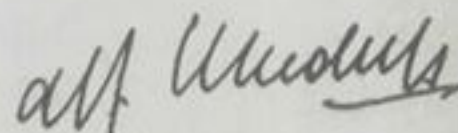


Caro Onorevole,

per un disguido interno degli uffici, solo oggi mi sono accorto che non Le era ancora stato inviato l'appunto relativo alla "General Instruments Europe".

Nel pregarLa di voler scusare il ritardo, provvedo ad inviarglielo, rimettendomi, per quanto concerne il merito del problema, all'ultimo capoverso del pro-memoranda stesso.

Mentre resto a Sua disposizione Le porgo, con l'espressione della mia considerazione, molte care cordialità.



(Leopoldo Medugno)

All.

Onorevole
Prof. Francesco DE MARTINO
Segretario del Partito Socialista Italiano
Via del Corso, 476
R O M A

GENERAL INSTRUMENTS EUROPE (G.I.E.)

1. La General Instruments Europe è la consociata italiana del gruppo americano General Instruments Corporation di New York, operante in vari comparti elettronici (semiconduttori, prodotti di consumo, elettronica, elettromeccanica, trasmissione dati, TV via cavo, produzioni per la difesa). Il Gruppo ha una dimensione multinazionale e dispone di stabilimenti produttivi in vari paesi esteri (Portogallo, Malta, Scozia, Formosa, nonché in Italia). Nel 1974 ha realizzato un volume di affari di circa 280 mldi ed un utile netto di 9 mldi circa; il personale ammonta a 34.200 addetti, di cui 25.600 impiegati al di fuori degli Stati Uniti.
2. La General Instruments italiana possiede uno stabilimento a Giugliano, per la produzione di componenti, acquistato nel 1967 dalla Pirelli Applicazioni Elettroniche.

Le produzioni svolte comprendono, in particolare:

- condensatori elettrolitici al tantalio
- condensatori a mica, policarbonato, ecc.
- diodi per rivelazione e di potenza (applicaz. radio-TV)
- rettificatori a ponte (applicaz. radio-TV)
- circuiti integrati MOS (MSI e LSI) sia standard che custom.

L'attrezzatura è di buon livello; in particolare, essa è:

- completa ed aggiornata per lo sviluppo, la produzione ed il collaudo dei circuiti integrati MOS; valore 1 + 2 miliardi; capacità: circa 10.000 componenti al mese;

- completa ed automatica per la produzione dei diodi; capacità: circa 10.000 al giorno (su 24 ore);
- buona per la produzione dei vari tipi di condensatori; la capacità deve essere notevole in quanto molti tipi sono venduti sotto altro nome.

Non sono disponibili i bilanci ufficiali della G.I.E. italiana, ma solo taluni elementi, provenienti da varie fonti, che qui di seguito si riportano:

		<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>
- Fatturato	(L.mldi)	4.5	6.=	5.5	6.3	8.=
- Dipendenti	(n.addetti)	827	850	850	850	850
- Investimenti	(L.mldi)	0.6	0.7	0.1		
- Immobilizzi netti	(L.mldi)	3.=	3.3	3.=		
- Risultato economico	(L.mil.)	344	227	-363		

Va rilevato che i dati di fatturato sopra riportati hanno un valore meramente indicativo, poichè facendo parte la società italiana di un gruppo multinazionale, è presumibile che vengano effettuate delle compensazioni interne.

Nel periodo 1969/1972, la società ha avuto un fabbisogno finanziario complessivo di 4.3 mldi, di cui 1.5 mldi per investimenti in impianti; la copertura è stata assicurata per la metà circa (2.1 mldi) mediante autofinanziamento e per 2.2 mldi con finanziamenti esterni.

3. L'azienda occupava circa 850 persone (di cui 10 ingegneri, 60 tecnici e disegnatori, 130 impiegati, 650 operai) fino agli inizi del 1975, quando, in connessione alla nota crisi che ha investito il settore dei componenti, sono stati licenziati 314 dipendenti (il 40% del totale).

3)

Sarebbe intenzione dell'azienda ristrutturare lo stabilimento, abbandonando alcune linee di prodotti a maggiore incidenza del costo del lavoro - prodotti che verrebbero fabbricati all'estero - ed introducendo nuove lavorazioni maggiormente automatizzate.

Stante la citata grave depressione del mercato mondiale della componentistica, non è pensabile alcuna forma di intervento diretto da parte del Gruppo IRI, tanto più che la stessa SGS-Ates si sta dibattendo in forti difficoltà.

