

**MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE**

PAGINA BIANCA

**DIREZIONE GENERALE DEL NAVIGLIO****- Contributi diretti alle costruzioni e riparazioni navali**

Nell'anno 1988 è stato dato ulteriore impulso nella concessione di contributi previsti dalla legge 22 marzo 1985 n.111, recante provvidenze a favore delle costruzioni e trasformazioni navali per il periodo 1° luglio 1984 - 31 dicembre 1986 rientranti nella V Direttiva CEE.

L'aiuto previsto è pari al 25%, 15% e 11% del prezzo contrattuale, rispettivamente per i grandi, medi e piccoli cantieri.

Per i cantieri ubicati nel Mezzogiorno è prevista, inoltre, una maggiorazione, rispettivamente, di 5, 3 e 2 punti percentuali.

Infine, per le commesse di nuove costruzioni navali acquisite dai cantieri maggiori e medi in situazioni di crisi produttiva o aziendale e nel caso di commesse da parte dei Paesi in via di sviluppo le aliquote contributive possono essere aumentate del 20%.

Detta legge, prevede, inoltre l'attualizzazione del contributo, tenendo conto dei tempi con cui il contributo stesso è effettivamente corrisposto, sulla base del tasso commerciale e per un periodo non superiore a 30 mesi per i cantieri maggiori, a 20 mesi per i cantieri medi e a 18 mesi per i cantieri minori.

In applicazione della legge 14 agosto 1982, n.599 e della legge 26 luglio 1984, n.396, nel corso dell'anno 1988 sono stati emessi per nuove costruzioni navali 6 provvedimenti di pagamento per L.584.334.000, 5 provvedimenti di elevazione del contributo, come previsto dall'art.11 per L.2.713.093.600, 1 provvedimento per far fronte ai rilevanti costi di produzione, ai sensi dell'art.12, per L.1.975.558.000 ed infine, in applicazione dell'art.13, concernente la trasformazione e modificazione di navi, è stato emesso 1 provvedimento con contestuale pagamento per L.624.000.000.

In applicazione del Titolo III della legge n.599/82, che prevede la concessione di contributi per nuovi investimenti alle imprese cantieristiche, sono stati emessi 4 provvedimenti di pagamento per L.2.843.969.024; per le stesse motivazioni, ai sensi della legge n.111/85, sono stati emessi 10 provvedimenti di impegno per L.37.481.500.000 e contemporaneamente sono state pagate L.25.636.250.000.

In applicazione della legge 22 marzo 1985, n.111, sono stati emanati 51 decreti di impegno per nuove costruzioni, pari a L.581.501.792.182, 23 provvedimenti per attività di trasformazione e modificazione, pari a L.49.876.017.358 e 18 provvedimenti, ai sensi dell'art.7, per attualizzazione del contributo, pari a L.16.457.139.476 e, contemporaneamente, sono stati effettuati pagamenti per complessive L.416.391.822.814, anche a fronte di impegni assunti negli anni precedenti.

E' stato emesso, inoltre, un provvedimento di approvazione di piani di investimento e di concessione del relativo contributo per L.518.048.064, ai sensi dell'art.8 della legge n.111/85.

In applicazione delle leggi 598/82, 396/84 e 111/85 sono stati emessi n.89 provvedimenti concernenti provvidenze a favore dell'in-

dustria delle riparazioni navali, per un totale di L.5.347.996.319. I contributi erogati ai sensi delle disposizioni sopra indicate assumono particolare rilevanza nel contesto dello sforzo che l'industria cantieristica italiana deve sostenere per accrescere la propria competitività mediante la razionalizzazione del processo produttivo.

Le iniziative attuate nel quadro delle misure di incentivazione per il triennio 1984-86 a favore del settore hanno consentito di garantire un carico di lavoro sufficiente a mantenere in attività le strutture produttive nazionali, che pure hanno fatto un notevole sforzo di ridimensionamento, reso necessario dalle disposizioni comunitarie in materia. Ai risultati lusinghieri a livello nazionale fa riscontro tuttavia una situazione del mercato internazionale certamente non positiva.

Va tuttavia rilevato che i primi sintomi di ripresa del mercato dei trasporti marittimi, registratisi nel 1987, 1988 e nei primi mesi del 1989, inducono a prevedere, nel medio-lungo periodo, un miglioramento della situazione.

Ciò rende necessario proseguire, nei limiti imposti dalle disposizioni della Comunità, lo sforzo fin qui intrapreso per sostenere una dimensione vitale della capacità produttiva, fondamentale, peraltro, sia sul piano occupazionale che su quello della strategia industriale nazionale.

