

stato istituito il fondo bilaterale. Noi riteniamo che una società per azioni possa avere un fondo, ma esso deve essere sostenuto dai lavoratori. È chiaro che i prepensionamenti avverranno ugualmente, anche se sotto un altro nome, e che saranno a carico dello Stato, perché questa Spa, a differenza delle altre, quando è in rosso si rivolge allo Stato il quale le dà i fondi, mentre le altre società per azioni di solito chiudono.

Visto che il beneficio è diretto ai lavoratori delle Ferrovie, questi devono essere i primi a compiere un sacrificio per i loro colleghi. Non ci pare giusto che i lavoratori delle Ferrovie abbiano questa fortuna che gli altri non hanno. In teoria, il lavoratore delle Ferrovie è un dipendente privato che non dovrebbe avere un trattamento di privilegio rispetto agli altri dipendenti privati.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Michielon 52.252, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	431
<i>Votanti</i>	328
<i>Astenuti</i>	103
<i>Maggioranza</i>	165
<i>Hanno votato sì</i>	52
<i>Hanno votato no</i> .	276).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Malavenda 52.253.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Paolo Colombo. Ne ha facoltà.

PAOLO COLOMBO. Signor Presidente, potrei sapere quanto tempo abbiamo?

PRESIDENTE. Ne avete utilizzato poco. A questo è condizionato il suo intervento?

PAOLO COLOMBO. Sì.

PRESIDENTE. Avete ancora 26 minuti della seconda mezz'ora sul bilancio e sulla finanziaria.

PAOLO COLOMBO. Mi sembra importante intervenire sui prepensionamenti delle Ferrovie dello Stato, perché bisogna chiamarli con il loro nome: mi rivolgo soprattutto all'onorevole Boghetta, esperto del gruppo di rifondazione comunista di questo settore.

Ricordo che l'emendamento del Governo è stato presentato in Commissione bilancio, dopo una notte di trattative, senza copertura. Il presidente può testimoniare che essa non è stata indicata ai deputati che l'hanno ripetutamente chiesta. È stata recuperata nella notte successiva una copertura fittizia (se la guarda, Presidente, è una copertura ridicola); la sostanza è che si chiamano con un altro nome i prepensionamenti nel settore delle Ferrovie dello Stato.

Voglio capire che cosa le teniamo a fare queste ferrovie: le chiamiamo Spa e poi la società è interamente detenuta dallo Stato; i dipendenti si chiamano privati ma in realtà sono ancora parastatali e quindi dipendenti pubblici; i prepensionamenti li paga lo Stato, perché questo fondo bilaterale che deve essere a carico dei lavoratori e della società Ferrovie dello Stato è in realtà tutto a carico dello Stato. Che cosa è cambiato rispetto a prima? Perché questi prepensionamenti sono ammissibili, mentre l'Assemblea ha ripetutamente bocciato le ipotesi di ulteriori prepensionamenti? Essi generano solo costi a carico del bilancio e non danno alcun beneficio: i treni continuano a fermarsi, gli incidenti continuano ad accadere, le ferrovie sono in una situazione disastrosa.

Non so quindi perché si continuano a trattare le ferrovie come sempre, cioè con una gestione clientelare di assunzioni a fini politici e di gestione politica dei lavoratori, per garantire il consenso a questa parte della maggioranza che vuole ancora assicurare privilegi e benefici ai lavoratori pubblici, che vanno poi a pe-

sare sulle spalle degli altri lavoratori, quelli che si guadagnano il pane con il sudore della fronte (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Malavenda 52.253, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti	398
Votanti	295
Astenuti	103
Maggioranza	148
Hanno votato sì	51
Hanno votato no .	244).

Il successivo emendamento Boghetta 52.254 è stato tempestivamente ritirato dai presentatori.

MARA MALAVENDA. C'è stato un invito al ritiro: non è stato ritirato!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Malavenda 52.255, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Proteste del deputato Malavenda — Vedi votazioni*).

(Presenti	408
Votanti	389
Astenuti	19
Maggioranza	195
Hanno votato sì	107
Hanno votato no .	282).

Onorevole Malavenda, lei è divertente, ma fino ad un certo punto!

Passiamo alla votazione dell'emendamento Michielon 52.256.

GIANCARLO GIORGETTI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANCARLO GIORGETTI. Già qualche giorno fa, quando avevamo discusso sulla relazione tecnica del Governo, credo di aver dimostrato — sulla base di documenti — che tale relazione contraddiceva quella fornita in Commissione dallo stesso Governo. Volevo sapere se è pervenuto l'aggiornamento della relazione tecnica e quale di queste relazioni il Governo preferisce affidare all'esame dei deputati.

FILIPPO CAVAZZUTI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPO CAVAZZUTI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Presidente, credo che l'onorevole Giorgetti faccia riferimento al dibattito che si è svolto ieri o ieri l'altro (ormai la memoria si confonde).

Nel tabulato che avevate a disposizione si faceva riferimento al saldo netto da finanziare; la relazione tecnica che ho consegnato in Commissione chiariva che gli effetti concernenti le ferrovie non riguardano il bilancio di competenza dello Stato, dal quale per differenza si deriva il saldo netto da finanziare, ma incidono sulla grandezza del fabbisogno e dell'aggregato più ampio, vale a dire l'indebitamento delle pubbliche amministrazioni.

Quindi, fra i tre saldi che abbiamo a disposizione e che siamo costretti a costruire (saldo netto da finanziare, fabbisogno del settore statale, indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni) i rapporti con le ferrovie incidono solo sul fabbisogno e sull'indebitamento netto.

La relazione tecnica sulle ferrovie — ripeto — non può che riguardare ovviamente il fabbisogno del settore statale e l'indebitamento netto. Mi risulta anche che siano state consegnate agli uffici le

schede che aggiungono al saldo netto da finanziare il fabbisogno del settore statale e l'indebitamento, schede in cui l'onorevole Giorgetti troverà le stesse cifre che ha trovato nella relazione tecnica relativa alle ferrovie dello Stato.

GIANCARLO GIORGETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANCARLO GIORGETTI. Sono ben cosciente del fatto che tutti gli indicatori fanno riferimento alla cassa (ne abbiamo avuto assoluta certezza nella discussione di questi giorni), però vorrei fare rilevare che originariamente il subemendamento del Governo era viziato da carenza di compensazione. Ne ho avuto conferma, le cose vanno come devono andare, lasciamo che ciò accada.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Michielon 52.256, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (Vedi votazioni).

(Presenti	426
Votanti	425
Astenuti	1
Maggioranza	213
Hanno votato sì	158
Hanno votato no	267).

Onorevole Villetti, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 52.257?