Anche la possibilità di far assorbire tutto o parte del personale licenziato dalla Selenia presso la nuova unità di Giugliano (il cui organico dovrebbe salire a 600 addetti entro il 1975) suscita ampie perplessità, sia perchè è presumibile che i 314 dipendenti licenziati non siano i migliori, sia perchè, nell'eventualità - tutt'altro che remota - di ulteriori alleggerimenti da parte G.I.E. la Selenia potrebbe difficilmente sottrarsi al pericolo di ulteriori assunzioni forzate.

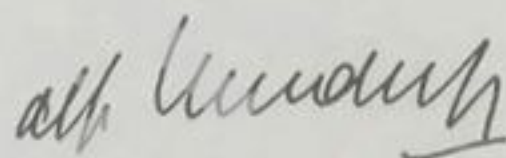
Impegni di qualsiasi tipo da parte della Selenia nei confronti del personale G.I.E. licenziato sono pertanto da escludersi, mentre si può ammettere che l'azienda, nel dar corso al proprio programma di assunzioni, esami, in completa autonomia ed indipendenza, anche eventuali richieste da parte di ex-dipendenti G.I.E. dando ad essi, a parità di requisiti professionali, la priorità nell'assunzione.

17.3.1975

Illustre e Caro Onorevole,

con riferimento al nostro colloquio di giovedì scorso, mi premuro inviarLe, allegati alla presente, due appunti: l'uno relativo al "bacino galleggiante di Napoli da 60.000 t.p.l.", e l'altro sul "superbacino di carenaggio di Napoli da 500.000 t.p.l."

A Sua disposizione, mi abbia con la migliore ed affettuosa cordialità,



(Leopoldo Medugno)

All.

Onorevole
Prof. Francesco DE MARTINO
Segretario Politico del
Partito Socialista Italiano
Via del Corso, 476
R O M A

BACINO GALLEGGIANTE DI NAPOLI DA 60.000 TPL

Agli inizi del 1974, per far fronte alle effettive esigenze della SEBN, le cui attrezzature risultavano carenti soprattutto nel settore delle navi di medio tonnellaggio, ed in considerazione anche delle possibilità di sviluppo configurabili in relazione alla prevista riapertura del canale di Suez, la Fincantieri decise, con l'approvazione dell'IRI, l'acquisto di un bacino di carenaggio galleggiante per navi fino a 60.000 tpl da installare presso la predetta azienda napoletana.

In data 1.3.1974, tale decisione fu rappresentata ai locali Organi portuali, ottenendone, il 9 aprile successivo, non soltanto l'approvazione, ma anche l'invito di dare avvio ai lavori di ristrutturazione del Molo Martello - presso il quale doveva essere installato il detto nuovo bacino - allo scopo di ridurre la inevitabile permanenza dello stesso in posizione provvisoria, dopo il suo arrivo nel porto di Napoli.

In data 25.5.1974, nel corso di una riunione tenutasi presso la Fincantieri, alla quale parteciparono tutti gli Organi portuali interessati (Consorzio del Porto, Società Magazzini Generali, Corpo dei Piloti del Porto di Napoli), venne ribadita l'accettazione della ubicazione definitiva del bacino presso il Molo Martello.

