

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro del tesoro, per sapere - premesso che:

la Consap sta procedendo alla dismissione del patrimonio ex-INA secondo una procedura che non è uniforme per tutti gli immobili e che si presenta diversa da una città all'altra;

sono sorte, a mero titolo speculativo delle società finanziarie *ad hoc*, per acquistare il patrimonio immobiliare a prezzi « sociali », molto inferiori ai prezzi di mercato ai quali viene immediatamente ceduto, generando un plus-valore speculativo, ai danni del proprietario, cioè il Ministero del tesoro, e senza permettere agli inquilini di esercitare il diritto di prelazione -:

se non intenda prendere provvedimenti per verificare se tale procedura di vendita sia corretta o se non convenga invece una procedura che rispetti le esigenze degli inquilini del patrimonio immobiliare ex-INA, che generalmente sono di modesta capacità di reddito.

(2-00107)

« Peretti ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno con incarico per il coordinamento alla protezione civile, per conoscere - premesso che:

nella prima decade di luglio 1996 si sono sviluppati in varie parti del nostro paese violenti incendi, che hanno causato ingenti danni al patrimonio boschivo e alle colture agricole e messo a repentaglio l'incolumità delle stesse popolazioni;

l'emergenza ambientale ha evidenziato la carenza di uomini e mezzi dimostratisi insufficienti a fronteggiare gli incendi e a limitare i danni che, nel caso specifico della pineta Marzini in agro di

Vico del Gargano, sono da considerarsi irreparabili in quanto tale bosco rappresentava un esempio unico in Italia di pino d'aleppo autoctono;

particolarmente sguarnito di adeguata copertura di mezzi aerei antincendio è risultato l'intero Mezzogiorno, come si è potuto constatare anche in occasione delle operazioni che hanno interessato alcune zone del Gargano in aree di particolare pregio naturalistico e ambientale -:

quali urgenti ed immediate iniziative intenda assumere per garantire nella stagione estiva appena iniziata, che il pericolo di incendi possa essere fronteggiato mediante una azione capillare di vigilanza atta a consentire interventi rapidi in tutte le aree del paese particolarmente a rischio di modo che l'impiego di uomini e mezzi non sia orientato a privilegiare la tutela di località prestigiose e di dimore frequentate e appartenenti a più o meno autorevoli personaggi, bensì avvenga conformandosi scrupolosamente ai principi di eguaglianza di intervento per l'intero territorio -:

se non ritenga opportuno disporre, all'interno del piano emergenza sollecitato, disporre la dislocazione di due aerei Canadair presso l'aeroporto di Amendola (Fg), al fine di assicurare un tempestivo intervento in un'area, quale quella dell'intero promontorio del Gargano, dimostratisi soggetta a violenti incendi e che lamenta difficoltà di approvvigionamento idrico ed una impervia morfologia del territorio, nonchè una obsoleta ed insufficiente rete stradale.

(2-00108)

« Marinacci ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'industria, commercio e artigianato per sapere:

quali siano le intenzioni del Governo a seguito delle dichiarazioni del neo presidente dell'Enel Chicco Testa, che ha annunciato di spostare a Monfalcone la realizzazione dell'impianto di rigassificazione, portando alle clamorose proteste degli operai di Montalto di Castro che nella giornata

del 10 luglio 1996, hanno bloccato la strada statale Aurelia, interrompendo la viabilità e creando gravi difficoltà nelle comunicazioni stradali;

se il Governo condivida la scelta operata dal vertice dell'Enel, appena insediato, che pregiudica pesantemente le scelte energetiche del paese, con ingiustificato sperpero di risorse pubbliche nel momento in cui si è chiamati a compiere pesanti sacrifici, e che inoltre mette in crisi una economia che ruota intorno alla centrale oggetto di discussione;

se il Governo condivida un così affrettato, disinvolto e superficiale orientamento che, senza supporti tecnico-scientifici e senza una approfondita valutazione di carattere socio-economica, abbandona la possibilità di realizzare un terminale a mare per l'attracco delle metaniere per una centrale elettrica costata ai contribuenti italiani sinora a 20.000 miliardi di lire, in nome di un immaturo ambientalismo che non tiene in nessuna considerazione l'essere umano che, nel contesto ambientale dovrebbe essere al centro di questo sistema: mai la causa della difesa dell'ambiente sarà ben perorata se ad essa non si pone, come obiettivo primario, la causa della difesa dell'uomo e dei suoi diritti fondamentali e costituzionali, tra i quali quella al lavoro ed al mantenimento occupazionale in periodo di recessione di disoccupazione dilagante (come quello attuale), che dovrebbero diventare punto cardine della politica di qualsiasi governo democratico.