ROBERTO VILLETTI. Avevo già ritirato l'emendamento, ma vorrei motivarlo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO VILLETTI. Ho presentato questo emendamento per cercare di introdurre una maggiore dose di equità nel

modo di affrontare la questione del risanamento delle ferrovie. Come voi sapete, mantenendo la legislazione vigente nel 1998, i ferrovieri potranno andare in pensione con soli 24 anni di contributi; nel mio emendamento avevo elevato il livello a 30 anni dal 1° gennaio 1998 al 31 dicembre 2001. Intendevo così sollecitare il Governo in merito ad una questione che ritengo fondamentale e che non saprei esporre meglio di come ha fatto il professor Nicola Rossi in un'intervista apparsa oggi sul *Corriere della Sera*: «È un problema di equità. Quando si comincia a fare una deroga poi se ne fanno altre. La verità è che non bisognava fare l'accordo per il prepensionamento dei ferrovieri. Anche perché nell'intesa sulla riforma dello Stato sociale del 1° novembre era stata chiaramente decisa l'uniformità. Quella deroga sui ferrovieri ci ha riportato indietro». Ecco la questione che si pone e che del resto è ben chiarita dal rapporto del Fondo monetario internazionale, che promuove a pieni voti la politica di risanamento del Governo ma che afferma anche che il sistema di protezione sociale privilegia gli interni, prevalentemente con meccanismi di sostegno limitati a quanti fanno o facevano parte del mondo del lavoro, e gli anziani, mentre regole diverse per i diversi gruppi distorcono un'uguaglianza intergenerazionale.

È una questione di grandissimo rilievo che, prendendo spunto dall'intervento per i ferrovieri, ho voluto riproporre al Parlamento. Non vi è l'intento di creare una questione o, come ha scritto un giornale, di mettere una bomba sulla finanziaria a proposito della questione dei ferrovieri, anche perché non si tratterebbe di una bomba. Riconosco al Governo di aver svolto un'azione encomiabile per il risanamento del paese e riconosco anche al ministro dei trasporti di aver avuto un compito molto difficile, perché trattare con tutta la geografia dei sindacati delle Ferrovie dello Stato non è certo facile. Rimangono tuttavia le mie riserve e perplessità. Sul piano di risanamento delle ferrovie continua a esserci un punto interrogativo.

Perché ho ritirato questo emendamento? Perché ritengo che la maggioranza debba aprire al suo interno un dibattito sulla linea da seguire, che la sinistra riformista debba aprire un dibattito al suo interno; con una differenza, rispetto al centro-destra. Voglio infatti dire con molta chiarezza che non penso che i lavoratori in esubero debbano essere immessi di nuovo sul mercato perché quest'ultimo li reinserirà automaticamente. Ritengo che i lavoratori messi in esubero debbano avere garanzie di ammortizzatori sociali che non siano fissi, che non siano in prepensionamento, ma che tendano a reinserirli nel mercato del lavoro. Questa è la questione di fondo.

Penso che la maggioranza potrà portare avanti tale dibattito e che anche su questo punto, che poi è il punto della riforma del *welfare*, dopo l'azione di risanamento economico e finanziario, il Governo Prodi e la sua maggioranza potranno vincere la loro scommessa. È un dibattito in corso, ci sono molte resistenze, ma secondo me i fattori innovativi sui quali i socialisti puntano alla fine prevarranno.

PRESIDENTE. Avverto che l'onorevole Possa fa proprio l'emendamento Villetti 52.257. Passiamo dunque alla sua votazione.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Stajano. Ne ha facoltà.

ERNESTO STAJANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la questione sollevata in questo emendamento è di indubbia rilevanza, perché si pone in termini di equità nell'ambito di una manovra di riordino dei conti pubblici, la quale trova nel sistema previdenziale uno dei suoi momenti forti, su cui si è sviluppato un ampio confronto e si registra positivamente la convergenza delle maggiori forze sindacali italiane.

Dall'altra parte del piatto della bilancia dobbiamo però considerare le esigenze che si pongono nel settore del trasporto ferroviario, le difficoltà che caratterizzano questo settore e che si stanno pian piano

recuperando, pur in un quadro non sufficientemente chiaro e definito in tutti i suoi aspetti.

Lo sforzo da parte del Parlamento e del Governo, pur condivisibile, quindi, deve essere a mio avviso più concorde, deve andare alla ricerca di una convergenza più positiva, deve realizzare quella capacità di tessitura indispensabile in un momento così difficile di riorganizzazione di questo settore, il quale raccoglie enormi risorse, talvolta risorse superiori a quelle di una intera finanziaria, con risultati che negli anni sono stati oggettivamente modesti.

Questo percorso agevolato — non si tratta, come ben sappiamo, di prepensionamenti — dovrebbe rispondere, ci auguriamo che risponda a questa logica di ristrutturazione e di sviluppo. Ma per questo credo occorra da parte del Governo una disponibilità al dialogo con il Parlamento. Ci dobbiamo tutti impegnare, approvando un ordine del giorno che verrà presentato nel corso di questa seduta, proprio ad effettuare una più compiuta verifica ed un più certo controllo relativo all'indirizzo delle Ferrovie dello Stato, agli obiettivi che il Parlamento ha posto di risanamento e di sviluppo. Una cosa, infatti, è certa per quel che riguarda in generale il ruolo del Parlamento in questa materia: dobbiamo rinunciare ai poteri di gestione variamente articolati (e talvolta disarticolati) in ordine al settore delle Ferrovie e più in generale dei trasporti; è giusto che questi siano affidati coerentemente alle società — le FS sono una società per azioni — e gli organismi che le dirigono; ma è altrettanto certo che al Parlamento non devono e non possono essere sottratti i poteri di verifica e di controllo, perché in questo settore si spendono i soldi dei contribuenti e, come ho già detto, sono molti. C'è necessità di assicurare a questo settore quel livello di trasparenza, quella credibilità assoluta che si addice al miglior modo di governare e di spendere il pubblico denaro.

La verifica degli obiettivi, la continua capacità di verifica dei risultati economici e sociali che si raggiungono attraverso

questa nuova politica delle Ferrovie e del trasporto pubblico locale costituisce un impegno per il Parlamento. Credo debba ottenere da parte del Governo quel livello di disponibilità che esprime il nuovo modo di governare del centro-sinistra, il quale vuole e deve segnare una linea di discontinuità marcata, visibile rispetto ad un passato che non ci può non lasciare insoddisfatti e fortemente critici.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CLAUDIO BURLANDO, *Ministro dei trasporti e della navigazione*. Presidente, colleghi, colgo l'occasione di questo emendamento, ritirato e fatto proprio da altro collega, per dire alcune cose sull'azienda Ferrovie dello Stato. Credo che i toni e i giudizi sullo stato di questa azienda siano tutti giusti e motivati. L'azienda è in condizioni drammatiche: basti pensare che ha assunto 60 mila persone dal 1969 al 1972 e ne ha mandate a casa 80 mila negli anni novanta, con quali effetti sulla gestione dell'azienda stessa penso sia immaginabile; effetti di gonfiamento e poi di svuotamento. Basti pensare che questa azienda perde 3-4 mila miliardi ogni anno, oltre alle consistenti risorse che le vengono apportate. Basti pensare che la rete su cui questa azienda opera è — ad eccezione della Firenze-Roma — una rete del secolo scorso. Basti pensare che la nostra rete è ancora alimentata con 3 mila volt in corrente continua quando la Germania ha alimentato con più potenza la sua rete nel 1927.

