

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ALFREDO BIONDI

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

TEODORO BUONTEMPO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'8 marzo 2002.

(È approvato).

### Sull'ordine dei lavori

GIOVANNI KESSLER. Chiedo di parlare sull'ordine di lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANNI KESSLER. Signor Presidente, dalla lettura dei resoconti dei giorni scorsi rilevo che nel pomeriggio del giorno 6 marzo e per tutto il giorno 7 marzo sono stato considerato assente, mentre mi trovavo impegnato fuori sede in qualità di membro della delegazione parlamentare OSCE, in base ad una missione regolarmente comunicata ed autorizzata.

Pertanto, signor Presidente, la pregherei di far svolgere gli accertamenti necessari affinché questa mia assenza risultasse pienamente giustificata.

PRESIDENTE. La Presidenza ha già avuto modo di verificare l'esattezza dei suoi rilievi di questa mattina. Il disagio che lei lamenta si è verificato in quanto la comunicazione della sua missione è stata erroneamente annunciata in Assemblea fin dalla mattina di mercoledì 6 marzo. Poiché nel corso di tale mattinata lei ha partecipato ai lavori e alle votazioni, la missione è stata automaticamente considerata revocata. Per il periodo successivo

in cui ella ha svolto, invece, l'attività istituzionale nell'ambito della missione da lei ricordata ossia per il pomeriggio del 6 marzo e per la giornata del 7 marzo, la sua assenza è da considerarsi pienamente giustificata sulla base della missione precedentemente annunciata. Quindi, la cosa è chiarita *motu proprio*, ma anche, evidentemente, per il suo diritto a veder riconosciuta la sua partecipazione ad una attività effettivamente svolta.

### Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amoruso, Angioni, Aprea, Gerardo Bianco, Bonaiuti, Bono, Brancher, de Ghislanzoni Cardoli, Di Luca, Fini, Frattini, Gasparri, Giancarlo Giorgetti, Giovanardi, Malgieri, Manzini, Martinat, Martino, Martusciello, Marzano, Mazzocchi, Molgora, Rodeghiero, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Stucchi, Tassone, Tortoli e Violante sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono sessantacinque, 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 un'interpellanza e di interrogazioni (ore 9,37).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'interpellanza e di interrogazioni.

**(Proposta di variante al progetto del passante ferroviario nella città di Torino - n. 2-00094)**

PRESIDENTE. L'onorevole Verneti ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00094 (vedi l'allegato A - Interpellanza ed interrogazioni sezione 1).

GIANNI VERNETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, i lavori di realizzazione del passante ferroviario, nelle grandi aree metropolitane, in questo caso nella città di Torino, sono opere importanti e strategiche, che ridisegnano il volto di una città e rappresentano un'infrastruttura fondamentale per la riorganizzazione del sistema ferroviario, ma soprattutto per l'integrazione con il sistema metropolitano.

Nella città di Torino si sono conclusi i lavori ferroviari del primo lotto e sono, peraltro, già in corso di completamento gli interventi di riqualificazione dello spazio pubblico e i cittadini iniziano, dopo anni di disagio, a vedere ridisegnata, riqualificata e migliorata una parte importante di città. Oggi a Torino sono in corso i lavori del secondo lotto, che vanno a collocarsi temporalmente in un contesto importante. Nel 2006 la città di Torino ospiterà la XX edizione dei giochi olimpici invernali e per quella data è prevista la realizzazione della prima tratta della linea di metropolitana interrata. Quindi, si tratta di grandi mutamenti che devono contribuire tutti a ridisegnare una città, un'area metropolitana, che sta mutando significativamente e non solo sul piano dello svolgimento di importanti eventi internazionali; come sappiamo, le infrastrutture per il trasporto rapido di massa rappresentano una spina dorsale fondamentale e importante.

L'amministrazione comunale ha richiesto, con un consenso ampio di maggioranza e opposizione (come è noto, la città è governata da una maggioranza di centrosinistra e su questo punto, mi conferma il sindaco, esiste un'intesa ampia, di modificare il progetto del secondo lotto del passante ferroviario che oggi prevede una

realizzazione ad elevato impatto ambientale, ma soprattutto paesaggistico e visivo. La modifica del secondo lotto per bypassare il fiume Dora, uno dei fiumi cittadini, risolverebbe i problemi di impatto ambientale per gran parte della città con l'abbassamento del piano del ferro e l'interramento del passante, eliminando il treno, una ferita che per più di un secolo ha diviso la città. Per due o tre chilometri, nella parte terminale della città, verso la periferia, verso Milano, le opere del passante escono in superficie, arrivano su un piano stradale ad una quota estremamente elevata (tra i sei e gli otto metri, forse qualcosa di più) con un fortissimo impatto ambientale e paesaggistico nei confronti dell'intera area e, ovviamente, di tutto l'asse prospiciente a quest'opera.

Pertanto, insieme ad altri parlamentari torinesi abbiamo interpellato il Governo per domandare se non si ritenga di dover aderire alle richieste della città e, quindi, di intervenire con un contributo di circa 180 miliardi che, peraltro, rappresenta un importo minimale rispetto all'intera realizzazione: siamo intorno al 15 per cento dei costi generali dell'opera del passante ferroviario.

Vogliamo sapere se non si ritenga di assumere iniziative per aderire a questa richiesta di tutta la città.

In questi giorni è in discussione alla Camera il collegato infrastrutturale che affronta i temi delle infrastrutture e dei trasporti e questa mi pare essere la sede idonea. Vi sono anche emendamenti presentati da diversi parlamentari torinesi e piemontesi che vanno in questa direzione; mi pare questo sia il momento per corrispondere positivamente a tale richiesta dall'amministrazione comunale torinese, della quale ci siamo fatti portavoce in quest'aula.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere.

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. In

merito a quanto segnalato con l'atto ispettivo cui si risponde, relativamente al passante di Torino, la società Ferrovie dello Stato riferisce che la variante proposta dal comune di Torino, la quale prevede l'interramento della linea per sottopassare il fiume Dora, pur determinando un apparente miglioramento del valore ambientale ed urbano dell'area interessata, comporta inevitabili effetti negativi.

Infatti, in caso di accoglimento di tale richiesta, la società Ferrovie dello Stato ritiene che sarebbe necessario procedere alla riprogettazione di un lungo tratto del passante, ad un nuovo appalto di una parte dell'opera ed a nuove condizioni operative, con un ritardo valutabile in almeno due anni ed un incremento di costi stimato in non meno di 200 miliardi di lire.

La variante produrrebbe altresì: il rischio di un contenzioso sull'appalto in corso, di entità non valutabile preventivamente; la necessità di realizzare una galleria di lunghezza maggiore di cinque chilometri con incremento dei costi per gli adeguamenti occorrenti ai fini della sicurezza; l'eliminazione della stazione di Dora ed il mantenimento del bivio in linea per Caselle (Satti), determinando una maggiore criticità sull'assetto degli impianti, tale da condizionare in modo significativo il modello di esercizio ed il piano di manutenzione, nonché generare maggiori oneri di manutenzione per l'infrastruttura ferroviaria; infine, il ritardo di circa due anni nella piena utilizzazione della tratta alta velocità/alta capacità Milano-Torino, in relazione ai tempi attualmente previsti.

Peraltro, da un punto di vista realizzativo, il passaggio in subalveo del fiume Dora presenta imprevisti non valutabili, ferma restando la necessità di acquisire i necessari nulla osta dalle autorità competenti.

