

Mauro Moretti chiude il bilancio 2009 in nero

L'utile netto del gruppo FS ha toccato i 44 milioni di euro rispetto ai 16 del 2008

DANIELE CAPORALE
ROMA

«Nonostante la crisi che ha pesantemente colpito le economie internazionali ed i bilanci dei più importanti competitors ferroviari sul mercato europeo, il Gruppo FS conferma e consolida con grande determinazione il percorso di riconquistato equilibrio della gestione, che risulta in miglioramento rispetto all'esercizio precedente». Così recita la nota informativa di Ferrovie dello Stato S.p.A., all'indomani dell'approvazione del bilancio d'esercizio della società e del consolidato di gruppo al 31 dicembre 2009 da parte del Consiglio d'Amministrazione. Prosegue dunque il percorso di risanamento delle nostre FS da parte di Mauro Moretti. L'amministratore delegato di FS ci ha abituati da qualche anno a questa parte a bilanci "in nero" così come richiesto dal Gover-

no. Quest'anno l'utile netto di Gruppo ha toccato i 44 milioni di euro (+175% rispetto ai 16 milioni del 2008). Le cifre appaiono poi incredibili se confrontate alle chiusure di bilancio 2006 e 2007, quando FS presentò perdite pari, rispettivamente, a 409 milioni e 2.115 milioni di euro. Significa che il miglioramento negli ultimi tre anni (i peggiori mai vissuti nel mondo finanziario da 70 anni) è stato pari a 2.159 milioni di euro. Si registra una forte caduta del traffico merci (-24% dei volumi), ma pur sempre meno negativa rispetto a quanto registrato dai maggiori operatori esteri. Tale perdita è stata condizionata dalla crisi della produzione industriale internazionale e nazionale (è in atto un processo di riconversione del trasporto verso i c.d. treni completi). Minori sono state anche le risorse dedicate ai servizi di infrastruttura. Meglio nel segmento del trasporto viaggiatori, i cui ricavi



derivati dall'impennata di volumi hanno influito pesantemente sul margine operativo lordo dichiarato pari a 966 milioni di euro. All'interno di tale settore hanno svolto un ruolo determinante il potenziamento dell'offerta, il lancio dell'Alta Velocità a contributo all'aumento del 18,1 dei viaggiatori-km trasportati, e l'ulteriore significativa flessione dei costi operativi di 260 milioni di euro (-3,8% sul 2008), effetto della prosecuzione delle azioni di recupero di efficienza e di forte riorganizzazione dei processi produttivi. Negli ultimi 4 anni tale politica è valsa 1,1 miliardi di euro grazie ad una diminuzione dei costi operativi: pari a 7.353 milioni di euro nel 2006 e a 6.156 milioni del 2009.

Il risultato operativo di Gruppo è positivo per 143 milioni di euro, con una crescita del 35% rispetto a 2008 (nel 2007 e nel 2006 era negativo per 583 e 1.353 milioni di euro rispettivamente).

La nube del vulcano impronunciabile manda in fumo 10mila ton di merce

Il cargo aereo italiano colpito duramente. Tariffe in possibile rialzo

ANGELA GENNARO
ROMA

Eyjafjallajökul: impronunciabile. Non c'è giornalista che non abbia aggirato il problema chiamandolo "il vulcano islandese". Dopo 200 anni, il vulcano sotto il ghiacciaio Eyjafjallajökul è tornato in attività, e la nube di cenere dell'eruzione ha portato alla

chiusura dello spazio aereo europeo per una settimana. Un blocco costato alle compagnie aeree 1,26 miliardi di euro, spiega Iata, l'International Air Transport Association. Nell'aerocargo, i settori più colpiti sono quello alimentare, il farmaceutico e il florovivaistico, che vede in Amsterdam il suo hub internazionale. Coldiretti snocciola i numeri: sono

circa 10mila le tonnellate di merce rimaste a terra per il blocco dei flussi in arrivo e in partenza dall'Italia. Soprattutto prodotti deperibili come pesce, mozzarella, fiori e frutta. Problemi anche nell'industria, dove è saltato per una settimana l'approvvigionamento di ricambi e componenti: Bmw, in Germania, è arrivata a fermare la produzione.

