

### RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 9 al 15 marzo 1983)

#### INDICE

GIOVANNETTI: In merito ai motivi per i quali la CO.SO.PA. Sulcis s.a.s. è stata esclusa dall'appalto della mensa aziendale dello stabilimento dell'« Alluminio Italia » di Porto Vesme (3402) (risp. DE MICHELIS, ministro delle partecipazioni statali) Pag. 2179

JERVOLINO RUSSO, CODAZZI, SAPORITO, STAMMATI, D'AGOSTINI: Sull'applicazione, dal 1° febbraio 1983, degli scatti di teleselezione sulle telefonate urbane effettuate soltanto a Roma e a Milano (3488) (risp. GASPARI, ministro delle poste e delle telecomunicazioni) 2180

MIANA, CALICE, BONAZZI: Circa l'ulteriore aggravamento della situazione finanziaria, produttiva e occupazionale delle aziende facenti parte del gruppo « Italtractor » (3560) (risp. DE MICHELIS, ministro delle partecipazioni statali) 2181

MITROTTI: Sul grave stato di crisi dello stabilimento navale « Italcantieri » di Castellammare di Stabia (3284) (risp. DE MICHELIS, ministro delle partecipazioni statali) 2183

SASSONE: Sulla situazione in cui versano i lavoratori della ALIVAR-CIPAS di Santhià, in provincia di Vercelli (2985) (risp. DE MICHELIS, ministro delle partecipazioni statali) 2183

l'appalto della mensa aziendale dello stabilimento dell'« Alluminio Italia » di Porto Vesme (Cagliari);

se risulta a verità che la ditta in argomento ha offerto un costo del pasto inferiore di lire 450 rispetto alla ditta aggiudicatrice;

se reputa l'azione dell'azienda a partecipazione statale nel caso in questione in armonia con le più volte ripetute affermazioni di difesa, sostegno e stimolo delle imprese locali;

se non ritiene, confermate le notizie in premessa, di aprire un'inchiesta sulle procedure messe in atto per l'aggiudicazione della gara d'appalto.

(4 - 03402)

(10 dicembre 1982)

RISPOSTA. — Il servizio mensa dello stabilimento di Portovesme è stato affidato a società partecipata dall'EFIM (la Cusina s.p.a.) nel quadro di una politica generale di gruppo e nell'ambito di una integrazione e ottimizzazione delle risorse dei diversi settori dell'ente.

Per quanto riguarda il costo del pasto, l'offerta formulata dalla società CO.SO.PA Sulcis è stata di 5.570 lire contro le 5.900 lire della società Cusina, con una differenza di 330 lire (e non di 450 lire come indicato nella interrogazione).

GIOVANNETTI. — Al Ministro delle partecipazioni statali. — Per sapere:

se conosce i motivi per i quali la CO.SO.PA Sulcis s.a.s. è stata esclusa dal-

Da parte dell'EFIM viene osservato che l'offerta fatta in un primo tempo della società CO.SO.PA. Sulcis in data 1° novembre 1982 era di lire 5.912,92 a pasto, con un incremento quindi del 37,7 per cento rispetto al prezzo al 1° novembre 1980 pari a lire 4.294, incremento superiore all'aumento dell'indice del costo della vita.

La società CO.SO.PA Sulcis ha poi ribassato il prezzo alle indicate 5.570 lire solo a seguito della concorrenza d'altra ditta, ma è da ritenere che avrebbe continuato a chiedere un rilevante aumento di prezzi, con conseguenti aggravii economici per lo stabilimento di Portovesme.

In effetti il prezzo aggiudicato alla società Cusina dal 1° gennaio 1983 è di 12,92 lire inferiore al prezzo della società CO.SO.PA Sulcis al 1° novembre 1982 senza considerare i vantaggi economici derivanti complessivamente al gruppo per i motivi precedentemente indicati.