Da quanto sopra esposto, la società Ferrovie dello Stato ritiene che un eventuale accoglimento delle richieste del comune di Torino dovrebbe essere condizionato dal reperimento delle maggiori risorse finanziarie occorrenti, comprensive

delle necessarie risorse per fronteggiare i maggiori costi previsti per la manutenzione.

Comunque, l'intera questione è tuttora oggetto di confronto con gli enti locali per la definizione della fattibilità tecnico-economica dell'intervento.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Nigra, cofirmatario dell'interpellanza ha facoltà di replicare.

**ALBERTO NIGRA.** Signor Presidente, in realtà la risposta mi pare che da un lato chiuda e dall'altro lasci aperta la possibilità.

Per quanto riguarda la chiusura, ci è nota la posizione delle Ferrovie dello Stato; d'altro canto, essa si basa sul fatto che, al momento della stipula del contratto tra le Ferrovie dello Stato ed il comune di Torino (lo dobbiamo constatare e ammettere), l'opera di cui richiediamo la realizzazione, vale a dire l'interramento dell'ultimo tratto, non era prevista.

È altrettanto vero che il contratto venne stipulato all'indomani di un'interruzione dei lavori del passante che fece scattare il timore nell'amministrazione comunale di Torino e direi, più in generale, in tutta la città, di un prolungamento eccessivo dei tempi con i quali sarebbe ripresa l'attività del cantiere e la realizzazione dell'opera.

È evidente che le ragioni addotte dalle Ferrovie dello Stato circa il diniego della possibilità di realizzare l'opera sono comprensibili, ma, a nostro giudizio, non condivisibili; se è vero che vi sarebbe un aumento dei costi (anche noi lo affermiamo nella nostra interpellanza), è altrettanto vero che i benefici che se ne ricaverebbero nell'assetto urbano della città sarebbero tali e tanti che non saprei quantificarli; sicuramente, vi sarebbe infatti un saldo positivo tra i maggiori oneri che ne conseguirebbero ed i vantaggi che si otterrebbero per la città.

Pertanto, solleciteremo nuovamente ciò che il Governo nelle settimane e nei mesi scorsi ci segnalò in ordine all'argomento in questione, vale a dire un ripensamento complessivo di tutta la vicenda che con-

senta di andare incontro alla richiesta della città di Torino che, nel frattempo, ha compiuti studi che hanno dimostrato sostanzialmente la realizzabilità dell'opera in tempi non eccessivamente lunghi ovviamente rispetto a quelli previsti per la realizzazione dell'intero cantiere del tratto annunciato.

Spero che da tale ripensamento derivi anche la possibilità di reperire le risorse necessarie per la realizzazione dell'opera nei tempi che consentano la realizzazione di tale cantiere anche con la variante che proponiamo, in relazione all'evento delle olimpiadi invernali che si terrà nella città di Torino e nelle aree circostanti nel 2006.

***(Disagi ferroviari sulla linea  
Torino-Pinerolo - n. 3-00062)***

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, l'onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Merlo n. 3-00062 (vedi l'allegato A - *Interpellanza e Interrogazioni sezione 2*).

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in merito a quanto segnalato con l'atto ispettivo cui si risponde, dalle notizie fornite dalle Ferrovie dello Stato e vagliate da questa amministrazione, si riferisce che la linea Torino-Torre Pellice può essere suddivisa in tre tratte: Torre Pellice-Pinerolo; Pinerolo-Bivio Sangone; Bivio Sangone-Torino Lingotto, con possibilità di instradamento dei treni verso Torino Porta Nuova oppure verso il costruendo passante.

Il primo tratto citato rientra nella rete complementare a scarso traffico e, allo stato attuale, l'esercizio viene effettuato con servizi sostitutivi di autolinee, a causa degli eventi alluvionali verificatesi nello scorso autunno.

La tratta in questione ha un'estensione di circa 17 chilometri a binario unico elettrificato, con velocità massima di tracciato pari a 80 chilometri orari, pendenza fino al 23 per mille, sistema di stanziamento

realizzato con blocco elettrico manuale ed è caratterizzata dalla presenza di numerosi passaggi a livello.

In relazione alle tipologie del traffico viaggiatori gravante sulla tratta in questione ed alle modeste caratteristiche infrastrutturali della linea ferroviaria, la provincia di Torino ha sviluppato uno specifico studio di fattibilità per la trasformazione della linea in tramvia, cioè in metropolitana leggera. Su tale ipotesi la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ha espresso, in linea di massima, parere favorevole agli enti locali interessati per il cambio d'uso dell'attuale infrastruttura ferroviaria.

Attualmente sono in corso di approfondimento gli interventi e le attività occorrenti alla trasformazione in tramvia che, a parere della società RFI, determinerà, tra l'altro, benefici in termini di circolazione derivanti dalla sostituzione dei passaggi a livello con incroci stradali regolati da semafori.

Inoltre la società RFI, in attesa del completamento dell'iter istruttorio relativo alla dismissione dall'esercizio ferroviario del tratto considerato, sta valutando le modalità giuridiche più opportune per poter anticipare la realizzazione degli interventi necessari alla trasformazione della linea in tramvia comunale. In particolare, la regione Piemonte, direttamente o tramite una società costituita appositamente, dovrà provvedere ad acquisire l'infrastruttura attuale e, quindi, ad effettuare, in un ben definito contesto di competenza e di responsabilità, gli interventi necessari, utilizzando anche eventuali specifici finanziamenti assegnati dallo Stato per l'implementazione delle strutture di mobilità collettiva da proporre in vista dei futuri giochi olimpici invernali del 2006.

Pertanto, occorre sottolineare che tale progetto afferisce al trasporto pubblico locale e pertanto sullo stesso, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997, la regione Piemonte dovrà esprimere le proprie determinazioni; le valutazioni in ordine allo snellimento della circolazione derivante dalla trasformazione della linea Torino-Torre Pellice-Pinerolo in metropoli-

tana leggera dovranno essere effettuate sia alla luce della legislazione vigente sia tenendo conto dei tempi occorrenti per il trasbordo a Pinerolo.

In merito al tratto di linea Pinerolo-Bivio Sangone (Torino), coerentemente a quanto previsto nel protocollo di intesa stipulato tra il Ministero dei trasporti e della navigazione, la regione Piemonte e Ferrovie dello Stato Spa per il potenziamento del sistema ferroviario della regione citata, sottoscritto il 15 dicembre 2000, è in fase di completamento uno specifico studio di fattibilità per individuare gli interventi più idonei ad ammodernare e a rendere più efficiente lo stesso tratto di linea.

Relativamente al materiale rotabile utilizzato sulla linea in questione, la società Ferrovie dello Stato ha riferito che è costituito da: treni navetta con carrozze a doppio piano, treni navetta con carrozze a media distanza, complessi Ale (automotrici leggere), treni ad alta frequentazione.

In particolare questi ultimi – attualmente ne circolano quattro sulla rete ferroviaria piemontese – vengono utilizzati a rotazione sulle linee dove la quantità di viaggiatori richiede l'utilizzo di tale materiale, quindi, anche sulla Torino-Pinerolo.

Sono inoltre previsti da parte della società Ferrovie dello Stato i seguenti interventi migliorativi sul materiale in esercizio: ristrutturazione integrale e condizionamento sui complessi Ale; rifacimento dell'arredo interno sulle carrozze a doppio piano; rinnovo dell'arredo interno e condizionamento per le carrozze a media distanza.

In ordine ai provvedimenti d'orario attuati sulla linea Torino-Pinerolo, la società Ferrovie dello Stato ha riferito che, a causa dei lavori sulla linea, le specifiche tecniche hanno richiesto la sospensione della linea dalle ore 22,15 alle 5,15 nei giorni lavorativi e dalle ore 23,25 alle 7,25 nei giorni festivi e l'applicazione degli orari derivanti ha comportato la soppressione di due tracce lavorative e di due festive.