(2-00109) « Marinacci, Sanza, Baccini, Fabris, Volontè, Delfino, Pannetta, Tassone, Lucchese, Bastianoni, Peretti ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dell'industria, commercio e artigianato, delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e della previdenza sociale, per sapere — premesso che:

le organizzazioni sindacali FIM, FIOM, UILM hanno promosso per venerdì

12 luglio 1996, una manifestazione nazionale contro i tagli occupazionali in riferimento alle crisi che coinvolgono quasi tutte le aziende che operano nel campo delle telecomunicazioni;

in molte delle aziende interessate il confronto sui piani di ristrutturazione e sulle prospettive produttive è stato interrotto per grande responsabilità dei gruppi dirigenti delle stesse aziende;

continua a prevalere una logica che punta a risolvere i problemi del recupero di competitività attraverso una riduzione occupazionale e una compressione dei diritti dei lavoratori;

è vero esattamente il contrario, e cioè che per questa via il paese, proprio in un settore così strategico e in cui il valore intelligenza-lavoro è decisivo, in questi anni si sono persi insieme posti di lavoro e capacità competitiva;

al tempo stesso è mancato ogni benché minimo strumento di politica industriale per responsabilità dei governi che si sono sin qui succeduti —:

se non considerino urgente, intanto, promuovere una iniziativa che, per tutte le vertenze aperte (Italtel, Alcatel, Ericson, Sirti, solo per citare le imprese più importanti), crei le condizioni di una immediata ripresa delle trattative;

se non considerino altrettanto urgente definire un piano di settore per l'insieme della realtà della cosiddetta « società dell'informazione », con particolare riguardo alle telecomunicazioni, all'informatica e a tutte le problematiche produttive della convergenza multimediale, che delinei anche il quadro degli obiettivi irrinunciabili per paese in questo ambito;

se non considerino, in assenza di tale piano, ben difficile non solo risolvere le crisi occupazionali aperte, ma anche garantire una piena e autonoma capacità produttiva del nostro paese.

(2-00110) « Nappi, Guerra, Crucianelli, Sciacca, Bolognesi, Altea, Vignali, Bielli ».

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro delle finanze, per conoscere — premesso che:

la Philipp Morris, secondo i magistrati di Napoli, potrebbe aver goduto dal 1987 ad oggi di un trattamento fiscale favorevole grazie al riconoscimento ministeriale della condizione di società senza una stabile organizzazione presente nella Repubblica italiana;

per tale ragione i proventi realizzati in Italia venivano sottoposti ad una aliquota impositiva del 10 per cento, di molto inferiore a quella di norma praticata in questi anni sugli altri generi voluttuari;

l'ipotesi di presunta frode fiscale e di corruzione di alti funzionari ministeriali ha avuto la conseguenza di bloccare il rinnovo del contratto su licenza di sigarette estere fabbricate dai Monopoli di Stato;

per effetto del mancato rinnovo del suddetto contratto e del ritardo della proroga, la direzione generale sta spostando la produzione nazionale di sigarette verso le cinque manifatture che eseguivano la lavorazione su licenza;

a causa di ciò la manifattura di Chiaravalle (AN) si è vista togliere circa il 15 per cento della produzione a favore della manifattura di Modena, e analogamente sta accadendo ad altri stabilimenti industriali —:

se non ritenga di attivare con la massima urgenza una proroga di almeno sette mesi, tempo necessario per condurre in porto il rinnovo del contratto di cui sopra, scaduto il 30 giugno 1996;

se non ritenga, altresì, di presentare con urgenza al Consiglio dei ministri uno schema di disegno di legge che recepisca l'accordo tra le parti interessate, raggiunto nella passata legislatura grazie ad un lavoro fatto in collaborazione tra ministero, parlamentari e sindacati di categoria;

se non ritenga, infine, di emanare un decreto che consenta finalmente il trasfe-

rimento del personale degli opifici già con produzione dismessa (vedi Torino ed altri) al Ministero delle finanze.