La quantità di merce, alimentata dagli scali italiani in un anno non supera il milione di tonnellate. Ma "pesa" sull'economia: per Coldiretti, i prodotti agroalimentari esportati per via aerea valgono 10 milioni di euro alla settimana. E l'import? A risentire del blocco in particolare il pesce, che l'Italia importa per il 60% del suo consumo.

L'immagine di 10 milioni di rose prodotte in Kenya, principale esportatore mondiale in Europa, "andate in fumo" per il blocco aereo, aiuta a completare il quadro. La nube ha "oscurato" i principali hub del Vecchio Continente, e l'emergenza ha "stimolato" il ricorso, da parte degli spedizionieri, all'intermodalità. A marzo la lata aveva dimezzato la pro-

visione sulle perdite dell'industria aerea per il 2010, scendendo da 5,6 miliardi di dollari a 2,8. E aveva rivisto anche le perdite per il 2009, da 11 a 9,4 miliardi di dollari. Ma ora le tariffe dell'aerocargo, incrementate già per due volte negli ultimi mesi, potrebbero aumentare ancora, a fronte di una domanda di trasporto maggiore della disponibilità di stiva.

Ipsema denuncia l'impasse sull'amianto

G. G.
ROMA

Continua a dare problemi la vicenda del riconoscimento dell'esposizione a fibre di amianto dei marittimi. Nuova denuncia dell'Ipsema (Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo) che spiega come gli interventi normativi abbiano risolto solo in parte le difficoltà di applicazione della normativa

per l'accoglimento della domanda presentata dai marittimi e che ancora persistono problemi di natura interpretativa ed applicativa che impediscono il riconoscimento. La direttiva del ministero del Lavoro emanata lo scorso luglio ha permesso la sostituzione dei curricula lavorativi con l'estratto matricolare, ma il Consiglio di Indirizzo e Vigilanza (Civ) dell'Ipsema fa però notare le tante difficoltà che si incon-

trano durante la sostituzione che i marittimi sono costretti a sopportare e che rischiano di rendere vano l'iter del riconoscimento (o perlomeno di rallentarlo pesantemente). Ulteriore danno dopo l'ormai accertata esposizione all'amianto. Il Civ dell'Ipsema ha quindi dato l'incarico al suo presidente Giovanni Guerisoli di sollecitare il governo affinché recepisca definitivamente le indicazioni fornite dal parlamento in merito

al necessario intervento di integrazione ed esplicitazione del decreto ministeriale del 27 ottobre 2004 in materia di curricula e un intervento del governo stesso sulla necessità di uniformare le istruzioni operative delle strutture territoriali delle Direzioni Provinciali del Lavoro. Sono infatti questi enti gli incaricati alla validazione dell'estratto matricolare o del libretto di navigazione legittimato come curriculum

lavorativo, secondo quanto contenuto nell'istruttoria per il riconoscimento. Il rischio da scongiurare è quello relativo all'impossibilità di ricostruire la vita lavorativa del marittimo a causa di difficoltà come luoghi e rapporti di lavoro differenti o talvolta la demolizione della nave dismessa. Paradossale che vedrebbe svantaggiati i marittimi che furono alle dipendenze di imprese oggi scomparse.



Scarrone nuovo presidente del Cetena

L'Assemblea ordinaria del Cetena-Centro per gli Studi di Tecnica Navale, riunitasi a Genova, ha nominato Sandro Scarrone presidente con poteri operativi. Scarrone manterrà la carica di direttore esecutivo corporate del perso-

nale, dell'organizzazione e degli affari generali di Fincantieri. Il Cetena, società controllata dal gruppo Fincantieri, è un centro d'eccellenza di livello mondiale per la ricerca applicata in campo marittimo. Sandro Scarrone è stato recentemente nominato anche consigliere della Camera di Commercio di Genova.