#### - Credito navale

Per quanto concerne il settore armatoriale, trova applicazione la legge 11 dicembre 1984, n.848 "Provvidenze per l'industria armatoriale" che si articola in tre titoli.

Il Titolo I<sup>o</sup> prevede l'erogazione anticipata di rate del contributo di credito navale alle imprese che abbiano effettuato o effettuino, entro il 31 dicembre 1985, investimenti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n.1 e successive modificazioni e della legge 10 giugno 1982, n.361.

Per quanto riguarda, in particolare, l'esercizio finanziario 1988, è stata impegnata la somma di L.86.849.682.736 con la predisposizione di 14 decreti di concessione del contributo e relative autorizzazioni di pagamento.

Il Titolo II<sup>o</sup> riguarda il rifinanziamento, con alcune modifiche ed integrazioni, della legge 10 giugno 1982, n.361.

Durante l'anno 1988 sono state presentate ed esaminate 18 nuove istanze.

Sono stati predisposti 79 decreti d'impegno formale per un contributo complessivo, nell'arco massimo degli anni previsti dalle leggi, per circa L.1.260,5 miliardi.

Sono stati formalizzati 33 decreti di trasferimento del contributo statale a seguito di vendita delle navi ad altri proprietari nazionali e si è proceduto alla emanazione di 8 decreti di riduzione di

impegni già assunti e di 6 decreti di proroga, ai sensi dell'art.3, 4° comma.

Sono state, altresì, emesse 1435 autorizzazioni di pagamento, con relativi mandati, per circa L.550 miliardi.

Il Titolo III°, che proroga, con modificazioni ed integrazioni, la legge 14 agosto 1982, n.600, prevede la concessione di benefici in materia di demolizione di naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità e a lavori di trasformazione.

Per l'anno 1988 sono stati assunti impegni per L.15.215.762.500 per un numero di 5 decreti di concessione del contributo; mentre i pagamenti, riferiti anche ad impegni assunti precedentemente, ammontano a L.18.326.615.625.

- Settore concernente il controllo sull'INSEAN - Vasca Navale - ed adempimenti amministrativi connessi con l'attività di ricerca applicata.

Nel corso dell'anno 1988 sono state esaminate, ai fini dell'approvazione prevista dalla vigente normativa, circa 20 delibere del Consiglio direttivo dell'INSEAN che hanno spesso comportato, oltre alla formale approvazione o non approvazione, anche l'emanazione di pareri ai fini del concerto con le altre Amministrazioni interessate, nonché di pareri e direttive allo stesso Istituto.

Per quanto riguarda gli adempimenti amministrativi connessi con l'attività di ricerca applicata, finanziata dalle leggi 122 e 295 del 1985, nel luglio (dell'anno 1988 di cui trattasi) si è riunito il Comitato Tecnico Scientifico che ha formulato il parere sui programmi di ricerca 1986, effettuati dal Centro Studi Tecnica Navale (CETENA) di Genova.

Inoltre, sono stati forniti all'Anagrafe Nazionale delle Ricerche, presso il Ministero della Pubblica Istruzione, i dati e le informazioni concernenti i programmi di ricerca effettuati dal CETENA nel 1985 e 1986, con riserva di trasmettere i dati riguardanti i programmi di ricerca svolti dall'INSEAN.

- Regime amministrativo delle navi

Nel corso dell'anno 1988 si è proceduto a:

- concedere n.69 (navi maggiori) più 6 (unità da diporto) autorizzazioni per dismissioni di bandiera;
- emettere pareri sulle importazioni di: n. 40 navi maggiori, n. 55 unità da diporto, n.220 nuove costruzioni unità da diporto. In proposito, (si fa, tuttavia, presente) che, con l'entrata in vigore (dal 1° ottobre 1988) della normativa di cui al D.P.R. 29/9/87, n.454 che stabilisce il regime di libertà nelle relazioni con l'estero, tali pareri non sono più previsti;
- esaminare n.450 pratiche relative ad inchieste sommarie e formali in merito a sinistri marittimi verificatisi in acque territoriali ed extra territoriali e n.82 pratiche di incidenti di scarsa rilevanza;