L'orario in vigore sulla linea Torino-Pinerolo, a parte alcune modifiche e salvo

lievi scostamenti legati alla circolazione, è rimasto sostanzialmente invariato, con un cadenzamento orario nei giorni lavorativi.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Merlo ha facoltà di replicare.

**GIORGIO MERLO.** Signor Presidente, ringrazio il rappresentante del Governo per la risposta sufficientemente articolata, anche perché le domande poste nell'interrogazione non esigevano una risposta soltanto in termini burocratici e notarili, fornita dalle Ferrovie dello Stato, ma miravano a comprendere come mai vi fossero ritardi strutturali su una linea che è tra le prime cinque come carico di pendolari nella regione Piemonte.

A me sembra che due siano gli elementi ai quali il Governo, e lei in particolare, dovrete prestare attenzione, quando si parla di traffico pendolari ad alta frequentazione, come nel caso della linea Torino-Torre Pellice-Pinerolo: in primo luogo, si dovrebbe garantire nel modo più ampio possibile la funzionalità di tratte come queste. Vanno pertanto rimossi i ritardi cronici e va garantito il rispetto degli orari, unitamente alla capacità di non penalizzare in modo pesante i pendolari attraverso la riduzione delle corse o l'interruzione delle stesse ai margini della città.

In secondo luogo, e mi sembra che nella sua risposta vi fosse un succinto accenno, vi è la questione relativa all'innovazione tecnologica di questi mezzi. Per il materiale rotabile – più volte è stata rivolta una denuncia in tal senso alle Ferrovie dello Stato – non è previsto un rinnovamento, salvo l'introduzione di un treno ad alta frequentazione.

Credo che la funzionalità del sistema infrastrutturale, e in questo caso anche l'efficienza del sistema ferroviario, non si determini soltanto a livello di grandi investimenti, rispetto ai quali non è scontato l'arrivo dei relativi fondi. Si « gioca » invece sulla funzionalità, l'efficacia e l'efficienza delle tratte, in particolare quando riguarda una tratta, come ripeto, ad altissima frequentazione a livello regionale.

**(Messa in sicurezza della superstrada E45  
- nn. 3-00115 e 3-00782)**

PRESIDENTE. Avverto che le interrogazioni Bielli nn. 3-00115 e 3-00782, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente (vedi l'allegato A - Interpellanza e interrogazioni sezione 3).

Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere.

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. In merito alle problematiche evidenziate con gli atti ispettivi cui si risponde, l'ente nazionale per le strade fa presente che la strada di grande comunicazione E45 Orte-Ravenna costituisce parte di uno degli itinerari stradali più importanti della viabilità nazionale.

Infatti, con delibera CIPE del 21 dicembre 2001, la predetta arteria è stata inserita per la riqualificazione fra le infrastrutture strategiche. L'importante arteria, che costituisce una delle pochissime alternative ai collegamenti autostradali nord-sud dell'Italia centrale, è interessata da un costante flusso di traffico pesante, la cui azione, combinata con le avversità atmosferiche (specie nel tratto di valico) e la vetustà delle opere, ha posto in evidenza alcuni punti critici, quali le solette delle opere d'arte, la pavimentazione delle infrastrutture e delle sovrastrutture.

L'ente stradale sottolinea che tale arteria ha subito, in varie occasioni, l'impatto delle correnti di traffico proveniente dalla chiusura per gravi incidenti dell'autostrada A1, nel tratto Firenze-Bologna, e, a sua volta, ha registrato, nell'intero arco della stagione invernale, una sola chiusura di alcune ore a causa di due mezzi pesanti incastratisi in corrispondenza dell'imbocco di una galleria.

Nel suo tratto bolognese, la E45 presenta una sezione stradale prevalentemente non conforme al tipo III CNR/80, con caratteristiche geometriche e strutturali disomogenee, legate alle diverse prescrizioni tecniche succedutesi nell'arco

temporale - 1970-1995 - in cui è stata realizzata, per il quale l'ente ha predisposto cinque progetti di adeguamento della carreggiata stradale ad una sezione tipo III CNR/80 (sezione di ml. 21.10), per una estesa chilometrica di 74 chilometri su 87,300.

La redazione finale dei progetti esecutivi di tutti e cinque i lotti è stata sostanzialmente completata e corredata dei preventivi e necessari nulla osta urbanistico ed ambientale. Il fabbisogno stimato ammonta a circa 210 milioni di euro, comprensivi anche dei fondi per l'installazione delle barriere antirumore, necessarie a risolvere il disagio provocato alle popolazioni residenti nel tratto di Cesena.

L'ente riferisce, inoltre, che stanno per essere avviate le procedure di appalto anche del secondo stralcio del IV lotto, per l'adeguamento al tipo III CNR/80 del tratto Bagno di Romagna-Quarto, tra le progressive chilometriche 175+490 e 185+000. Tuttavia, al fine di ovviare a tali criticità, nel corso dell'anno appena trascorso, sono stati eseguiti lavori di rifacimento della pavimentazione stradale in diversi tratti della citata strada di grande comunicazione e diversi interventi di somma urgenza e di riparazione puntuale delle solette. L'ente ha in corso di elaborazione progetti di manutenzione straordinaria di alcune importanti opere d'arte, in particolare il progetto di risanamento del viadotto Fornello che, per la sua criticità, è oggetto di monitoraggio continuo.

Per quanto concerne il viadotto Orfio, tra le progressive chilometriche 180+400 e 183+180, (lotto IV, primo stralcio), l'ANAS comunica che tale intervento è stato inserito nel piano triennale 1998-2000, per un importo di 32,7 miliardi di lire (circa 17 milioni di euro) e, a seguito di gara d'appalto, sono attualmente in corso le procedure di affidamento dei lavori consistenti nell'allargamento dell'impalcato.

Sono altresì allo studio ipotesi di affidamento della progettazione relativa ad ulteriori tre lotti, ubicati nel restante tratto tra i chilometri 162+698 e 175+000, ove ricadono le opere d'arte più significa-

tive, soggette ad un forte stato di ammaloramento, il cui costo complessivo, presuntivamente parametrato a quello desunto dalla progettazione dei suindicati cinque lotti, ammonterebbe ad ulteriori 51,6 euro.

Pertanto, la situazione dell'arteria in questione nel tratto interessante la regione Emilia Romagna è strettamente legata alle disponibilità finanziarie summenzionate le quali, in relazione alla loro entità, potrebbero essere reperite attraverso l'apposito programma pluriennale da prevedere nelle prossime leggi finanziarie.

L'ente precisa, inoltre, che la E45, nel tratto fiorentino da Canili a Pieve di santo Stefano, è stata interessata nel biennio 2000-2001 da lavori di rifacimento giunti, pavimentazione e manutenzione straordinaria, effettuati nei tratti più ammalorati, per un importo di 10 miliardi di lire circa.

È altresì previsto l'affidamento, mediante procedura concorsuale compartimentale, di lavori di ripristino delle sovrastrutture stradali. L'ANAS riferisce, infine, che è stato recentemente finanziato il consolidamento del viadotto Bisolla, ricadente al chilometro 145+600 della statale in oggetto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bielli ha facoltà di replicare per le sue interrogazioni nn. 3-00115 e 3-00782.

**VALTER BIELLI.** Signor Presidente, prendo atto che il Governo, in quest'occasione, ribadisce la priorità di quest'importante arteria rispetto agli interventi da realizzare nel nostro paese. Mi sembra un dato rilevante che va incontro anche alle ultime prese di posizione evidenziate da tutti gli enti locali della zona.

