

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LORENZO ACQUARONE.

La seduta comincia alle 15,30.

MARIO TASSONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 12 ottobre 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Bindi, Calzavara, Dini Leccese, Masi, Pennacchi, Petrini, Polenta, Pezzoni, Sinisi e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente del gruppo parlamentare misto, con lettera in data 30 ottobre 1998, ha reso noto che l'onorevole Francesco Giordano è stato eletto vicepresidente del gruppo stesso, in rappresentanza della componente rifondazione comunista-progressisti.

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza le seguenti petizioni, che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni.

Michele Cesari, da Matelica (Macerata) (n. 609), Mario Sannino ed altri cittadini, da Peschiera del Garda (Verona) (n. 610), Giuseppe Mazzante e Renata Zallocco, da Civitanova Marche (Macerata) (n. 611), Pierina Olivieri, da Latera (Viterbo) (n. 612), Antonio Masaia da Sassari (n. 613), Luigina Martinelli da Garda (Verona), Anna Laura Buongiorno, da Firenze (n. 615), Miriam Veneri, da Pejo (Trento) (n. 616), Vittorio Tavarani e Anna Maria Landucci, da Orzonovo (n. 617), Francesco Puliti e Silvana Torniai, da Firenze (n. 618), Stefano Marri, da Poppi (Arezzo) (n. 619), Andrea Baldini, da Monghidoro (Bologna) (n. 620), Sederino Melani ed altri cittadini, da Prato (n. 621), Riccardo Vaia, da Cavalese (Trento) (n.622), Pietro Stabile, da Erice (n. 623), Sabrina Folchi, da Bagno a Ripoli (Firenze), (n.624), Sergio Orlandi e Grazia Valentini, da Torre del Lago (Lucca) (n. 625), Angela Fortuna, da Villasimius (Cagliari) (n. 626), Paolo Morando e Mara Savoia, da Bussolengo (Verona) (n. 627), Andrea Capurro, da Genova (n. 628), Patrizia Marchini, da Pesaro (n. 629), Antonio Laviola ed altri cittadini, da Roma (n. 630), Franco Alessandri, da Firenze (n. 631), Antonio La Neve ed altri cittadini, da Aprilia (Latina) (n. 632), Giovanni Guerriero, da Firenze (n. 633), Alessia Sardi, da Firenze (n. 634), Gianfranco Bonetti, da Borgosesia (Vercelli) (n. 635), Armanda Marchiori, da Termine Cassola (Vicenza) (n. 636), Raffaella Zinno, da Firenze (n. 637) Ester Capulli, da Signa, Francesco Rendina, da Teano (Caserta), (n. 639), Maria Teresa Viti, da Firenze (n. 640), Giovanni Cannavò, da Linguaglossa (Catania) (n. 641), Elena De Zordo, da Bistagno (Alessandria) (n. 642), Elvira Salvati e Anna Paola Grifagni, da

Castel San Nicolò (Arezzo) (n. 643), Ivana Castellini, da Curtatone (Mantova) (n. 644), Angelo Scavone, da Paternò (n. 645), Antonio Morra, da Prato (n. 646), Andrea Pibiri, da Firenze (n. 647), Annunzia Di Santo, da Prato (n. 648), Mario Del Pistoia, da Viareggio (Lucca) (n. 649), Elisabetta Kowalska, da Civitella Paganico (Pistoia) (n. 650), Daniela Marchetti, da Viareggio (n. 651), Guido Cocco ed altri cittadini, da Cagliari (n. 652), Francesco Ferraro, da Cosenza (n. 653), Bruno Gigliotti, da Cosenza (n. 654), Aldo Maccheroni, da Spello (Perugia), (n. 655), Roberto Giacomelli, da Pistoia (n. 656), Marzio Bettanello, da Piazzola sul Brenta (Padova) (n. 657), Sandrino Porru, da Cagliari (n. 658), Lorenzo Alessandrini, da Seravezza (Lucca) (n. 659), Cristiano Ceragioli, da Camaiore (n. 660), Giampietro Secchi, da Cagliari (n. 661), Giusta Scano, da Iglesias (Cagliari) (n. 662), Pietro Rio, da Pisa (n. 663), Paolo Sciacca e Carla Colasanti, da Roma (n. 664), Antioco Carboni e Maria Grazia Pitzolu, da Sindhia (Nuoro) (n. 665), Gabriella Lavecchia, da Milano (n. 666), Gilberto Bartolozzi, da Ravenna (n. 667), Maria Matichecchia, da Montemesola (Taranto) (n. 668), Rita Mannarino, da Paola (Cosenza) (n. 669), Giuseppe Di Paola, da Catania (n. 670), Lauretta Dupost, da Stanghella (Padova) (n. 671), Massimo De Michele e Anna Cotimbo da Taranto (n. 672), Luigi e Alessandro Masala, da Cagliari (n. 673), ed altri cittadini, chiedono:

la riapertura dei termini per la domande di indennizzo a favore dei soggetti danneggiati da complicità di tipo irreversibile a causa di vaccinazioni obbligatorie o trasfusioni e altre modifiche alla disciplina vigente in materia (*alla XII Commissione*).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 30

ottobre 1998, il seguente disegno di legge, che è stato assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1 del Regolamento, in sede referente, alla XI Commissione (Lavoro):

S. 3551 - « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 settembre 1998, n. 335, recante disposizioni urgenti in materia di lavoro straordinario » (*approvato dal Senato*) (5349); con il parere della I e della II Commissione (ex articolo 73, comma 1-bis del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), della V, della X, e della XIV Commissione.

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è stato altresì assegnato al Comitato per la legislazione di cui all'articolo 96-bis del regolamento.

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente del gruppo parlamentare di rinnovamento italiano, con lettera del 29 ottobre 1998, ha comunicato che l'Assemblea dei deputati di tale gruppo ha proceduto in pari data al rinnovo dell'ufficio di presidenza del gruppo stesso.

Sono risultati eletti i deputati: Paolo Manca, presidente; Bonaventura Lamacchia e Luciana Sbarbati, vicepresidenti; Gianantonio Mazzocchin, segretario; Paolo Ricciotti, tesoriere.

Annunzio della trasmissione di atti alla Corte costituzionale.

PRESIDENTE. Comunico che nel mese di ottobre 1998 sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Questi documenti sono stati trasmessi alla Commissione competente.

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

Discussione del disegno di legge: S. 3508 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 1998, n. 324, recante disposizioni urgenti in materia di interventi previdenziali per il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato Spa (approvato dal Senato) (5315) (ore 15,40).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 1998, n. 324, recante disposizioni urgenti in materia di interventi previdenziali per il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato Spa.

Avverto che la XI Commissione si intende autorizzata a riferire oralmente.

*(Discussione sulle linee generali
— A.C. 5315)*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il relatore, onorevole Gasperoni, ha facoltà di svolgere la relazione.

PIETRO GASPERONI, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, la conversione del decreto n. 324 oggi in esame si rende necessaria al fine di favorire l'ormai improcrastinabile processo di riorganizzazione e risanamento delle Ferrovie dello Stato. Già nel provvedimento collegato alla finanziaria per il 1998, nella legge 27 dicembre 1997, n. 449, al comma 6 dell'articolo 59 si affermava questa esigenza con l'obiettivo di rilanciare un efficace processo di sviluppo del nostro sistema di trasporto ferroviario. A questo scopo, per realizzare un adeguato riequilibrio del personale impiegato nel settore, è stato istituito un fondo a gestione bilaterale con lo scopo di finanziare interventi di sostegno al reddito del personale eccedentario e sono rimasti in vita i privilegiati requisiti di accesso e decorrenza dei trattamenti pensionistici che erano più vantaggiosi. Tra i criteri che venivano indicati per l'individuazione del

personale eccedentario vi erano anche quelli dell'anzianità contributiva e anagrafica: certo, c'è da augurarsi che questi non restino gli unici criteri che presiedono a tale operazione ed è auspicabile che il necessario piano di ristrutturazione del settore goda dell'indispensabile consenso sociale, indicando con chiarezza gli ambiti in cui si rende necessario potenziare il servizio e quelli in cui, invece, dovrà essere operata una riduzione.