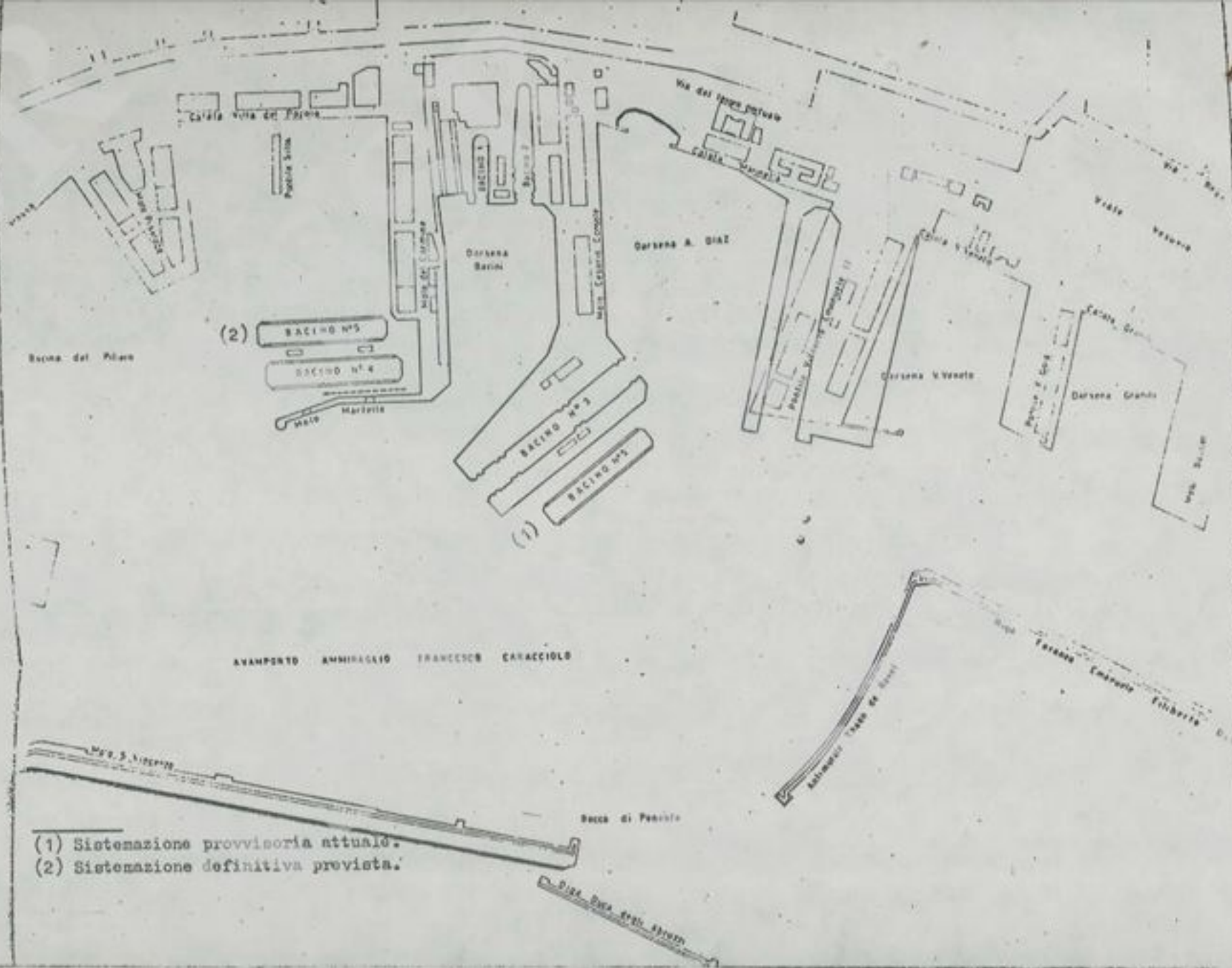
Nell'agosto 1974 il bacino galleggiante è arrivato nel porto di Napoli ed è stato temporaneamente ormeggiato sul lato esterno del bacino in muratura n. 3 (v. pianta allegata), in zona situata di fronte alla bocca di ponente del porto e pertanto fortemente esposta alle correnti marine.

La SEBN provvedeva nel frattempo, così come sollecitato dal Consorzio del Porto, ad effettuare la gara di appalto-concorso per i lavori marittimi necessari ed in data 19. 11. 1974 richiedeva al Consorzio medesimo la formalizzazione di tutti gli atti necessari per dare avvio ai lavori.

Peraltro, nelle more dell'ottenimento di detta autorizzazione, la Società Magazzini Generali, in data 11. 1. 1975, diffidava il Consorzio del Porto a consentire la definitiva collocazione del nuovo bacino presso il Molo Martello, riponendo così in discussione l'intero problema.

La SEBN, in data 27 gennaio u. s., ha sollecitato al Consorzio del Porto di Napoli il rilascio delle autorizzazioni già richieste, facendo presente l'impossibilità di considerare una soluzione diversa da quella che in precedenza era stata da tutti accettata; più particolarmente, la società ha invitato il Consorzio a far conoscere, entro 30 giorni, le proprie decisioni in proposito, sottolineando che, in caso di mancata conferma di quanto in precedenza stabilito, sarebbe stata, suo malgrado, costretta, e con profondo rammarico, ad adottare la decisione di trasferire il nuovo bacino presso altra azienda riparatrice del Gruppo.

Marzo 1975



SUPERBACINO DI CARENAGGIO DI NAPOLI DA 500.000 TPL

1. Con legge n. 470 del 10. 7. 1969 venne deliberata la realizzazione nel porto di Napoli di un grande bacino di carenaggio fisso - di dimensioni (mt. 400 x 70) idonee ad accogliere navi sino a 500.000 tpl - con annesso impianto di degassificazione.