Non credo che ora si debba svolgere un lungo ragionamento su questo tema. Ritengo si possa semplicemente dire che abbiamo tentato di avviare un processo di cambiamento di questa azienda, come già facemmo lo scorso anno per l'Alitalia, attraverso un piano di impresa che deve ridurre i costi, aumentare i ricavi, aumentare la produzione, separare le infrastrutture dalla gestione, introdurre la contabi-

lità analitica che in questa azienda non esiste: l'azienda non ha la contabilità analitica, quindi il settore merci fa un prezzo e non sa se questo prezzo alla fine porterà ad un ricavo o meno.

Siamo alla vigilia di un periodo drammatico per questa azienda, perché con la direttiva n. 440 tra non molto le ferrovie dei vari paesi che aderiscono all'Unione europea potranno venire a svolgere il servizio da noi. Pertanto, come per l'Alitalia lo scorso anno, ci troviamo di fronte ad un'alternativa secca: o chiudere l'azienda, salvo la parte del trasporto pubblico locale in cui si può assistere il servizio, oppure tentare un'operazione analoga a quella dell'Alitalia, che porti ad una riduzione dei costi, ad un aumento dell'efficienza, anche ad un aumento delle tariffe, ad un sistema tariffario più flessibile, perché è assurdo pagare lo stesso costo chilometrico tanto di notte quanto di giorno, tanto nei giorni festivi quanto nei giorni feriali. Si tratta di tentare un'operazione molto difficile, che tra l'altro ha un impatto molto forte con il mondo del lavoro, avviando un processo di risanamento.

Questo è il lavoro che si è fatto con un piano di impresa che tende a dare alle ferrovie sostanzialmente risorse per gestire, risorse per investire, flessibilità per gestire il processo di ristrutturazione, in cambio del fatto che a fine piano, nel 2001, le ferrovie siano un'azienda in pareggio, escluso l'apporto di contributi per l'infrastruttura (che come si sa, ai sensi della direttiva n. 440, rimane pubblica, quindi è un bene su cui lo Stato investe per svilupparla e per mantenerla) ed escluso l'apporto di gestione per il trasporto pubblico locale, ai sensi di quanto stabilito dal decreto legislativo attuato su delega poche settimane fa. Questa è la scommessa.

Anche la parte che riguarda il personale (pur se sono comprensibili alcuni dei rilievi mossi qui dall'onorevole Villetti) è fortemente innovativa, perché innanzitutto non c'è più un prepensionamento, quindi non c'è un contributo, uno scivolo pagato dallo Stato. È la prima volta che ciò

accade. Sono persone che vanno in pensione, seppure con un'anzianità contributiva ed anagrafica diversa da quella di altri settori. Secondariamente, viene superato il principio, che ha prodotto così tanti guai in passato, secondo cui chi ha certe caratteristiche di anzianità contributiva o anagrafica, se vuole, va in pensione. Non è più così. C'è una trattativa demandata a sindacati ed azienda, c'è l'individuazione di una certa quantità di esuberanti o eccedentari, i quali passano in mobilità attraverso un fondo e solamente se definiti tali possono andare non in prepensionamento ma in pensione. Viene poi introdotta tutta una gamma di strumenti, come i contratti di solidarietà, la cassa integrazione e la mobilità, che finora non esistevano.

Vorrei dire a questo Parlamento — che ancora in parte si scandalizza, giustamente, per questi strumenti — che lo scorso anno il collega Treu ed io proponemmo, attraverso l'articolo 28, di dare alle ferrovie strumenti di gestione degli esuberanti, di sostegno al reddito, che esse non avevano e che il Parlamento non votò a favore di quegli strumenti. Lo dico per chiedere semplicemente che si tenga conto anche della storia pregressa, di una difficoltà consistente, di caratteristiche particolari di questa azienda, che riguardano il mondo del lavoro e anche i dirigenti. Fino al 31 dicembre di quest'anno, i dirigenti hanno stipendi da azienda privata e garanzie da azienda pubblica, perché per contratto non potevano essere licenziati. È una cosa assai grave, come si capisce, perché non si possono avere un cumulo di privilegi nei due settori, quello da cui si proviene e quello verso cui si vuole andare. L'azienda ha disdettato il contratto e dal 1° gennaio questo privilegio non ci sarà più. Quindi, si cerca faticosamente di introdurre elementi di novità.

Penso che il giudizio sull'emendamento 52.257, riferito all'articolo 52, comma 6 nel testo della Commissione, vada dato alla luce di questo percorso, di questa storia dell'azienda, della quale, come è ovvio, siamo assolutamente insoddisfatti,

ma per la quale abbiamo avviato un lavoro molto profondo, molto serio, di cui il Parlamento ha non solo il diritto, ma credo anche il dovere di seguire lo sviluppo. È stato preannunciato un ordine del giorno molto incisivo da questo punto di vista, che noi seguiremo passo passo. Il presidente Stajano e i membri della Commissione trasporti penso possano dare atto al Governo di un rapporto pressoché quotidiano con la Commissione, appunto perché ci rendiamo conto che essendo questa una Spa, come altre, che però usa risorse pubbliche, il dovere di rapporto del Governo con il Parlamento sia un dovere assoluto: a questo ci siamo attenuti finora e ci atterremo anche in futuro.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Colleghi, ha fatto molto bene il ministro Burlando a partire da una analisi per poter poi dimostrare che si introduce una eccezione a fronte di una situazione eccezionale.

Ciò che i colleghi dovrebbero però cercare di capire è che negli altri paesi europei si sono fatti — non negli ultimi anni, ma negli ultimi cinquant'anni — investimenti per fare più ferrovie, più chilometri di linea, più tecnologia, più ampia capacità di trasporto delle persone e delle merci. Le ferrovie, fino a meno di dieci anni fa, erano uno Stato nello Stato. Era un'azienda regolata da una legge che per essa prevedeva un proprio servizio telefonico, un proprio servizio postale, un proprio servizio sanitario, un proprio servizio per la politica dell'assistenza e del tempo libero, una propria struttura mutualistica.

Alla fine degli anni settanta, i ferrovieri, i lavoratori delle Ferrovie — non il Parlamento, non il Governo di allora — scioperarono per cambiare quella azienda. Il 75 per cento dei ferrovieri all'epoca sottoscrissero un documento per dire che non volevano più un'azienda come quella. Ministro Burlando, non è che l'azienda non aveva una contabilità analitica per

cattiveria; non l'aveva perché era regolata dalla contabilità generale dello Stato. Una categoria, quindi, che ha combattuto, perché era ben conscia delle difficoltà alle quali sarebbe andata incontro la propria azienda. Una categoria che aveva dovuto giurare fedeltà alla Repubblica, in quanto appunto si trattava di pubblici ufficiali. È vero, caro ministro Burlando, che tra il 1969 e il 1975 l'azienda assunse circa 80 mila lavoratori, ma è anche vero che lo dovette fare, oltre che per le note politiche di cui credo che qualcuno qui non dovrebbe troppo parlare, anche per un altro motivo molto semplice. La riduzione dell'orario di lavoro da 48 a 44 e poi a 40 ore, in assenza di tecnologia, ha fatto sì che, laddove prima il turno veniva svolto da due persone, per poter fare i turni in « terza » (in gran parte dell'azienda si lavora 24 ore su 24) occorreva una persona in più. A fronte dell'aumento delle ferie da 22 a 28 giorni ci volevano delle persone in più per poter svolgere il servizio, in assenza di tecnologia e di ristrutturazione.