Al sottosegretario Vicenconte, tuttavia, vorrei far presente due questioni. Durante l'esame del disegno di legge finanziaria 2002, si cercò, senza alcun elemento di strumentalità, di chiedere al Governo di inserire nel testo (avevamo avanzato una proposta ventennale) finanziamenti atti a determinare una situazione in base alla quale ogni anno vi fosse la certezza di interventi su una strada che — come ha

affermato il sottosegretario — è vitale per il nostro paese. La proposta emendativa non fu accolta, ed oggi il Governo sostiene che in futuro, attraverso le prossime leggi finanziarie, occorrerà sicuramente intervenire.

Prendo atto di ciò, e lo considero, signor sottosegretario, un impegno serio, in ragione di un dato: su quella strada, la situazione peggiora di giorno in giorno. Accadono incidenti continui. La strada, infatti, molto sinuosa e difficile, attraversa l'Appennino ad un'altezza che credo raggiunga circa i mille metri. Capiamo, quindi, la difficoltà. Ma c'è un elemento in più: è una strada molto vecchia e le opere d'ordinaria manutenzione non sono più sufficienti, poiché il traffico sta aumentando.

Lei ha ricordato i viadotti Orfio e Fornello, su cui la situazione, per alcuni versi, è paradossale. In questi giorni, sul viadotto Fornello vi è stato un restringimento della carreggiata a causa della presenza delle buche. Il viadotto Orfio, inoltre, è a rischio. Lei ha riportato il dato in base al quale erano già stati stanziati i soldi per il triennio 1998-2000. Oggi siamo al 2002 e quel viadotto presenta problemi di staticità. Vi è un continuo monitoraggio. Tuttavia, questa situazione, oggi gestibile, domani rischia di non esserlo più, a causa della vetustà del viadotto.

Mi auguro che le sue affermazioni di oggi siano, in qualche modo, significative e riescano soprattutto a determinare una situazione per cui le preoccupazioni relative a quest'importante arteria (non sono solo mie, ma anche di tutte le forze politiche della zona e degli enti locali) possano essere fugate, sebbene, per quanto mi riguarda, rimangano alcuni dubbi. Mi pare, infatti, che ciò che manca per fare in modo che la risposta possa essere considerata positiva sia la certezza dei finanziamenti. Lei ed il Governo di cui è membro fate spesso riferimento ad un dato: volete che le cose siano fatte. Ma, affinché ciò avvenga, sono necessari adeguati finanziamenti. Al momento, non

sono previsti finanziamenti, ma ci sono i progetti. I cinque lotti hanno un progetto che può essere esecutivo.

Mi auguro che la nostra discussione non si concluda oggi, ma che ci si possa ritrovare, e compiere una verifica. Se daremo una risposta positiva, ne trarranno un vantaggio le popolazioni ed il paese nel suo complesso. Questa strada, infatti, è destinata ad assumere un'importanza ancora maggiore attraverso l'interconnessione con l'E55. Inoltre, se inizieranno i lavori sull'A1, altro traffico sarà dirottato sull'E45. Credo che tutti possiamo farci carico di un problema, non di parte, ma di tutto il paese.

**(Necessità di lavori per la strada statale n. 36 - n. 3-00141)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario per le infrastrutture ed i trasporti, onorevole Viceconte, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Parolo n. 3-00141 (vedi l'allegato A - Interpellanza e interrogazioni sezione 4).

GUIDO VICECONTE, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, in merito alle problematiche evidenziate dall'onorevole interrogante, l'ANAS rappresenta che la strada statale n. 36 «del lago di Como e dello Spluga» collega il capoluogo lombardo alla Confederazione elvetica attraverso il passo dello Spluga. La competenza statale parte dall'abitato di Monza e, fino al confine svizzero, si sviluppa per circa 137 chilometri.

Il tronco Lecco-Trivio di Fuentes (Colico), a doppia carreggiata e con due corsie per senso di marcia, ha un'estensione di circa 45 chilometri, è stato costruito tra la fine degli anni '60 e gli anni '80 ed è stato aperto al transito nel 1988. Il tracciato si snoda, a mezza costa, tra il Lago di Como e le sovrastanti pendici montane ed è caratterizzato dal susseguirsi di 46 gallerie di lunghezza variabile tra i mille e tremila metri. I sistemi di costruzione del tempo, purtroppo, non prevedevano l'impermeabilizzazione e la realizzazione dell'arco

rovescio. Pertanto, a seguito dell'alluvione che ha colpito l'Italia del nord nel periodo di ottobre-dicembre 2000, di intensità tale da indurre il Governo a dichiarare lo stato di calamità, molte di queste gallerie hanno subito infiltrazioni d'acqua che hanno causato la parziale chiusura della carreggiata e, in alcuni giorni, la chiusura totale al transito in entrambe le carreggiate.

L'ente riferisce che la galleria Monte Piazze, in particolare, della lunghezza di 2.525 metri, ha subito i maggiori danni, manifestatisi con dissesti al marciapiede per una lunghezza di 150 metri nella canna sud (direzione Lecco) e con maggiori dissesti strutturali, sia nella volta sia lungo i piedritti, nella canna nord (direzione Colico) per una lunghezza di circa 200 metri.

Il competente compartimento ANAS di Milano, vista la particolare situazione geologico-strutturale esistente, nominava consulente tecnico della direzione dei lavori il professor Sebastiano Pelizza del Politecnico di Torino ed interveniva con lavori di somma urgenza dapprima nella canna sud, per ripristinare e consolidare i marciapiedi dissestati. Tali lavori hanno avuto una durata di 51 giorni ed hanno comportato la chiusura totale di metà canna e l'istituzione del doppio senso di marcia per circa metà canna nord. Lo scambio di carreggiata avveniva all'interno della galleria attraverso un *bypass* esistente.

Successivamente, a seguito dei risultati delle indagini svolte dal consulente ANAS nella canna nord, che hanno comportato perforazioni della lunghezza di 15 metri e lo studio del contorno roccioso della galleria, il 17 gennaio 2001, veniva chiusa al transito l'intera canna nord per il pericolo di crolli.

Pertanto, al fine di permettere il passaggio dei veicoli in direzione nord, l'ANAS ha dovuto approntare un *bypass* per incanalarli sulla corsia sud ed un secondo *bypass* per riportarli sulla corsia nord.

Come ho detto in precedenza, il tronco stradale è caratterizzato dal susseguirsi di

gallerie, con pochi e brevi tratti all'aperto. Inoltre, le due carreggiate corrono a quote diverse.

I criteri di realizzazione ed ubicazione di tali *bypass* sono stati improntati, pertanto, al rispetto della sicurezza stradale ed hanno avuto come scopo quello di limitare il più possibile la lunghezza del doppio senso di marcia (lo stesso doveva obbligatoriamente avvenire in più gallerie, oltretutto dotate di impianto di ventilazione unidirezionale, e doveva creare il minore dislivello possibile tra le due carreggiate).

Il *bypass* ha determinato un doppio senso di marcia, della lunghezza di circa 5.500 metri, che interessa la galleria di Monte Piazza e la galleria Dorio.

Per quanto concerne la realizzazione del *bypass*, l'ente precisa che l'approccio allo stesso è stato segnalato con la formazione di segnaletica orizzontale, rumorosa, luminosa e verticale, in accordo con la polizia stradale e nel rispetto di quanto prescritto dal codice della strada per obbligare l'utente a percorrerlo a bassa velocità.