Così come dovrebbero esservi contenute precise indicazioni su come si realizzeranno miglioramenti delle condizioni di lavoro per i lavoratori delle ferrovie e come si otterranno maggiori garanzie di sicurezza per i lavoratori e per i viaggiatori. In questo senso, il Parlamento dovrà scrupolosamente esigere l'attuazione della norma sempre contenuta nella legge n. 449 del 1997, laddove si prevede che il Governo dovrà riferire sugli esiti di queste vicende alle competenti Commissioni parlamentari. Con il decreto in esame si realizza una prima fase della ristrutturazione più generale: prima, cioè, di procedere all'individuazione dei lavoratori eccedentari che dovranno essere collocati a riposo anticipatamente, con un'anzianità contributiva ed anagrafica che potrebbe anche essere relativamente bassa, si è inteso procedere alla messa a riposo di quei lavoratori che hanno già maturato il diritto alla pensione di vecchiaia.

I lavoratori destinatari dell'intervento di questo decreto sono quindi quelli anagraficamente più anziani, coloro che hanno già maturato per ragioni di età il diritto alla pensione di vecchiaia, anche se vi saranno tra loro condizioni di anzianità contributiva molto diverse. Si può essere più o meno convinti dell'efficacia di tale procedura ai fini di una seria riorganizzazione delle esigenze di servizio, ma appare fuori discussione il principio di equità al quale ci si ispira ed in ogni caso questa sembra essere stata la valutazione condivisa dalle parti sociali.

Il contenuto del decreto-legge in esame riguarda infatti, per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato, la previsione di norme di deroga alla normativa previden-

ziale in vigore per i dipendenti privati. Si tratta di disposizioni di natura temporanea, considerate propedeutiche e destinate ad affiancare il processo di ristrutturazione e di assorbimento delle eccedenze di personale. L'articolo 59, comma 6, della legge n. 449 del 1997, collegata alla manovra finanziaria del 1998, ha introdotto nel nostro ordinamento, come ricordavo poc'anzi, norme destinate a sostenere il processo di ristrutturazione e di gestione degli esuberi del personale delle Ferrovie dello Stato, anche attraverso il ricorso a pensionamenti anticipati, da non confondere con i prepensionamenti.

Il comma 1 dell'articolo 1 fa venir meno per i dipendenti delle Ferrovie dello Stato, fino al 1° gennaio 2002, la possibilità di proseguire il rapporto di lavoro dopo il conseguimento dei requisiti anagrafici e contributivi per la pensione di vecchiaia. Si tratta di una norma che risponde ai criteri individuati in sede sindacale per favorire l'assorbimento degli esuberi di personale, tenendo conto che questi lavoratori godono di requisiti più favorevoli per l'accesso alla pensione, in base all'articolo 59 della legge n. 449 del 1997, ma che non possono invece accedere agli ordinari ammortizzatori sociali. Si tratta peraltro di una disposizione di natura transitoria che non reca oneri e che dovrebbe riguardare circa duemila unità lavorative. Pertanto, il comma in questione disapplica in via transitoria l'articolo 6 della legge 26 febbraio 1982, n. 54, l'articolo 6 della legge 29 dicembre 1990, n. 407 e l'articolo 1 del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503, nella parte in cui queste norme consentono il mantenimento in servizio oltre i limiti di età per il pensionamento di vecchiaia.

Il comma successivo stabilisce quindi che, qualora il periodo di mantenimento in servizio sia cominciato prima dell'entrata in vigore del decreto in esame, ovvero prima del 10 settembre scorso, il rapporto di lavoro debba essere risolto a decorrere da quest'ultima data.

Il Senato ha introdotto un ulteriore comma aggiuntivo, il 2-bis, con il quale si garantisce un preavviso di sei mesi per la

risoluzione del rapporto di lavoro per il personale che, per ragioni di servizio, risiede permanentemente in un territorio estero confinante con l'Italia.

Il successivo comma 3 consente ai dipendenti delle Ferrovie iscritti al relativo fondo pensioni di rinunciare al relativo trattamento pensionistico una volta risolto il rapporto, optando per il trasferimento della loro posizione assicurativa presso l'assicurazione generale INPS. In questo modo, si vuole favorire la possibilità di ricongiunzione per gli iscritti al fondo che intendono costituire un nuovo rapporto di lavoro privato presso l'INPS. Questa possibilità viene inoltre concessa anche nel caso in cui il soggetto non abbia aperto, al momento della risoluzione del rapporto di lavoro con le Ferrovie dello Stato, posizioni assicurative presso altri regimi previdenziali. Si tratta di una norma che consente la rioccupazione dei pensionandi e che dovrebbe peraltro recare benefici alla finanza pubblica.

L'esame di questo decreto ha quindi motivi di necessità e di urgenza, per l'attuazione per l'appunto del piano di risanamento delle ferrovie.

Desidero però concludere queste considerazioni introduttive, signor Presidente, con un richiamo forte alla dirigenza delle Ferrovie dello Stato e al Governo, che ne sovrintende le scelte e l'operato. Non si realizza il risanamento dell'azienda solo attraverso misure di risparmio sul costo del lavoro e, nella fattispecie, riducendo prevalentemente i lavoratori adibiti alla gestione diretta dei servizi di trasporto o della manutenzione, prescindendo magari dalla loro effettiva utilità e dalla loro professionalità, ai fini anche della sicurezza, e senza valutare l'assoluta necessità di sviluppare, qualificare ed estendere il trasporto ferroviario. Il risanamento non può essere realizzato a scapito della sicurezza o al prezzo di un peggioramento della qualità del servizio e di una sua contrazione quantitativa. Il nostro paese ha bisogno di un trasporto ferroviario più efficiente, più moderno ed economicamente più equilibrato. Ma soprattutto c'è bisogno di più ferrovie: l'obiettivo al quale

guardare deve essere lo sviluppo ed il potenziamento del servizio, non il suo contrario. Per questo bisogna agire su una pluralità di fattori, che non si limitino al solo carico della manodopera e promuovano un risanamento verso l'alto — e non verso il basso — dell'azienda e del servizio da essa erogato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, prima di entrare nel merito del mio intervento vorrei rivolgere un saluto non rituale al sottosegretario Angelini, con il quale ho avuto modo di lavorare nelle ultime due legislature in Commissione trasporti. La mia vuole essere un'attestazione di stima.

Per quanto riguarda il provvedimento in esame, riteniamo che ancora una volta ci si inserisca in quel filone di misure che dovrebbero sanare le situazioni ma che in realtà non risolvono alcun problema. Secondo noi vi sono due motivi per non approvare questo decreto: il primo di ordine politico e sociale, il secondo più strettamente inerente il cosiddetto riassetto delle Ferrovie dello Stato.