Rivolgendomi soprattutto a coloro che si sono richiamati al lavoro della « fronte », vorrei dire che probabilmente quando si parla di questa categoria si dovrebbe riflettere sull'armamento e su coloro che la compongono: operai i quali hanno i palmi delle mani che arrivano... alle ginocchia per muovere, lungo i binari ferroviari, le piattatrici che pesano 72 chili (*Commenti dei deputati Aprea e Paolo Colombo*)!

Vorrei ricordare, collega Colombo, che quando si verifica un incidente ferroviario, come abbiamo visto negli ultimi anni, i primi a rimanere « schiacciati » sono coloro che guidano il treno! Ci vorrebbe quindi almeno un tantino di educazione e di rispetto.

L'altra questione è che qui non stiamo parlando di prepensionamenti, come quelli che già abbiamo visto. Con la precedente legislazione si davano sette o dieci anni (in caso di orfani di guerra o di invalidi di guerra) ai fini della pensione

e della liquidazione; trasformato in lire ciò rappresentava un costo di circa 250 milioni per prepensionamento.

Con la norma che è una di quelle introdotte...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, il tempo a sua disposizione è esaurito.

NICOLA BONO. Il treno è arrivato!

EUGENIO DUCA. Interverrò su un emendamento successivo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Boghetta. Ne ha facoltà.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, signori colleghi, vorrei dare atto al Governo di aver presentato ieri un emendamento all'articolo 48, a nostro avviso assai importante. In esso si prevede un percorso decisionale in ordine al futuro delle ferrovie, all'assetto societario e alla politica nel sistema dei trasporti. In questo emendamento si dice che la decisione verrà presa dopo la separazione contabile prevista per il prossimo anno, dopo il nuovo piano generale dei trasporti, dopo una conferenza di produzione delle ferrovie. Il che è importante perché crediamo che questo paese debba discutere seriamente del sistema dei trasporti e, in particolare, delle ferrovie.

In Europa — lo dice sempre il presidente europeo Kinnock — le ferrovie stanno decrementando la loro presenza nel sistema in tutte le realtà nazionali; il che vuol dire che anzitutto il problema non riguarda la gestione interna delle ferrovie ma esattamente il sistema dei trasporti che favorisce quello su gomma. Questa è la prima questione. Funzionano male infatti sia le ferrovie fatte bene, come quelle francesi, sia quelle italiane che sono « un'armata Brancaleone ». Si tratta dunque di un problema esterno.

Bisogna pertanto prima decidere quale piano generale dei trasporti e quali obiettivi sociali ed ambientali questo paese intende darsi. Do atto al Governo di aver

presentato questo emendamento e quindi di sospendere in qualche maniera, diciamo così, le ipotesi per un confronto sullo « spezzatino » ferroviario che sostanzialmente indica uno sviluppo nello smembramento dell'azienda. Noi pensiamo che lo « spezzatino » ferroviario, a differenza di quello che si mangia nei ristoranti, abbia un effetto completamente diverso, ossia sostanzialmente quello di accompagnare la riduzione delle ferrovie nel sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda il problema degli esuberanti, non mi dilungherò sulla questione della cosiddetta « finestra » dei pensionamenti consentiti ai ferrovieri. Questo è un problema del Governo, noi eravamo contrari a peggiorare la riforma Dini, il Governo deve dimostrare la sua coerenza in questa materia.

Perché, invece, siamo perplessi? Perché gli 80 mila prepensionamenti decisi fino a questo momento, concordi i sindacati, sono stati realizzati a pioggia ed hanno determinato una situazione paradossale, poiché vi sono settori e territori in cui vi è la presenza di esuberanti e settori e territori dove non si riesce ad assicurare il servizio. Quest'anno, in estate, quando è iniziato il periodo delle ferie, in alcuni settori e territori non si riusciva, ripeto, a garantire il servizio: migliaia di treni merci erano fermi proprio per questo motivo. Allora, questa azienda e questo Governo devono affrontare le cose non in modo ideologico, ma tenendo conto della realtà dei fatti. Dobbiamo quindi consentire gli esodi laddove vi sono esuberanti e, contemporaneamente, le assunzioni di personale laddove vi sono carenze. Siamo in una situazione complessiva di carenza: mancano 14 mila persone nelle ferrovie, quindi non ci si deve lamentare se ogni giorno un treno si scontra con un altro o contro una stazione, né se normalmente si è in presenza di disservizi, se è necessario fare la fila per ottenere le prenotazioni degli Eurostar, e così via. Non ci si può lamentare, ripeto, se si attuano politiche di questo tipo.

L'emendamento che abbiamo ritirato per disciplina di maggioranza indicava, sì,

la questione degli esuberanti, ma, d'altra parte, anche la necessità di procedere ad assunzioni, se vogliamo far funzionare le ferrovie. Dobbiamo infatti tenere conto che, dopo dieci anni di prepensionamenti, non sono più stati assunti giovani: è una categoria ormai anziana, che deve essere rinnovata, altrimenti, fra qualche anno, quando non potrete più ricorrere al blocco delle pensioni, non vi sarà più nessun giovane che potrà dare continuità al servizio. Si tratta, d'altronde, di una professionalità che non si impara da un giorno all'altro.

DANIELE ROSCIA. Per vendere i biglietti bisogna fare l'università!

UGO BOGHETTA. Siamo contrari — mi avvio alla conclusione — anche per un altro motivo, ossia perché non vediamo un cambiamento rispetto al passato. Infatti, le priorità del piano di impresa delle Ferrovie dello Stato sono due: in primo luogo, privatizzare il servizio commercialmente appetibile, cioè quello degli Eurostar (appetibile lo era, almeno, nelle intenzioni, ma, come vedete, di fatto lo è ben poco); in secondo luogo, diminuire il costo del lavoro di per sé, senza una politica industriale. È questo, allora, che vogliamo bloccare: la priorità data agli Eurostar e la questione del costo del lavoro come unico obiettivo dell'azienda. Noi riteniamo, al contrario, che le priorità di questo settore nel nostro paese siano evidenti a tutti e siano rappresentate dal trasporto nelle grandi aree metropolitane urbane e dal trasporto merci. Queste, quindi, devono essere le priorità del piano di impresa. Abbiamo allora aperto — e concludo — un confronto con il Governo in proposito e lo impegneremo anche sulla questione degli esuberanti, perché crediamo che il Governo debba porre fine alla realtà di una azienda ferroviaria che è servita solo come vacca da mungere da parte di grandi imprese, come la FIAT...

