

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La XIII Commissione,

premesso che:

nel quadro di riforma della Politica agricola comunitaria (Pac) prevista dal documento della Commissione Agenda 2000 ampio spazio è dedicato alla nuova Ocm « carne bovina »;

la nuova Ocm « carne bovina » si propone anche di favorire il raggiungimento di nuovi obiettivi di natura extraeconomica, quali la salvaguardia dell'ambiente ed il miglioramento della qualità della vita degli agricoltori delle aree interne e svantaggiate, nonché di incentivare l'adozione dei metodi produttivi maggiormente vicini ai processi naturali ed a quelli ecocompatibili;

i nuovi incentivi comunitari potrebbero essere utilizzati al meglio per rilanciare le economie di molte zone svantaggiate della nostra nazione (dorsale appenninica e molte zone del meridione, come la Sila), dove la principale forma di economia è stata legata per secoli all'allevamento del bestiame ed alla silvicoltura. Un sistema economico compatibile che permetta un reddito a coloro che vivono in tali aree porterebbe molti benefici sia dal punto di vista ambientale, con una maggiore salvaguardia del territorio, che dal punto di vista sociale, con la sicura inversione di tendenza nel grave fenomeno di abbandono delle campagne ed in particolare delle zone svantaggiate con relativo spopolamento;

ai fini pratici, sarebbe auspicabile che il Governo italiano assumesse, rispetto alle proposte della Commissione dettate nell'Agenda 2000, una posizione che prevedesse le seguenti modifiche: 1) eliminazione del vincolo dei 90 capi per il premio speciale bovini maschi, mantenendo comunque sempre valido il limite di 2 UBA/

Ha; 2) aumento del massimale nazionale del numero di vacche nutrici aventi diritto al premio; portare l'attuale tetto (circa 500.000) ad un milione (1.000.000) di capi. Ciò permetterebbe alle aziende della zona padana e del triveneto, forti importatori di vitelli da ingrasso da paesi terzi e Francia, di approvvigionarsi in Italia, con un netto miglioramento della bilancia commerciale; la misura prevede quindi il mantenimento delle quote regionali vacche nutrici; 3) mantenendo valido il principio dettato dall'Agenda 2000 di assegnare la gestione di parte dei fondi direttamente agli stati membri, consentendo a questi un ampio margine di manovra, la quota assegnata all'Italia (circa 547 miliardi di lire) dovrà prevedere una parte di fondi (circa il 50 per cento) da destinare come premio alla macellazione ripartendo i sussidi in maniera non discriminatoria; la restante parte dei pagamenti supplementari dovrebbe essere destinata come sussidio per ettaro (66 Euro) di pascolo permanente;

quanto elencato è perfettamente in linea con le proposte della Commissione e con le posizioni di gran parte degli altri paesi membri e permetterebbe alla delegazione italiana di vedere facilmente approvate le proprie proposte lasciando maggiori margini di trattativa in altri settori altrettanto strategici per l'economia agricola nazionale (olio, cereali, latte, vino eccetera):

impegna il Governo:

ad assumere nell'ambito delle trattative della riforma della Pac per gli anni 2000-2006, una posizione sulla Ocm « carne bovina » che permetta l'attuazione delle misure elencate in premessa.

(7-00650)

« Pecoraro Scanio ».

La I Commissione,

premesso che:

l'articolo 7 della legge 28 marzo 1997, n. 85 ha autorizzato il Ministro dell'interno a bandire, entro sessanta giorni

alla data di entrata in vigore della legge, un concorso straordinario per titoli ed esami e non più di due concorsi straordinari nel quinquennio successivo, per l'accesso alle qualifiche iniziali dei ruoli dei commissari e dei direttori tecnici della polizia di Stato, per non oltre il 50 per cento dei posti disponibili;

ai concorsi risulta ammesso a partecipare il personale della polizia di Stato, in possesso del prescritto diploma di laurea e dei requisiti attitudinali richiesti;

per il primo bando di concorso, i posti disponibili facevano riferimento alle vacanze registrate alla data del 31 agosto 1996;

senonché a fronte dei 158 posti messi a concorso con decreto ministeriale del 16 giugno 1997, sono risultati idonei 192 candidati;

