

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CONTENTO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

un lettore del quotidiano *Il foglio*, nell'edizione di giovedì 12 marzo 1998, evidenziava alcune incongruenze nella procedura seguita per l'allestimento delle linee ferroviarie ad alta velocità;

in particolare, secondo tali affermazioni, il progetto dell'alta velocità avrebbe dovuto essere realizzato tramite il sistema del « project financing » con capitale privato al 60 per cento e capitale pubblico al 40 per cento;

sulla base dell'assunto della prevalenza del capitale privato, i lavori sarebbero stati affidati a trattativa privata anziché attraverso una vera e propria gara pubblica tipica della procedura di affidamento delle opere di pubblica utilità;

le banche private si sarebbero ritirate dal progetto « Tav » e le Ferrovie avrebbero acquistato la loro quota societaria per 110 miliardi;

le Ferrovie avrebbero costituito la società « Itf », nella quale ai privati dovrebbe andare non più del 49 per cento del capitale, mentre il restante 51 per cento resterebbe sotto il controllo delle stesse Ferrovie —;

se quanto affermato risponda al vero e, comunque, quali siano gli esatti termini della vicenda;

se l'indicato trasferimento alle Ferrovie delle quote azionarie dagli istituti bancari e la successiva creazione della società « Itf » siano il frutto di un accordo preventivo tra le parti o, in difetto, quali siano le ragioni che hanno indotto le banche a cedere la partecipazione e l'azienda ad acquistarle;

quanti e quali appalti di opere o di servizi risultino assegnati dalla società a prevalente capitale privato, che ne risulti aggiudicataria e per quali importi;

se vi siano elementi, ed eventualmente quali, da cui risulti che l'intera operazione sia stata architettata per aggirare la disciplina in materia di pubblici appalti;

se risponda al vero che tale disciplina doveva applicarsi nel caso in cui la partecipazione di maggioranza delle società fosse stata di proprietà pubblica.

(5-04034)

CONTENTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali.* — Per sapere — premesso che:

la gara per la realizzazione della rete degli uffici di gabinetto e dei ministeri è stata aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese composto dalle società Telecom Finsiel e Ibm Italia;

l'Aipa (Autorità per l'informatica nella pubblica amministrazione) aveva indetto una gara comunitaria secondo la procedura ristretta (appalto concorso) relativa alla progettazione di dettaglio ed erogazione di un corso di formazione informatica avente per oggetto i servizi di interoperabilità, il cui bando era stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 agosto 1997;

l'Aipa, in fase di prequalifica nel dicembre 1997, aveva escluso addirittura consorzi di prestigiose università e la stessa Sda Bocconi con la pretestuosa motivazione che, stante la loro natura giuridica di enti morali riconosciuti, non potevano disporre della iscrizione alla Camera di Commercio;

tale comportamento risulterebbe in evidente violazione delle norme sugli appalti e persino della stessa direttiva comunitaria in materia. Infatti palese risulterebbe la violazione degli articoli 3, comma 2, e 26 della direttiva Cee 92/50 del Con-

siglio, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi; nonché la violazione ed errata applicazione dell'articolo 11 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157, concernente l'attuazione di tale Direttiva e dell'articolo 10 del decreto legislativo n. 358 del 24 luglio 1992, o, anche, la violazione dell'articolo 5-bis della direttiva emanata dal Consiglio Cee in data 25 luglio 1971 n. 305 per coordinare le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici;

a sottolineare l'arbitrarietà dell'esclusione ci sarebbe il fatto che una clausola inserita nel bando della gara di appalto avrebbe previsto per il vincitore la possibilità di costituire una società *ad hoc* entro termini precisi —:

se non intenda fornire dei chiarimenti in ordine a:

quanti e quali soggetti abbiano richiesto di partecipare alla gara per la realizzazione della rete degli uffici di gabinetto e dei ministeri;

quale fosse il contenuto dei bandi di gara e quali i requisiti di partecipazione;

con quali motivazioni sia stata deliberata l'esclusione dei soggetti Sda Bocconi e dei consorzi di Università;

quali soggetti risultino ammessi alla gara per la formazione del personale e se tra essi risulti presente anche il raggruppamento temporaneo composto dalle società Telecom, Finsiel e Ibm Italia.