PRESIDENTE. Onorevole Boghetta, il suo tempo è scaduto.

UGO BOGHETTA. ...debba, insomma, porre fine agli anni bui delle ferrovie (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bono. Ne ha facoltà.

NICOLA BONO. Signor Presidente, l'argomento meriterebbe un dibattito molto più approfondito, anzi la inviterei ad affrontare nuovamente la questione, alla ripresa dei nostri lavori: mai come in questo momento rimpiango di non avere tempo a sufficienza.

Il ministro si è « snodato » nel tentativo di giustificare se stesso facendo riferimento al passato, ma noi ci chiediamo come un ministro che è in carica da un anno e mezzo possa giustificare il suo operato di fronte ad un dato inequivocabile: la sua gestione, onorevole Burlando, è quella che ha raggiunto il record di scioperi e di incidenti ferroviari. L'ultimo episodio è di ieri sera e riguarda il suo famoso treno superveloce, che ha lasciato all'addiaccio per ore i viaggiatori della linea Firenze-Roma e oltre tutto, per l'ennesima volta, senza nessuna spiegazione. Ma quello che dà più fastidio, non è l'incidente, che può accadere, ma il fatto che nessuno possa andare a dire alla gente che cosa è avvenuto e quanto tempo ci voglia per superare il guasto: ciò dà la misura dell'insensibilità di questo Governo.

Voglio ora entrare nel merito della questione.

L'ultimo prepensionamento delle Ferrovie dello Stato si è rivelato un fallimento perché, nonostante il Governo avesse previsto grandi risparmi, si è riusciti soltanto ad aumentare lo stipendio ai dipendenti rimasti in servizio, vanificando ogni ipotesi di risanamento. Non so poi quale validità abbia un piano di ristrutturazione per un'azienda per la quale, a detta del ministro, non esiste una contabilità analitica; ci chiediamo come esso possa « colpire al cuore » il problema dei ricarichi e degli utili da determinare. La

verità è che la norma sugli esuberanti è una ulteriore regalia al sindacato e a rifondazione comunista che non può essere gabbellata per uno strumento di risanamento. È un passo indietro, è una palese contraddizione rispetto agli impegni solenni di riforma del *welfare*. Attraverso la norma sul prepensionamento anticipato tradite l'impegno di non introdurre più per legge disposizioni che prevedessero prepensionamenti per nessuna categoria. Questa deroga suona come condanna di qualunque obiettivo e di qualunque principio ispiratore di una politica di vero risanamento strutturale della spesa pubblica (*Applausi dei deputati dei gruppi di alleanza nazionale e di forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Tuccillo. Ne ha facoltà.

DOMENICO TUCCILLO. Signor Presidente, comprendiamo alcune delle perplessità e delle preoccupazioni manifestate dall'onorevole Villetti; tuttavia riteniamo (e lo abbiamo espresso già in altra occasione) che l'accordo fra Governo, azienda e sindacato sia positivo, perché utilizza strumenti innovativi per la soluzione del problema degli esuberanti e soprattutto si colloca in un quadro di intervento più ampio e complessivo (quello illustrato dallo stesso ministro Burlando). È un quadro di intervento che fa perno soprattutto sul provvedimento di riforma più importante prodotto dal Governo in questa legislatura per le ferrovie, e cioè la direttiva Prodi. Quest'ultima stabilisce in modo nuovo e moderno, collegato con i processi di grande trasformazione che avvengono in Europa in questo delicatissimo settore, una possibilità di sviluppo e di riorganizzazione nuovi del settore delle ferrovie inserito in un'ottica imprenditoriale, cioè in un'ottica di impresa e non più di ministero.

Come dicevo, il giudizio complessivo che esprimiamo da questo punto di vista è sicuramente positivo, anche se nutriamo qualche preoccupazione circa il processo di riorganizzazione in atto nelle ferrovie.

L'onorevole Boghetta prima faceva riferimento all'emendamento 48.113, approvato nella giornata di ieri, con il quale si prevede che il processo di societizzazione delle Ferrovie dello Stato (perno attorno al quale ruota il processo di riorganizzazione delineato dalla direttiva Prodi) venga in qualche modo differito e condizionato alla discussione ed approvazione di un piano generale dei trasporti e di una conferenza di produzione delle Ferrovie dello Stato. Siamo favorevoli a questa impostazione, contemporaneamente però rivolgiamo al Governo, ed al ministro Burlando in particolare, una sollecitazione ad agire più in fretta per avviare il processo di riorganizzazione.

Riteniamo, cioè, che una seria riorganizzazione dell'azienda delle Ferrovie dello Stato non possa — di fatto condividiamo l'opinione espressa dall'onorevole Boghetta — non inserirsi all'interno di un quadro più generale, che deve essere poi quello di un nuovo piano generale dei trasporti. Se noi cogliamo questa occasione per anticipare questa iniziativa — che pure è stata sollecitata da più forze politiche — di avviare nel 1998 un nuovo piano generale dei trasporti all'interno del quale avviare quel processo di «societizzazione» che passa — come sosteneva prima il ministro Burlando — attraverso la divisione contabile, i processi di separazione, di distinzione e di flessibilità anche dal punto di vista dell'organizzazione del sistema delle tariffe, tutto il processo di riorganizzazione dell'azienda potrebbe essere inquadrato in un sistema complessivo dei trasporti più ampio. Allora, noi cogliamo questa occasione in questo senso e, per quel che ci riguarda, ci impegneremo affinché — nei tempi più rapidi possibili — si possa giungere a quelle determinazioni. Lo facciamo con la consapevolezza che il piano di impresa presentato dai vertici delle Ferrovie dello Stato debba essere inquadrato — anch'esso — in quest'ottica e non visto soltanto dal punto di vista di una riduzione dei costi o di un aumento dei ricavi. A tale riguardo, mi rivolgo proprio al ministro Burlando affinché precisi questo aspetto.

Noi riteniamo che quel piano vada anche rivisto e rafforzato in ordine allo sviluppo dell'azienda dal punto di vista industriale. Sotto questo aspetto, il piano presenta infatti talune carenze (l'onorevole Boghetta le ha già rilevate). Su questo punto abbiamo avuto momenti di discussione e di confronto: pensiamo che il 1998, sia il piano di impresa sia l'offerta dei servizi e la loro qualità — che nel corso di quest'anno sicuramente non ha raggiunto livelli eccellenti; ma ha evidenziato diverse carenze dal punto di vista della conduzione aziendale — debba essere un anno nel quale l'azienda realizzi un rilancio della sua immagine, della sua attività e della sua capacità imprenditoriale molto più forte e più serio di quello che abbiamo visto nell'anno passato (*Applausi dei deputati del gruppo dei popolari e democratici-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Intervengo su questo argomento per esprimere le preoccupazioni e le perplessità dei deputati del gruppo di forza Italia, già espresse da colleghi appartenenti all'area governativa.