Bombardier e Renfe

Il sistema di sicurezza automatica (ATP) BOMBARDIER EBI Cab 2000 è stato omologato in Spagna e potrà così operare in servizio commerciale sui treni ad alta velocità AVE S-130. Si tratta della prima volta per un AVE S-130 con a bordo la tecnologia per il controllo ferroviario ETCS - European Train Control

System di Bombardier. La RENFE, operatore ferroviario nazionale, potrà aumentare la velocità commerciale dai 200 km/h attuali a 250 km/h, riducendo così i tempi di percorrenza in alcune tratte. RENFE ha ordinato 45 treni AVE S-130 a scartamento variabile dal consorzio Talgo-Bombardier per servire l'intera rete ferroviaria spagnola.

Nuovi servizi Boluda Corporación Marítima

La compagnia armatoriale spagnola Boluda Corporación Marítima ha ampliato la propria offerta di trasporto per le isole Canarie e attiverà un nuovo servizio per il Portogallo. Grazie ad un accordo con la com-

pagnia OPDR di Amburgo la Boluda caricherà i propri container sulle tre navi della compagnia tedesca OPDR Andalucía, OPDR Canarias e OPDR Ademas che operano sulla rotta Siviglia - Isole Canarie. Boluda disporrà di tre partenze alla settimana da Siviglia e di una capacità di trasporto pari a 325 teu.

Nuovo treno blocco Venezia-Monaco

La prossima estate il porto di Venezia sarà collegato a Monaco con un treno blocco. Lo hanno annunciato oggi il presidente e il segretario generale dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa e Franco Sensini, in occasione di un incontro con gli operatori logistici bavaresi svoltosi presso la Camera di Commercio Italiana a Monaco per presentare la nuova linea marittima diretta ro-pax Venezia - Tartous - Alessandria che sarà attivata il prossimo mese da Visemar Line

Porto di Genova in ripresa

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Genova è ammontato ad oltre 4,4 milioni di tonnellate, con una crescita del 3,5% rispetto a 4,3 milioni di tonnellate nel marzo 2009 e con una flessione dell'8,5% rispetto a quasi 4,9 milioni di tonnellate movimentate nel marzo 2008. Il traffico delle merci varie è aumentato del 13,1% rispetto al marzo 2009, con una progressione del 13,8% del volume di merci containerizzate e con un incremento dell'11,6% del volume di merci convenzionali. Il traffico delle rinfuse secche al terminal di Ponte San Giorgio è diminuito del 7,3%, mentre quello del settore industriale ha registrato un rialzo del 75,5%. Il traffico di oli minerali è diminuito dell'11,2% e quello delle altre rinfuse liquide è sceso del 12,1%. Nel primo trimestre del 2010 lo scalo ligure ha movimentato 12,1 milioni di tonnellate, con un incremento dell'1,6% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno e un calo del 13,3% rispetto al primo trimestre del 2008.

Svizzera: import-export in ripresa nel primo trimestre

Per la prima volta dal terzo trimestre del 2008 il dato trimestrale del commercio estero della Svizzera relativo ai primi tre mesi del 2010 ha registrato un aumento delle esportazioni, che sono cresciute del 6,9% a 47,3 miliardi di franchi svizzeri. Anche le importazioni, per la prima volta dal terzo trimestre del

Deutsche Bahn Arriva

Le ferrovie tedesche di Deutsche Bahn hanno raggiunto un accordo per rilevare la società di trasporti britannica Arriva, tramite il lancio di un'Opzione amichevole per un controvalore complessivo di 1,585 miliardi di sterline (ovvero 775 pence per ogni azione Arriva in contanti). L'operazione darà vita, secondo gli acquirenti, ad un gruppo di trasporto e di logistica di respiro internazionale, una mossa che per gli osservatori si inserisce nella progressiva apertura del mercato del trasporto su rotaia e nei cospicui investimenti effettuati dalla Germania per assicurarsi il predominio dei flussi di passeggeri e soprattutto merci, con buona pace di altri partner europei come l'Italia che vorrebbero provare a rubargli quote di mercato.