Per quanto concerne il problema occupazionale, la nuova gestione ha assicurato il passaggio dei dipendenti della società CO.SO.PA alla nuova società senza alcun pregiudizio per il personale sardo.

Circa i rapporti con le imprese locali, gli stessi vengono riconfermati dell'EFIM, sempre che essi si colleghino agli interessi del gruppo e a questo proposito si ricorda che il fatturato di imprese sarde per prestazioni rese a stabilimenti EFIM nell'Isola è di circa 12 miliardi di lire annui.

*Il Ministro delle partecipazioni statali*  
DE MICHELIS

8 marzo 1983

JERVOLINO RUSSO, CODAZZI, SAPORITO, STAMMATI, D'AGOSTINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere per quali motivi è prevista, a partire dal prossimo 1° febbraio 1983, l'applicazione degli scatti di teleselezione sulle telefonate urbane effettuate soltanto nelle città di Roma e di Milano.

Infatti, proprio all'interno delle grandi città e date anche le difficoltà di circolazione, il telefono realizza un indispensabile strumento di lavoro e di comunicazione che la

decisione presa rischia ingiustamente di penalizzare realizzando una evidente disparità di trattamento fra i cittadini residenti a Roma e a Milano e quelli residenti in altri luoghi del Paese.

(4 - 03488)

(18 gennaio 1983)

RISPOSTA. — La tariffa urbana a tempo è stata istituita, con applicazione nelle reti urbane con oltre un milione di abbonati, a decorrere dal 1° febbraio 1983 e con graduale estensione alle altre reti urbane compatibilmente con gli adeguamenti di centrale, a partire dal 1984, dal decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1982, n. 189 concernente « Norme in materia di tariffe telefoniche », in aderenza alle indicazioni ripetutamente fornite in tal senso dai competenti organismi interministeriali.

Già nel 1975 il Comitato interministeriale prezzi prevedeva, infatti, l'introduzione di una tariffa urbana a tempo nel sistema telefonico nazionale; su tale schema di tariffazione esprimeva parere favorevole nel 1979 il Comitato interministeriale per la programmazione economica ritenendolo idoneo a garantire una razionale distribuzione del traffico telefonico nell'arco della giornata ed inducendo la società concessionaria ad iniziare il programma di adattamento degli impianti.

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica confermava, poi, il precedente orientamento nella delibera adottata il 24 marzo 1982, sottolineando la « indispensabilità » di introdurre la tariffa in argomento « a partire dalle principali aree metropolitane, anche al fine di una migliore utilizzazione degli impianti ».

L'esigenza di un uso più razionale degli impianti è andata assumendo, negli anni più recenti, rilievo sempre crescente, stante il generalizzato utilizzo del telefono, indifferentemente, per le conversazioni urbane, interurbane, internazionali e intercontinentali.

Se a ciò si aggiunge che le centrali telefoniche non hanno possibilità illimitate, ma sono realizzate per consentire lo svolgimento di un certo volume di traffico — nè è pensabile l'adozione di centrali sovradimensionate che resterebbero per lunga parte della giornata

inutilizzate — è agevole comprendere che in una siffatta realtà un sistema tariffario caratterizzato dalla facoltà di conversazioni urbane senza limiti di tempo si risolve, inevitabilmente, in uno scadimento della qualità e quantità del servizio in generale ed in particolare del servizio interurbano ed internazionale.

Da ciò la necessità di una « temporizzazione » delle conversazioni urbane che, oltretutto, evita le spese di ampliamento degli impianti e, attraverso la razionalizzazione di quelli esistenti, si traduce, nel tempo in un risparmio generalizzato, consentendo al singolo utente di pagare la telefonata in modo proporzionale all'uso che fa personalmente degli impianti, senza doversi addossare l'uso non corretto del telefono degli altri utenti; motivazioni queste ultime che hanno già indotto numerose amministrazioni estere ad adottare la tariffazione in argomento.