Abbiamo rilevato che in questo emendamento — che prevede di aggiungere un nuovo periodo al comma 6 dell'articolo 52 riguardante quelli che sono non dei prepensionamenti nel settore ferroviario, ma un sistema ancora più sofisticato, subdolo e sottile attraverso il quale si effettuano operazioni clientelari e di assistenzialismo — non vi è alcuna traccia di razionalizzazione e di selezione dei criteri attraverso i quali, in questo famigerato accordo da stipulare entro tre mesi (nel quale si fa riferimento alle politiche del lavoro, al sostegno del reddito per gli «eccedentari», all'anzianità contributiva ed anagrafica sia pure con i correttivi che il collega Villetti ha proposto con il suo emendamento, che ha poi ritirato e che è stato fatto proprio dal collega Possa di forza Italia), si prevede di tenere conto delle reali necessità di riduzione del per-

sonale dell'azienda ferroviaria in determinati settori (mentre il collega Boghetta parlava addirittura di un incremento quantitativo e qualitativo delle persone da assumere!).

L'ingegner Cimoli, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ha ripetuto più volte in Commissione trasporti come questa azienda, su 110 mila persone attualmente alle sue dipendenze, disponga appena del 3 o del 4 per cento di dipendenti in grado di utilizzare un computer e i sistemi informatici.

Ha precisato inoltre alla nostra Commissione, più di una volta, che per oltre l'80 per cento si tratta di persone al di sopra dei quarant'anni, quindi manca il ricambio generazionale ed anche qualitativo. Chiedo allora: in questo anno e mezzo dov'era il ministro, dov'era l'azienda? Cosa ha fatto nel frattempo l'azienda? Dobbiamo denunciarlo in quest'aula mentre ci apprestiamo ad approvare questa norma.

L'azienda ferroviaria, a parte quello che è stato messo in evidenza dal collega Bono sugli incidenti, sulla carenza in termini di sicurezza e su tutta una serie di altre questioni che non voglio ripetere, si appresta a regalare la CIT, un'azienda di trasporti, a Tanzi, con un meccanismo che abbiamo discusso anche con una certa energia in Commissione, ponendo dei quesiti molto precisi ai quali né l'amministratore delegato, né il ministro hanno ancora risposto.

Cosa fa ancora l'azienda ferroviaria? Azzera praticamente, perché questa sembra essere la prospettiva, il progetto alta velocità, con un meccanismo veramente perverso. L'azienda, cioè, ricompra dalla TAV, dalle società che in questo momento sottoscrivono il 60 per cento del capitale sociale ed hanno versato solamente i tre decimi, non anche i residui sette decimi, e non hanno ancora provveduto a partecipare agli impegni finanziari assunti dalla TAV. L'azienda ferroviaria dice quindi: «Grazie tante, arrivederci. Nel frattempo vi siete ben gestiti i progetti e tutto il

sistema degli appalti». Quindi restituisce i soldi, liberandole così da tutti gli impegni nel frattempo assunti.

Cosa fanno ancora le Ferrovie? Muovono i dirigenti, promuovono! Ho sentito evocare qui le malefatte dell'azienda nel periodo precedente. Forza Italia allora non c'era, però sappiamo che in questo periodo è stato assunto, per esempio, Omar Calabrese, noto semiologo, per rilanciare l'azienda nella sua immagine. Ma l'azienda deve essere rilanciata nella puntualità, nella correttezza del servizio, nella politica tariffaria, non nell'immagine! Bastava Celentano per questo; Omar Calabrese costa il triplo, ammesso che a noi interessi qualcosa di Celentano (*Applausi dei deputati dei gruppi di forza Italia e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Galletti. Ne ha facoltà.

PAOLO GALLETTI. Signor Presidente, il dibattito, sia pur breve, che stiamo svolgendo attiene a due ordini di problemi. Il primo è quello di uno squilibrio patologico del nostro sistema di trasporti. Vorrei far rilevare ai colleghi che la nostra arretratezza e il nostro squilibrio nel sistema di trasporti costa il 4 per cento del PIL alla collettività. Infatti il trasporto sbagliato su strada delle merci e delle persone ha un costo abnorme, per incidenti stradali, mortalità, invalidità permanente, inquinamento, congestione e tempo perso, per tutti i cittadini e le imprese, ed è equivalente all'incirca al fatturato dell'industria automobilistica nazionale del nostro paese.

Per sanare questo squilibrio — vorrei ricordare al Governo che c'è un programma dell'Ulivo che dice che bisogna sanarlo — dobbiamo in fretta e ad «alta velocità» convocare una conferenza dei trasporti e della mobilità per individuare una politica organica sulla mobilità, sui trasporti. Non possiamo riprendere in sordina il rilancio della politica autostradale, non possiamo continuare a foraggiare le concessionarie autostradali che

sono una delle storture di questo paese, non possiamo continuare ad incrementare l'uso delle automobili in maniera irrazionale, anche nelle aree urbane. Dobbiamo invece procedere ad un uso razionale dell'automobile. Questo è il primo punto. Dobbiamo fare investimenti per una mobilità sostenibile e pulita; per questo la politica delle ferrovie è importante.

Veniamo ora agli investimenti nelle ferrovie. Passo quindi al secondo aspetto del nostro dibattito: la gestione delle ferrovie. Come è noto, i verdi hanno criticato la gestione dei trasporti in tutte le stagioni politiche. Vorrei ricordare al collega Becchetti che c'è stato un anno in cui il suo partito e il Polo hanno gestito la politica dei trasporti (*Commenti del deputato Becchetti*); abbiamo criticato anche la gestione di tutti i precedenti Governi e dell'allora amministratore delegato Necci perché, nascondendosi dietro il gigantismo del progetto alta velocità, si cercava di nascondere l'insufficienza gravissima del sistema ferroviario normale.

Oggi sono arrivati i tanto esaltati Eurostar, ma intanto sono stati costruiti in regime di monopolio e quindi non funzionano bene, in secondo luogo sono stati immessi su una rete arcaica che non funziona bene. Questo è il punto che va chiarito.

L'altro aspetto che va rilevato, e mi stupisco che nessuno abbia sottolineato tale questione, riguarda il fatto che è stata sancita la morte della TAV, perché i mitici privati, che avrebbero dovuto investire, non sono intervenuti. Quindi, una volta tanto con allegria, saluto questa morte. Tuttavia, con uno strano rito voodoo, lo *zombi* viene fatto resuscitare forse con altre società dello stesso tipo che, guarda caso, dopo il fallimento e la cattiva prova di sé che hanno dato, dovrebbero gestire la parte commercialmente più appetibile del trasporto ferroviario, vale a dire i treni a lunga percorrenza, facendo concorrenza all'aereo. Ebbene, non ci siamo proprio: i treni, per potersi sviluppare, devono acquisire trasporto merci. Dunque, con la riforma dell'autotrasporto che abbiamo timidamente avviato, dobbiamo ri-

durare la quota di merci trasportata su strada attraverso il trasporto combinato e potenziando il trasporto ferroviario delle merci. Dobbiamo inoltre utilizzare il treno per le aree urbane e per le medie percorrenze, non solo per le lunghe percorrenze. Infatti, proprio nelle medie percorrenze si concentra il massimo dell'utenza.