(5-04035)

ALBONI, LANDI e LA RUSSA. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che:

l'associazione culturale « Bakeka » di Novate Milanese e il collettivo « Scintilla » di Milano, in data 3 febbraio 1998, occupavano un'ex torneria di proprietà comunale sita in via Diaz 10, a Novate Milanese;

l'edificio di via Diaz sarebbe stato prossimamente demolito per realizzare un passaggio pedonale per la stazione delle Ferrovie Nord Milano;

l'occupazione si verificava anche a seguito di un intervento della magistratura che nel settembre 1997 aveva posto sotto sequestro, a causa di schiamazzi notturni ed inagibilità dei locali, la sede del « Bakeka » sita in via Cavour 42;

a seguito di questa occupazione il gruppo consigliere di alleanza nazionale presentava, in data 13 febbraio 1998, un'interrogazione allo scopo di conoscere le intenzioni ed i provvedimenti adottati dall'amministrazione comunale di Novate Milanese;

il 20 febbraio 1998 appariva su un settimanale locale (Settegiorni), un articolo che annunciava le intenzioni dell'amministrazione di sgomberare i locali occupati abusivamente e riportava il testo dell'interrogazione di alleanza nazionale;

domenica 22 febbraio compariva, vicino ai locali occupati, uno striscione con la scritta: « Fasci di alleanza nazionale Vergogna di Novate »;

nella seduta del consiglio comunale del 25 febbraio 1998 veniva distribuito da alcuni militanti, un volantino firmato « Kollettivo fionda rossa », il cui testo invitava le forze politiche ad isolare alleanza nazionale poiché animata da « grettezza ideologica ed autoritarismo »;

martedì 10 marzo 1998, alle ore 5.00, veniva sgomberato l'edificio occupato e successivamente demolito come precedentemente previsto;

il giorno 13 marzo 1998, alle ore 20.30, presso la sala consiliare del comune di Novate Milanese era stata convocata dall'assessore alle attività produttive, Antonio Mattana, una riunione dei commercianti novatesi per la presentazione del nuovo piano commerciale;

il consigliere capogruppo di alleanza nazionale, signor Virginio Chiovenda, es-

sendo un commerciante operante sul territorio da più di trent'anni, partecipava alla riunione su indicata;

nei pressi dell'edificio comunale, dove sorgevano i locali demoliti, per tutta la sera si erano radunati esponenti e simpatizzanti dei centri sociali;

per tutta la durata della riunione dei commercianti si era sentita musica ad altissimo volume ed esplosioni di petardi sotto le finestre del comune;

intorno alle 23.30 aveva termine la riunione ed i partecipanti si prestavano a rientrare alle loro abitazioni;

alcuni minuti dopo, mentre faceva manovra con la sua auto il signor Virginio Chiovenda riconosciuto, veniva circondato da una quarantina di persone e l'automobile veniva ripetutamente colpita con calci e pugni;

alla scena assistevano anche alcuni commercianti, ancora presenti;

sceso dal veicolo, il consigliere Chiovenda notava che un signore, di circa cinquant'anni, riusciva ad allontanare gli aggressori;

alle 23.45 circa, il Chiovenda chiamava il 112 per avere soccorso dai Carabinieri e successivamente telefonava anche a due conoscenti di Novate Milanese che, all'1.00 circa, giungevano sul posto;

dopo circa 10 minuti un gruppo di 50-60 persone (alcuni dei quali avevano il volto coperto e per la maggior parte non erano residenti a Novate), guidati da un loro esponente locale si avvicinava lentamente al signor Chiovenda e alle due persone appena sopraggiunte minacciando ripetutamente i tre, intimando loro di andarsene altrimenti « sarebbe finita molto male »;

a causa della tensione creatasi, più volte vi sono stati contatti tra i giovani dei centri sociali e il consigliere comunale di alleanza nazionale;

alle ore 2.00 circa, un'autovettura civile giungeva sul posto con a bordo tre

agenti della Digos i quali avvisavano il signor Chiovenda che i carabinieri non sarebbero intervenuti e lo invitavano a recarsi nella vicina caserma degli stessi;

alle ore 4.00 circa, prima di recuperare l'automobile con il carro attrezzi, il signor Chiovenda si fermava presso la caserma dei carabinieri di Novate Milanese per sporgere regolare denuncia —:

se siano state svolte le operazioni di identificazione dei soggetti partecipanti all'aggressione;

se risulti che gli stessi facciano parte dell'associazione culturale « Bakeka », del collettivo « Scintilla », del « Kollettivo fionda rossa »;

se siano state esperite indagini sui fatti accaduti;

se i fatti accaduti in data 13 marzo 1998 siano ricollegabili alla manifestazione svoltasi il giorno successivo da centri sociali riunitisi a Novate Milanese;

se risponda al vero che gli agenti della Digos avrebbero affermato che i carabinieri non sarebbero potuti intervenire, nonostante le innumerevoli chiamate, anche se gli stessi carabinieri si erano radunati in un congruo numero di uomini (una quindicina di pattuglie) nei pressi della caserma locale mettendo così a repentaglio l'incolumità del consigliere comunale signor Virginio Chiovenda. (5-04036)