Già in passato le ferrovie hanno goduto di notevoli finanziamenti e di sostanziosi aiuti da parte dello Stato finalizzati ai prepensionamenti: basta pensare alla legge n. 141 del 1990, che ha consentito l'esodo di oltre centomila ferrovieri, con un costo per l'erario (quindi per tutti i cittadini) di circa tremila miliardi. Fatto sta che a fronte di questa notevole riduzione di personale non si è registrata un'altrettanto adeguata diminuzione del costo del lavoro: anzi, il costo del lavoro nelle ferrovie è aumentato. Allora delle due l'una: o chi è andato via veniva pagato cifre miserrime

oppure successivamente le ferrovie hanno incrementato le retribuzioni degli addetti in maniera non corrispondente allo stato di crisi gestionale, che era sotto gli occhi di tutti.

Vorrei ricordare che con questo decreto si contraddice una precisa indicazione del precedente Governo (facente capo più o meno agli stessi soggetti politici): quella di non ricorrere — ove possibile — ai prepensionamenti, proprio per non creare ulteriori aggravii alle casse dell'erario. Le ferrovie, stranamente dal punto di vista gestionale, costituiscono una società per azioni; tuttavia ai problemi di bilancio continua a far fronte lo Stato.

Ci sono poi altre stranezze: da una parte si chiedono i prepensionamenti, dall'altra negli ultimi nove mesi si è proceduto all'assunzione di 430 nuovi addetti (è stato ripetutamente denunciato da sindacati come la Cisast o l'UGL) ed anche di nuovi dirigenti (6 solo nell'ultima settimana). Oggi nella sede delle Ferrovie dello Stato trovano spazio novanta società che si occupano delle più disparate attività: eppure nel piano di ristrutturazione (che peraltro attendiamo ancora di conoscere nella sua compiuta definizione) era previsto che le ferrovie avrebbero dovuto occuparsi solo del *core business*. Così non è stato: le ferrovie continuano ad occuparsi di tante cose, dagli immobili al turismo, fino agli appalti collegati alla TAV. Tutto ciò si ripercuote in forma manifesta sui risultati di gestione.

Oggi ci si chiede per l'ennesima volta di aiutare le ferrovie dello Stato. Crediamo che questa azienda debba avere il coraggio di presentare un piano credibile ma, almeno da quanto leggiamo sulla stampa, quello proposto non appare tale nemmeno al consiglio di amministrazione dell'ente.

Tra le righe vorrei, peraltro, ricordare che, grazie al precedente Governo, il consiglio di amministrazione è passato da cinque a nove membri e ci risulta che la spesa annua per consigliere sia di circa 500 milioni. Non ci sembra, però, che a

tale incremento sia corrisposto un miglioramento effettivo della funzionalità e nella gestione delle Ferrovie dello Stato.

È vero: bisogna cercare di non dimenticare i criteri di socialità ed occorre venire incontro ai lavoratori più svantaggiati, che sono prevalentemente quanti si trovano nell'età più vicina alla pensione e sono, dunque, praticamente espulsi dal mondo del lavoro, ma non trovano nel sistema attuale la possibilità di andare a riposo.

Il problema è di fondo, è strutturale: cosa vogliamo fare delle Ferrovie dello Stato? Crediamo che si possa continuare ad operare interventi di questo genere? Francamente ci aspetteremmo che l'ingegner Cimoli e il *management* delle ferrovie ci presentassero programmi più credibili, perché — lo ripeto e concludo — sono dieci anni che il Parlamento non fa altro che approvare prepensionamenti. Non possiamo, dunque, che essere fondamentalmente contrari al disegno di legge al nostro esame.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Acierno. Ne ha facoltà.

ALBERTO ACIERNO. Signor Presidente, riprendendo le parole del collega Savarese, vorrei dire anch'io che non è mai semplice esprimere un parere favorevole su un qualunque provvedimento che possa comportare nuova disoccupazione. L'onorevole Savarese dovrebbe tuttavia ricordare bene che le ferrovie dello Stato devono necessariamente cambiare e adeguarsi ai tempi, anche perché la prossima concorrenza di altri gestori di sistemi su rotaia che tra poco potranno operare in Italia impone ad un'azienda che, per quanto società per azioni, è tuttavia ancora di proprietà dello Stato (e quindi dei contribuenti), una ristrutturazione dei costi gestionali che aiuti l'azienda a divenire una vera attività produttiva.

Credo non vi sia bisogno di ricordare al collega del Polo che, invece, per troppi, troppi anni — nella cosiddetta ed ormai lontana prima Repubblica — le aziende

dello Stato sono state gestite solo come serbatoi di voto, all'interno dei quali venivano « infilati » migliaia e migliaia di cittadini. Probabilmente in quel dato momento storico era necessario fare ciò, però la tecnologia avanza ed il progresso cammina e non si ferma: è chiaro, dunque, che cambiano le figure professionali nelle aziende. Allora, delle due l'una: o continuiamo a mantenere le ferrovie come azienda che deve trasportare merci e cittadini con locomotori a vapore oppure trasformiamo l'azienda in modo che essa possa trasportare cittadini e merci su rotaie e con tempi europei.

Vero è che bisogna fare ancora tantissimo, ma è altresì vero che il provvedimento prevede norme di salvaguardia: non mette in mezzo ad una strada né giovani, né figure professionali. Fa invece quello che qualunque imprenditore sano — ancora una volta mi rivolgo al collega del Polo —, che voglia il bene della propria azienda (esattamente come il buon padre di famiglia), deve fare e cioè tutelare la maggioranza degli occupati, piuttosto che mantenere figure professionali giunte ormai al limite dell'età pensionabile, che però non sono state mai utilizzate per l'adeguamento alle nuove tecnologie che oggi le ferrovie hanno il dovere di introdurre.

Riprendendo l'invito formulato dal relatore, dico che non è sufficiente intervenire sul costo del personale per cambiare un'azienda, ma bisogna sicuramente avere il coraggio di eliminare tutte le voci relative al costo che sono — uso un termine probabilmente inadeguato ma comunque a mio avviso estremamente esplicativo — superflue; non intendendo la manodopera come superflua ma intendendo come superfluo tutto quello che oggi, una volta conseguito, può consentire, a fine lavoro, di tornare serenamente a casa.

Dunque a nome del gruppo dell'UDR, che guardando veramente all'Europa esprimerà su questo provvedimento un parere favorevole, rivolgo l'invito al rappresentante del Governo a non fermarsi

qui, auspicando che le Ferrovie dello Stato completino la propria rete sul territorio, perché sono ancora troppi i posti economicamente svantaggiati dalla mancanza di un serio trasporto su rotaia, e che le tecnologie non si «fermino» a Napoli ma arrivino anche in Basilicata, in Puglia, in Calabria e in Sicilia.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Colombini. Ne ha facoltà.

EDRO COLOMBINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a nome del gruppo di forza Italia valuto con un certo sospetto e con una certa incredulità questo provvedimento, non tanto per quanto ciò possa significare di per sé quanto piuttosto per il presente e soprattutto per il futuro.

Ho sentito dire con molto piacere che dobbiamo far viaggiare la gente non più sui cavalli, o meglio sui treni a vapore; ma a noi piacerebbe farla viaggiare anche sana e salva: lo dico, non certo riferendomi alla responsabilità del sottosegretario qui presente nei cui confronti, oltre che nei confronti dell'attuale ministro competente, manifesto la mia stima!

Quando si vuole andare di corsa bisogna cercare di predisporre le condizioni necessarie a farlo, altrimenti — ed è noto — si sbatte sempre contro il muro o all'incrocio.

ENZO SAVARESE. Nel caso delle ferrovie è vero!