Con la stessa legge veniva stanziato un contributo a carico dello Stato di L. mldi 12, ripartito negli esercizi finanziari dal 1969 al 1973, a copertura dell'80% del costo dell'impianto, allora valutato in L. mldi 15, =; la restante quota di detto costo (20% pari a L. mldi 3) restava a carico dell'apposito Consorzio costituito fra Enti pubblici locali(1) per la costruzione del bacino, Consorzio al quale partecipa anche l'IRI che si è assunto l'impegno di concorrere per 2 miliardi di lire (2).

2. In ordine alla ubicazione dell'impianto, si ricorda che, secondo quanto disposto dall'art. 1 della ricordata legge, l'opera avrebbe dovuto essere eseguita in zona da stabilire "con apposita variante del vigente piano regolatore portuale".

(1) Comune, Provincia, Camera di Commercio, Ente Autonomo del Porto, Banco di Napoli. La nomina del Presidente del Consorzio, Dr. Ciro Cirillo, è avvenuta soltanto nel dicembre del 1971 a causa di difficoltà di ordine politico, per le quali non è ancora avvenuta, da parte di alcuni enti partecipanti, la designazione dei propri rappresentanti nel Consiglio Direttivo del Consorzio.

(2) Tale importo verrà erogato dalla SEBN quale canone anticipato per la gestione dell'impianto per 99 anni.

Su tale problema, peraltro, si determinarono sin dall'inizio vivaci polemiche: difatti, mentre da parte dei riparatori operanti nel porto di Napoli, e quindi della SEBN, veniva ritenuta idonea la zona del Pontile Vittorio Emanuele (v. piantina allegata), data la vicinanza degli altri bacini di carenaggio già esistenti, tale soluzione veniva contestata da alcuni operatori commerciali, ed in particolare dal Banco di Napoli e dalla Camera di Commercio, in quanto la stessa avrebbe comportato il sacrificio del predetto pontile, attualmente adibito all'accosto di navi mercantili.

Soltanto in data 21.12.1974, ed al fine di evitare la decadenza della legge n. 470, si è potuto raggiungere un accordo sulla ubicazione del bacino presso il pontile Vittorio Emanuele, dando nel contempo corso alle seguenti operazioni:

- presentazione al Ministero dei Lavori Pubblici di uno schema di massima dell'opera da realizzare;
- richiesta allo stesso dicastero del decreto relativo alle modalità di erogazione del contributo di L. mldi 12 stanziato a carico dello Stato.

In ordine a quest'ultimo adempimento la Fincantieri fa peraltro presente che la non avvenuta emanazione entro il 31.12.1974 del richiesto decreto da parte del Ministero LL. PP. potrebbe indurre a ritenere decaduta la legge in questione.

3. A prescindere dalle precedenti considerazioni in ordine al perdurare della validità o meno della legge n. 470, va precisato che lo stanziamento di L. mldi 12 dalla stessa disposto (nel 1969) risulta insufficiente rispetto ai costi attualmente prevedibili per la messa in opera del bacino in questione, stimabili nell'ordine di 50 miliardi di lire; è bene aggiungere

che, anche nell'ipotesi di installazione di un bacino di minori dimensioni, ad esempio per navi fino a 300.000 tpi, il costo risulterebbe, comunque, non inferiore ai 40 miliardi di lire.

Pertanto, in ogni caso si renderebbe indispensabile l'emanazione di un nuovo provvedimento legislativo per lo stanziamento di fondi adeguati alla realizzazione dell'opera.

4. Corre l'obbligo, peraltro, di svolgere una considerazione fondamentale in merito alle possibilità di un adeguato impiego del nuovo super-bacino di carenaggio di Napoli; l'utilizzazione di un impianto delle dimensioni illustrate viene oggi a rappresentare, in effetti, un elemento negativo con riguardo alla confacente utilizzazione degli altri impianti di analoghe dimensioni nel frattempo realizzati o in fase di realizzazione in Italia.

Difatti, tenuto conto della prossima entrata in esercizio del bacino da 300.000 tpi di Livorno e di quello da 150.000 tpi di La Spezia, del progredire dei lavori di costruzione del super-bacino da 400.000 tpi di Palermo, dell'avvio di quelli afferenti al bacino da 120.000 tpi di Trieste, dell'avvenuto inizio dei lavori per il grande bacino da 300.000 tpi di Genova e del prossimo avvio di quelli per il bacino da 150.000 tpi di Palermo, il numero dei bacini per navi di grandi dimensioni appare più che sufficiente a far fronte alle esigenze della specifica domanda, pur confidando in un incremento dello stesso, e ciò senza contare che le attuali tendenze di mercato indicano un orientamento degli armatori verso navi di minore portata.