2008, sono tornate a crescere, pur in misura limitata, avendo totalizzato 41,5 miliardi di franchi svizzeri (+0,5%). Il saldo della bilancia commerciale è stato positivo per 5,7 miliardi di franchi svizzeri. Nei primi tre mesi di quest'anno il valore delle esportazioni e delle importazioni elvetiche con l'Italia è stato pari rispettivamente a 4,3 miliardi e 4,5 miliardi di franchi svizzeri, con un incremento del 3,9% e del 2,7% rispetto al corrispondente periodo del 2009. Il saldo è stato negativo per 185 milioni di franchi svizzeri.

Confitarma: nominato il nuovo Comitato esecutivo

Il Consiglio della Confederazione Italiana Armatori ha proceduto alla nomina dei vice-presidenti confederali, dei presidenti delle commissioni tecniche permanenti e dei restanti consiglieri destinati a formare il Comitato Esecutivo.

Eccolo:
Paolo D'Amico - Presidente Confitarma e Presidente Commissione Porti e Infrastrutture (ad interim)
Emanuele Grimaldi - Vice Presidente (con delega per l'Europa)
Mario Mattioli - Vice Presidente (con delega per la Formazione)
Stefano Messina - Vice Presidente e Presidente Commissione Relazioni Industriali
Alcide Ezio Rosina - Vice Presidente
Nicola Coccia - Presidente Commissione Finanza e Diritto d'Impresa
Giuseppe Bottiglieri - Presidente Commissione Gestione Tecnica Navi
Angelo D'Amato - Presidente Commissione Navigazione oceanica
Luigi Parente - Presidente Commissione Navigazione a corto raggio
Valeria Novella - Presidente Gruppo Giovani Armatori
Federica Barbaro
Giovanni Delle Piane
Pier Luigi Foschi
Giuseppe Mauro Rizzo

Trieste: al via nel porto il sistema Black Box

L'Autorità Portuale di Trieste presenta agli operatori le funzionalità operative e le opportunità di Black Box, l'innovativo sistema informatico che concilia le agevolazioni del porto franco con le nuove norme previste dal codice doganale in materia di sicurezza. Per rispondere alle esigenze della nuova normativa comunitaria, l'Autorità Portuale di Trieste si fa "garante dell'informazione" elaborando Black Box: un gestionale di flussi logistici, utilizzabile via web, finalizzato al mantenimento della tracciabilità delle partite di merce che transitano nei Punti Franchi dello scalo triestino (via mare, strada o ferrovia) nel rispetto delle normative che disciplinano il regime speciale del Porto Franco.

Il nuovo sistema comunitario, la cui entrata in vigore è prevista per gennaio 2011, prevede, infatti, il controllo all'imbarco ed allo sbarco delle merci rendendo obbligatoria l'informatizzazione dei dati con la presentazione telematica della dichiarazione sommaria di pre-arrivo e pre-partenza delle merci ai confini.

Aumenti tariffe di spedizione per Evergreen e COSCO

Evergreen Line e COSCO Container Lines (COSCON) annunciano aumenti per le tariffe delle spedizioni marittime tra Asia ed Europa. Evergreen opererà un rincaro dei noli nei servizi westbound dall'Estremo Oriente, Giappone compreso, e dal subcontinente indiano all'Europa e al Mediterraneo. L'aumento entrerà in vigore dal 1° maggio, e porterà un aumento di 225 dollari per ogni container da 20', di 450 dollari per quelli da 40', di 550 dollari i 40' high cube per tutte le tipologie di carichi e merci. COSCON, applicherà, invece, dal 1° giugno, un aumento nelle spedizioni eastbound dall'Europa nordoccidentale e dal Mediterraneo/Mar Nero al Far East, sempre Giappone incluso, e a India e Pakistan. L'aumento è di 150 dollari per container da 20' e di 200 dollari per container da 40'.

Corriere dei TRASPORTI

Direttore Responsabile
F. Paolo Li Donni

Editoriale Trasporti S.r.l.