EDRO COLOMBINI. Se questo è vero mi viene allora un dubbio (e penso che esso venga a chiunque). Partiamo dalla situazione attuale. La tecnologia è avanzata in maniera esagerata rispetto alla competenza umana oppure la parte, diciamo, umana è stata trascurata, snellita, sottostimata al punto di non essere in grado di governare la parte che potremmo definire informatizzata? Qualcosa è accaduto di recente, e più di quanto non sia avvenuto in passato. Relativamente al provvedimento in esame non ho visto un'autocritica seria in ordine al piano di riorganizzazione, tale da farmi capire

dove siano state individuate le mancanze ed anche le responsabilità, e come un provvedimento di questo genere sia capace di apportare dei miglioramenti. Se introdurre dei miglioramenti significa semplicemente prendere duemila persone, dichiararne la loro «eterna» inutilità e mandarle a casa, e dichiarare che queste — come diceva poc'anzi il rappresentante della maggioranza — sono state assunte soltanto per motivi politici, allora ciò mi sembra estremamente grave.

Nella storia dei Governi di questo paese noi non abbiamo mai messo piede, per cui è evidente che non siamo certo stati noi a fare delle assunzioni politiche. Detto questo, nell'ambito di un piano di riorganizzazione generale delle ferrovie, che anche la destra vuole, è normale prendere duemila persone con le loro professionalità, le loro esperienze ed «accantonarle» sulla base non di un criterio qualitativo ma quantitativo? Qui si considera, infatti, chi ha pagato i contributi e per quanto tempo lo ha fatto, quanti anni ha e se sia o meno arrivato alla pensione di vecchiaia.

Non credo che sia questo il criterio giusto. Un criterio liberale, che mi piacerebbe, sarebbe quello di scegliere delle professionalità tra questi soggetti, mantenerli in ruolo e utilizzarli per il continuo evolversi dell'azienda, eventualmente accantonando professionalità che, in questo momento, possono essere considerate, torto collo, obsolete. Ma questo non ci è stato spiegato. Ci è stato detto soltanto che oggi duemila persone — e voi sapete bene quante saranno domani — staranno a casa, esclusivamente per il motivo di aver pagato i contributi per un certo numero di anni. E si tratta di «anziani» di 58 anni o di 59 anni, non stiamo parlando di Glenn che a 77 anni va sulla luna!

Ci si dice che questa manovra comporterà un risparmio di 120 miliardi in un periodo quadriennale. Come al solito, però, ci viene detto anche che questi lavoratori verranno tutti spostati a carico dell'INPS. È una cosa che abbiamo sentito dire mille volte. È vero che per loro

esisterebbe la possibilità di un nuovo impiego, ma allora utilizziamo la mobilità, creiamo noi le alternative. Per anni la sinistra ha rifiutato questo tipo di criterio e oggi addirittura diciamo ai lavoratori: se volete, fate altro. Credo che in questo caso si debba dare loro la possibilità di individuare altri settori dove spostarsi.

Il criterio di creare nuovi posti di lavoro togliendoli ai più anziani, quando questi sono sessantenni, non ci vede concordi. Non pensiamo che questo sia il modo di procedere.

Lasciamo perdere le 430 assunzioni fatte ultimamente dalle ferrovie, anche se da sole rappresentano un po' il problema; però bisognerebbe vedere chi sono i 430 assunti, perché potrebbe trattarsi — e questo sarebbe più che comprensibile — di specializzati in alcuni settori che, quindi, migliorerebbero il servizio di ciascun settore. Se così fosse — non lo sappiamo ma possiamo sperare che sia così — saremmo concordi, perché è chiaro che ci vuole una certa specializzazione. Ma ciò che non riesco a comprendere è la tranquillità di tutti nel dire che a queste duemila persone in fondo abbiamo dato la pensione. Ma cos'è oggi la pensione? Quant'è la pensione rispetto a quello che si guadagna normalmente? Che sicurezza di vita dà la pensione? Che qualità di vita assicura la pensione? Qualcuno potrebbe dirmi: meglio quella che niente. Certo, ci mancherebbe altro! Però, io credo che la via di passaggio, nelle grandi ristrutturazioni aziendali, sia quella di trovare, tramite la mobilità, nuovi posti per non creare dei malati, perché un uomo di 58 anni, che si ritrova a casa a fare il pensionato, guadagnando un milione e 200 mila lire o, quando gli va bene, un milione e 500 mila lire al mese e che per di più si sente completamente inutile, non credo che possa vivere uno stato di grande felicità e che, quindi, possa partecipare all'evolversi del nostro paese. Invece non si creano posti di lavoro per i giovani, tramite nuove opportunità.

È questo che ci lascia molto perplessi, perché crediamo, alla fine, che il servizio ferroviario italiano non abbia risposto alle

prerogative alle quali avrebbe dovuto rispondere. Cercando di attuare un certo tipo di riorganizzazione negli ultimi tempi è diventato più sicuro, più efficiente, più puntuale? È sufficiente? Quali sono le garanzie di salvaguardia per chi vi opera e per chi è trasportato? Questi sono interrogativi abbastanza preoccupanti ai quali non ho sentito alcun tipo di risposta.

Sottolineo poi che non vediamo, in particolare, l'urgenza del decreto, perché ci sembra formale, e soprattutto un tentativo di andare incontro alle esigenze della Confindustria e dei sindacati più che a quelle del Parlamento. Non voglio sottolineare troppo questo aspetto, in quanto lo faremo meglio in sede di espressione del voto. È chiaro, però, che siamo abbastanza preoccupati e contrariati per il modo in cui si intende procedere; soprattutto non siamo riusciti a leggere un piano di ristrutturazione che ci abbia convinto che questo tipo di provvedimento — che sostanzialmente e formalmente riteniamo sbagliato — possa portare un vantaggio ai trasporti ferroviari italiani.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Strambi. Ne ha facoltà.

ALFREDO STRAMBI. Signor Presidente, vorrei intanto svolgere una considerazione generale per esprimere perplessità rispetto ad una linea che punta alla riorganizzazione ed al risanamento delle Ferrovie dello Stato attraverso la riproposizione di una politica di tagli al personale (si parla di 20-24 mila persone) che comunque comporterà per i lavoratori che resteranno in servizio maggiori carichi di lavoro, maggiore *stress*, maggiori rischi in termini di sicurezza.

Tutto questo avviene in un momento in cui la società Ferrovie dello Stato è sotto accusa per il ripetersi sempre più frequente di incidenti con conseguenze gravi, in alcuni casi mortali, sia per gli utenti sia per i lavoratori. Ciò è dimostrato anche dall'ultimo caso avvenuto nella mia provincia, a Cascina, dove sono morti due lavoratori di una ditta appaltatrice.

Detto per inciso, ma non troppo, mi chiedo se la pratica dilagante degli appalti

non sia anche in questo caso la causa prima e decisiva di così tanti incidenti nelle ferrovie e più in generale in tutto l'apparato produttivo.

Tornando al decreto-legge n. 324, ricordo che esso prevede tra i vari strumenti per il riassorbimento delle eccedenze quello della sospensione coatta, fino al gennaio 2002, della disciplina vigente — cioè di una legge dello Stato — la quale permette ai lavoratori delle ferrovie di prolungare il rapporto di lavoro oltre il termine per il pensionamento di vecchiaia.

Ora, questi lavoratori non facevano e non fanno questa scelta per *hobby* o per particolare attaccamento al lavoro, ma per motivi più materialmente concreti, e cioè per la necessità di ottenere una pensione decente al momento della fuoriuscita dal lavoro. Ritengo, quindi, che la soluzione di conseguire il risanamento a discapito delle condizioni e delle aspettative, sancite per legge, di questi lavoratori sia sbagliata, forse inefficace e, per quanto mi riguarda, da respingere.