2944

Illustre e caro Onorevole,

Le invio, come d'accordo, una
breve nota circa l'iter amministrativo del "cen-
tro direzionale di Napoli".

Grato per il Suo autorevole e co-
me sempre affettuoso interessamento, Le invio
i miei più cordiali saluti.


(Leopoldo Medugno)

All

Onorevole
Prof. Francesco DE MARTINO
Segretario Politico del
Partito Socialista Italiano

R O M A

Circa iter amministrativo

Centro Direzionale di Napoli

La realizzazione del nuovo Centro Direzionale di Napoli trae le sue origini da un lungo iter.

La sua esigenza, espressa fin dal 1962 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n. 1292 del 12 agosto 1962), trovò piena conferma nella Relazione della Commissione per il nuovo Piano Regolatore Generale, istituita il 5 dicembre dello stesso anno e presieduta dal Prof. Piccinato. Le conclusioni di tale Commissione furono condivise dal Comune e dal Ministero dei Lavori Pubblici. Ne seguirono l'emanazione della legge 12 dicembre 1966, n. 1095, che modificò la precedente legge 5 marzo 1963, n. 285, circa l'ubicazione del nuovo Palazzo di Giustizia, e l'autorizzazione ministeriale all'inoltro di una variante al piano di massima del 1939, allora in vigore, ad hoc per il nuovo Centro Direzionale, variante che, presentata il 10 febbraio 1968 al Ministero dei Lavori Pubblici, fu approvata con Decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 1971, n. 1312.

Il Piano Regolatore di Napoli, approvato con Decreto Ministeriale del 31 marzo 1972, recepì poi integralmente e fece proprie le previsioni e le prescrizioni della variante relativa al Centro Direzionale.

Con la sua deliberazione n. 2 del 4 febbraio 1975 il Consiglio comunale ha approvato il progetto del piano generale delle infrastrutture pubbliche e dei servizi nonché il piano-quadro planovolumetrico per la disciplina della zona del nuovo Centro Direzionale, progetto redatto da un Gruppo di lavoro all'uopo nominato nel 1972 dalla Giunta Municipale, e sul quale avevano in precedenza espresso parere favorevole sia l'Ufficio Tecnico comunale sia la Commissione Edilizia.

La deliberazione consiliare è stata approvata in data 22 febbraio 1975 dalla Commissione Regionale di controllo.

Nel frattempo, l'Avvocatura del Comune di Napoli ha avuto l'incarico di redigere il testo di due altri provvedimenti deliberativi - necessariamente integrativi del primo - l'uno concernente la determinazione degli oneri di urbanizzazione posti dal citato D. P. R. 7 dicembre 1971 (tra cui in primo luogo la prescritta cessione gratuita dell'area destinata al nuovo Palazzo di Giustizia) a carico dei proprietari delle aree destinate a nuova edilizia e la loro ripartizione tra le varie lottizzazioni previste dal piano, l'altro concernente lo schema di convenzione per la concessione dal Comune alla Mededil S.p.A. (a larga partecipazione statale) della progettazione ed esecuzione delle sovradette opere di urbanizzazione.

Questi due provvedimenti devono essere consegnati all'Assessore all'Urbanistica, il quale dovrà sottoporli alla Giunta Municipale e quindi al Consiglio comunale, in tempo utile perchè quest'ultimo Consesso possa adottarli prima del 24 aprile p. v. , data del suo scioglimento in relazione alle elezioni fissate per l'8 giugno 1975.

Ogni ritardo, anche minimo, negli adempimenti suddetti, provocherebbe un'ulteriore lunga interruzione dell'iter amministrativo, a ben tredici anni di tempo dal suo inizio. Tale interruzione sarebbe gravemente pregiudizievole sia sul piano sociale che su quello economico. Al riguardo del primo punto si ricorda che la mole delle opere assicura alla provincia di Napoli, per tutto l'arco degli 8-10 anni previsti per la realizzazione del Centro, un livello occupazionale di diverse migliaia di operai che, nei periodi di massima edificazione, potranno raggiungere il traguardo delle 10 mila unità giornaliere. Al riguardo del secondo punto si ricorda che i forti oneri conseguenziali al ritardato inizio delle opere rendono sempre più pesanti le difficoltà economiche e finanziarie della iniziativa.

1.3.1975