(2-00111)

« Sbarbati ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che agli interpellanti risultano i seguenti fatti:

nel 1986 IRI e Finmeccanica hanno deciso di procedere alla vendita della società Alfa Romeo per farla uscire dal sistema delle partecipazioni statali, in quanto il settore auto non era più considerato strategico;

la Ford e la Fiat si dichiararono interessate all'acquisto e i rispettivi rappresentanti, Peterson per la Ford e Agnelli e Romiti per la Fiat, furono ricevuti all'allora Presidente del Consiglio, onorevole Bettino Craxi, e Mattioli e Annibaldi della Fiat furono ricevuti dai vertici della Democrazia Cristiana;

dai giornali dell'epoca (*il Manifesto* del 17 ottobre 1986, *Il Giorno* del 26 ottobre 1986) risulta chiaramente che il Governo sia intervenuto sulla vendita attribuendosi la decisione finale;

la Fiat acquistò l'Alfa (allora era un gruppo industriale con 34.000 dipendenti con marchio ancora prestigioso e stabilimenti in tutta Italia) al prezzo di 1.072.050.000.000, dilazionati in cinque rate senza interessi a partire da gennaio 1993; la Fiat, pur di entrare in possesso dell'Alfa Romeo, avrebbe versato il doppio della proposta Ford, che ammontava a 3.300 miliardi (*la Repubblica* del 25 novembre 1986);

l'offerta Fiat prevedeva il risanamento e il rilancio dell'Alfa Romeo con la creazione di una nuova società che accorpasse l'Alfa Romeo, l'Autobianchi e la Lancia per diventare il maggior produttore europeo di vetture di qualità. Con un rinnovo della gamma entro il 1990, la produzione avrebbe raggiunto le 620 mila vetture l'anno. Nello stabilimento Alfa di

Arese la produzione avrebbe dovuto raggiungere le 153 mila auto tra Lancia Thema e Alfa 164;

la proposta conteneva anche l'impegno a rinnovare il prodotto Alfa Romeo entro il 1990 (nuova 33, nuova 75, la 164, nuova vettura *spider* e *coupé*, un fuoristrada e un'auto familiare — queste ultime due prodotte ad Arese); gli investimenti per il quinquennio erano previsti in oltre cinquemila miliardi;

il Cipi, il Governo, il Ministro *pro tempore* delle partecipazioni statali e tutti gli organi preposti nel 1986 hanno individuato nella Fiat l'acquirente che ha avanzato le proposte preferibili per l'acquisto dell'Alfa Romeo: infatti si sarebbe garantito il mantenimento della identità aziendale, la valorizzazione del marchio Alfa e della maggior parte dei suoi modelli, la difesa delle capacità tecniche e progettuali aziendali, il mantenimento della struttura produttiva, basata in particolare modo sulla potenzialità dei due stabilimenti di Arese e Pomigliano d'Arco, e volumi di investimenti adeguati agli obiettivi indicati. Inoltre, nella delibera del Cipi del 7 novembre 1986 ci si riferisce espressamente agli « impegni assunti dal gruppo Fiat in ordine alla miglior tutela dell'occupazione »;

la Miru nel 1987 (*Motor industry research unit*) pubblicò un rapporto in cui affermava, dopo una propria analisi economica, che l'offerta Ford era da considerarsi più vantaggiosa;

dei cinquemila miliardi di investimenti previsti per la nuova società Alfa Lancia, dei quali il 75 per cento doveva essere speso per rimodernare il settore Alfa, sarebbero stati erogati per tali settori e in sei anni solo 1712, nonostante un contributo di 1796 miliardi che sarebbe stato fornito dallo Stato per l'innovazione e la industrializzazione delle Alfa 33, 75, 164;

nel settembre 1991 l'Alfa Lancia è stata incorporata in Fiat Auto spa;

nel triennio 1992-1994 la Fiat ha nel frattempo chiuso gli stabilimenti della Lancia di Chivasso, l'Autobianchi di Desio, la Maserati di Lambrate, la Sevel Campania di Pomigliano;