In merito a presunti contrasti insorti con gli enti locali, l'ANAS fa presente che il presidente della provincia di Lecco, nel corso di un incontro svoltosi presso la sede dell'amministrazione provinciale nel mese di luglio 2001, ha richiesto l'eliminazione del doppio senso di marcia ed il ripristino del senso di marcia a due corsie, in direzione sud, per i pomeriggi della domenica.

Pur esprimendo dubbi sulla bontà della soluzione, l'ente ha accettato di sperimentare, domenica 2 settembre 2001, la rimozione del *bypass* ed il conseguente ripristino delle due corsie per il senso di marcia in direzione sud, con determinate modalità che prevedevano, tra l'altro, in accordo con la polistrada, la chiusura della strada statale 36 ad Abbadia.

Successivamente, a seguito della riunione convocata dalla prefettura di Lecco con gli enti locali e le autorità interessate (tra gli altri, il presidente della provincia di Lecco, il comandante della polizia stradale di Sondrio e Lecco, il comandante dei

carabinieri di Sondrio, il questore di Lecco e l'ANAS), è stata decisa la chiusura da Bellano e non da Abbadia, stabilendo, però, d'accordo con la polizia stradale, che, in caso di code nella galleria Regoledo, la chiusura sarebbe avvenuta da Abbadia.

La sperimentazione è stata effettuata domenica 2 settembre 2001, con alcune modifiche e ripetuta il 9 settembre 2001. Le decisioni al riguardo sono state riportate dagli organi di stampa. Purtroppo, la verifica dei piani di traffico decisi in via sperimentale ha dato risultati negativi, evidenziati dalla formazione di code.

Pertanto, il 12 settembre 2001 in un'apposita riunione tecnica tenutasi presso l'amministrazione provinciale di Lecco, tra l'ANAS e la polizia stradale, la sperimentazione è stata definitivamente bocciata ed è stato stabilito di tornare alla originaria pianificazione del traffico così come studiata da ANAS e polizia stradale.

Infine, l'ente stradale comunica che si sono conclusi lo scorso 17 ottobre 2001 i lavori di consolidamento del contorno roccioso e di rifacimento del rivestimento dissestato della canna di monte della galleria di Monte Piazza su un tratto di 200 metri danneggiato a seguito degli eventi alluvionali dell'ottobre 2000.

Sono stati, inoltre, affidati alla medesima impresa anche i lavori di messa in sicurezza di un ulteriore tratto di 425 metri della stessa galleria mediante posa in opera di armatura centinata costituita da profilati metallici. Tali lavori sono già stati ultimati nel mese di dicembre 2001 e la galleria è stata riaperta interamente al traffico.

L'ANAS comunica, inoltre, che per effettuare ulteriori lavori di messa in sicurezza della stessa galleria, dal giorno 4 febbraio 2002 al giorno 9 febbraio 2002, è stata chiusa al traffico la canna di valle. Allo stato, la galleria risulta definitivamente aperta al traffico, su entrambe le carreggiate. La sistemazione definitiva del dissesto in atto della galleria di Monte Piazza forma oggetto di un apposito pro-

getto, da parte del competente ufficio tecnico periferico dell'Ente stradale, attualmente in fase di predisposizione.

L'importo presunto stimato si aggira attorno ai 20 milioni 660 mila euro con tempo di esecuzione di circa un anno dalla consegna con conseguente chiusura al traffico di almeno una canna della galleria e possibili disagi per l'utenza rispetto ai quali l'ANAS potrà adottare provvedimenti limitativi, in fase di studio. Sono già stati formalizzati incontri tra il compartimento ANAS di Milano, la prefettura di Lecco e vari enti locali per la predisposizione di una valida viabilità alternativa durante il periodo di esecuzione dei predetti lavori.

Ulteriori provvedimenti per limitare i disagi alla circolazione durante il corso dei lavori potranno essere adottati all'atto esecutivo in dipendenza di una possibile programmazione e scansione delle varie fasi di intervento.

L'ente sottolinea comunque la complessità dell'intervento stimato necessario per risolvere la non facile complessiva situazione di dissesto accertata.

La realizzazione di tali interventi, in fase di progettazione, resta comunque subordinata al reperimento della necessaria copertura finanziaria, atteso che le risorse stanziare per l'alluvione dell'ottobre 2000 risultano già tutte impegnate e destinate all'attuazione di altri interventi parimenti necessari.

L'ente assicura in tutti i casi l'attenzione e la sensibilità al problema rappresentato.

L'ANAS fa infine presente che, anche qualora si dovessero individuare specifiche responsabilità soggettive, circostanza allo stato da escludere vista la natura e le cause dei problemi riscontrati, la legislazione italiana determina in dieci anni dalla ultimazione, l'ascrivibilità delle responsabilità.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Parolo ha facoltà di replicare.

**UGO PAROLO.** Signor Presidente, prendo atto della disponibilità del Governo e della risposta anche articolata e com-

pressa. Devo dire che, per quanto riguarda alcune questioni, sicuramente mi ritengo soddisfatto, per altre, con tutta franchezza, no. Stiamo parlando di una strada che, come giustamente lei ha ricordato, sottosegretario di Stato, collega tutta la provincia di Sondrio, che ha un territorio grande come l'intera Valle d'Aosta, al territorio nazionale. Voglio anche ricordare che questa è l'unica strada di accesso per la provincia. Infatti, nei mesi invernali verso nord non è possibile raggiungere gli altri Stati europei perché tutti i passi alpini sono chiusi. Ebbene, quella strada è in una situazione di pericolo e ad affermarlo è lo stesso consulente incaricato dall'ANAS. Nell'interrogazione noi facevamo riferimento alle evidenti anomalie, che si manifestano anche agli occhi delle persone meno esperte, e chiedevamo anche di avviare una indagine tecnico-amministrativa al fine di accertare le responsabilità, che sicuramente ci sono riguardo alle modalità costruttive.

Non possiamo accettare per buona la risposta che l'ANAS ripete continuamente e cioè che le anomalie sono dovute alle modalità costruttive dell'epoca. Vede, onorevole sottosegretario, le ultime gallerie, ed in particolare la Monte Pizzo, sono state ultimate a cavallo degli anni 1980-1985 quando le tecniche costruttive erano già molto avanzate e sicuramente consentivano di evitare quei disagi che invece si stanno manifestando. Oltretutto, la galleria Monte Pizzo, prima ancora di essere aperta al traffico, ha avuto bisogno di consolidamenti statici e questo l'ANAS, ovviamente, evita di riferirlo nella risposta che ci è stata fornita.

Prendiamo, dunque, atto della disponibilità del Governo ad occuparsi del problema e dell'attenzione con cui sta seguendo la questione ma ricordo che sono necessari finanziamenti certi per mettere in sicurezza tutto il tratto Lecco-Colico. Voglio ricordare che nel 2005 a Bormio si svolgeranno i campionati mondiali di sci e lascio immaginare cosa potrebbe succedere anche solo nel caso in cui si dovesse chiudere la strada per qualche giorno.

Ribadisco, infine, che sarebbe corretto, nei confronti dei cittadini, dare un segnale di trasparenza ed avviare un'indagine tecnico-amministrativa, come peraltro promesso dal ministro Lunardi in occasione di un incontro avuto al ministero con il senatore Provera, per accertare le responsabilità che ci sono e sono del tutto evidenti e non sono semplicemente attribuibili alle modalità costruttive dell'epoca in cui sono state realizzate le gallerie.

***(Costituzione delle commissioni per l'organizzazione di attività culturali, sportive e ricreative negli istituti di pena - n. 3-00437)***

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Valentino, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Ghiglia n. 3-00437 (*vedi l'allegato A - Interpellanza ed interrogazioni sezione 5*).

