizio civile contro il dissesto idrogeologico, perché purtroppo in questo momento l'emergenza sta proseguendo.

Comunque, queste iniziative saranno oggetto di altre proposte che depositeremo. Così come per il decreto « sblocca Italia » abbiamo presentato il decreto « attiva Italia » alternativo, anche per il dissesto a breve presenteremo una nostra proposta che sottoporremo al Governo, auspicando che ci sia una presa in carico per far partire queste proposte, a nostro parere, più innovative e che potranno risolvere più radicalmente tutto questo tema.

***(Intendimenti in ordine alla prospettata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del sistema carcerario - n. 2-00722)***

PRESIDENTE. Passiamo all'interpellanza urgente Scotto n. 2-00722, concernente intendimenti in ordine alla prospettata riorganizzazione del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del sistema carcerario (*vedi l'allegato A - Interpellanze urgenti*).

Chiedo al deputato Daniele Farina se intenda illustrare l'interpellanza di cui è cofirmatario o se si riservi di intervenire in sede di replica.

DANIELE FARINA. Signor Presidente, approfitto della presenza del sottosegreta-

rio in quest'Aula ricordando che già a metà settembre, come gruppo di Sinistra Ecologia Libertà, abbiamo presentato un'interrogazione a risposta immediata presso la Commissione giustizia, nella quale chiedevamo spiegazioni sul perché a quelle date non si fosse 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 e private della libertà personale: nomine che, come capiamo, hanno una rilevantissima importanza nel sistema giustizia.

Invece, a fronte di tali mancate nomine, apprendiamo, essenzialmente da fonti stampa, che sia allo studio presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, senza — ci risulta — alcun formale atto di istituzione, un progetto di riforma della gestione penitenziaria, che in particolare verrebbe affidato, nell'elaborazione concreta, al procuratore aggiunto di Reggio Calabria Nicola Gratteri, il quale, sempre in quel mese di settembre, qualche settimana dopo, alla festa de *Il Fatto Quotidiano*, avrebbe parlato di chiudere il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, con la motivazione di risparmiare denaro pubblico.

È forte, dunque, la nostra preoccupazione 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.

Ricordo che il dipartimento conta circa 50.000 dipendenti e, secondo questo piano, per così dire, trapelato a mezzo stampa, il « piano Gratteri », verrebbe abolito e sostituito da un organo non ancora chiaro. La polizia penitenziaria, invece, con il più ambizioso nome di « polizia della giustizia », amplierebbe le sue competenze, dall'esecuzione degli ordini di reclusione alla ricerca dei latitanti, dal controllo dell'ese-

cuzione penale esterna, fino 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 cosiddetto piano Gratteri, come sopra illustrato, erano stati peraltro anticipati dallo stesso procuratore nell'ambito di un'audizione sull'articolo 41-*bis* presso le nostre Commissioni e, in particolare, nella Commissione diritti umani del Senato della Repubblica, dove questi aveva rappresentato le sue idee in tema di carcere.

Quindi, noi chiediamo 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. E se, nell'ambito di questa paventata — o spaventata, non lo so — riorganizzazione del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, non ritenga necessario avviare al più presto anche un confronto con le associazioni, con gli operatori carcerari e del diritto, con le organizzazioni sindacali.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, Cosimo Maria Ferri, ha facoltà di rispondere.

COSIMO MARIA FERRI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, buongiorno a tutti, rispondo all'interpellanza urgente oggi illustrata dall'onorevole Daniele Farina. Lo ringrazio per questa interpellanza, perché consente al Governo di precisare alcuni punti, ma, preliminarmente, voglio ringraziare tutto il personale che fa parte dell'amministrazione penitenziaria: parlo della polizia



penitenziaria, parlo degli educatori, parlo degli psicologi, parlo degli assistenti sociali; tutto quello che ruota intorno all'amministrazione penitenziaria e che consente oggi, da una parte, di garantire la sicurezza all'interno dei nostri istituti penitenziari e, dall'altra, di garantire una certezza della pena, che, però, deve guardare a quello che ha citato anche nell'interpellanza l'onorevole Daniele Farina parlando di Mario Gozzini, quando dice che, giustamente, sottolineava la funzione e la finalità rieducativa della pena e, quindi, l'articolo 27, comma 3, della Costituzione, laddove dice che, appunto, le pene non possono consistere in trattamenti contrari al senso di umanità e devono tendere, invece, alla rieducazione del condannato.

Questa è la stella polare scritta nella nostra Costituzione, che sta delineando e che sta inducendo il Governo a fare una serie di riforme, come ha fatto insieme al Parlamento, per cercare di garantire questa finalità rieducativa, la certezza della pena e, nello stesso tempo, di far sì che, rieducando chi ha sbagliato e chi ha commesso un reato, possa, una volta scontata la pena, non ricommettere il reato.