oggi è certa la chiusura di Arese ed è in atto lo smantellamento di Pomigliano;

all'Alfa Romeo di Arese il 27 giugno 1994 sono stati licenziati ben 2.800 lavoratori con mobilità e prepensionamenti. Il 29 dicembre 1995 sono stati licenziati altri 945 operai con mobilità e prepensionamenti, mentre un accordo sindacale precedente, sottoscritto nel febbraio 1994, impegnava la Fiat a non ridurre i livelli occupazionali fino al giugno 1996. A dicembre 1995 tale accordo è stato rinegoziato prevedendo 1.700 licenziamenti operativi giusto in queste settimane. La rinegoziazione dell'accordo, tra l'altro bocciata dalla quasi totalità dei lavoratori interessati, è stata inoltre, su ricorso dello Slai Cobas, giudicata illegittima dalla pretura di Milano per attività antisindacale. Per contro, il 3 ottobre 1995, all'Assolombarda, la Fiat ha comunicato a Fiom-Fim-Uilm-Slai Cobas che, entro il 1996, gli organici dello stabilimento di Arese saranno ulteriormente ridotti a 4.000 unità; che cesseranno le produzioni dei modelli « Y » e « 164 » (prodotta a Rivalta), e la produzione dello *spider* sarà concentrata in un solo reparto e ridotta dalle 100/200 vetture al giorno ad 80 vetture, col proporzionale taglio degli organici, con la dismissione dei moderni impianti di verniciatura, e lo « svuotamento » dei rimanenti capannoni produttivi relativi all'intera fabbrica;

nel dicembre 1995 la Fiat ha comunicato ad una delegazione della regione Lombardia la volontà di non produrre ad Arese l'auto « elettrica » o « ibrida », ma di voler effettuare le sole attività attinenti a progettazione e ricerca, con una ulteriore e conseguente contrazione degli addetti, che diverrebbero così di gran lunga inferiori alle 4.000 unità precedentemente preventivate. Mentre con i « consorzi-fantasma » di reindustrializzazione (alla luce dei fatti incapaci a fornire qualsiasi sbocco

occupazionale) si sta attuando in questi mesi, ad avviso degli interpellanti, una vera e propria « truffa nella truffa », attingendo ben 1.500 miliardi dall'Unione europea e spendendone duecento solo per abbassare di qualche metro i tetti dei capannoni;

questa manifesta volontà aziendale di chiudere l'attività produttiva di Arese viene inoltre confermata dalle paventate speculazioni sui terreni che si renderanno così disponibili (due milioni di mq a lire 1 milione al mq); in sostanza duemila miliardi per la sola Alfa di Arese a fronte di un pagamento all'Iri per l'intero gruppo Alfa di appena 1.074 miliardi — non ancora completamente versati — comprendenti l'Alfa di Arese e Pomigliano, la Spica di Livorno, lo stabilimento di Balocco, filiali e consociate varie;

la regione Lombardia ha già formalmente espresso fondati timori sul totale disimpegno della Fiat ad Arese, che ha già chiuso innumerevoli impianti nella provincia di Milano, mentre il presidente Formigoni, con delibera del consiglio regionale, ne ha informato il Governo;

all'Alfa Romeo di Pomigliano dall'ottobre 1990 ad oggi lo stabilimento è interessato da una costante cassa integrazione, sia ordinaria che straordinaria, per contrazioni di mercato, ristrutturazione e crisi aziendale, che comporta il conseguente dimezzamento strutturale della produzione;

nel febbraio 1991 sono stati ceduti i due reparti di Casalnuovo e Casandrino alla Sepi Sud, azienda della Gilardini del gruppo Fiat (confezione sedili « 33 » ed accessori 1/s « 33 » e « Panda »), inclusi i trecento addetti. Nel 1993 la Sepi Sud licenziava (mobilità-prepensionamenti) 150 lavoratori (altri 50 nel marzo 1994). Nell'ottobre 1994 il gruppo Gilardini veniva assorbito dalla Magneti Marelli (sempre del gruppo Fiat), che cedeva la lavorazione alla Lear Seating Corporation (multinazionale americana dell'indotto col 20 per cento di capitale Ifi-Agnelli);