GIUSEPPE VALENTINO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, il capitolo 1822, sul quale gravano le spese per l'organizzazione e lo svolgimento negli istituti penitenziari delle attività scolastiche, culturali, ricreative, sportive e di ogni altra attività concernente l'azione rieducativa, ha ricevuto, nell'anno 2001, uno stanziamento di bilancio pari a lire 6.669.000.000, inferiore, cioè, dell'11 per cento rispetto a quello ottenuto per l'anno 2000, pari a lire 7.410.000.000. Sul medesimo capitolo sono imputate anche le spese relative alle strutture ed ai materiali di arredo dei locali destinati alle attività di cui si tratta, nonché quelle relative al pagamento dei sussidi e premi di rendimento scolastici. In quest'ultimo settore, a causa della carenza di fondi, si è maturata una situazione debitoria pari a circa 3 miliardi di lire nei confronti di detenuti aventi diritto.

Per quanto concerne il secondo quesito, faccio presente che dagli atti in possesso del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria le commissioni previste nel secondo comma dell'articolo 27 dell'ordi-

namento penitenziario risultano regolarmente costituite negli istituti presenti sul territorio.

Il fondamentale apporto del mondo esterno nel perseguimento dei fini istituzionali di reinserimento, propri dell'amministrazione penitenziaria, si concretizza nelle molteplici forme consentite dalla normativa in vigore; in primo luogo, attraverso le modalità di partecipazione concordate agli articoli 17 e 18 dello stesso ordinamento penitenziario. Deve essere poi sottolineato che l'organizzazione di quelle attività attraverso le quali si sostanzia l'offerta trattamentale nel campo dell'istruzione, della formazione professionale, del lavoro, delle attività culturali, ricreative e sportive, dell'assistenza religiosa avviene in collaborazione e con la partecipazione diretta delle istituzioni, degli enti e delle associazioni che si occupano dei medesimi settori nel mondo esterno. L'attivazione di sinergie con le risorse presenti sul territorio si configura infatti come esigenza prioritaria delle strutture penitenziarie ai fini del perseguimento del loro mandato istituzionale e presenta gradi di realizzazione differenziati sul territorio nazionale a motivo sia di specifiche caratteristiche dell'utenza penitenziaria, sia di diverse disponibilità e sensibilità del territorio.

Al fine di fornire un'informazione completa ed approfondita, sono disposto a consegnare i prospetti statistici relativi alle attività organizzate negli istituti penitenziari della penisola. Ciò consentirà di avere un quadro organico più ampio e più puntuale delle cose che ho anticipato.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

L'onorevole Delmastro Delle Vedove, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Onorevole sottosegretario, la ringrazio per la sua cortese risposta; in realtà è sgradevole che io debba interloquire con lei: avrei certamente preferito chiedere conto di ciò che lei mi ha detto all'ono-

revole Fassino e, perché no, al dottor Giancarlo Caselli. I pataccari del centro-sinistra hanno regalato al Governo di centrodestra, anche in questo settore, una situazione irresponsabilmente debitoria. Apprendo ora da lei, con sdegno, che nel settore del pagamento dei sussidi e dei premi di rendimento scolastici il nuovo Governo ha trovato un debito, nei confronti dei detenuti avente diritto, di 3 miliardi. Questa è la sensibilità vera, reale che la sinistra ha dimostrato nei confronti dei detenuti, offrendo l'immagine di un Governo inadempiente e insolvente, cioè dell'unico Governo che sa essere organizzato dalle forze della sinistra.

Prendo atto delle buone intenzioni manifestate dall'esecutivo circa l'implementazione dei contatti con il mondo esterno: è evidente che occorre potenziare e preservare il collegamento della popolazione detenuta con la società civile, a testimonianza della disponibilità al reinserimento dopo la giusta espiazione della pena. Certezza della pena ed opera di reinserimento possono e debbono convivere, espressione insieme di fermezza e di speranza.

Onorevole sottosegretario, dopo ciò che lei ci ha riferito, se Fassino e Caselli fossero qui al posto suo, direi loro quel che si meritano. Anzi, se riuscissi ad aggirare, certo con difficoltà, l'inflessibilità della Presidenza, farei un lungo girotondo intorno a loro, per essere all'altezza del nuovo *divertissement* della borghesia italiana nullafacente. Questa potrebbe essere un'originale forma di protesta proveniente dalla destra; sarebbe un po' tentare di imitare con egual successo quello che Ferrara è riuscito a fare nei confronti di un Roberto Benigni — signor Presidente, ne approfitto per ricordarlo anche a lei — che, essendo — tra virgolette — « compagno », è riuscito con la sua apparizione al festival di Sanremo ad incassare 11.760.000 lire al minuto, pari esattamente a sei mesi e mezzo di stipendio di un operaio tessile della mia città a 40 ore settimanali di lavoro. Dico questo perché ho visto tra il pubblico, beato lui, l'onorevole Presidente di turno assistere a questa sceneggiata che al pubblico televisivo

può essere piaciuta ma che, certamente, agli operai comunisti sul serio non può essere piaciuta affatto.

**(Aumento di risorse destinate a liberi professionisti coinvolti in attività di trattamento e di osservazione dei detenuti — n. 3-00439).**

PRESIDENTE. Il sottosegretario per la giustizia, onorevole Valentino, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Ghiglia n. 3-00439 (vedi l'allegato A — *Interpellanza e interrogazioni sezione 6*).

GIUSEPPE VALENTINO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Signor Presidente, l'amministrazione penitenziaria si avvale, per l'espletamento delle attività trattamentali per i detenuti e gli internati, della collaborazione di esperti in psicologia e criminologia clinica con i quali, trattandosi di attività libero-professionale, instaura un rapporto libero-convenzionale. A causa dell'annosa insufficienza dei fondi assegnati per l'espletamento delle attività alle quali collaborano i predetti professionisti, è stato stabilito, tenuto conto della presenza e della tipologia della popolazione detenuta, il limite massimo di 64 ore mensili attribuibili a ciascun esperto.

L'onorario corrisposto ai professionisti in questione viene aggiornato ogni due anni sulla base dell'indice ISTAT secondo l'intervenuto aumento del costo della vita. A decorrere dal primo gennaio 2001 la parcella oraria corrisposta è di 16,06 euro, pari a 31.100 lire. Sulla parcella corrisposta agli psicologi va calcolato il 2 per cento che gli stessi dovranno versare alla cassa dell'ordine professionale di appartenenza; sull'onorario corrisposto ai criminologi va calcolato il 20 per cento di imposta sul valore aggiunto, più il 4 per cento, in quanto questi ultimi sono soggetti all'obbligo assicurativo presso l'INPS.

Per quanto riguarda, in modo particolare, la figura dello psicologo, l'amministrazione penitenziaria ha già individuato specifici profili professionali appartenenti all'area C (posizione economica C1, C2 e

C3). Attualmente, nei ruoli dell'amministrazione penitenziaria prestano servizio tre psicologi.

Il riordino della medicina penitenziaria, previsto dall'articolo 5 della legge 30 novembre 1998, n. 419, non ha riguardato il personale di cui al quarto comma dell'articolo 80. Trattasi, infatti, di personale tecnico con specifiche competenze ed attribuzioni del tutto distinte e non cumulabili con quelle del personale sanitario e per ciò regolamentato dall'ordinamento penitenziario (legge del 26 luglio 1975, n. 354) in un titolo diverso da quello che contempla l'assistenza sanitaria. Si compendiano nell'attività di osservazione e di trattamento della personalità e tendono a non curare eventuali malattie e turbe psichiche, bensì a conoscere le cause del disadattamento e ad elaborare progetti di recupero sociale. Lo psicologo penitenziario, del resto, oltre a studiare il soggetto detenuto con problemi di disadattamento e i suoi comportamenti, svolge un'attività di consulenza tecnica nei confronti degli operatori penitenziari che sono impegnati nell'azione di sostegno e di riabilitazione dei detenuti e degli internati.