Sappiamo che grazie a questa finalità rieducativa e alle misure che ha fatto il Governo, l'Europa ha dato fiducia all'Italia, ha dato fiducia per le misure che questo Parlamento, insieme al Governo, ha posto in essere, ottenendo davvero dei risultati significativi per risolvere anche il problema, in parte, del sovraffollamento carcerario. Questo lo voglio citare, perché delinea e sottolinea l'efficacia dell'azione governativa e dell'azione legislativa. Quindi, dimostra una grande attenzione da parte di questo Governo di fronte a questi problemi.

Voglio venire, poi, più nello specifico, alle questioni sollevate dall'onorevole Daniele Farina e dagli onorevoli interpellanti, che chiedono notizia sulla mancata nomina. È vero che per fare questo è necessaria la struttura amministrativa e, quindi, è importante, però, questi risultati che ho voluto anticipare e sottolineare, raggiunti tutti insieme sia dalla politica

che da chi opera nel settore, possono davvero consentire a tutti di dire che siamo sulla strada giusta e che si sta lavorando con grande serietà e con grande impegno.

Per completare questa struttura, quindi, la mancanza dei capi — e arrivo alla domanda — non ha in qualche modo frenato questa azione, ed è chiaro che comunque il Governo, proprio vista la delicatezza, vista l'importanza dei ruoli e delle personalità, dell'autorevolezza e della professionalità di chi andrà a ricoprire questi incarichi, sta valutando una serie di soluzioni per arrivare, nel giro davvero di poche settimane, alla risoluzione anche di queste problematiche.

E quindi, come dicevo, chiedono notizia sulla mancata nomina del responsabile del Dipartimento delle politiche antidroga, del Garante nazionale dei diritti delle persone detenute e del capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, focalizzando però nell'interpellanza l'attenzione su un piano di riorganizzazione del Dipartimento della amministrazione penitenziaria, del quale avrebbero dato notizia alcuni organi di informazione.

Per ciò che concerne gli aspetti di competenza del Ministero della giustizia, non può che confermarsi, anche in questa sede, quanto già esplicitato in occasione della risposta, già citata dall'onorevole Farina, ad un recente atto di sindacato ispettivo in merito alla massima attenzione riservata alla designazione del capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria e del Garante per i diritti delle persone detenute.

A tal proposito, si fa presente come il Garante nazionale dei diritti delle persone detenute o private della libertà personale sia stato istituito con decreto-legge n. 146 del 2013, ed eserciti le funzioni di vigilanza, di controllo e di proposizione indicate dall'articolo 7 del citato decreto. Si tratta, invero, di un organo collegiale, composto dal presidente e da due membri nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa delibera del Consiglio dei ministri e sentite le competenti Commissioni parlamentari; lo stesso organo si

avvale delle strutture e delle risorse messe a disposizione dal Ministero della giustizia, e dispone di un ufficio composto da personale dello stesso Ministero, con struttura e composizione determinate con regolamento ministeriale.

Tale regolamento è stato già adottato, quindi anche in questa fase di normazione secondaria siamo in regola; ha passato il vaglio del parere del Consiglio di Stato (iter previsto dalla norma), ed è stato di recente trasmesso alla Presidenza del Consiglio ai fini delle determinazioni di competenza. Quindi si sta concludendo anche questo iter. Pertanto, il complesso procedimento volto alla nomina dei componenti del Garante ed all'effettiva entrata in funzione di tale nuovo organismo è stato avviato tempestivamente, e sarà concluso nel più breve tempo possibile.

Quanto alla vacanza — arriviamo alla seconda questione — del capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, comunico che il Ministro sta completando il vaglio dei profili professionali e che pertanto la nomina — che è di comprensibile delicatezza e rilevanza, e anche importanza — sarà perfezionata a breve.

Anche in questa sede ritengo peraltro opportuno ribadire quanto già precisato in merito alla funzionalità del Dipartimento in parola, che nel periodo di vacanza della nomina non ha sofferto alcuna inerzia operativa: anzi i risultati ottenuti, che ho citato all'inizio, sono stati raggiunti grazie proprio anche all'aiuto di tutti i vertici e di tutto il personale, di tutto il mondo che ruota intorno alla polizia penitenziaria. Né è venuta meno la costante attenzione del Ministro sulle questioni relative alla materia penitenziaria, in particolare sulle condizioni di vivibilità delle carceri, essendo stato dato forte impulso al perfezionamento di interventi normativi settoriali tesi al miglioramento delle condizioni detentive ed a favorire una riduzione della popolazione carceraria. Le linee di indirizzo politico del Ministro in tale cruciale materia sono state, peraltro, ampiamente esposte in numerose occasioni, anche nel corso di varie audizioni parlamentari, e sono poi state compiutamente dettagliate

nell'atto di indirizzo politico del Ministro emanato ad inizio di settembre e pubblicato sul nostro sito del Ministero della giustizia.