PEZZOLI, CONTENTO e FRANZ. — *Ai Ministri per le politiche agricole e dell'industria, commercio ed artigianato.* — Per sapere — premesso che:

la conferenza dei sindaci della Venezia Orientale, nel proprio documento di programmazione approvato in data 15 dicembre 1993 e nel documento di approvazione dei patti territoriali, ha sempre riconosciuto, quale elemento di valorizzazione e di sviluppo del territorio della Venezia Orientale, il mantenimento ed il potenziamento dello zuccherificio di Ceggia;

il ministero delle politiche agricole sta predisponendo il nuovo piano bieticolo saccarifero, così come previsto dalla delibera Cipe dell'8 agosto 1996;

le associazioni di categoria degli agricoltori del Veneto e del Friuli hanno ribadito l'esigenza della permanenza e del potenziamento dello zuccherificio di Ceggia, unico impianto di trasformazione al servizio del Nord-Est;

tale volontà è propria delle associazioni di categoria, le quali chiedono la conferma degli attuali impianti saccariferi ed il potenziamento dell'attività di ricevimento, da ottenersi con l'ampliamento della casa bietole, vagliando anche la possibilità di costruire sughifici per poter trasformare le bietole in zucchero in due fasi —:

se intendano accogliere le richieste degli organismi suddetti, inserendo lo stabilimento di Ceggia nel nuovo piano bieticolo saccarifero e se intendano attuare tutti gli strumenti atti a favorire e incentivare, da una parte, la messa a dimora da parte dei bieticoltori della materia prima e, dall'altra, l'impegno delle società di trasformazione a intervenire in maniera definitiva sulla struttura industriale, anche attraverso gli strumenti finanziari previsti dalla Ribs. (5-04037)

OLIVERIO, OLIVO, BOVA, ROMANO CARRATELLI, ARMANDO VENETO, LAMACCHIA, PALMA, BRANCATI, BRUNETTI e GAETANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione, per la funzione pubblica e affari regionali e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

la giunta regionale della Calabria, in data 15 dicembre 1997, ha approvato uno schema di convenzione tra l'amministrazione regionale e la Società di navigazione aerea Debonair Airways Limited;

tale convenzione è stata sottoscritta in data 23 dicembre 1997, in rappresentanza della regione dal presidente della

giunta professor Giuseppe Nisticò ed in rappresentanza della società aerea da Mr. Franco Mancassola;

con tale atto si decide per nuovi collegamenti aerei tra gli aeroporti calabresi ed altre città italiane;

in seguito a tale atto e dopo la conferenza stampa degli organi della giunta regionale, tenuta in forma solenne ed ufficiale nel palazzo della giunta a Catanzaro, in occasione della data di stipula della convenzione nella giornata del 14 gennaio 1998, avveniva il trasporto effettivo di un aeromobile Debonair con volo Roma-Reggio Calabria con a bordo i rappresentanti della giunta regionale;

successivamente in data 9 febbraio 1998 la stessa giunta regionale provvedeva all'annullamento della deliberazione 6391 del 15 dicembre 1997, in seguito a critiche ed osservazioni apparse sulla stampa locale ed espresse in sede di consiglio regionale;

in seguito alla citata delibera di annullamento, la società Debonair diffidava la giunta regionale affinché essa ottemperasse agli obblighi prescritti in convenzione, tra i quali innanzitutto la trasmissione a Debonair di una lettera di credito per un importo pari a lire 12 miliardi;

la società Debonair avrebbe promosso un giudizio arbitrale, al fine di ottenere un risarcimento danni pari a lire 30 miliardi a seguito della mancata osservanza della obbligazione contrattuale da parte della Regione;

la giunta regionale ha deliberato su materia, quella del trasporto aereo, su cui la regione non ha competenza;

nel procedimento amministrativo che ha presieduto alle deliberazioni citate sono da registrare vistose e plurime violazioni di legge. In particolare:

a) l'impegno di spesa fino ad un importo annuo di 54 miliardi e per cinque anni, prorogabile automaticamente per ul-

teriori cinque anni, assunto con la citata deliberazione non risulta iscritto al bilancio;

b) l'istruttoria amministrativa della pratica risulta anomala ed anonima mentre la citata deliberazione è stata dichiarata non assoggettabile a controllo;

c) non è dato conoscere attraverso quali metodi sia stata scelta Debonair per l'attivazione delle nuove linee aeree, tenuto conto che non è stata espletata alcuna gara o bando concorsuale nel rispetto delle normative nazionali e comunitarie e che notizie di stampa avevano segnalato l'esistenza di contatti con altre compagnie aeree;

in sede di consiglio regionale, attraverso la stampa locale, in un testo di autodenuncia esposto presso la procura della Repubblica di Catanzaro dallo stesso assessore regionale ai trasporti, è stato più volte ribadito dai rappresentanti della giunta regionale che si sarebbe scelto Debonair in mancanza di altre proposte e dopo che altre società di navigazione avrebbero opposto un rifiuto a svolgere tale servizio;

da notizie apparse sulla stampa e mai smentite, alla competizione per l'acquisizione delle linee aeree sarebbero state invece interessate anche due società calabresi, una delle quali, la Minerva Airlines spa, avrebbe formalmente inoltrato domanda e presentato una relativa proposta per concorrere alla acquisizione delle linee aeree;

prima presso la camera di commercio di Catanzaro, successivamente presso quella di Vibo Valentia, nel febbraio 1996, veniva iscritta alla locale camera di commercio la società denominata Calabria Air Server, e le trattative dalla stessa intrattenute con Debonair per l'acquisto di aeromobili lasciano intravedere scenari sottostanti agli atti ufficiali;

sempre nell'anno 1996 successivamente a quella trattativa, pare invece, che una società del nord, denominata Onama, in rappresentanza della Debonair, avrebbe

commissionato ad una impresa di produzione dolciaria della provincia Vibonese una fornitura di dolcetti da utilizzare sui voli calabresi Debonair, da pagare mensilmente con rate di lire 60 milioni;

sulla vicenda sono state avviate indagini su disposizione della magistratura —:

se siano a conoscenza della vicenda in tutte le sue articolazioni, ufficiali e non;

quali iniziative di propria competenza intendano adottare a tutela dell'amministrazione della cosa pubblica calabrese, tenuto conto anche della richiesta di 30 miliardi di lire di risarcimento avanzata a danno della Regione Calabria e del severo monito del procuratore generale presso la Corte dei conti di Catanzaro in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario 1998 a proposito delle illegittimità dei sistemi di spesa della regione Calabria.

(5-04038)

ALBONI, BUTTI, LANDI e LA RUSSA.
— *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

in Bresso è di stanza il 3° reggimento Aldebaran, un prestigioso reparto del nostro esercito che oltre ai normali compiti d'istituto, svolge da sempre una preziosa attività nel settore della protezione civile in favore della popolazione di Milano e della Lombardia;

in Lombardia non vi sono dislocati altri reparti con pari capacità operative specifiche;

il reggimento — in occasione delle note calamità — ha effettuato interventi in favore della popolazione in Valtellina ed in Piemonte;

oltre agli interventi in relazione a calamità di grandi dimensioni, il reggimento svolge, con grande perizia e professionalità, 24 ore su 24, con i suoi 18 attrezzatissimi elicotteri, interventi per lo spegnimento di incendi, il trasporto di

traumatizzati, il trasporto di organi da trapianto, salvataggi in alta montagna e altro;

dal 5 marzo al 25 marzo 1998, il 3° reggimento Aldebaran è stato posto, dalla Protezione civile, in stato di preallarme per la presenza di focolai di incendio, che potrebbero, per le previsioni meteorologiche delle prossime settimane (vento pari a 30 nodi con aria calda e bel tempo), favorire incendi di una certa entità in tutta la Lombardia;

in questi ultimi giorni, il reggimento, è stato più volte impegnato in interventi per lo spegnimento di incendi non solo nella regione Lombardia —:

se risponda a verità che dal 1° aprile 1998, 6 velivoli « 205 », 2 ufficiali, 5 sottufficiali, 6 TMA e un ufficiale TMA, verranno spostati a Rimini;

se risponda al vero che, il 1° luglio 1998, verrà autorizzato lo scioglimento del 3° reggimento Aldebaran e, in tale caso, cosa preveda di fare il Governo nei confronti del reparto in oggetto ed inoltre, a quale impiego verrà destinata l'area dove oggi sorge il 3° reggimento Aldebaran.