Presidente **Paolo Silvestri**
Amministratore delegato **Laura Di Perna**
Sede legale Genova 16129 V.le Brigata Bisagno, 14/4

Direzione e redazione Roma 00187 Piazza San Silvestro, 13

Tel. 06 99330133 Fax 06 99330134

Iscritto al Tribunale di Genova N° 437 del 2 Dicembre 1958

Iscrizione ROC N° 3486

Codice ISSN 0010-9193

Centro Stampa Galeati Industrie Grafiche Srl - Via Selice, 187/189 - 40026 Imola (BO)

Distributore nazionale Poste Italiane S.p.A.

Publicità Editoriale Trasporti S.r.l.

Resp. commerciale **Eleonora Canessa**
tel. 06 99330133 cell. 393 9413031

Abbonamento Annuale Italia € 150,00 Estero € 260,00

Bonifico bancario intestato a: Editoriale Trasporti Srl

Banca Monte dei Paschi di Siena Sede di Orvieto (TR)

IBAN IT 40 1030 25701 00000266521

Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti Srl

C/C Postale n° 000085801710

Numero chiuso in tipografia Venerdì 23 Aprile alle ore 12:00

Consegna alle PT Sabato 24 alle ore 12:00

Sito web: www.portonovo.it

E-mail: redazione@editorialetrasporti.it marketing@editorialetrasporti.it

abbonamenti@editorialetrasporti.it



Editoriale

segue dalla prima

vie tedesche (Db). Già nei primi anni '90, infatti, acquisirono, sempre nei mercati, la ferrovia olandese Ns Cargo, poi quella danese Dsb Cargo e un'importante quota della ferrovia svizzera BLS. Fu l'inizio di una grande scalata, culminata nel 2000 con l'acquisizione della Schenker, colosso della logistica mondiale. Operazione che ha consentito ai tedeschi nel 2007 di registrare un fatturato nel settore trasporto merci-logistica di 18,75 miliardi di euro. Se arriviamo ai nostri giorni, la Db sta rilevando, tramite un'opa amichevole, sul versante occidentale, l'impresa ferroviaria britannica Arriva e, sul versante orientale, sta stringendo alleanze con le ferrovie dell'est. A ridosso dei tedeschi, i francesi della Scnf. Anche loro si sono impegnati nella logistica, acquisendo la Geodis, presente in tutto il mondo e, spinti dalle decisioni del governo che ha varato un piano di forti incentivi, stanno potenziando il trasporto merci su rotaia, ad esempio nel combinato. Queste due aziende sono sempre più presenti in Europa e, in particolare, in Italia. I francesi, ad esempio, hanno da poco ristrutturato la loro presenza continentale sotto il marchio CapTrain. Venendo al nostro paese, da quanto appare, si potrebbe dire che l'Italia ferroviaria è invece "ferma" su un unico obiettivo, peraltro obbligato: far quadrare i conti. Ma qual è, se esiste, la "risposta" italiana alla politica di espansione franco-tedesca? Politica che potrebbe avere conseguenze sul nostro sistema industriale.

DIRITTO e TRASPORTI

Comitato di direzione: F. Paolo Li Donni, Giorgio Berlingieri, Luca Florenzano.

Comitato scientifico: Alberto Batini, Andrea Berlingieri, Angelo Boglione, Giorgia Boi, Monica Brigandello, Elda Turco Bulgherini, Pierangelo Cella, Sergio M. Carbone, Mauro Casanova, Mauro Chiro, Alfredo Dani, Giuseppe Dusa, Sergio La China, Marco Lopez de Gonzalez, Marcello Maresca, Anna Masutti, Corrado Medina, Massimo Montiglia, Emilio Piombino, Vittorio Porzio, Maurizio Rigozzi, Carlo Roselli, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullio, Sergio Turci, Enzo Volli, Stefano Zanarelli.

Comitato di redazione: Guglielmo Camera, Simona Coppola, Francesca D'Orsi, Claudia Perrella, Andrea Tracci.