Del resto, è vero che questa soluzione — lo vorrei ricordare a Savarese e a Colombini — non si configura come prepensionamento. La Commissione lavoro si è unanimemente — anche se devo dire con scarsissimi risultati — pronunciata sempre contro tale soluzione. Essa si pone in stridente contrasto con tutti gli orientamenti ed i provvedimenti assunti in materia previdenziale, che puntavano e puntano a prolungare il periodo di mantenimento in servizio, per ovvie ragioni di contenimento di spesa. Il provvedimento in esame si muove invece in senso contrario.

Questa linea, che mi verrebbe da definire come di « efficienza assolutizzata », continua ad iscriversi in una logica tutta centrata sul risparmio finanziario e non su quello produttivo; del resto essa risulta contraddittoria perché, mentre si riduce, o si vuole ridurre, l'organico, nei primi 6 mesi del 1998 gli straordinari sono cresciuti del 18 per cento. Ciò che convince di meno sono le forzature interpretative dell'accordo sindacale che prevedeva l'individuazione delle quantità e delle tipolo-

gie professionali interessate in modo che, per evitare disfunzioni gestionali, si costringa all'esodo là dove già c'è carenza di personale e si mantengano situazioni di eccedenza dove invece sarebbe possibile procedere ad una diminuzione dell'organico.

Tutto questo avrebbe dovuto essere realizzato nelle sedi decentrate, ma non è possibile farlo con un provvedimento a carattere centralizzato. In poche parole, « si spara nel mucchio » e vengono costrette all'esodo categorie professionali assolutamente necessarie sia per l'efficienza del servizio sia per la sicurezza, mentre vengono mantenuti in servizio quadri, dirigenti e professionalità che sono in esubero strutturale. Sono inoltre saltate le quantificazioni concordate, nel senso che il numero dei lavoratori interessati avrebbe dovuto essere pari a 950 unità circa, mentre il decreto-legge comporta il collocamento a riposo di un numero superiore al doppio di dipendenti (circa duemila addetti).

Se non dovessero intervenire significativi cambiamenti nel testo del provvedimento, il mio gruppo non potrà esprimersi favorevolmente alla sua conversione in legge.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
- A.C. 5315)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Gasperoni.

PIETRO GASPERONI, *Relatore*. Rinunzio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

GIORDANO ANGELINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ringrazio il relatore e tutti i colleghi intervenuti nella discussione. Nel rispon-

dere ad alcuni quesiti posti, vorrei esprimere qualche osservazione partendo dalla comune consapevolezza che il nostro paese ha bisogno di un sistema ferroviario profondamento diverso dall'attuale: abbiamo bisogno di ferrovie moderne e competitive, abbiamo bisogno di un'azienda ferroviaria che si trasformi in un'impresa e che perciò sia in grado di stare sul mercato in modo competitivo.

A coloro i quali si occupano di questi problemi non sarà sfuggito quanto la stampa ha pubblicato nei giorni scorsi. Mi riferisco all'ordinazione, fatta dalla società ferroviaria tedesca che si occupa di trasporto merci, di 400 locomotori compatibili con la rete italiana. Questo significa che l'azienda tedesca è interessata ad acquisire partecipazione negli interporti e nei magazzini generali del nostro paese. È un segnale dell'Europa che sta cambiando, che unifica i propri mercati e le proprie reti, le quali rimarranno di proprietà pubblica. Sulle reti, escluso il trasporto locale che potrà continuare a godere delle sovvenzioni nazionali, si contenderanno il mercato le diverse imprese, le quali dovranno conquistarsi i clienti sulla base dei prezzi.

Se non partiamo da questo ragionamento per dotare il nostro paese di un'impresa di questo tipo, saremo costretti a mantenere l'attuale numero di ferrovieri, altrimenti le nostre ferrovie saranno drasticamente ridotte. Ciò comporterà due problemi: il primo, che riguarda l'economia più complessiva del nostro paese; il secondo, ad esso legato, concerne un paese che guarda agli obiettivi della conferenza di Kyoto e che fa del proprio patrimonio naturale e storico una delle proprie risorse. Credo che, se non si prenderanno in considerazione tali obiettivi, le grandi aree metropolitane intasate dal traffico e dalla congestione si troverebbero ad avere problemi davvero seri.

Parto da questo argomento perché so bene quale sia l'attenzione dei colleghi Savarese e Cavaliere alle ragioni dell'impresa, alla necessità di una impresa efficace e competitiva in grado di misurarsi sul mercato. Se guardiamo assieme ciò

che sta accadendo, cogliendo fino in fondo le sollecitazioni e le affermazioni che il collega Acierno faceva, constateremo che nei mesi che abbiamo alle spalle il Parlamento ha realizzato alcune cose importanti insieme al Governo. Penso al piano dei 70 mila miliardi in dieci anni, che consentiranno alla nostra rete e alle nostre ferrovie di adeguarsi con investimenti nella rete, per il materiale rotabile, per la sicurezza e via dicendo. Con quei 70 mila miliardi in dieci anni quest'anno le ferrovie rispetteranno il tetto di investimenti per 7 mila miliardi: è la prima volta da molti anni che ciò non si verificava! Voglio segnalarlo al Parlamento, anche se personalmente ritengo che si dovrebbero ridurre i tempi di realizzazione di questi investimenti; infatti, gli altri paesi continuano ad investire sul sistema ferroviario: nella sostanza, quindi, essi corrono! Ribadisco che noi abbiamo il problema di ridurre i tempi attraverso i quali mettiamo in opera quanto abbiamo previsto di realizzare.

Oltre a questo, bisogna considerare le opere per la sicurezza. Penso alla legge sui passaggi a livello, che è stata approvata qualche giorno fa dal Parlamento; penso all'*addendum* sul contratto di programma, in discussione presso la IX Commissione trasporti, con 3 mila e 400 miliardi per la sicurezza (questi sono il frutto di un dibattito che si è svolto nei mesi scorsi e che ha portato ad una serie di interventi anche operativi che si stanno iniziando a realizzare); penso inoltre all'applicazione della direttiva n. 440 e quindi alla separazione dalla rete e dai servizi nell'azienda ferroviaria, nonché alla discussione ed al confronto aperto che dovrà portare nei prossimi mesi alla realizzazione delle divisioni; penso, altresì, alla approvazione del documento di programmazione economico-finanziaria che — come ricorderete — fissava al 1° gennaio dell'anno 2000 l'organizzazione in due società delle ferrovie, una società per la rete ed un'altra per i servizi. A tutto ciò potremmo aggiungere la questione del decreto n. 422 sul trasporto locale, che

sposta presso le regioni tutta la rete ferroviaria di interesse regionale e locale.

Sono già sufficienti questi elementi per affermare che ci troviamo di fronte ad un quadro consistente di provvedimenti in corso di realizzazione i quali, naturalmente, non ci fanno «dormire sonni tranquilli», ma ci richiamano alla urgenza di intervenire e di fare tenendo conto che il piano di impresa attualmente in vigore è in corso di aggiornamento e che abbiamo quindi la necessità di bruciare e di ridurre drasticamente i tempi.