Per quanto riguarda, in particolare, la lamentata disparità di trattamento che le modalità di applicazione della tariffa a tempo determinerebbe « fra i cittadini residenti a Roma e a Milano e quelli residenti in altri luoghi del Paese », si sottolinea che l'introduzione in Italia della tariffa urbana a tempo è caratterizzata da una gradualità inevitabile in presenza di trasformazioni tecnologiche di così vasta portata.

Tale gradualità è stata adottata anche dalla Germania Federale che ha impiegato oltre cinque anni per completare l'estensione della tariffa urbana a tempo all'intera rete telefonica.

A ciò si aggiungono i motivi che hanno indotto a dare la priorità alle due metropoli di Roma e Milano: in primo luogo esse accentrano gran parte degli abbonati (circa 1/6 del totale); svolgono, inoltre, un rilevante volume di traffico urbano (complessivamente nelle due città circa 5 milioni di conversazioni urbane); registrano una durata delle conversazioni superiore alla media nazionale; concentrano, infine, un gran numero di apparecchi pubblici che risultano enormemente avvantaggiati dall'introduzione della tariffa urbana a tempo che induce il pubblico a disciplinare la durata delle conversazioni.

Dopo Roma e Milano verranno, gradualmente, interessate le altre città italiane, a partire da quelle più importanti per numero di utenti e volume di traffico.

Si osserva, peraltro, che le modalità adottate per la tariffazione a tempo non sono tali da sconvolgere le abitudini telefoniche degli utenti romani e milanesi, ma soltanto idonee ad indirizzare quella minoranza d'utenza che impegna le linee per lungo tempo ad un diverso e più corretto uso del telefono.

Infatti le rilevazioni effettuate sul traffico delle reti di Roma e Milano indicano, rispettivamente, una durata media di conversazione urbana pari a 215 minuti secondi (Roma) e 195 minuti secondi (Milano). A ciò si aggiunga che in entrambe le reti il 90 per cento circa delle conversazioni urbane è di durata inferiore ai 6 minuti e solo il 2 per cento supera i 20 minuti.

Va, infine, sottolineato che la tariffa urbana a tempo, prevedibilmente, inciderà positivamente sul servizio telefonico, consentendo una maggiore fluidità del traffico con un conseguente miglioramento della qualità del servizio stesso.

Ciò a beneficio sia dell'utente che utilizza il telefono correttamente come strumento di comunicazione rapida ed essenziale, sia della utenza affari la quale trova nel telefono un indispensabile strumento di lavoro.

*Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*  
GASPARI

9 marzo 1983

MIANA, CALICE, BONAZZI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia a conoscenza dell'ulteriore aggravamento della situazione finanziaria, produttiva e occupazionale delle aziende facenti parti del gruppo « Italtractor » (« Finmeccanica »), situazione che si manifesta in un aumento continuo del deficit di bilancio delle imprese, nel conseguente peso crescente degli oneri passivi, nel persistente ricorso alla cassa integrazione guadagni, nella mancanza di investimenti per introdurre nuove tecnologie, nonché nei ritardi per promuovere una più dinamica politica commerciale, anche nel-

l'ambito dell'IRI-« Finmeccanica », per recuperare i mercati esteri tradizionali e soprattutto per una più attenta proiezione verso nuovi mercati, nonché per una più efficace rinegoziazione con le grandi industrie italiane di cui l'« Italttractor » è fornitrice.

Gli interroganti chiedono di conoscere quali misure intenda prendere il Ministro:

per rimuovere tale stato di cose, richiesta peraltro proveniente in modo pressante, oltre che dai lavoratori e dalle loro organizzazioni sindacali, anche dai voti unanimemente espressi dei Consigli provinciali e comunali, in particolare per un'azione coordinata con altre imprese a partecipazione statale (Simmel-EFIM);

per fare uscire il gruppo « Italttractor » dallo stato di emarginazione in cui si trova nell'assetto della « Finmeccanica ».