Tenuto conto che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 4 ottobre 2000, nello stabilire le piante organiche, ha previsto per il profilo dello psicologo 95 posti (così ripartiti: 70 all'area C1, 20 all'area C2 e 5 all'area C3), anche al fine di salvaguardare il patrimonio di conoscenze specifiche acquisite in molti anni di collaborazione resa dai professionisti esperti in psicologia, potrebbe valutarsi la possibilità di riservare parte dei posti che verranno messi a concorso ai professionisti suindicati.

Nelle more, come evidenziato dall'amministrazione penitenziaria, ritengo validamente percorribile la strada del contratto libero professionale di durata annuale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Delmastro Delle Vedove, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

**SANDRO DELMASTRO DELLE VE-  
DOVE.** Signor Presidente, onorevole sotto-

segretario, lei sa che ho presentato una lunga serie di atti di sindacato ispettivo sulle problematiche dell'applicazione reale dell'ordinamento penitenziario. Continuerò, mi creda, in questa mia attività, in quanto nel corso di questa legislatura intendo dimostrare quanto sia stata negativa la gestione dell'amministrazione penitenziaria da parte del dottor Giancarlo Caselli. Se egli avesse tenuto qualche conferenza in meno in giro per l'Italia e avesse dedicato qualche ora più a studiare i problemi degli istituti di pena, avrebbe compreso che vi era poco o nulla che funzionasse in modo dignitoso e che l'ordinamento penitenziario nel suo spirito era stato tradito.

Con l'aumento decorso dal 1° gennaio 2001, secondo quanto lei ci ha detto, apprendo che la parcella oraria dei professionisti, psicologi e criminologi, ammonta a 31.100 lire orarie (più o meno, signor sottosegretario, il 20 per cento in meno di quanto percepisce un operaio del settore edile). Se poi si pensa che su tale importo, ovviamente, devono essere pagate le tasse — come è giusto che sia — è di tutta evidenza che al professionista restano meno di 20 mila lire nette. Onorevole sottosegretario, un lavavetri extracomunitario fermo ad un semaforo guadagna di più e non ha né il carico dell'IVA né il 4 per cento da versare all'INPS.

Onorevole sottosegretario, tutto ciò è deprimente! Avete malauguratamente ereditato rovine fumiganti e dovete, dunque, compiere un lavoro ciclopico per ricostruire la dignità del carcere in tutte le sue componenti, dai detenuti agli agenti di polizia penitenziaria a tutti i professionisti dell'area trattamentale. Altro girotondo, dunque, onorevole sottosegretario, intorno a Fassino e Caselli, per sottolineare l'inutilità assoluta della loro presenza al dicastero della giustizia e al vertice del dipartimento dell'amministrazione penitenziaria.

A voi tanti auguri perché forse avreste fatto bene — se fosse stato possibile, ma non lo è per un Governo — ad accettare l'eredità con beneficio d'inventario. Forse, se fosse stato possibile, ma sarebbe stato

troppo gradevole per la sinistra, avreste dovuto rinunciare. Dato che la rinuncia non appartiene al centrodestra, è giusto che vi accingiate a quest'opera gigantesca di ricostruzione del nulla e dei disastri posti in essere dall'onorevole Fassino e dal dottor Giancarlo Caselli.

**(Obbligatorietà del lavoro per i detenuti  
— n. 3-00445)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la giustizia, onorevole Valentino, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Delmastro Delle Vedove n. 3-00445 (vedi l'allegato A — Interpellanza e interrogazioni sezione 7).

GIUSEPPE VALENTINO, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Il lavoro penitenziario continua ad essere fortemente condizionato dall'inadeguatezza delle strutture produttive e dalla scarsa presenza del mondo imprenditoriale all'interno del carcere. Di conseguenza pur proseguendo, sia pure gradualmente, l'opera di adeguamento delle officine già esistenti alla normativa antinfortunistica di cui al decreto legislativo n. 626 del 1994 e l'allestimento di lavorazioni di tipo industriale presso gli istituti di nuova costruzione, persiste la difficoltà di aumentare i posti di lavoro all'interno del circuito penitenziario.

Alla generale crescita della popolazione detenuta avvenuta a partire dall'anno 1991 non ha fatto riscontro un corrispondente aumento del numero dei detenuti ammessi al lavoro. In effetti, la riforma dell'ordinamento penitenziario del 1975, prevedendo la quasi completa equiparazione del lavoro penitenziario all'organizzazione ed ai metodi del lavoro nella società libera, espressione di grande civiltà giuridica, ha fatto venir meno l'interesse per una manodopera fino a quel momento a buon mercato, allontanando dal mondo penitenziario gli imprenditori e le ditte esterne che non riscontrano più alcuna convenienza a rivolgersi alle lavorazioni penitenziarie.

Attualmente, l'amministrazione penitenziaria è praticamente l'unica committente delle proprie lavorazioni, gestendo attività lavorative finalizzate quasi esclusivamente a produrre beni per le proprie esigenze. Tra l'altro, per una serie complessa di ragioni che vanno dalla carenza di manodopera detenuta esperta nelle lavorazioni alla mancanza di capi d'arte, alla già citata inadeguatezza delle strutture produttive, il lavoro cosiddetto di produzione è andato progressivamente impoverendosi a tutto vantaggio del lavoro cosiddetto domestico, certamente di minore valenza ai fini del trattamento rieducativo del detenuto e della qualificazione professionale necessaria al reinserimento dello stesso nella società.

La mancanza da parte dei detenuti di una professionalità adeguata alle esigenze del mercato del lavoro di fatto disincentiva ulteriormente gli imprenditori ad utilizzare la manodopera detenuta. Al fine di migliorare le possibilità occupazionali all'interno del carcere, di garantire ai detenuti l'acquisizione di una professionalità spendibile all'esterno e per dare piena attuazione al dettato normativo che impone l'obbligo del lavoro per i detenuti condannati, il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha programmato e sta attuando, seppure tra notevoli difficoltà, il riammodernamento ed il rilancio su larga scala delle lavorazioni industriali presenti all'interno degli istituti penitenziari, nonché la trasformazione secondo logiche imprenditoriali dei cicli produttivi delle colonie agricole. Di fatto, però, al momento, nell'intento di assicurare al maggior numero di detenuti possibili il lavoro intramurario, si utilizzano per le attività che non richiedono particolare qualificazione gli istituti del *part-time* e del lavoro a tempo determinato.

Come già detto, visti gli alti costi di produzione e la bassa redditività della manodopera detenuta, il mondo imprenditoriale non ha più interesse a fornire commesse di lavoro all'amministrazione penitenziaria né a gestire in proprio lavorazioni presenti all'interno degli istituti. Attualmente, infatti, sono le cooperative

sociali i soggetti che assumono più facilmente persone condannate. Queste sono incentivate dalla legge n. 381 del 1991 che prevede sgravi contributivi a favore delle cooperative che assumano almeno il 30 per cento di lavoratori appartenenti alle categorie svantaggiate, fra cui rientrano i detenuti.

D'altro canto, l'amministrazione penitenziaria, al fine di rendere le proprie attività produttive competitive sul mercato, è costantemente impegnata a promuovere accordi per concedere la gestione delle lavorazioni a terzi mediante la stipula di apposite convenzioni, alle quali vengono regolati, per via pattizia, i rispettivi obblighi.

