

114^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 26 APRILE 1977

Presidenza del vice presidente CATELLANI

INDICE

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (19-29 aprile 1977)

Inversione dell'ordine degli argomenti
Pag. 4981

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 4971

Autorizzazione alla relazione orale per i disegni di legge nn. 309, 84, 203 e 408:

PRESIDENTE 4972

CENGARLE (DC) 4971

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito ad altra Commissione permanente 4971

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante di disegno di legge già deferito alla stessa Commissione in sede referente 4971

INTERROGAZIONI

Annunzio 4981

Annunzio di risposte scritte Pag. 4981

Interrogazioni da svolgere in Commissione 4984

Svolgimento:

PRESIDENTE 4972, 4975

BERNARDINI (PCI) 4980

DEL RIO, sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione 4979

GUI (DC) 4973

MERZARIO (PCI) 4975

PASTI (Sin. Ind.) 4978, 4979

PETRUCCI, sottosegretario di Stato per la difesa 4977, 4978

RUFFINO (DC) 4976

SMURRA, sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale 4974, 4976

URBANI (PCI) 4976

ZURLO, sottosegretario di Stato per l'agricoltura e le foreste 4972

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA

DI MERCOLEDÌ 27 APRILE 1977 4984

lavoratori che — attualmente esuberanti — dovranno attendere il progressivo attuarsi delle misure di ristrutturazione per poter essere nuovamente inseriti nell'azienda.

(3 - 00352)

RUFFINO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.*

— In relazione al fatto che oltre 200 dipendenti dello stabilimento ex « Mammuto » di Savona — ora « Quattordici Geri » — attendono da oltre quattro mesi di essere collocati in cassa integrazione e che, nella fattispecie, ricorrono i presupposti di legge per la concessione dei benefici, l'interrogante chiede di conoscere, con urgenza, di fronte alla delicatezza della situazione ed al grave disagio dei lavoratori, le ragioni per cui non viene emesso il relativo decreto interministeriale.

(3 - 00439)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

SMURRA, sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con decreto interministeriale 29 gennaio 1977 e 24 marzo 1977, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 aprile scorso, è stata dichiarata la condizione di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale degli stabilimenti di Savona e Arenzano della ex « Mammuto ».

In base ai suddetti provvedimenti i lavoratori interessati possono ora usufruire del trattamento straordinario di integrazione salariale.

URBANI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

URBANI. Signor Presidente, potremmo dirci parzialmente soddisfatti della risposta del Sottosegretario perchè già da una ventina di giorni i lavoratori della ex « Mammuto » sono stati informati che la questione della cassa integrazione era stata risolta.

Dobbiamo tuttavia rilevare che la liquidazione della « IPO-GEPI » è avvenuta nel tardo autunno e solo di recente i lavoratori della ex « Mammuto » e delle altre aziende ex « IPO-GEPI » hanno avuto la certezza che l'attuazione dell'accordo per l'integrazione salariale era ormai sbloccata.

Sono passati quindi quasi cinque mesi e dobbiamo rilevare, senza naturalmente esserne soddisfatti, il ritardo di questo provvedimento che del resto è stato assunto solo quando per iniziativa del Gruppo comunista della questione fu investito il Presidente del Consiglio dei ministri; fino a quel momento — infatti — non era stato possibile, nonostante i molteplici interventi non solo del Parlamento ma anche delle organizzazioni sindacali, ottenere lo sblocco della questione ferma al Ministero del tesoro.

Nella parte finale della nostra interrogazione, inoltre, si mette in luce il rapporto tra il provvedimento che riguarda l'integrazione e i piani di ristrutturazione delle aziende ex « IPO-GEPI » compresa la ex « Mammuto ». Su questo punto nella risposta del Sottosegretario non vi è neppure un accenno e tanto meno i necessari impegni, nonostante che la linea riduttiva seguita fin qui della GEPI attraverso le diverse aziende che sono state costituite in compartecipazione — quella della « Mammuto » è appunto la « Geri-14 » — rischi di portare a una successiva e progressiva degradazione delle possibilità di ripresa soprattutto di quelle aziende come la « Mammuto » che queste possibilità di ripresa hanno già per ragioni oggettive.