Gli interroganti chiedono, infine, di sapere se non si ritenga necessario promuovere un incontro, su iniziativa del Ministro, con tutte le parti interessate, per un esame complessivo dello stato di questo gruppo industriale al fine di preparare presupposti credibili di risanamento e di rilancio dell'« Italttractor » nell'ambito dell'IRI-« Finmeccanica ».

(4 - 03560)

(16 febbraio 1983)

RISPOSTA. — Al gruppo « Italttractor » fanno capo quattro unità produttive dislocate a Castelvetro (Modena), Bazzano (Bologna), Ceperano (Frosinone) e Potenza nelle quali sono occupati complessivamente circa 1.100 dipendenti.

L'« Italttractor » produce componenti del sottocarro cingolato per trattori, per escavatori e per macchine movimento terra. La azienda può fornire ai clienti anche il servizio di progettazione e fornitura dell'intero sottocarro con componenti di produzione di serie e/o appositamente progettati secondo le particolari necessità dei costruttori.

Da oltre un anno è in atto nel settore dei mezzi cingolati una crisi di vastissima proporzione che ha provocato gravi e diffusi disagi alle industrie che operano in questo campo, alcune delle quali — anche di non modeste dimensioni — versano in condizioni critiche.

La crisi, legata alla recessione dei grandi lavori del « genio », non lascia prevedere inversioni di tendenza nel medio termine, soprattutto a causa delle ingenti scorte accumulatesi.

La stessa « Caterpillar », leader mondiale del settore — per evitare una ulteriore e insostenibile crescita dei propri magazzini — ha dovuto licenziare 20.000 dipendenti, mentre la « International Harvest » ha in programma una ancora più drastica contrazione delle proprie attività.

Parallelamente si assiste ad un progressivo mutamento strutturale della domanda, in quanto i grossi produttori mondiali di trattori (« Caterpillar » e « Komatsu »), per compensare parzialmente il calo di attività, tendono a verticalizzarsi, affrancandosi in particolare dai fornitori esterni di componenti di *undecarriage*.

Di tale negativa situazione ha risentito ovviamente anche l'« Italttractor » che, oltre ad accusare una vistosa caduta delle vendite, vede restringere la propria area di attività. Infatti l'azienda, al momento operante al 50 per cento nel campo del « primo impianto » e al 50 per cento in quello dei ricambi, dovrà probabilmente limitarsi in futuro a servire solo questo secondo mercato, caratterizzato peraltro da sempre più aspra competizione.

L'azienda, attualmente, sta studiando i modi per reagire a questi rapidi mutamenti del quadro esterno. In questo senso sono state predisposte tutte le iniziative atte a ridurre al minimo i costi di produzione, aumentando nel contempo l'efficienza tecnico-organizzativa generale. Proseguono inoltre le azioni di riorganizzazione produttiva e gestionale delle varie unità sociali.

In tali condizioni comunque il recupero di una adeguata produttività richiede interventi di ristrutturazione e razionalizzazione, da attuarsi in comune con altre imprese operanti nello stesso settore.

Tenuto conto della mancanza di sinergie dell'« Italttractor » con le aziende della « Finmeccanica » per la totale diversità dei campi di attività, gli studi in corso sono orientati a ricercare la predetta razionalizzazio-

15 MARZO 1983

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 88

ne attraverso collegamenti con altre unità di altri gruppi a partecipazione statale.