È in corso, inoltre, presso i provveditori regionali, un monitoraggio della situazione delle lavorazioni industriali e delle officine presso gli istituti del territorio nazionale, con particolare riferimento alla loro capacità produttiva e allo stato di attuazione delle opere di adeguamento alla normativa in materia di sicurezza sul posto di lavoro. Le informazioni ottenute costituiranno la base di partenza per ulteriori iniziative volte al rilancio del lavoro penitenziario. Infine, il dipartimento dell'amministrazione penitenziaria ha assunto iniziative nel settore delle bonifiche agrarie, attivandosi per la creazione di nuove e specifiche realtà agricole in istituti penitenziari, aventi sia la ricettività che le capacità necessarie per avviare attività specializzate, con conseguente creazione di molteplici figure professionali agricole per distretti.

Uno scenario senz'altro favorevole potrà aprirsi con l'applicazione della legge n. 193 del 22 giugno 2000, la cosiddetta legge Smuraglia. Infatti, la prossima firma dei decreti ministeriali di attuazione della stessa legge, con cui saranno definite le misure di vantaggio per le cooperative sociali e per le imprese che vogliono assumere detenuti in esecuzione penale all'interno degli istituti penitenziari, apre una prospettiva di sicuro interesse per il lavoro penitenziario.

La legge citata, infatti, prevedendo rilevanti agevolazioni contributive e sgravi

fiscali a favore di cooperative sociali e di imprese pubbliche e private che assumano lavoratori detenuti o che svolgano nei loro confronti attività formative, dovrebbe riportare la produttività all'interno degli istituti penitenziari. Con il decreto di cui all'articolo 1 della legge in parola, le aliquote complessive della contribuzione per l'assicurazione obbligatoria previdenziale ed assistenziale — dovute dalle cooperative sociali relativamente alle retribuzioni corrisposte alle persone detenute od internate all'interno di istituti penitenziari o ammesse al lavoro esterno ai sensi dell'articolo 21 dell'ordinamento penitenziario — saranno ridotte nella misura percentuale individuata ogni due anni di concerto fra il ministro della giustizia ed il ministro dell'economia e delle finanze.

Con altro apposito decreto del ministro della giustizia — da emanare ai sensi dell'articolo 4 della medesima legge, di concerto con il ministro del lavoro e delle politiche sociali e con il ministro dell'economia e delle finanze —, saranno determinate, entro il 31 maggio di ogni anno, le modalità e l'entità delle agevolazioni e degli sgravi a favore di imprese pubbliche e private che assumano lavoratori detenuti per un periodo non inferiore ai 30 giorni o che svolgano attività formative nei loro confronti.

La legge n. 193 del 22 giugno 2000, inoltre, al fine di consentire la prosecuzione dell'attività iniziata all'interno del carcere anche nella società libera, prevede che le agevolazioni per i datori di lavori proseguano per ulteriori sei mesi dalla data della cessazione dello stato di detenzione. Al riguardo, l'intendimento del legislatore è quello di individuare un vantaggio che possa concretamente determinare nelle cooperative e nelle imprese una richiesta di manodopera detenuta e produrre un'inversione di tendenza rispetto all'attuale situazione, in cui l'unico datore di lavoro delle persone detenute, salvo eccezioni poco rilevanti, continua ad essere l'amministrazione penitenziaria.

PRESIDENTE. L'onorevole Delmastro Delle Vedove ha facoltà di replicare.

SANDRO DELMASTRO DELLE VE-DOVE. Onorevole sottosegretario, la sua risposta è, certamente, ampia. Tuttavia, voglio dichiararmi non soddisfatto, non per il merito degli argomenti che lei ci ha riferito, ma perché mi pare di poter accusare anche lei personalmente di essere troppo signore nei confronti di coloro che l'hanno preceduta.

In questo caso, infatti, se ci fossero qui alcuni fra i maggiori responsabili, non vorrei fare un altro girotondo perché sarebbero meritevoli di una deprecazione molto più seria e più profonda, dato che il lavoro nelle forme indicate dall'articolo 20 della legge n. 354 del 26 luglio 1975 è o, meglio, avrebbe dovuto essere, una questione al centro dell'attenzione di qualsivoglia Governo di sinistra.

Onorevole sottosegretario, a sinistra sono tanti bravi a scrivere belle leggi ed hanno scritto che il lavoro è obbligatorio per i condannati e per i sottoposti alle misure di sicurezza delle colonie agricole e della casa di lavoro, dopodiché è stata approvata la legge Smuraglia nell'anno 2000.

La legge che ho citato è del 1975, dunque, questi signori — non tutti, ma molti di essi — hanno governato un quarto di secolo per comprendere che, per riattivare il circuito attivo e fecondo tra l'impresa privata e l'istituto di pena, occorreva riconoscere delle agevolazioni.

Bene, se questa è la capacità attraverso la quale gli uomini del centrosinistra sanno individuare i problemi, dovrei ricordare loro che Napoleone — anche se nessuno di loro ha tali attitudini, per fortuna — in tre mesi riconquistò l'Europa che, allora, era il mondo. Loro hanno impiegato 25 anni per comprendere, con la legge Smuraglia, che bisognava attivare qualcosa.

Onorevole sottosegretario, mi chiedo: ma i detenuti che in questi 25 anni non hanno potuto essere oggetto di questo trattamento, considerato fondamentale per il loro reinserimento e per la riattivazione del circuito di inserimento all'interno della società, a chi si rivolgeranno per contestare il fatto che lo Stato non è stato

capace di garantire loro questo lavoro, che rappresenta un mezzo attraverso il quale potevano sentirsi non del tutto diversi da coloro che stavano al di fuori degli istituti di pena? Altro che girotondo! È drammatico.

Ritengo non vi sia nulla di più grave dell'addebito ad uomini del centrosinistra di non aver saputo attivare le procedure per garantire il lavoro. D'altra parte, ciò è comprensibile, in quanto, dal punto di vista personale, tali soggetti il lavoro non lo conoscono molto, quindi, hanno difficoltà ad applicarlo anche ad altri settori. Tuttavia, lo predicano spesso e volentieri e, soprattutto, coloro che non lo hanno mai svolto nella loro vita e non intendono svolgerlo neanche in futuro.

Dunque, in questo caso, l'impegno deve essere particolarmente attento. Chi crede veramente al recupero della popolazione detenuta, chi crede veramente che costoro siano cittadini che, avendo sbagliato ed espiata la pena, possano rientrare a testa alta nel novero di una società che lavora, produce e non delinque, deve essere davvero parte attiva nell'applicazione di questo articolo 20 della legge del 1975. Allora, procediamo non solo con la legge Smuraglia, perché non è sufficiente, ci vuole ben altro. Occorre conoscere i flussi produttivi, i settori nei quali vi sia un margine di utile tale da consentire anche qualche piccolo sacrificio; infatti, è impossibile immaginare di inserire attività manifatturiere a basso tasso di utile all'interno di istituti carcerari, in quanto bisogna considerare tutta una serie problemi che neppure la legge Smuraglia ha saputo prendere in considerazione. Pensiamo all'incidenza dei costi di trasporto, all'incidenza di una tempistica che deve tenere conto di tutte le cautele per i camion che entrano ed escono dal carcere che caricano e scaricano le merci e cose di questo genere.

Quindi, onorevole sottosegretario, il lavoro è enorme e può essere svolto bene solo da chi è abituato, nella propria vita quotidiana, prima di far politica a lavorare. Ecco perché può essere svolto soltanto dal centrodestra e non può essere neppure immaginato dagli uomini del cen-