Mi soffermo su questi elementi perché ritengo che all'interno di tutto ciò si debba considerare un fatto: se facciamo un confronto con l'Europa, emerge che la gran parte dei parametri della nostra azienda ferroviaria è sballata; come si dice in termini economici, sono fuori mercato! Mi riferisco sia al costo unitario del lavoro sia agli altri indicatori (ribadisco che si tratta della gran parte di tali indicatori); dico questo anche se vi sono dei parametri che reggono il confronto con quelli europei (penso alla utilizzazione delle linee e ad altri parametri), in virtù del fatto che, all'interno delle ferrovie, vi sono ancora capacità, intelligenze e professionalità che hanno consentito di far fronte a molti problemi. Tuttavia, il dato complessivo dal quale partire è quello che ho riportato!

Non intendo riprendere — non solo per evitare motivi di polemica che non troverei utili — la questione dei tempi che sono lunghi, anzi oramai sono storici, però è vero quanto ricordava poc'anzi l'onorevole Savarese: all'inizio degli anni novanta vi furono 60-70 mila prepensionamenti; ma alla fine degli anni sessanta vi furono circa 60 mila assunzioni in pochi anni nelle Ferrovie dello Stato. Non lo ricordo in polemica con nessuno, ma lo ricordo a me stesso pensando alla evoluzione delle tecnologie ed al rapporto tra queste, l'uomo e la macchina, nonché al fatto che il nostro paese ha ancora il doppio macchinista, mentre negli altri non vi è più! Sottolineo che tutto ciò si verifica mentre vi sono talune tecnologie che l'Italia deve ancora applicare.

Penso a tutto ciò e mi chiedo come affronteremo il problema, come porteremo non solo il costo del lavoro, come giustamente richiamavano Gasperoni ed altri colleghi, ma tutti i costi dell'azienda progressivamente verso i costi europei, se vorremo che la parte delle ferrovie che dovrà stare sul mercato sia competitiva. Quel giorno infatti l'Europa ci dirà: «Non potete più aiutarla, non potete più pagare questa parte dell'azienda». E questo avverrà se ci sia o meno la società, e i tempi sono vicini, come vediamo sta accadendo per il settore dell'autotrasporto. Potremo avere sorprese anche per altri settori, e lo richiamo innanzitutto a me stesso per il compito che devo svolgere. Innanzitutto non siamo qui di fronte a prepensionamenti e non ci sono nel settore dei trasporti. Un problema che sottopongo alla Commissione lavoro e a tutto il Parlamento è quello di quali ammortizzatori sociali utilizzare per procedere negli inevitabili processi di ristrutturazione nel settore dei servizi.

In questo caso siamo di fronte ad una questione diversa, ad un impegno formale del Governo assunto il 2 dicembre del 1997 con le organizzazioni sindacali. Prima di firmare il contratto di lavoro dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato vi fu un impegno formale in questo senso ed un impegno nell'ambito di quelle intese che indicavano gli strumenti per il governo degli esuberanti all'interno dell'azienda ferroviaria. Successivamente ci sono stati atti, lettere, gli accordi del 21 maggio e poi un successivo decreto ministeriale.

L'articolo 59 della legge finanziaria dello scorso anno — richiamato giustamente dall'onorevole Strambi — faceva riferimento al «personale eccedentario da individuare anche sulla base di criteri che tengano conto dell'anzianità contributiva o anagrafica». L'onorevole Strambi potrà sostenere che il complesso della manovra sul personale non corrisponde pienamente a quell'articolato, ma non può dire certo che il presente decreto non si collochi e non trovi risposta nel dettato di quella legge, non mi pare sia così. Richiamo questo aspetto perché negli accordi tra

organizzazioni sindacali e azienda ci siamo trovati di fronte ad un piano d'impresa che prevedeva tra i 24 mila e i 27 mila esuberi: 12 mila circa per quanto riguardava l'introduzione delle nuove tecnologie (quando ci saranno), e 12 mila circa per quanto riguardava gli esuberi in rapporto alle condizioni attuali dell'azienda.

L'accordo azienda-sindacati si concluse con la definizione di un numero di massima di circa 7.500 esuberi che rappresentano la prima *tranche* di quel percorso. Ma se l'azienda non verrà ristrutturata non si darà avvio a quell'accordo. Le organizzazioni sindacali, peraltro, subordinarono il percorso successivo, quello dei tavoli regionali di cui avrete notizia, alla definizione degli esuberi in relazione all'applicazione di questo dettato e ad un percorso che prevedeva complessivamente quattro punti. Innanzitutto l'uscita del personale che raggiunge il massimo dei requisiti per la pensione di vecchiaia e quello che raggiunge il massimo dell'anzianità contributiva. Inoltre la mobilità volontaria per il riequilibrio tra carenze ed eccedenze di personale. Ma la mobilità nelle ferrovie si realizza su un percorso di un'ora di tragitto da casa. Anche in relazione al privato sarei curioso di sapere quanto sia diffusa la mobilità (non conosco al riguardo i dati a disposizione della Commissione lavoro); il nostro paese è ben altro rispetto all'America, per ragioni che in questo momento non spetta a me identificare. Infine, abbiamo gli esodi incentivati volontari di coloro che hanno già fatto domanda e l'ingresso nel fondo per le prestazioni straordinarie, con l'accompagnamento a pensione oppure con il sostegno al reddito. Queste sono le forme di un percorso individuato da un accordo tra l'azienda e le organizzazioni dei lavoratori ed a me appare abbastanza chiaro il perché le organizzazioni dei lavoratori abbiano posto questa questione: perché era difficile, di fronte all'accordo sugli esuberi, che prevede l'uscita di coloro che hanno raggiunto il massimo dell'anzianità contributiva, determinato a 37 anni, sostenere la non uscita di coloro i quali

hanno maturato l'età per la pensione di vecchiaia. Questo, probabilmente, era il problema di fronte al quale ci si è trovati e per questo si è posta ed affrontata la trattativa con le Ferrovie dello Stato e con il Governo che l'ha sanzionata indicando coloro che avranno raggiunto il limite di età per la pensione di vecchiaia da adesso al 2001, che saranno circa 2 mila (questi sono i conti che si fanno), quindi coloro che hanno conseguito i trentasette anni, venendo poi alle richieste volontarie ed agli esodi incentivati, accompagnati dal fondo di sostegno e dalle altre formule.

Questo è un percorso che non approviamo. Quale altro strumento pensiamo di utilizzare? Per costume e per abitudine, come credo ognuno di noi, discuto e mi confronto ed ho provato a pensare. Forse sarebbe possibile costruire anche altre soluzioni, che, però, vanno sempre misurate con la storia, la sensibilità e le abitudini di coloro i quali su queste cose lavorano. Ecco perché, a questo punto, ritengo molto difficile riuscire ad affermare una strada diversa.

Oggi siamo di fronte a quel percorso travagliato, ai tavoli che a fatica si tenta di chiudere in giro per il nostro paese ed a questo vincolo che le organizzazioni sindacali, nel confronto con il Governo, avevano posto. Pensiamo che sia possibile utilizzare un altro strumento, riaprire la strada dei prepensionamenti? Pensiamo che lo Stato italiano abbia ulteriori risorse oltre a quelle che già dà alle Ferrovie chiedendo che progressivamente, anno dopo anno, si riducano in relazione all'incremento di produttività? Penso sia molto difficile, per non dire impossibile. Credo anzi che la questione vada rovesciata, che dobbiamo chiedere all'azienda, alle Ferrovie dello Stato, di fare tutto il possibile per muoversi su questo come sugli altri indicatori, per porre l'obiettivo dell'ingresso nell'Europa dell'azienda ferroviaria come una questione decisiva per il nostro paese.