*Il Ministro delle partecipazioni statali*  
DE MICHELIS

8 marzo 1983

MITROTTI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, della marina mercantile e delle partecipazioni statali.* — Premesso:

che la direzione dello stabilimento navale « Italcantieri » di Castellammare di Stabia (Napoli) ha messo in cassa integrazione ordinaria 450 lavoratori dal mese di giugno 1982;

che la gravità di tale decisione non si ferma a tanto, in quanto la direzione aziendale ha aggiunto che tale numero di lavoratori sarà soggetto ad incrementi successivi fino alla completa chiusura del cantiere nel marzo del 1983;

che tale previsione prefigura l'espulsione dall'antico cantiere dell'intera maestranza (circa 1.800 unità lavorative);

che la mancanza di commesse (a causa della concorrenza estera), le sottrazioni di commesse navali militari (a beneficio del cantiere di Trieste) e le inadempienze governative (mancato decollo del piano di settore) sono le concause di tale grave stato di crisi,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti si intendano adottare a sollievo della grave situazione denunciata ed a dimostrazione del perseguimento di una politica meridionalistica sostanziata di fatti, anziché di parole e di turlupinanti promesse.  
(4 - 03284)

(3 novembre 1982)

RISPOSTA. — Il ricorso alla cassa integrazione guadagni si è reso necessario non solo a Castellammare, ma in quasi tutti i cantieri del gruppo « Fincantieri », a causa della carenza di commesse conseguente alla grave crisi che ormai da anni ha colpito il settore, in Italia come in tutto il mondo.

L'attuale carico di lavoro del cantiere stabiense consentirà di riassorbire interamente

la cassa integrazione guadagni entro la metà del 1983.

Sono, pertanto, destituiti di fondamento i timori manifestati dall'interrogante.

*Il Ministro delle partecipazioni statali*  
DE MICHELIS

8 marzo 1983

SASSONE. — *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica e delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

quando verrà corrisposta la cassa integrazione guadagni ai lavoratori della ALIVAR-CIPAS di Santhià (Vercelli), tenendo conto che l'azienda ha comunicato al consiglio di fabbrica che dal 1° giugno 1982 non verrà più anticipato il pagamento ai circa 80 lavoratori interessati, come è avvenuto da circa 1 anno;

quando si intende prevedere la rotazione dei lavoratori e il rientro assicurato dopo il periodo di cassa integrazione, con la realizzazione degli investimenti e dei programmi necessari alla ripresa e allo sviluppo della produzione, come previsto dagli accordi sindacali, con la conseguente ricerca dei mercati per la collocazione della produzione.

Si fa rilevare che l'azienda CIPAS di Santhià fa parte dell'ALIVAR s.p.a. e della finanziaria pubblica SME e che il comparto agro-alimentare dovrebbe essere sviluppato, secondo quanto prevede anche il piano agricolo nazionale, in collegamento con l'utilizzo di prodotti agricoli e zootecnici della zona di Santhià, del vercellese e del Piemonte, invece di importarli dall'estero, appesantendo la bilancia dei pagamenti e l'inflazione.

(4 - 02985)

(11 giugno 1982)

RISPOSTA. — La CIPAS ha continuato ad anticipare il pagamento del trattamento di cassa integrazione ai lavoratori interessati anche successivamente al 1° giugno 1982 e ciò pur se non è stato ancora emesso il decreto di proroga richiesto dopo la scadenza del 31 maggio 1982.

Per quanto concerne la rotazione dei lavoratori, si osserva che essa e il successivo rientro sono in funzione esclusivamente dell'assorbimento della produzione da parte del mercato. La situazione del mercato e le difficoltà che la contraddistinguono hanno di fatto consentito alla CIPAS, pur nel massimo impegno riposto, di poter reinserire nella forza attiva di lavoro soltanto 14 unità per un periodo di due mesi.

La CIPAS ha sempre rivolto tutto l'interesse verso la produzione nazionale di prodotti agricoli e zootecnici e, in particolare, verso quelli del vercellese e della regione

Piemonte. Non possono essere però trascurate le esigenze aziendali di approvvigionamento di prodotti non reperibili sul mercato nazionale o locale, il che ha reso indispensabile anche il ricorso a prodotti di importazione, senza i quali si sarebbe verificata una inammissibile e dannosa situazione di crisi e di stasi nella produzione aziendale.

*Il Ministro delle partecipazioni statali*  
DE MICHELIS

8 marzo 1983