Per queste ragioni non possiamo dirci soddisfatti della risposta, se non parzialmente e in modo condizionato.

RUFFINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUFFINO. La risposta del Sottosegretario Smurra viene a riportare un poco di serenità agli oltre 200 dipendenti della ex « Mammuto ». Prendo atto quindi con soddisfazione delle dichiarazioni rese dal Sottosegretario e ringrazio i ministri competenti

che hanno dato corso all'atteso decreto interministeriale che trovava nei fatti e nelle condizioni obiettive dell'azienda una sua valida giustificazione e che avrebbe, questo sì, dovuto essere emesso senza un eccessivo ritardo nei tempi tecnici.

Per la verità dobbiamo anche rilevare che la « Geri-14 », la nuova società del gruppo GEPI, sorta dalla ex « Mammut », ha ripreso, sia pure parzialmente, la propria attività occupando circa 160 dipendenti e che a questa società sono state assegnate commesse di una certa importanza.

Confidiamo quindi che il provvedimento di cassa integrazione testè disposto e queste nuove commesse possano aprire un avvenire più lieto e meno grave per i lavoratori di questa azienda, che ha importanti riflessi sull'economia di lavoro in provincia.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione dei senatori Pasti e Anderlini. Se ne dia lettura.

VENANZETTI, segretario:

PASTI, ANDERLINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere:

se sia vero che l'Aeronautica militare ha recentemente acquistato nuovi, lussuosi elicotteri per il trasporto di personalità dagli aeroporti romani al Quirinale, in aggiunta ai numerosi elicotteri già in dotazione alle Forze armate che hanno fino ad oggi svolto soddisfacentemente tale compito;

se sia vero che il costo di ogni elicottero superi i 2 miliardi di lire;

se sia vero che, in passato, l'Aeronautica militare ha comprato due « DC-9 » americani nella lussuossima versione *executive*, al costo di molti miliardi ad esemplare, per il trasporto di generali e di autorità, dei quali sarebbero stati costruiti soltanto 5 esemplari, 2 per gli Stati Uniti, 2 per l'Italia e 1 per il direttore di « Playboy » che il direttore stesso ha poi rivenduto, spaventato dai costi di esercizio e di manutenzione;

se non ritenga che tutti questi miliardi spesi per un malinteso senso di prestigio, controproducente anche nel giudizio degli

altri Paesi, sarebbero stati meglio impiegati per migliorare la critica situazione del personale della base militare in servizio e in quiescenza.

(3 - 00286)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

PETRUCCI, sottosegretario di Stato per la difesa. Come è stato chiarito nella passata legislatura, in occasione dello svolgimento di analoga interrogazione, lo sviluppo delle relazioni internazionali e la necessità da parte del Governo di sempre più frequenti contatti con i rappresentanti di altri paesi hanno determinato l'esigenza di disporre di mezzi di trasporto di prestazioni ed autonomia tali da garantire la massima sicurezza e celerità negli spostamenti.

A tal fine, sin dal 1967, fu presa in esame l'opportunità di acquistare aeromobili da porre a disposizione delle autorità governative per trasporti senza scalo intermedio su tutta l'area europea e mediterranea e per trasporto diretto, da sito a sito, in tutte le zone del territorio nazionale.

Per soddisfare tali esigenze vennero acquistati due velivoli plurimotori a getto DC-9 VIP del costo totale di 7 miliardi e 322 milioni e due elicotteri bimotori SH-311/TS del costo totale di 3 miliardi 262 milioni e 400 mila lire.

Si ritiene che gli oneri sostenuti allora per il loro acquisto possano ampiamente giustificarsi ove si consideri che gli aerei ad elica in precedenza utilizzati per i trasferimenti ufficiali delle alte cariche politiche non potevano più essere mantenuti perchè obsoleti e di elevato costo di esercizio. Nè, d'altra parte, poteva più farsi ricorso al noleggio, peraltro assai oneroso, di mezzi della compagnia di bandiera, tenuto conto dell'esigenza, soprattutto in occasione di visite ufficiali, di garantire, oltre alla celerità dei trasporti, adeguate misure di salvaguardia.

La scelta del modello VIP dei velivoli, anzichè della normale versione di trasporto di linea, fu determinata in relazione alle par-