risulterebbero esclusi dalla nomina 34 concorrenti, tutti appartenenti all'amministrazione della pubblica sicurezza e molti dei quali inquadrati nel ruolo degli ispettori, con lunghi anni di esperienza operativa nel contrasto alla criminalità, un sicuro punto di riferimento dei dispositivi di polizia anticrimine;

l'amministrazione della pubblica sicurezza ritiene non applicabili, nella fattispecie, le vigenti disposizioni concernenti la possibilità, in generale attribuita alle amministrazioni statali, di conferire i posti resisi scoperti, nonostante la vacanza organica nel ruolo dei commissari si aggiri al 1° gennaio 1999 a 542 unità rispetto a 1.562 posti previsti;

le recenti vicende di recrudescenza della criminalità rendono indifferibili nuove misure di potenziamento dell'organico della polizia di Stato, sicché la nomina del personale già vincitore di concorso si appalesa un provvedimento necessario e conveniente sulla base dei criteri di buon andamento ed economicità dell'azione amministrativa senza intaccare il fondamentale canone dell'accesso per concorso alle pubbliche amministrazioni ex articolo 97 della Costituzione;

peraltro i provvedimenti di esclusione dalla nomina a vice commissario dei 34 concorrenti risultati idonei, potrebbero risultare viziati da eccesso di potere per disparità di trattamento, travisamento dei fatti, ingiustizia manifesta, sviamento di potere;

dubbi di legittimità costituzionale potrebbero sorgere sull'articolo 7 della legge 28 marzo 1997, n. 85 con riferimento all'articolo 3, primo comma, della Costituzione, ove l'esclusione dalla nomina potesse essere fatta risalire a tale previsione legislativa;

tuttavia il ricorso alla tutela giurisdizionale potrebbe apparire troppo lento rispetto alle attuali esigenze, onde si richiede un intervento per via legislativa;

giò premettere che, anteriormente a tale normativa, l'accesso alla qualifica di vice commissario, era consentito esclusivamente tramite il superamento di un pubblico concorso ovvero mediante la frequenza del corso quadriennale presso l'Istituto superiore di polizia;

la situazione è stata innovata, ancorché per via transitoria, con l'articolo 7 della legge 28 marzo 1997, n. 85 che, come accennato, ha istituito un concorso interno per l'assegnazione del 50 per cento dei posti disponibili;

la normativa non prevede, a ben vedere, che i concorrenti dichiarati idonei non possano ottenere la nomina, oltre i posti messi a concorso, poiché le attuali disponibilità complessive, del 50 per cento dei posti vacanti ammetterebbero tale possibilità;

né con questo verrebbe violata la percentuale di posti riservata al concorso pubblico o ai successivi due concorsi straordinari;

tuttavia le determinazioni dell'amministrazione della pubblica sicurezza in proposito, risultano contrarie all'assunzione e alla nomina di tutti gli idonei;

da ciò consegue che le determinazioni sfavorevoli ai concorrenti che hanno

superato tutte le prove del concorso stesso, siccome immotivate e assunte in violazione dei principi generali applicabili in materia, risultano illegittime;

l'esclusione dalla nomina alla qualifica iniziale dei commissari, può configurare altresì violazione del principio di eguaglianza di cui all'articolo 3, primo comma, della Costituzione, ravvisabile sia rispetto agli altri candidati ai pubblici concorsi ai quali, per converso, si applicano tali principi generali, sia rispetto ad altri concorsi interni già banditi dall'amministrazione, nei quali tutti i candidati idonei hanno visto riconosciuto il diritto alla nomina in ruolo;

infatti, il decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9 rubricato al Capo I: « - Aumento degli organici del personale appartenente alla Polizia di Stato, all'Arma dei carabinieri e al Corpo della guardia di finanza » al fine di assicurare la copertura delle vacanze nella dotazione organica della qualifica di vice ispettore, ha autorizzato l'Amministrazione della pubblica sicurezza ad utilizzare la graduatoria degli idonei a un precedente concorso interno, indetto con decreto del Ministro dell'interno del 4 settembre 1987;

non si può non rilevare come la fattispecie in argomento, sotto molti ed essenziali aspetti, risulta omogenea a quella propria del concorso interno per la nomina ad ispettore di tutti i concorrenti che risultarono « idonei », previsione questa, contemplata dalla legge 18 gennaio 1992, n. 9;

in tale contesto legislativo non si può non cogliere chiaramente un'esigenza e una linea progressiva e costante tendente ad assicurare la parità di trattamento tra i vari ruoli della stessa amministrazione;

come si è visto, l'istituzione dei concorsi straordinari è avvenuta non senza considerare una fisionomia giuridica sostanzialmente simmetrica tra i ruoli, salvo tutelare alcuni particolari profili che tuttavia non intaccano globalmente la posizione degli altri potenziali concorrenti;