- svolgere n.255 procedure per l'accertamento dei requisiti di nazionalità ex art.143 Codice della Navigazione;
- approvare n.154 nomi di navi maggiori;
- concedere n.25 autorizzazioni di abbandono al ritrovatore di relitti in mare;
- trattare n.51 pratiche di nazionalizzazione di navi provenienti da bandiera estera;
- concedere un'autorizzazione al R.I.N.A., ai sensi dell'art. 6 del D.L.C.P.S. n. 340 in data 22 gennaio 1947, ad intervenire sulle navi battenti bandiera Antigua e Barbuda ai fini della loro classificazione e del rilascio di certificati tecnici per conto dei relativi Governi; (di Antigua e Barbuda);
- concedere un'autorizzazione al R.I.N.A. per la stipulazione di un nuovo accordo con il Registro turco (Turk Loydu), ai sensi del citato art.6 del D.L.C.P.S. n.340 del 22.1.1947;
- predisporre due decreti ministeriali relativi all'aggiornamento delle sigle di individuazione delle navi minori e dei galleggianti;
- concedere n.19 autorizzazioni di ristazza per modifica, ai sensi dell'art. 3, par. 2, lett. b della Convenzione di Londra del 1969;
- concedere n.19 autorizzazioni di esclusione di alcuni locali sovrastanti il ponte superiore dal computo della stazza lorda, ai sensi del D.P.R 988/72.

#### - Nautica da diporto

Si è provveduto a nominare la Commissione di cui all'articolo 30 della legge n.193 del 26 aprile 1986 e nell'anno 1989 si procederà perché la stessa possa stilare l'ordine dei lavori intesi principalmente ad una revisione ed elaborazione di un organico provvedimento in materia di nautica da diporto.

E' stato acquisito il concerto dei Ministeri interessati ai decreti ministeriali previsti dalla legge sopracitata e sono ormai in fase di emanazione.

Lo schema di disegno di legge che reca ulteriori modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 71 e 26 aprile 1986, n. 193, è stato approvato al Senato della Repubblica e trasmesso dal Suo Presidente il 10 agosto 1988 alla Presidenza della Camera, assumendo il n. 3119; tale disegno di legge è stato definitivamente approvato nei primi mesi del 1989.

### **3) DIREZIONE GENERALE DELLA NAVIGAZIONE E TRAFFICO**

La Direzione tratta di politica dei trasporti, relazioni internazionali in materia di navigazione e traffico marittimo, sicurezza della navigazione, movimento e traffico servizi sovvenzionati ed adempimenti amministrativi e contabili per i servizi marittimi sovvenzionati. Non esistono rapporti diretti con l'utenza presso l'Amministrazione.

tranne nei casi in cui vengano tenute apposite riunioni per l'esame di problemi che si pongono in determinati settori alle quali partecipano anche rappresentanti di categorie e di enti territoriali.

I rapporti con singoli utenti, in occasione di reclami, richieste ecc., si estrinsecano in via epistolare.

I Ministeri concertanti sono:

Ministero del Tesoro;

Ministero delle Partecipazioni Statali;

Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica;

Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale;

Ministero degli Affari Esteri;

Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato;

Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

Ministero dei Trasporti.

Viene sentito il parere delle regioni Toscana, Lazio, Campania, Sicilia e Sardegna.

Per la definizione dei problemi che possano porsi nell'esercizio dell'attività di trasporto, vengono sentiti anche gli Uffici marittimi periferici, le Società di navigazione, altre Amministrazioni ed Enti, che risultino di volta in volta interessati.

Per la sicurezza della navigazione sono costanti e continui i rapporti con il Registro Italiano Navale, quale ente tecnico dell'Amministrazione.

Nell'anno 1988 le riunioni delle Organizzazioni internazionali hanno riguardato in particolare le seguenti tematiche:

#### **a) COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA**

Sono continuate le consultazioni con i Paesi dell'Africa Centrale ed Occidentale, a seguito della decisione del Consiglio dei Ministri del 1987, per una azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai traffici marittimi internazionali.

Il negoziato in corso da tempo incontra notevoli difficoltà anche a causa del progressivo irrigidimento di molti Paesi africani che attuano forme di controllo dei traffici sempre più penalizzanti per le compagnie di navigazione europee.

Si sono avute numerose riunioni dedicate all'applicazione dei quattro Regolamenti adottati nel dicembre 1986 nel settore dei trasporti marittimi, con particolare riguardo a quello che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato di Roma sui trasporti marittimi (4056/86) ed a quello relativo alle pratiche tariffarie sleali (4057/86).