La finanziaria dello scorso anno vincola il Governo a venire a relazionare al Parlamento sullo stato di attuazione dell'articolo 59, così come lo stesso Parla-

mento dovrà discutere altri argomenti importanti relativamente allo stato dell'azienda ferroviaria. Credo che dobbiamo partire da questo per vedere insieme — dico ciò perché credo sia interesse comune, sia della maggioranza sia dell'opposizione, avere nel nostro paese un'azienda ferroviaria che funzioni, che sia produttiva e sicura — come proseguire e raggiungere il più sollecitamente possibile quello che è un dovere in primo luogo verso i cittadini italiani, ma anche verso noi stessi che abbiamo il compito di governare questo paese.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 1998, n. 328, recante modifiche dei requisiti per la nomina dei giudici onorari aggregati da destinare alle sezioni stralcio istituite con la legge 22 luglio 1997, n. 276, e modifica dell'articolo 123-bis dell'ordinamento giudiziario, nonché disciplina transitoria della legge 3 agosto 1998, n. 302, in materia di espropriazione forzata (5237) (ore 16,30).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 settembre 1998, n. 328, recante modifiche dei requisiti per la nomina dei giudici onorari aggregati da destinare alle sezioni stralcio istituite dalla legge 22 luglio 1997, n. 276, e modifica dell'articolo 123-bis dell'ordinamento giudiziario, nonché disciplina transitoria della legge 3 agosto 1998, n. 302, in materia di espropriazione forzata.

Prego i colleghi della Commissione giustizia di prendere posto.

*(Discussione sulle linee generali
— A.C. 5237)*

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Carotti.

PIETRO CAROTTI, *Relatore*. Signor Presidente, vorrei innanzitutto rivolgere un saluto al nuovo ministro di grazia e giustizia, onorevole Diliberto, al quale va anche l'augurio di poter proseguire il lavoro di riforma che è già stato proficuamente iniziato: il gruppo al quale appartengo garantisce tutta la disponibilità e tutto il sostegno, per l'ulteriore viatico con il quale ci auguriamo di rendere la giustizia un pochino più conforme ai desideri dei nostri cittadini.

Venendo all'esame del provvedimento, ci troviamo in presenza di un disegno di legge che, sostanzialmente, deriva le caratteristiche dell'urgenza e della necessità dal fatto che la nomina dei giudici ordinari aggregati, prevista dalla legge n. 276 del 1997, ha avuto scarso successo. Si deve considerare che essa va comunque parametrata rispetto ad una tenaglia temporale che va dall'11 novembre prossimo, data in cui si prevedeva l'attuazione della riforma delle sezioni stralcio (che dovrebbero contribuire a deflazionare il carico dei processi civili fino all'aprile 1995), al 2 giugno 1999, data difficilmente prorogabile, che indica l'attuazione della riforma del giudice unico di primo grado.

È di tutta evidenza come un sistema che iniziasse la sua attività (pur in una visione semplificata di funzionalità della giustizia) soffocato dal perdurare di una mole delle pendenze che varia — per la verità, i dati sono alquanto incerti — da qualche centinaio di migliaia di procedimenti fino ad oltre un milione, non avrebbe vita lunga. È quindi assolutamente indispensabile che la presenza dei giudici aggregati onorari possa essere portata almeno al numero di mille, come prevedeva la legge n. 276 del 1997. I primi dati sono poco confortanti, perché nel 1997 vi sono state soltanto 276 assegnazioni rispetto alle mille previste e ciò ha reso necessario un nuovo intervento, soprattutto per rimuovere un ostacolo — di cui parlerò di qui a qualche momento —, nonché per estendere, sotto il profilo

soggettivo, la possibilità di accesso alla magistratura ordinaria anche al mondo del notariato, che ha manifestato una disponibilità ufficiosa, attraverso contatti tra il Ministero di grazia e giustizia ed il consiglio nazionale, che indicava in 800 la possibilità numerica di assorbimento in questa istituenda categoria.

La prima parte del provvedimento di cui si chiede la conversione riguarda quindi la rimozione di alcuni ostacoli che vorrei definire di carattere pregiudiziale. La previsione di alcune incompatibilità rendeva infatti poco accessibile la carica da parte degli appartenenti a quelle categorie che possiamo considerare elettive, ossia quelle del mondo professionale e del mondo universitario.

Il decreto-legge di cui si chiede la conversione presenta anche altri due aspetti, che potrebbero sembrare disomogenei rispetto all'intera materia, ma che rappresentano un corollario di funzionalità rispetto all'obiettivo di rendere possibile la riforma del 1999 che, come ricordavo poc'anzi, dovrà avere attuazione a partire dal 2 giugno prossimo. Il primo aspetto è di carattere semplicemente organizzativo: essendo infatti prevista una fase di potenziamento della magistratura ordinaria, si è pensato di consentire, per le procedure di preselezione volte all'ingresso nella magistratura degli uditori giudiziari, di utilizzare per il prossimo triennio, in via del tutto transitoria, la sede di Roma e non la sede decentrata, come prevede invece la legge, perché questa non sarebbe dotata del supporto delle strutture informatiche, il che renderebbe estremamente difficoltosa la possibilità del ricorso all'assorbimento di nuovi uditori giudiziari. Vi è poi un'ultima parte riguardante una norma transitoria che diventa in parte anche norma ordinaria relativa alle espropriazioni forzate che hanno suscitato perplessità sotto il profilo della graduazione nell'applicazione e della certezza per l'entrata in vigore con riferimento a tutte le incombenze poste a carico delle parti, ma su questo argomento aggiungerò poche parole alla conclusione del mio breve intervento.

Per quanto riguarda la prima parte del provvedimento, il relatore è favorevole all'immediata conversione in legge con qualche modesta modifica che riguarda la possibilità non soltanto di estendere la platea soggettiva di coloro che avranno accesso alla categoria dei giudici onorari aggregati ma anche di rimuovere alcuni ostacoli che abbiamo potuto registrare nella prassi durante il breve periodo di vigore della legge n. 276 del 1997. Essi costituivano la maggiore difficoltà per la possibilità di accesso alla magistratura ordinaria da parte delle categorie forensi e del mondo accademico e universitario.

In buona sostanza, questa introduzione di compatibilità che riteniamo meno afflittivasi sostanza in una identificazione ambientale che coincide con il distretto di corte d'appello, oppure con quello di sezione distaccata di corte d'appello nelle regioni in cui essa vi sia. Questo è teso a per far sì che, ferma restando la incompatibilità assoluta di esercizio dell'attività professionale all'interno di quel distretto nel quale eventualmente venga chiamato ad esercitare le sue funzioni il giudice onorario, vi sia invece la possibilità di svolgere l'attività professionale, in maniera ad avviso del relatore non lacerante rispetto al sistema e all'etica giudiziaria che si sente di condividere, con una incompatibilità ambientale che sostanzialmente coincide con l'ambito regionale, salvo eccezioni di non grande significato.

Anche i requisiti soggettivi di accesso sono stati ritoccati nel corso della discussione, tanto che, accogliendo anche un'indicazione del Comitato per la legislazione, il relatore proporrà di accogliere quella parte che sostanzialmente rende meno disomogenea la disciplina per i notai rispetto a quella per gli esercenti la professione forense, soprattutto in termini di età. Avevamo infatti una situazione che per la verità lasciava alquanto perplessi, in quanto si richiedeva un'età straordinariamente avanzata per l'avvocatura mentre si richiedevano condizioni ben diverse e più agevoli per chi esercitasse l'attività notarile. La rimozione di questa serie di incompatibilità, con un correlativo e sim-

metrico obbligo di astensione, o possibilità di ricusazione delle parti, ovviamente corredato e confortato anche dall'inevitabile previsione di non poter esercitare patrocinio nei gradi successivi e meno che mai nel grado di competenza quando vi siano interferenze tra attività giudicante e attività professionali, ha portato ad un risultato che il relatore ritiene largamente accettabile.