PROCEDIMENTO SOMMARIO DI COGNIZIONE

L'Art. 702 bis Codice di procedura Civile, tra attenzione e scetticismo



di SERGIO LA CHINA
Studio Legale La China
sergiolachina@tin.it

Questo procedimento è l'ultimo arrivato nel campo, ormai alquanto affollato, dei procedimenti civili, ivi introdotto con la recente legge 18 giugno 2009, n. 69, entrata in vigore il 4 luglio 2009 e che ha inciso su quasi tutti gli aspetti della attività giudiziaria ordinaria nel campo civile; e come sempre accade di fronte a simili novità, la prima domanda è: servirà o non servirà essa agli scopi che si propone? L'esperienza rende prudenti; come ben si sa, dire che il processo civile italiano è oggi in stato pre-comatoso è come sparare sulla Croce Rossa, e non v'è bisogno di un professore per comunicare la notizia ai lettori di questo giornale, i quali essendo presumibilmente coinvolti con quotidiana esperienza pratica nel mondo dei traffici e dei commerci più di una volta avranno di persona vissuto il problema di far condannare velocemente un debitore inadempiente e, ancor più difficile, recuperare il dovuto dal suo patrimonio, risarcimento danni incluso. Perciò non mi dilungo sui discorsi lamentosi e ormai risaputi, del tipo "Ci vorrebbero più giudici, più soldi, più strumenti; i giudici non lavorano abbastanza, gli avvocati hanno interesse a processi lenti..." - pregiudizi, questi due, tanto diffusi quanto stolti -, ma volgendomi subito al pratico e per collocare il nuovo tipo di procedimento nella giusta luce, senza eccessi di fiducia in sue magiche virtù né eccessi di sfiducia preventiva, ritengo opportuno illustrare dapprima su quali strumenti effettivi può contare il nostro legislatore per tentar di migliorare in generale il sistema processuale, e per valutare poi, alla luce di queste considerazioni di inquadramento, la *new entry* ovvero il *dernier cri* in questo campo, il procedimento in oggetto, che in virtù dell'art. 51 di detta legge 69/2009 è stato inserito nel codice di procedura civile agli artt 702-bis, 702-ter, 702-quater.

Lo strumentario del legislatore per avere un buon processo, che ora ricordiamo in generale e che in questa legge è stato largamente usato, è a prima vista abbastanza ricco. **Primo espediente**, abbreviare i termini per il compimento di determinate attività processuali - ad es. restringere da un anno a sei mesi il termine per impugnare una sentenza non notificata, da sei a tre mesi il termine per riattivare un processo interrotto, e così via con altri simili esempi -, e certo questo modo di sveltire il corso della causa è più efficace di una norma, nobile ed ingenua, come quella che dice "Il giudice istruttore esercita tutti i poteri intesi al più sollecito e leale svolgimento del processo" (art. 175, primo comma, del c.p.c.). **Secondo espediente**: abbassare il livello di importanza dei provvedimenti di giudice, e questa frase va spiegata agli smarriti utenti del servizio "Giustizia". In linea generale il giudice può emettere, secondo legge, tre tipi di provvedimenti; in ordine decrescente di importanza, sentenza, ordinanza, decreto; e la differenza non è solo nominalistica, diciamo pure di etichetta, ma intrinseca e concreta. Per le parti arrivare ad avere una sentenza è più complicato che arrivare ad avere una ordinanza, gli effetti della sentenza sul processo e sulla controversia sono di norma molto maggiori che quelli dell'ordinanza: il giudice non può modificare la sentenza che lui stesso ha pronunciato mentre può revocare o modificare una sua precedente ordinanza; e traslocando di parlare del decreto, che è un po' la cenerentola della procedura, salvo talune ipotesi che gli avvocati capiscono a volo (decreti ingiuntivi, decreti di volontaria giurisdizione) ma che qui non serve ricordare. Ed allora ecco che il legislatore intenzionato a far correre le cause può scegliere di farle definire con ordinanza anziché con sentenza, eliminan-