a novembre 1991, in seguito ad accordo sindacale, la Fiat ha posto in cassa

integrazione a « zero » ore ottocento lavoratori, motivandolo con l'esaurimento della produzione del modello « Tipo ». Gli addetti reali a tale lavorazione erano in realtà 400 e la pretura di Pomigliano, su ricorsi dello Slai Cobas, ha ripetutamente condannato la Fiat perché ha gonfiato gli organici dichiarando illegittima la « cassa »;

nel giugno 1992 la Fiat ha ceduto il « polo trasporti », con i 50 autisti, alla Ventana Cargo, del gruppo Arcese (una azienda fantasma creata *ad hoc* con falsa sede in Mariglianella, come certificato dal specifico verbale redatto dai carabinieri di Castelcisterna) e le relative 50 « bisarche » furono intestate inspiegabilmente alla Bertani Trasporti. Nell'agosto 1993 gli addetti furono di nuovo ceduti ad una neonata società, la Arcese Mercurio srl, che nel marzo 1995 chiuse i battenti licenziando tutto il personale. Analoga sorte è toccata a circa 40 addetti al trasporto materiali e componentistica;

nel dicembre 1994 sono stati licenziati 800 lavoratori con mobilità e prepensionamenti per « crisi » di mercato;

dal gennaio 1996, ad un anno dalla commercializzazione del modello « 145 » ed a pochi mesi dal « lancio » della « 146 », entrambi i modelli hanno cominciato una inspiegabile cassa integrazione che continua tuttora, mentre, per acquistare un'Alfa Romeo, bisogna attendere minimo sei mesi presso le concessionarie per ritirare l'autovettura; inspiegabilmente la Fiat utilizzava per questa « cassa » l'accordo ministeriale del 20 febbraio 1994 quando, all'epoca, le vetture « 145 » e « 146 » non erano nemmeno in produzione. Lungimiranza governativa o significativo e macroscopico utilizzo distorto dell'istituto della cassa integrazione?;

dal 1° giugno 1996 l'azienda ha ceduto le attività di cablaggio, con i 750 lavoratori interessati, alla Selca srl del gruppo Cablettra — il cui amministratore delegato è tal Pasquale Dolcetti (ex responsabile Fiat dei cablaggi e prepensionato nell'ottobre 1994), ed alla Cablauto srl del

gruppo Cavis. La cessione è stata ratificata in sede ministeriale in data 4 giugno 1996 tra aziende interessate e Fiom-Fim-Uilm-Fismic. La Fiat ha gonfiato i reparti cablaggi inserendovi, nella quasi totalità, sia il personale invalido assunto come categoria protetta in base alla legge 482 del 1968, che altri lavoratori gravemente ammalati per malattie professionali, da lavoro e/o « sociali » (epatopatici, cardiopatici, ischemici, ipertesi, dializzati, diabetici, epilettici, portatori di *handicaps* motori, eccetera) all'evidente scopo, a parere degli interpellanti, di aggirare la normativa in oggetto commissionando a terzi il prossimo licenziamento di questi lavoratori. La Selca srl ha trasferito le attività di cablaggio in tre capannoni dello stabilimento dell'ex Sevel Campania di Pomigliano, dove già sono in allestimento anche i reparti di produzione della confezione sedili della *Lear Corporation-Italia Sud*, inficiando l'accordo firmato tra ministero del lavoro, Fiat e Fiom-Fim-Uilm-Fismic in data 20 febbraio 1994 che prevedeva tra l'altro la costituzione di consorzi, nell'area ex Sevel Campania di Pomigliano, per la realizzazione di un impianto per la rottamazione ed il riciclaggio delle auto usate e dei materiali ferrosi: è a dir poco sorprendente l'analogia di questa ennesima operazione « fantasma » con quanto avviene ad Arese per il « consorzio » per l'auto « elettrica »;

è in fase conclusiva lo smantellamento delle « meccaniche » (800 addetti), e la cessazione della produzione del motore « boxer » rappresenta la definitiva cancellazione di quanto rimasto della produzione Alfa Romeo;