L'eliminazione del collocamento fuori ruolo senza assegni, che era prevista precedentemente per l'attività di professore e ricercatore universitario, consente anche a questi soggetti un più facile ed accattivante accesso alla categoria dei giudici che verranno a comporre le sezioni stralcio. Come accennavo, vi è anche una norma transitoria relativa alla recentissima legge sull'espropriazione immobiliare che viene interpretata innanzitutto in termini di novella, per cui viene ad esservi un articolo aggiuntivo alla legge n. 302 del 1998, con ciò accogliendo una delle istanze e delle segnalazioni provenienti dal Comitato per la legislazione. Si eliminano così dei dubbi che erano già sorti negli uffici competenti a proposito del *quid iuris* sui procedimenti di espropriazione forzata immobiliare già pendente quando sia già stata avanzata istanza di vendita, che aveva portato a due teorie: una che prevede l'impossibilità di applicare la disciplina ai procedimenti in corso, l'altra che prevede l'entrata in vigore dalla data di conversione del decreto-legge.

Crediamo di avere risolto quest'ultimo problema attraverso una previsione graduata dell'entrata in vigore e dei termini a seconda del grado di anzianità dell'istanza di vendita già presentata, ponendo una norma che certamente chiarisce qual è la data di entrata in vigore e a quali procedimenti si fa riferimento. Abbiamo altresì recepito alcune notazioni, che provenivano sempre dal Comitato per la legislazione, riguardanti alcuni perfezionamenti di coordinamento con la legislazione vigente ed abbiamo anche accolto una delle osservazioni mosse dalla I Commissione permanente, relativa alla nomina a giudice onorario aggregato per il cir-

condario di Bolzano, che ha caratteristiche di bilinguismo assolutamente peculiari. La seconda osservazione, invece, pur meritevole di attenzione da parte dell'Assemblea, ad oggi non appare al relatore tale da modificare il suo giudizio sull'intera impalcatura del provvedimento.

Altro punto di non secondaria rilevanza va identificato nella possibilità di prevedere, così come viene segnalato, lo stesso regime o un regime simmetrico, che pur tenga conto della differenza esistente tra le due categorie, quella notarile e quella degli esercenti la professione forense, a proposito della incompatibilità ambientale. Vi è infatti una indicazione che lascerebbe prevedere la possibilità di accogliere una incompatibilità almeno all'interno del distretto di appartenenza, con il che probabilmente verrebbe meno una delle censure.

Raccomando all'Assemblea la sollecita conversione in legge di questo decreto, anche perché ci troviamo in una situazione veramente emergenziale. Il decreto-legge decadrà il prossimo 23 novembre e non può essere ulteriormente prorogato il termine del 2 giugno per l'attuazione della riforma del giudice unico di primo grado. Se non rendiamo operative le sezioni stralcio e quindi se non riusciamo a decomprimere il sistema, liberandoci del pregresso sino al 1995, che sino ad oggi è restato congelato in attesa proprio del varo del presente disegno di legge, probabilmente ci troveremo in gravi difficoltà rispetto allariforma più significativa sulla quale sino ad oggi questo Parlamento sta lavorando.

Pertanto, chiedo all'Assemblea di approvare il disegno di legge in esame, riservandomi di intervenire in sede di replica al termine della discussione generale ed anche quando si entrerà nel dibattito sugli emendamenti già presentati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

OLIVIERO DILIBERTO, *Ministro di grazia e giustizia*. Mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Marino. Ne ha facoltà.

GIOVANNI MARINO. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, credo che questo sia il primo dibattito sulla giustizia al quale partecipa il ministro Diliberto dopo la sua recentissima nomina. Debbo rivolgerle, signor ministro, l'augurio che lei possa svolgere un'opera veramente proficua, con serenità, con saggezza, con equilibrio, affinché possa essere veramente rasserenato l'ambiente della giustizia, perché i cittadini possano guardare al giudice come giudice e perché questi faccia davvero il giudice.

Abbiamo letto che ella ha inviato una lettera ai magistrati e il presidente Frigo della Camera penale ha detto: «Ma a noi avvocati il ministro non ha mandato lettere». Penso che certamente il ministro di grazia e giustizia tenga ben presente che anche gli avvocati rappresentano una parte non secondaria...

OLIVIERO DILIBERTO, *Ministro di grazia e giustizia*. Ho fatto una telefonata. Non gli ho mandato una cartolina.

GIOVANNI MARINO. Sì, lo abbiamo letto. Ho voluto riprendere questo argomento perché certamente il ministro era ben lungi dal fare una discriminazione tra avvocati e magistrati.

Speriamo che scompaiano certi segni inquietanti, come quello che abbiamo colto qualche settimana fa, quando — ella ricorderà, signor ministro — il dottor Almerighi, da poco eletto presidente dell'associazione nazionale magistrati, ebbe a rilasciare una intervista al *Corriere della Sera* che per la verità determinò anche la reazione di buona parte dei magistrati, tant'è che il dottor Almerighi si dimise.

Auguri quindi perché ella possa rasserenare questo ambiente, nell'interesse di tutta la collettività nazionale.

E ora veniamo alla legge in discussione. Con la legge 22 luglio 1997, n. 276 vennero approvate alcune disposizioni — cito testualmente — per la «definizione del contenzioso civile pendente» e al-

l'uopo venne prevista la istituzione di sezioni stralcio nei tribunali ordinari e la nomina di giudici onorari aggregati.

Fu allora manifestata una serie di perplessità, soprattutto da parte nostra, per questo massiccio ricorso alla magistratura onoraria, che non credo abbia sempre dato prove eccellenti nel passato (anzi, talvolta ha suscitato allarme ed anche timore).

La magistratura onoraria non può essere la regola, ma soltanto l'eccezione. Non è possibile consentire che un vicepretore onorario o un viceprocuratore onorario, per esempio, esercitino nella stessa sede l'attività professionale forense. I consigli dell'ordine hanno reagito contro questo sistema, ma mi pare con scarsissimo risultato.

Si disse allora che il ricorso alla magistratura onoraria era necessario a causa dell'imponente numero di processi civili pendenti: occorreva quindi un rimedio straordinario. Se non ricordo male, la Camera approvò un ordine del giorno in base al quale il Governo si impegnava ad adottare gradualmente provvedimenti per l'estinzione della magistratura onoraria. Fino ad oggi non mi pare che sia stato assunto alcun provvedimento in questa direzione.

All'atto dell'approvazione della legge 22 luglio 1997, n. 276, si disse che il reclutamento straordinario di giudici onorari era dovuto ad una situazione di emergenza. Si stabilì quindi il numero massimo di mille giudici onorari, con la possibilità di chiamare a questo importante ufficio avvocati, magistrati in pensione e professori universitari, cioè le tre categorie previste dall'articolo 2, lettere a), b) e c).

Alcuni salutarono la nuova legge con un certo entusiasmo. Io appartengo a coloro che la salutarono con minore entusiasmo e che guardarono criticamente ai criteri stabiliti dalla disciplina. Con il decreto-legge oggi in esame il Governo — allarmato dall'esiguità delle domande presentate per la nomina a giudice onorario aggregato — ritiene di far fronte alla nuova emergenza, per alcuni impreveduta.