do alcuni passaggi del processo che rischierebbero di far andare la decisione finale alle calende greche; ma poi, per non indebolire troppo la funzione decisoria del giudice, talvolta alla ordinanza è data la stessa autorità di una sentenza, si dà evitare che il vantaggio di una decisione più veloce sia pagato con una decisione meno efficace. **Terzo espediente**, incidere sulla fase istruttoria, la più delicata di ogni processo, riguardante la formazione della prova del diritto, quando di prova v'è bisogno (perché se il fatto fosse confessato o non contestato non vi sarebbe proprio necessità di provarlo, ed allora anche il processo ordinario potrebbe andare più svelto); però, se delle prove non si può fare a meno, assistiamo a questi diversi, ed anche alla fin fine contrastanti, atteggiamenti del legislatore per non restare sempre inerme ed inerte di fronte ai problemi della istruttoria: la procedura o è semplificata quando la prova è sì necessaria ma si può raggiungere facilmente - ad es. prove documentali in forma di atto notarile, prove di pronta soluzione - o è semplificata nel peggiore dei modi, rinunciando cioè ad una prova persuasiva e accontentandosi di una conoscenza sommaria, di una indagine non approfondita, persino talvolta di semplici informazioni (v. art. 738, terzo comma, c.p.c.). **Quarto espediente**, e ultimo almeno in questa mia rapida cernita - che non voglio infliggere ai lettori una lezione *ex cathedra*, tanto più noiosa quanto più precisa -, ridurre le possibilità di rimedio contro un provvedimento di giudice, reso in corso di giudizio o conclusivo, da parte di chi è rimasto perdente, o soccombente come diciamo noi legulei: niente reclami contro ordinanze, niente appelli contro sentenze; ma è strumento usato con molta cautela, per ovvie ragioni - arrivare in velocità alla decisione del giudice ma perdere tempo in garanzie di rimedi contro suoi veri o creduti errori non è davvero il meglio! - e che comunque trova un suo limite nella norma della Costituzione che assicura di poter arrivare contro ogni sentenza fino in Cassazione - art. 111, penultimo comma, e sono anni di attesa -. Non si presta invece a molte variazioni e manipolazioni il principio del contraddittorio, sacrosanto sempre e al massimo talvolta differito a dopo l'emaneazione di un provvedimento *inaudita altera parte* come opposizione ad esso, ma in questo nuovo tipo di procedimento rispettato in pieno e che perciò qui non necessita di altri commenti.

Naturalmente - e qui concludiamo il nostro *excursus* attraverso le tante e troppe *technicalities* processuali - non è che i tanti suddescritti espedienti siano messi in opera contemporaneamente tutti insieme, che ne verrebbe fuori un processo mostriciattolo; ma applicandone ora l'uno ora l'altro, ora per l'inizio ora per l'istruttoria ora per forma ed effetti finali della decisione e per rimedii contro di essa, si dispiega un ventaglio di processi speciali differenziati dal processo-tipo o processo-base del nostro sistema giudiziario, quello per intendere di cui non è contento più nessuno, ed ecco che abbiamo i procedimenti ingiuntivi, anticipatori, cautelari, camerali, i processi del lavoro, i processi di separazione e divorzio ed altri minori ancora, ognuno con le sue particolarità nella speranza di renderlo, per un dettaglio o per l'altro, più rapido ed efficiente. Su questo sfondo va collocato il procedimento di cui qui ci occupiamo, e le osservazioni generali che abbiamo premesso ci aiutano ora a meglio comprendere la situazione; e cominciamo dal dato letterale, dal linguaggio. L'esperienza di tanti anni di insegnamento mi ha dimostrato infatti che in ogni spiegazione è bene cominciare dalle parole, cercar di capire le intenzioni del legislatore che ha dettato la legge dal linguaggio che egli usa; e qui dunque - attenzione! - abbiamo due parole che si combinano a fatica: "Cognizione" è un latinismo per "conoscenza" - s'intende, del fatto da accertare e giudicare, delle tesi esposte dalle parti, delle norme di legge da applicare -; "sommario", riferito al procedimento, viene a significare che in esso di tutta