Quanto infine alla nomina del capo del Dipartimento delle politiche antidroga — struttura di supporto per la promozione e il coordinamento dell'azione di Governo in tema di politiche di contrasto al diffondersi dell'uso di sostanze stupefacenti, delle tossicodipendenze e delle alcoolodipendenze — è noto come il Dipartimento sia una delle strutture generali permanenti della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Sul punto, la Presidenza del Consiglio dei Ministri riferisce che tale nomina rientra nel processo di riorganizzazione degli uffici della Presidenza stessa e che è in fase di ultimazione. In ogni caso — come evidenziato dalla Presidenza del Consiglio — ciò non ha impedito al Governo di esercitare il potere di indirizzo politico verso gli enti, le comunità o associazioni terapeutiche preposte con i quali sono stati effettuati incontri diretti a valorizzare i canali di ascolto, di dialogo e di costruzione delle *policy*. Premessa, questa, indispensabile per migliorare le azioni di prevenzione e favorire un'efficace collaborazione e condivisione dei problemi legati alla droga in modo da favorire politiche non repressive ma di comprensione e di sostegno e, al contempo, politiche efficaci. In merito al piano di riorganizzazione del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, quale ipotizzato nell'interpellanza, nessuna comunicazione è pervenuta al riguardo dalla stessa Presidenza. Si coglie l'occasione per ricordare, per contro, come il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria è coinvolto, unitamente alle altre articolazioni del Ministero della giustizia, nel progetto di riordino del Ministero delineato dallo schema di regolamento di organizzazione trasmesso il 15 ottobre scorso al Ministero della funzione pubblica, ai sensi dell'articolo 2, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 90 del 24 giugno 2014. Attraverso tale regolamento si darà attuazione al necessario e non più procrastinabile riordino degli uffici del Ministero della giustizia e delle relative dota-

zioni organiche di personale dirigenziale e non dirigenziale, consentendo l'innalzamento dei livelli di efficienza dell'azione amministrativa del Ministero della giustizia, per il tramite non tanto di tagli lineari, ma attraverso la razionalizzazione e qualificazione dell'uso delle risorse disponibili, eliminando duplicazioni di funzioni omogenee ed improprie logiche di separatezza gestionale delle singole articolazioni strutturali, pervenendo in tal modo ad ottenere non solo un considerevole risparmio di spesa ma soprattutto, e lo voglio sottolineare, una valorizzazione delle professionalità presenti, aumentandone la responsabilità e le capacità gestionali.

Ringrazio l'onorevole Daniele Farina, perché ci ha consentito di fare il punto e mi impegno, a nome del Governo, che oggi ho l'onore di rappresentare in Aula, per cercare di dare seguito, come ho detto, nel più breve tempo possibile, a formalizzare e completare l'iter non solo delle nomine ma anche del regolamento già citato.

**PRESIDENTE.** Il deputato Daniele Farina ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la risposta alla sua interpellanza.

**DANIELE FARINA.** Signor Presidente, io ringrazio il sottosegretario Ferri, come sempre utile a queste interpellanze e ad altri usi, ovviamente, però il termine soddisfazione in questo caso risulta quanto meno ambiguo, in quanto non ho ricevuto soddisfazione dal Viceministro Costa ai tempi di quell'interrogazione che si citava e anche qui la prestazione, diciamo, non per colpa del sottosegretario Ferri, non è delle più brillanti, devo dire, perché abbiamo capito che le figure vacanti che identificavamo — il capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, il capo del Dipartimento delle politiche antidroga e il Garante nazionale dei detenuti, le riassumiamo così — sono ancora latitanti e ancora non le abbiamo acciuffate, mi sembra, e quindi continua questa strana procrastinazione. Perché dico strana? Perché nella sua risposta, sottosegretario, non

c'è una parola sul cuore dell'interpellanza, cioè quel gruppo di lavoro che da notizie stampa apprendiamo essere insediato a palazzo Chigi ad inizio di agosto, presieduto dall'ottimo magistrato Nicola Gratteri e di cui farebbe parte un elenco di persone del mondo della università e della magistratura di grande spessore, però, come dire, di questo pare che non ci sia nel Ministero della giustizia particolare notizia, il che mi fa sospettare — finisco con questo, per segnalare semplicemente che avremo parecchia attenzione su questo — che esiste effettivamente presso la Presidenza del Consiglio un piano Gratteri.

Posso arguire che esista, ovviamente tra virgolette, una « banda Gratteri », che esce sostanzialmente allo scoperto, per ora attraverso dichiarazioni a mezzo stampa devo dire puntuali ma frequenti.

Per questa ragione torneremo sul punto e la soddisfazione, va da sé, la rinviemo ad altra data.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Saluto le alunne della scuola elementare « Figlie Nostra Signora al Monte Calvario » di Roma, che hanno assistito a questa ultima parte della nostra seduta.

### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 27 ottobre 2014, alle 16:

Svolgimento di interrogazioni.

**La seduta termina alle 10,50.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. VALENTINO FRANCONI**

---

*Licenziato per la stampa alle 13,20.*

*Stabilimenti Tipografici  
Carlo Colombo S.p.A.*

€ 2,00



\*17STA0003210\*