è appena il caso di ricordare che la denominazione del concorso come « straordinario » sta semplicemente a significare il carattere transitorio del concorso stesso, siccome destinato ad essere soppresso, ma non anche a concretizzare una distinzione tra i concorrenti risultati idonei in questo concorso rispetto agli altri concorsi nel settore dell'impiego statale;

è dunque chiaro che, sul piano della ragionevolezza, non si giustifica l'omessa nomina alla qualifica di vice commissario del personale dichiarato « idoneo »;

il dubbio di costituzionalità si pone, sempre in relazione all'articolo 3 della Costituzione, sotto altro profilo, ove si consideri che, mentre per gli ispettori idonei la nomina è avvenuta anche oltre il numero di posti messi a concorso, la norma qui in esame, non riserverebbe lo stesso trattamento,

impegna il Governo

ad assicurare la copertura delle vacanze nella dotazione organica della qualifica di vice-commissario del personale della polizia di Stato, utilizzando la graduatoria degli idonei al concorso a centocinquantotto posti di vice commissario, indetto con decreto del Ministro dell'interno del 16 giugno 1997, facendo decorrere la nomina, a tutti gli effetti, dalla data di inizio del corso di formazione previsto dall'articolo 7 della legge 28 marzo 1997, n. 85.

(7-00651) « Menia, Ascierio, Gasparri ».

La IX Commissione,

considerato che:

il sistema di trasporti del nostro Paese è caratterizzato dalla giustapposizione delle varie modalità ed, in particolare, dalla prevalenza del trasporto su gomma. Tale situazione comporta problemi ambientali, grande consumo energetico, alta incidentalità;

il settore dei trasporti è direttamente coinvolto al raggiungimento degli obiettivi contenuti negli accordi di Kyoto per la riduzione dell'inquinamento;

si ritiene urgente e necessario procedere: a) all'avvio di un consistente riequilibrio fra trasporto su gomma e trasporto ferroviario e marittimo incentivando l'intermodalità fra i vari settori; b) alla discussione del piano generale trasporti affinché siano indicati con atti legislativi e normativi modalità, tempi, finanziamenti per perseguire gli obiettivi di riequilibrio modale e di intermodalità;

il trasporto ferroviario è lo strumento centrale della trasformazione della rete di collegamenti del Paese in un sistema organico e efficiente, e del perseguimento degli obiettivi di riequilibrio modale e di intermodalità;

le Ferrovie dello Stato spa vivono da tempo una forte crisi interna che ha portato a una perdita di credibilità a cui l'ultima gestione ha saputo fornire risposte e l'attuale dirigenza delle Ferrovie dello Stato ha addirittura peggiorato la situazione: la gestione non è apparsa trasparente, il rapporto con i dipendenti è peggiorato a causa di atteggiamenti ricattatori ed autoritari, i sindacati denunciano difficoltà giacché sono inesistenti le relazioni sindacali, le assunzioni clientelari sono continuate, i conti economici non sono migliorati e i piani d'impresa sono falliti;

è necessario un forte rilancio delle Ferrovie dello Stato che prenda le mosse dalla definizione stessa del ruolo dell'azienda nel sistema-trasporti del Paese;

impegna il Governo

a emanare una direttiva per il trasporto ferroviario avente le seguenti caratteristiche: a) la missione delle Ferrovie dello Stato è il riequilibrio modale attraverso la concorrenza al trasporto su gomma e l'intermodalità al fine di costruire un sistema dei trasporti. Tale concorrenza deve essere garantita dallo Stato attraverso un piano generale dei trasporti