Per fare tutto ciò, l'attuale piano dell'azienda è completamente sbagliato, così come hanno rilevato altri colleghi. Dobbiamo assolutamente incrementare gli investimenti per quanto riguarda i nodi metropolitani ed i servizi ferroviari regionali nonché il trasporto merci, al fine di acquisire utenti e risorse, senza perseguire esclusivamente una politica ragionieristica, così come viene fatto dall'attuale vertice delle Ferrovie dello Stato.

Vorrei, in conclusione, dire che tale vertice ci ha profondamente deluso per la sua lentezza e per la sua continuità con il passato. Aggiungo che anche le politiche del Governo mostrano un'eccessiva lentezza.

Voteremo con grande sofferenza questo emendamento, cari colleghi, perché non corrisponde a quell'innovazione delle politiche dei trasporti ferroviari che noi pretendiamo dal Governo dell'Ulivo, che è stato eletto proprio per varare tali riforme, che attendiamo da molto tempo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Michielon. Ne ha facoltà.

MAURO MICHIELON. Signor Presidente, ritengo che siano state fatte, nel corso del dibattito, affermazioni gravissime. I deputati della lega nord per l'indipendenza della Padania annunciano la presentazione di alcuni ordini del giorno su tale argomento, poiché non è accettabile che si parli di un fondo bilaterale per incentivare gli esodi quando in realtà non vi è eccedenza di personale nelle Ferrovie, ma sussistono squilibri territoriali.

Non riusciamo a comprendere il motivo per cui l'istituto della mobilità sia

sconosciuto alle Ferrovie dello Stato. Consideriamo inaccettabile il fatto che siano mandati a casa ferrovieri mentre, in alcune zone del paese, si deve procedere ad assunzioni.

L'ordine del giorno che presenteremo impegnerà il Governo a far sì che, prima di parlare di incentivi all'esodo del personale delle Ferrovie, si attui la mobilità. Nel caso in cui qualche lavoratore dovesse rifiutare tale mobilità, si dovrebbe procedere al licenziamento, così come avviene in tutte le aziende private.

Sottolineo che si è voluto privatizzare la Ferrovie dello Stato ma — come ha affermato anche il ministro — si applicano ancora i sistemi della pubblica amministrazione. È ora di cambiare e credo che il Governo, se — come dice — è innovatore, dovrà accettare i nostri ordini del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Sanza, al quale ricordo che ha due minuti di tempo. Ne ha facoltà.

ANGELO SANZA. Presidente, per quanto riguarda tale aspetto così delicato, affrontato negli interventi dei colleghi che mi hanno preceduto, credo non si possa vietare all'amministrazione delle Ferrovie il nuovo ridimensionamento del personale; personale che risulta in esubero e che peggiora i costi di questo pessimo sistema di trasporto nel nostro paese.

Credo, signor ministro, anche alla luce delle argomentazioni da lei svolte, che sia ormai indispensabile fare il punto della situazione circa la mobilità nel nostro paese. Dunque, occorrerà procedere, in tempi brevi, ad una conferenza nazionale sui trasporti in modo da capire in quale settore vadano investiti gli scarsi mezzi finanziari, dei quali dispone il Governo e quindi il paese. Abbiamo bisogno di nuova tecnologia nell'ambito della mobilità, di una politica dei trasporti a tutto tondo, dal settore ferroviario a quelli della strada e del cabotaggio; dobbiamo infine tener conto del problema di una maggiore

sicurezza nel nostro paese in tutti i sistemi di trasporto.

In questo quadro mi sembra che il Governo si muova molto episodicamente, con iniziative sporadiche, cercando di « mettere delle pezze » là dove si determinano dei buchi.

Siamo contrari — lo abbiamo fatto presente più volte — a questa politica episodica e vorremmo offrire al paese un piano organico per i trasporti, in modo tale che chi viaggia abbia sicurezza e certezza ed il paese spenda meno per un servizio che invece costa molto e dà risultati di pessima qualità (*Applausi dei deputati del gruppo misto-CDU*).

MARIO TASSONE. Il ministro non ha sentito nulla, Presidente !

Il ministro non parla !

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Bandoli.

Onorevole Bandoli, lei intende parlare in dissenso ?

FULVIA BANDOLI. Sì, intendo intervenire in dissenso...

PRESIDENTE. Le ricordo che ha due minuti di tempo.

FULVIA BANDOLI. Ma non si tratta di un dissenso nel voto.

NICOLA BONO. Ci spieghi questo arcano !

FULVIA BANDOLI. Il Presidente è sempre molto fiscale sui tempi, mentre io speravo di poter avere un minuto di più, siccome non ne chiedo mai molti...

PRESIDENTE. Onorevole Bandoli, non si tratta di essere fiscali. È che in questo Parlamento tutti hanno gli stessi diritti. Lei non ne ha più di altri (*Commenti del deputato Mantovani*). Ha facoltà di intervenire.

FULVIA BANDOLI. È chiaro che sulla questione in discussione questa maggioranza sta rilevando anche posizioni diverse al suo interno ed io rappresento una di queste posizioni, ormai sottoscritta da oltre 30-40 parlamentari della sinistra democratica, che non voteranno in modo difforme, ma che dissentono fortemente da come è stato risolto il problema e vogliono riuscire a dirlo in due minuti.

Non si tratta di discutere della questione dei trasporti. In questa sede si è parlato troppo del problema dei trasporti e poco di pensioni. Il punto è questo, signor ministro, signori del Governo, onorevoli colleghi, ossia che noi consentiamo, dopo avere scelto criteri uguali per tutti, alla categoria dei lavoratori ferroviari di poter andare in pensione secondo criteri che nessun'altra categoria di lavoratori potrà più da oggi utilizzare. Questo è il punto in discussione in questa sede.

Nelle prossime settimane consentiremo anche lo scivolo — o comunque una misura analoga — al settore bancario e ad altri comparti del lavoro autonomo. Stiamo quindi realizzando un'operazione non equa (*Applausi di deputati dei gruppi di forza Italia e della lega nord per l'indipendenza della Padania*) e quando un'operazione non è equa vuol dire che è ingiusta, significa che penalizza una parte seria dei lavoratori di questo paese.

Sul sistema dei trasporti avrei da aggiungere solo una considerazione. Dobbiamo riuscire a trovare le parole per dire che l'azienda Ferrovie dello Stato è in crisi — sappiamo tutti che vive una grave crisi —, ma anche per esprimere tutto il disagio che gli utenti, i clienti, i passeggeri dei servizi ferroviari stanno vivendo in queste settimane.

Sono veramente troppe le linee interrotte, i treni che si fermano, gli Eurostar che non partono, le porte che non si aprono, i passeggeri che rimangono chiusi e potrei andare avanti. C'è un problema serio di funzionalità, ma questa è un'altra questione e riguarda una seria conferenza dei trasporti ed una politica dei trasporti che in Italia deve diventare più efficiente.