(5-04039)

PAMPO. — *Al Ministro del tesoro, bilancio e programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

l'Ansaldo trasporti ha operato, ed operato bene, in Portogallo sin dal 1964 con la fornitura di filobus;

negli anni 1989 e 1990, a seguito di interventi economici della Cee, tale Paese ha avuto la possibilità di ristrutturare ed ampliare il settore dei trasporti e, di conseguenza, di indire relative gare di appalto per i suddetti lavori;

l'Ansaldo Trasporti risulta abbia investito ingenti somme per predisporre gli atti relativi agli appalti di cui sopra, anche se poi, incomprensibilmente non partecipa a nessuna gara, ed allorquando si inserisce lo fa con documentazione incompleta,

quasi come se volesse perdere le gare stesse e ciò con grave danno all'economia ed all'occupazione italiane —:

se risultino le ragioni per le quali l'Ansaldo trasporti, pur investendo enormi somme, di fatto, in molti casi, non partecipa alle gare medesime;

quali interventi si intendano assumere al fine di appurare eventuali inadempienze ritorte, poi, a danno del nostro Paese.

(5-04040)

PAMPO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

con decreto n. 31 del 5 marzo 1998 la direzione regionale del lavoro di Bari ha provveduto alla ricostituzione della commissione provinciale per l'impiego, relativa alla provincia di Lecce;

nel precedente decreto, formulato in data 26 gennaio 1995, vennero individuate, come maggiormente rappresentative, le organizzazioni sindacali dei lavoratori Cgil, Cisl, Uil e Cislal;

in tale circostanza la Cislal di Lecce, pur riconoscendosi maggiormente rappresentativa rispetto ad alcune delle suddette organizzazioni, come confermano presenze sul territorio, deleghe, contrattazioni, vertenze, attività di assistenza, di servizi e di formazione professionale, non presentò ricorso per scadenza di termini;

la direzione regionale del lavoro di Bari ha ritenuto utile riconfermare, per la ricostituenda commissione le stesse organizzazioni sindacali —:

se la suddetta dirigenza abbia tenuto conto della documentazione richiesta ed inviata dall'UGL di Lecce;

su quali dati si sia basato l'ufficio regionale del lavoro di Bari per ricostituire la commissione provinciale per l'impiego di Lecce;

se abbia tenuto conto delle indicazioni delle autorità salentine in ordine alla

rappresentatività, alla presenza ed all'attività dell'UGL in tutto il territorio salentino;

se non ritenga, nelle more dell'accertamento, di provvedere a sospendere ogni efficacia del provvedimento assunto dal direttore regionale del lavoro di Bari.

(5-04041)

PAMPO. — *Ai Ministri degli affari esteri e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

quali iniziative siano state assunte dal Governo italiano in merito alle notizie comparse sulla stampa svizzera ed a quelle apprese dai patronati, e relative all'esistenza di un ingente numero di conti pensionistici per l'assicurazione vecchia e superstiti e casse pensioni non ancora conferiti ai lavoratori italiani, rientrati in patria prima del 1982.

(5-04042)

RICCIOTTI e NEGRI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

è in fase di costituzione un nuovo reparto di volo dell'Esercito all'interno dell'attuale aeroporto militare di Rimini gestito dall'Aeronautica Militare;

personale e mezzi del costituendo reparto dovrebbero essere forniti dai reparti attualmente siti a Bresso (MI), Piasan di Prato (UD) e Belluno, a seguito della loro prossima chiusura;

il 3° Reggimento Aves « Aldebaran » di Bresso è attualmente l'unico reparto di volo ad avere personale e mezzi (circa 20 elicotteri) capaci di far fronte alle esigenze di Protezione Civile a favore di una zona così densamente popolata come la provincia di Milano;

trovandosi in una posizione centrale nella Pianura Padana, è in grado di garantire congrui interventi anche fuori regione (Emilia e Veneto), inoltre, assicura un adeguato supporto ad operazioni di ricerca e soccorso nell'arco alpino (province di Varese, Sondrio, Bergamo, Como, Lecco e Brescia) visto che in regioni limi-

trofe non esistono reparti con i requisiti di operatività come il 3° reggimento Aves « Aldebaran » di Bresso;