adeguato e attraverso interventi finanziari, legislativi e normativi atti ad evitare la concorrenza con il trasporto su strada; b) vanno indicate come priorità il trasporto pendolari e merci, aumentandone la velocità commerciale, la regolarità, gli *standards* di qualità; tale scelta comporta un potenziamento dei nodi e la tendenziale implementazione di una rete alternativa per le merci, nonché piani industriali dei settori interessati;

a organizzare le Ferrovie dello Stato in due società: una proprietaria delle reti, comprese le interconnessioni con le ferrovie di interesse locale, con il compito di potenziare le infrastrutture secondo le esigenze del Paese sia nell'integrazione interna nord-sud sia nei collegamenti internazionali; l'altra che gestisce la rete stessa e le attività commerciali e di supporto, poiché solo un'azienda dei servizi unica e fortemente integrata può essere in grado di perseguire gli obiettivi indicati. Deve essere pertanto esclusa la societizzazione in quanto la proliferazione societaria, indicando un altro modello, perseguirebbe altri obiettivi. Il nanismo industriale, infatti, significa: adesione ad una logica di mercato che nel settore ferroviario appare ideologica; copertura di « nicchie » privilegiate di trasporto; riduzione del ruolo delle ferrovie nei trasporti; rinuncia alla costituzione di un sistema fortemente integrato nel Paese. Solo l'unicità dell'impresa e della rete consentono l'unicità contrattuale;

ad aggiornare tempestivamente il programma degli investimenti e a dare priorità alle opere effettivamente cantierabili che hanno un alto impatto trasportistico e sociale;

a prevedere un sistematico controllo sullo stato di avanzamento delle opere da parte dell'ente per la vigilanza;

a inserire nel nuovo contratto di servizio gli indicatori degli *standards* di qualità e sicurezza;

a presentare al Parlamento per il parere, entro due mesi dalla presentazione

del piano d'impresa gli aggiornamenti del contratto di programma e del contratto di servizio;

a tenere conto per quanto riguarda la sicurezza del documento conclusivo della commissione sull'indagine conoscitiva non ancora chiusa;

a attuare ai sensi della direttiva 91/440/CE senza ulteriori rinvii la separazione contabile: senza contabilità industriale non è, infatti, possibile attaccare i costi interni, gli sprechi, e ottimizzare le risorse;

a limitare la divisionalizzazione alla gestione rete e alla attività commerciale;

a gestire le attività di supporto, o in apposite divisioni o in *service*, in quanto lo « spaccettamento » aumenterebbe notevolmente i costi, e si dimostrerebbe inutile non procedendo alla societizzazione e alle esternalizzazioni;

a escludere esternalizzazioni di attività propriamente ferroviarie o di supporto all'attività complessiva dell'impresa, in quanto si determinerebbero aumenti dei costi operativi, esuberi del personale, e una contrazione dell'attività e della capacità dell'azienda di controllare il ciclo ferroviario;

a cessare la campagna sul costo del lavoro e la politica degli esuberi, in quanto il costo del lavoro per unità di prodotto è contenuto nella media europea. Dai dati risulta invece che sono gli introiti, la quantità di trasporto, gli *standards* di qualità ad essere deficitari rispetto alle ferrovie europee;

a ridisegnare la scala gerarchica interna ponendo particolare attenzione al rapporto dirigenti, quadri e ferroviari, e mettendo un limite all'assunzione di dirigenti esterni all'azienda;

a improntare le politiche del personale alla valorizzazione delle risorse umane, obiettivo tanto più necessario in un'azienda di servizio a rete;

a imporre l'assunzione a tempo indeterminato del personale addetto ai vari settori afferenti la circolazione, e, più in generale, a impostare un piano di assunzioni al fine di coprire quei territori e quei settori attualmente non in grado di fornire un servizio sicuro e efficiente;

a introdurre le innovazioni tecnologiche in equilibrio con l'intervento umano al fine di evitare ripercussioni negative sulla sicurezza;

a verificare l'efficienza, la funzionalità e gli effetti dell'applicazione sulla rete nazionale del sistema Atc prima di renderlo effettivo;

a cambiare il gruppo dirigente al fine di garantire il rilancio delle ferrovie dello Stato spa e, per questa via, realizzare un forte riequilibrio modale con la strada, un sistema dei trasporti fortemente integrato con le altre modalità sia sul piano nazionale sia sul piano europeo.

(7-00652)

« Boghetta ».