questa materia di fatto e di diritto si verrà ad avere una conoscenza "sommara". Ora non si vuol qui dire, con malignità fuori luogo, che il legislatore vuole addirittura o comunque si accontenta di una conoscenza del giudice per sommi capi, approssimativa, superficiale, e solo così quindi veloce, ma più semplicemente con questo riferimento alla sommarietà della cognizione si intende dire che questo processo è pensato e costruito per controversie che non hanno bisogno di istruttoria complessive, per cause insomma dove più facilmente, per la loro natura, si possono raccogliere le prove necessarie. Questo è il dato qualificante del "Procedimento sommario di cognizione"; in una visione più dettagliata esso è un condensato dei vari espedienti di sveltimento e semplificazione sopra ricordati - ad es., v'è un dimezzamento di termini per l'avvocato del convenuto per costituirsi in giudizio, da venti a dieci giorni prima della udienza iniziale; per la decisione finale o su altre questioni più impegnative, come l'incompetenza, la inammissibilità della domanda, è previsto per il giudice l'uso dell'ordinanza anziché della sentenza; il giudice è sempre singolo e non collegiale (cioè una persona anziché tre, il che alleggerisce di molto il corso della causa) -; ma il veleno della nuova figura di processo sta tutto in un'altra norma, l'art. 702-ter del codice, terzo comma, per il quale se il giudice "... ritiene che le difese svolte dalle parti richiedono una istruzione non sommaria ..." passa "... con ordinanza non impugnabile ..." al processo ordinario, quello cioè di cui tutti siamo insoddisfatti. Se invece il giudice ritiene che per la qualità delle difese possa bastare il procedimento sommario in esame che cosa fa? ed ecco che qui finalmente si vede in concreto in che cosa consiste la sommarietà: già alla prima udienza il giudice "... sentite le parti, omessa ogni formalità non essenziale al contraddittorio, procede nel modo più opportuno agli atti di istruzione rilevanti...", e provvede con ordinanza all'accoglimento o al rigetto delle domande." - ivi, quinto comma. Tralasciamo una ovvia osservazione: basta la prima udienza a sbrigare tutti questi compiti? Il più delle volte non basterà, ci vorrà qualche altra udienza, ma non è qui il vero problema; il fatto è che la scelta del rito - procedimento sommario anziché normale, quindi breve anziché lungo, compatto in poche battute anziché diluito nel solito *tran-tran* - spetta al giudice con provvedimento non impugnabile: per usare una parola grossa, esempio di autoritarismo giudiziario. Ma come farà il convenuto a difendersi da questa ipotesi di ... strapotere (sia detto senza offesa per nessuno!)? Semplice: se pensa di averle, con difese serie per causa complessa; altrimenti aggirerà la norma furbescamente presentando difese - in concreto, una comparsa di risposta - infarcite di molti argomenti e di molte offerte e richieste di prove - documenti, testimonianze, consulenze tecniche, interrogatori formali, rogatorie -, vanificando così la possibilità che al giudice la causa appaia semplice e trattabile in modo sommario. In sintesi, il nuovo strumento processuale sembra ottimamente coniugare, ahimè, autoritarismo ed inefficacia.

Dette queste parole - un po' forti, lo ammettiamo, ma ci è difficile essere spassionati nelle materie che ci stanno a cuore - si dovrebbe concludere che non v'è più niente da aggiungere, che, per dirla come Bartali ai suoi bei di, "gli è tutto sbagliato, gli è tutto da rifare"; ma, per equilibrio, bisogna anche dire che il legislatore è ben consapevole della gravità della sua scelta per il primo grado di questo tipo di giudizio e che un rimedio e contrappeso dunque ci vuole, non nello stesso grado sennò verrebbe meno la stessa ragion d'essere del procedimento sommario, ma almeno in secondo grado, in appello; e l'appello ci vuole perché altrimenti l'ordinanza acquista addirittura efficacia di giudicato, come una sentenza. Senonché, in questa ansia di recuperare almeno in seconda battuta quel livello di profondità di istruttoria e cognizione sacrificato alla sommarietà del primo grado, il legislatore disegna un