Oggi, però, ho l'impressione che la misura che stiamo votando, e che pure anch'io voterò, con molta sofferenza e per grande senso di responsabilità, ci faccia fare un passo indietro sul fronte dell'equità e del rigore sui temi della riforma dello Stato sociale. Noi consentiamo deroghe, creiamo privilegi, parliamo un linguaggio diverso al mondo del lavoro e questo non fa bene ai lavoratori né all'insieme di tutti coloro che dovrebbero fare sacrifici in questo settore (*Applausi di deputati del gruppo della sinistra democratica-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Peretti. Ne ha facoltà.

ETTORE PERETTI. Signor Presidente, desidero dichiarare il voto favorevole dei cristiano-democratici sull'emendamento Villetti 52.257 e sottolineare come anche in questa giornata, dalla discussione sulla finanziaria, emerga come su questioni rilevanti della politica economica del paese la maggioranza si presenti assolutamente divisa. Il Governo mostra la completa assenza di un progetto sulle infrastrutture e dagli interventi dei colleghi della maggioranza si capisce come vi sia un ampio ventaglio che comprende tutte le posizioni, ma alla fine non si sia in grado di fare emergere un progetto condiviso e comprensibile.

Vogliamo stigmatizzare ancora una volta questo tipo di comportamento e come la finanziaria diventi l'ennesima occasione mancata per far capire al nostro paese che esiste una strategia di sviluppo, in questo caso nel settore delle infrastrutture.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Villetti 52.257, ritirato dal presentatore e fatto proprio dall'onorevole Possa, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	473
<i>Votanti</i>	464
<i>Astenuti</i>	9
<i>Maggioranza</i>	233
<i>Hanno votato sì</i>	214
<i>Hanno votato no</i> .	250).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Michielon 52.260, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	481
<i>Votanti</i>	477
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	239
<i>Hanno votato sì</i>	210
<i>Hanno votato no</i> .	267).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Danese 52.261, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	465
<i>Votanti</i>	461
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	231
<i>Hanno votato sì</i>	203
<i>Hanno votato no</i> .	258).

Passiamo alla votazione del principio comune contenuto negli emendamenti Michielon da 52.262 a 52.265, individuato dalle parole « per coloro che hanno ottenuto la pensione e sono stati prepensionati con meno di 35 anni di contributi effettivi », avvertendo che in caso di pro-

nuncia contraria della Camera si intenderanno respinti tutti gli emendamenti indicati.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Michielon. Ne ha facoltà.

MAURO MICHIELON. Presidente, vorrei far notare che l'emendamento 52.262 è diverso dagli altri e che il principio comune non lo riguarda.

PRESIDENTE. Non ho capito.

MAURO MICHIELON. L'emendamento 52.262 è totalmente diverso dagli emendamenti 52.263, 52.264 e 52.265.

PRESIDENTE. Sì, è diverso ma io pongo in votazione il principio.

MAURO MICHIELON. L'emendamento 52.262 dice una cosa completamente diversa rispetto agli altri.

PRESIDENTE. Mi spieghi; potrebbe anche avere ragione, ma non capisco.

MAURO MICHIELON. Attraverso questi emendamenti si cerca di far sì che il principio della solidarietà sia uguale per tutti i lavoratori. Gli scorsi anni moltissimi lavoratori dipendenti sono riusciti ad andare in pensione con meno di 35 anni di contributi e sicuramente con pensioni superiori a quelle che altri lavoratori avranno in futuro. Come dicevo, con questi emendamenti si stabilisce un principio di solidarietà per il quale chi è andato in pensione con meno di 35 anni di contributi, dovrà versare un contributo dello 0,2 per cento (fino al sessantacinquesimo anno di età), per ogni anno mancante al raggiungimento dei 35 anni.

L'aspetto interessante — e mi rivolgo soprattutto al gruppo di rifondazione comunista — è che tale contributo verrà versato sul capitolo relativo ai lavori usuranti. In altre parole, si chiede ai lavoratori che hanno avuto la fortuna di andare in pensione con meno di 35 anni

di contribuzione di fare un sacrificio a favore dei loro colleghi che svolgono un lavoro usurante, affinché possano andare in pensione prima.

Riteniamo che questi emendamenti introducano in realtà un principio di equità e che soprattutto pesino favorevolmente, non solo a parole ma nella realtà, sulla situazione di coloro che svolgono lavori usuranti.

PRESIDENTE. Onorevole Michielon, nei suoi emendamenti c'è una parte comune, che termina con le parole « effettivamente lavorato »: pertanto, metterò in votazione questo principio comune; se verrà approvato, procederemo alle successive deliberazioni, altrimenti no.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul principio comune contenuto nella prima parte degli emendamenti Michielon 52.262, 52.263, 52.264 e 52.265, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	445
<i>Votanti</i>	438
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	220
<i>Hanno votato sì</i>	42
<i>Hanno votato no</i> .	396).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Malavenda 52.266, Danese 52.267 e Biccocchi 52.268, non accettati dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i>	428
<i>Votanti</i>	425
<i>Astenuti</i>	3
<i>Maggioranza</i>	213

Hanno votato sì 146

Hanno votato no . 279).

Passiamo alla votazione della prima parte degli emendamenti Marzano 52.269 e Danese 52.279, consistente nella soppressione della lettera *a*) del comma 7 dell'articolo 52.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Marzano. Ne ha facoltà.

ANTONIO MARZANO. Il mio emendamento 52.269 è rivolto ad eliminare la discriminazione tra operai ed impiegati in materia pensionistica; ciò facendo, è possibile realizzare economie che proponiamo di destinare all'aumento delle pensioni sociali: questo è il contenuto dell'emendamento.

Nell'occasione dobbiamo dire, signor Presidente e colleghi, che secondo noi su questi interventi in materia pensionistica grava un concetto che ci crea disagio, preoccupazione, sofferenza. Queste misure sono ispirate ad un principio di equità di classe, che è l'equivalente della giustizia di classe che tanti eventi nefasti e tante nequizie ha provocato alle collettività.

Noi non siamo per un concetto di equità di classe; poniamo al centro della società non le classi ma l'individuo, la famiglia, l'impresa. In base a ciò, riteniamo che la priorità, in uno Stato sociale degno di questo nome, sia quella di intervenire laddove esistono situazioni di disagio economico e sociale più accentuate. A noi pare chiaro che il livello delle pensioni cosiddette sociali in questo paese sia semplicemente indecente: si tratta di 500 mila lire al mese, cioè di un livello che condanna letteralmente all'inedia molte persone.

Questo sarebbe uno Stato sociale degno di questo nome? Uno Stato che dà pensioni sociali del livello di 500 mila lire al mese? Credo che se poniamo il problema in termini non pregiudicati dall'ideologia dobbiamo ritenere che questo sia il settore di intervento prioritario; e mi rivolgo ai colleghi popolari, ai colleghi diniani, ai