è di questi giorni l'ennesima operazione speculativa (un oscuro « finanziamento/autofinanziamento » dei dirigenti Fiat) con lo smantellamento delle concessionarie e la vendita « sottocosto » dei relativi immobili, intrapresa da G. Garuzzo che ha delegato alla vendita quattro dirigenti Fiat (Epifanio Furnari, Enrico Verri, Arrigo Cesenni, Sergio Terzago) con la compresa possibilità di acquisto personale, sia parziale che totale, « in prima persona »: questi ultimi stanno vendendo le con-

cessionarie alla Futuracinque srl, sita in corso Marconi, 20 Torino: il titolare, G. Cruciella, ha a sua volta delegato ancora i quattro dirigenti Fiat in questione (sempre Furnari, Verri, Cesenni, Terzago), a « compiere ogni atto, compreso vendere tutto, in parte o a se stessi ». A parere degli interpellanti, la Fiat costruisce *ad hoc* aziende di « comodo », nella logica delle « scatole cinesi », con i suoi stessi dirigenti che vendono sottocosto il patrimonio aziendale, sia lavorativo che immobiliare, per riacquistarlo sotto falso nome e subappaltare le lavorazioni ed i lavoratori delle concessionarie (a Sanremo le lavorazioni alla Allone e Grignolio spa e gli immobili alla Lega delle Cooperative; a Reggio Calabria alla Autoforniture milanesi spa, per fare alcuni esempi); questa operazione è avviata dalla Fiat nei confronti della quasi totalità delle concessionarie italiane (Sanremo, Reggio Calabria, Alessandria, Ancona, Bolzano, Trieste, Perugia, Pavia, eccetera);

nel frattempo, oggi rimangono 13 mila dei 27 mila addetti Alfa Romeo di Pomigliano ed Arese, e sono pronti altri duemila esuberanti; alla chiusura di Arese si affianca la mancanza di prospettiva produttiva per lo stabilimento di Pomigliano, anch'esso ridotto dalla Fiat negli organici del 40 per cento;

decine e decine di migliaia di miliardi di finanziamenti pubblici incontrollati sono stati « donati » alla Fiat negli ultimi dieci anni e l'azienda ha disatteso tutti i relativi vincoli di tutela occupazionale, sociale e di democrazia sindacale, violando sistematicamente tutti gli impegni sottoscritti in sedi governative e sindacali ed operando nel frattempo decine di migliaia di licenziamenti nelle fabbriche del gruppo, chiusure e dismissioni di impianti. Contemporaneamente alla chiusura dell'Alfa di Arese, allo smantellamento di Pomigliano, procede con il ridimensionamento di Mirafiori e sta preventivando il trasferimento all'estero di buona parte delle lavorazioni (in paesi a basse o nulle garanzie legislative e sindacali). Fruisce costantemente, dal 1990, di una cassa integrazione oggettivamente strutturale ed

«abusiva», perché concomitante all'utilizzo selvaggio, massiccio ed incontrollato del lavoro straordinario, del lavoro festivo e notturno, dell'intensificazione dei ritmi di lavoro, e sono ormai decine e decine le sentenze della magistratura di tutta Italia che sistematicamente hanno censurato per antisindacalità, illegittimità ed illegalità le politiche industriali e sindacali del gruppo;

la Fiat, con la complicità dei Governi succedutisi in Italia, ha insinuato i suoi tentacoli in tutte le pieghe del potere politico, istituzionale, economico e finanziario, compresi i servizi segreti;

il 28 giugno 1996 si è tenuto al Ministero del lavoro un incontro con Fiat, Fim, Fiom, Uilm, Fismic per decidere il prolungamento dello stato di crisi (3° anno) e del nuovo piano industriale; da quanto ci è dato di sapere la Fiat ha ottenuto contratti di solidarietà per 1.650 lavoratori di Arese, che dovranno «dividersi» 650 posti. La «vecchia» 164 è oggi agli sgoccioli, la «nuova» 164 verrà prodotta a Rivalta, ad Arese si lavorerà una settimana ogni due mesi, con pagamenti al 60 per cento, ed il Governo si è reso indisponibile a coprire il 75 per cento della retribuzione. La Fiat avrebbe sostenuto che sino a giugno 1997 non sono previsti esuberi strutturali. Non c'è stato da parte della Fiat un chiaro impegno produttivo per gli stabilimenti del gruppo Fiat Auto, nonostante l'ipotesi di produzione del nuovo modello della 155 a Pomigliano e l'annuncio entro il 1998 di una nuova vettura a Mirafiori. Scarse sono state le indicazioni fornite sul piano industriale e insoddisfacenti le garanzie occupazionali; Fiat chiede al Governo solo tanta cassa integrazione e il Governo dal canto suo non pretende impegni precisi —:

quale sia il motivo della mancata convocazione al ministero del lavoro dello Slai Cobas, sindacato risultato maggioritario nelle elezioni delle rappresentanze sindacali unitarie ad Arese e Pomigliano e presente in tutti gli stabilimenti del gruppo Fiat;

quale utilità economica e sociale abbia portato ai lavoratori ed alla collettività

il «regalo» dell'intero gruppo Alfa Romeo alla Fiat (pagato 1.072.050.000.000, dilazionati in cinque rate senza interessi dal 1993 al 1997, praticamente poche centinaia di miliardi in potere di acquisto reale), considerando che, all'epoca, la Ford offrì 3.300 miliardi e la Fiat, pur di entrarne in possesso, sarebbe stata disponibile a pagare fino a 6.000 miliardi (*la Repubblica* del 25 novembre 1986);

quali siano i motivi reali e non simulati per i quali l'Alfa Romeo venne venduta alla Fiat, visto che la sera prima il Presidente *pro tempore* dell'Iri aveva comunicato ai segretari dei sindacati confederati che l'Alfa Romeo sarebbe stata venduta alla Ford ed invece, all'indomani mattina, si scoprì dai giornali, che era stata «regalata» alla Fiat;

quali motivi per i quali rimangano oggi inadempiti i contenuti dell'accordo recepiti nella delibera Cipi del 7 novembre 1986 e se intenda intervenire per imporre il necessario e non procrastinabile controllo sulla Fiat, a cominciare dal rispetto degli impegni presi dalla Fiat sull'Alfa Romeo e cioè: mantenimento dell'identità aziendale, valorizzazione sul mercato del marchio Alfa Romeo e dei suoi modelli, difesa delle capacità tecniche e progettuali, mantenimento della struttura produttiva basata in particolare sulle potenzialità degli stabilimenti di Arese e Pomigliano, volumi di investimenti adeguati agli impegni assunti in ordine alla migliore tutela dell'occupazione circa il mantenimento dei livelli occupazionali e delle produzioni Alfa Romeo sia ad Arese che a Pomigliano;

in caso di reiterata inadempienza da parte della Fiat se intenda intervenire per revocare tutti i finanziamenti pubblici diretti ed indiretti alla Fiat, comprese le agevolazioni fiscali, per denunciarla eventualmente per truffa ai danni dello Stato, requisire gli stabilimenti di Pomigliano ed Arese ed il marchio Alfa Romeo, rimettendoli sul mercato;

se sia a conoscenza di «irregolarità» avvenute nella costituzione *ad hoc*, all'epoca, da parte della Fiat, della società

Alfa Lancia — successivamente sciolta — all'unico scopo, a quanto risulta agli interpellanti, di evadere 240 miliardi di tasse, scaricando sui bilanci passivi dell'Alfa Romeo (gonfiati per lo scopo ad arte), gli utili della Lancia;

se intenda aprire un'inchiesta per verificare le eventuali irregolarità nel passaggio di proprietà del gruppo Alfa Romeo nel 1986, anche per fornire alla magistratura dati utili al fine dell'accertamento dei reati ipotizzati di corruzione e falso in

bilancio; infatti, storie di mazzette e fondi neri oggi stanno venendo alla luce nel processo a Romiti su denuncia dello Slai Cobas che si è costituito parte civile, fondi che sarebbero serviti a foraggiare, oltre che politici, giornalisti e sindacalisti, anche i servizi segreti (Sisde e Sismi), polizia e carabinieri, per spiare e schedare i lavoratori all'interno ed all'esterno delle diciotto fabbriche italiane della Fiat.

(2-00112) « Malavenda, Edo Rossi, Lento ».