in Lombardia esiste già un altro reparto di volo dell'Esercito, situato presso l'aeroporto di Orio al Serio (BG), dove si effettuano riparazioni ai velivoli quindi con scarsa disponibilità di piloti;

mentre nell'area milanese esiste un reparto di volo dell'Aeronautica Militare situato presso l'aeroporto di Linate, già in fase di riduzione e di probabile imminente chiusura;

se dovessero essere chiusi i reparti di volo di Bresso, Udine e Belluno, il nuovo assetto dovrebbe prevedere per il Nord-Italia la possibilità di attingere elicotteri per esigenze connesse alle attività di Protezione civile, concorso in pubbliche calamità e ricerca e soccorso da aeroporti militari situati nelle seguenti località: Torino (imminente probabile chiusura), Pisa (possibile chiusura), Firenze (in pratica già chiuso), Padova (piccolo reparto di volo), Bolzano, Casarsa della Delizia (PN) e Rimini (in fase di costituzione);

le motivazioni che possono portare alla decisione di costituire il nuovo reggimento a Rimini si devono ricercare nel principio di razionalizzazione e contenimento dei costi, anche se accentrare più reparti in un'unica sede comporterebbe alti costi per la costruzione del nuovo reparto di volo stesso, degli alloggi per i piloti e altro personale dell'Aeronautica, oltre all'obbligo di trasferimento per le persone che attualmente prestano servizio a Bresso (100 persone impiegate come quadri, 150 militari di leva);

infine, recentemente sono stati fatti lavori di ristrutturazione dell'aeroporto di Bresso;

se non ritenga necessario, alla luce di quanto sopra esposto, rivedere eventuali decisioni affinché venga previsto un ingrandimento dell'attuale reggimento di Bresso, ampliando ed adeguando le strutture attualmente presenti *in loco*, oppure in alternativa ad uno spostamento del reg-

gimento presso l'aeroporto di Linate (anche in considerazione del previsto calo di voli dovuto all'apertura di Malpensa 2000). (5-04043)

EDO ROSSI, GIORDANO, EDUARDO BRUNO e NESI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

nel dicembre 1997 è avvenuta l'ulteriore cessione a General Electric della quota del 9.3 per cento delle azioni, possedute da Agip, del Nuovo Pignone spa e al momento il 9.3 per cento di azioni rimane in possesso di Eni Snam;

nel 1993 le azioni Nuovo Pignone furono cedute a General Electric al valore di lire 7.000 in presenza di un utile netto di esercizio di 36 miliardi di lire;

i contratti di assistenza per i generatori a gas già in portafoglio Nuovo Pignone sono stati acquisiti da Fiat Avio;

si prevede la trasformazione dell'attuale Nuovo Pignone spa in una *holding* finanziaria denominata Nuovo Pignone spa cui faranno capo tre società operative quali l'attuale Inso spa (general contractor nel settore infrastrutture e delle sfere pubbliche), la « Pignone spa » (operativa nel settore energia), la « Pignone Bruxelles » (capo gruppo delle consociate estere);

tale trasformazione sarebbe funzionale ad una modifica in negativo delle

capacità produttive e di strategia aziendale, tendente ad un ridimensionamento dell'attività industriale in Italia a favore di una strategia finanziaria e speculativa —:

se il prezzo con il quale sono state cedute le azioni di proprietà pubblica nel dicembre 1997 sia rimasto identico a quello del 1993, alla luce del fatto che nel 1997 l'utile del Nuovo Pignone è salito da 36 a 296 miliardi di lire;

se sia a conoscenza di quali siano le imprese ed i settori produttivi in Italia ed in Europa controllati da General Electric e complementari alle produzioni di Nuovo Pignone;

quali accordi siano stati stipulati e cosa prevedano tra Snam e Fiat Avio circa i contratti di assistenza sulle turbine a gas;

quali orientamenti il Governo intenda assumere, con la propria quota azionaria, nel quadro di una politica industriale nazionale, circa la progettata costituzione della *holding* finanziaria « Nuovo Pignone spa » con il conseguente graduale cambio di strategia industriale;

se sia a conoscenza di una ipotesi di ristrutturazione produttiva che prevede il trasferimento di progetti industriali e tecnologia avanzata in altri Paesi con le seguenti ricadute occupazionali italiane;

se e cosa intenda fare per assicurare continuità e prospettive ad un'azienda la cui produzione è certamente da considerarsi strategica per il Paese. (5-04044)