A proposito di quest'ultimo regolamento, è stata messa a punto una normativa (15/89), approvata dal Consiglio in data 4 gennaio 1989, che istituisce un diritto compensativo sui trasporti di containers, effettuati in servizio di linea tra la Comunità e l'Australia dalla Società Hyundai Merchant Marine Company di Seul, a seguito di una approfondita indagine dei competenti Servizi del-

la Commissione che hanno accertato che la Società sud-coreana attuava pratiche tariffarie sleali.

Diverse riunioni sono state dedicate alla messa a punto da parte della Commissione di un pacchetto di "misure positive" atte ad assicurare l'allineamento dei costi di esercizio delle flotte comunitarie e, soprattutto, un sensibile avvicinamento a quelli sopportati dai concorrenti extra-comunitari.

**b) OCSE**

Nell'ambito dell'apposito Gruppo di lavoro (Comitato trasporti marittimi/Comitato per le transazioni invisibili) è proseguito l'esame delle misure unilaterali di riserve di carico adottate dagli Stati membri e degli Accordi bilaterali contenenti clausole di ripartizione dei carichi.

Varie riunioni sono state dedicate alla definizione della posizione dei Paesi dell'OCSE (Gruppo B) in previsione della Conferenza di revisione del Codice di Condotta delle Conferenze marittime.

Ha concluso i lavori un apposito gruppo di lavoro che era stato incaricato di esaminare le problematiche attinenti alla natura degli impegni scaturenti dal Codice di Liberalizzazione delle operazioni invisibili in materia di trasporti marittimi.

**c) UNCTAD**

Sono continuate, in collaborazione con il competente Ufficio della Direzione Generale del Naviglio, le riunioni del gruppo di lavoro misto IMO/UNCTAD sui privilegi e sulle ipoteche marittimi, che si propone di studiare le possibilità di revisione del regime internazionale dei privilegi marittimi e delle ipoteche navali.

La finalità principale del progetto di convenzione concerne la creazione di migliori condizioni di finanziamento per l'acquisto di navi.

L'iniziativa è particolarmente appoggiata dai Paesi in via di sviluppo e dagli Istituti Finanziari Internazionali.

I lavori del predetto Gruppo sono in fase di ultimazione.

Sempre in ambito UNCTAD si è avuta la prima Sessione della Conferenza Diplomatica di revisione del "Codice di Condotta delle conferenze marittime."

La Sessione ha avuto un carattere eminentemente interlocutorio. La ripresa dei lavori è prevista per la seconda metà del 1989.

Si sono purtroppo evidenziate profonde differenze metodologiche tra i Paesi occidentali e quelli in via di sviluppo sulle tematiche scaturenti dalla revisione del Codice.

**d) CONSULTIVE SHIPPING GROUP (C.S.G.)**

Il C.S.G., Organismo informale con sede a Londra, composto da esperti marittimi dei Paesi europei e del Giappone, ha portato avanti il dialogo con le Autorità statunitensi in materia di libe-

ro accesso ai traffici marittimi e di azioni congiunte di protesta nei confronti di taluni Paesi in via di sviluppo che hanno adottato legislazioni discriminatorie.

**e) INTERNAZIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)**

Il Comitato Giuridico dell'IMO ha ripreso l'esame di una eventuale Convenzione sulla responsabilità ed indennizzo in materia di danni causati dal trasporto marittimo di merci pericolose.

Altro argomento di notevole importanza, esaminato dal Comitato nel corso del 1988, è stato quello relativo ad un progetto di Protocollo alla Convenzione di Atene del 1974 relativa al trasporto marittimo dei passeggeri e dei loro bagagli.

Con tale progetto di protocollo, ancora all'esame, vengono aumentati i limiti di responsabilità precisati dalla Convenzione suddetta.

Sempre in ambito Comitato Giuridico è stata approvata una raccomandazione tendente a promuovere una maggiore collaborazione tra i Paesi interessati, in occasione di inchieste ufficiali sui sinistri marittimi.

**f) RAPPORTI BILATERALI**

Sono continuati i contatti con Paesi con i quali esiste un significativo interscambio marittimo ed, in taluni casi, Accordi di navigazione.

E' stata prestata ogni possibile assistenza al ceto armatoriale per la soluzione di problemi dallo stesso incontrati sul piano internazionale.

L'attività amministrativa in materia di sicurezza della navigazione ha riguardato l'applicazione e la vigilanza sull'osservanza delle seguenti normative:

- a) Convenzione internazionale sulla sicurezza della navigazione e salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS);
- b) Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare;
- c) Codice internazionale dei segnali;
- d) Convenzione internazionale sicurezza dei pescherecci d'altura
- e) Regolamento internazionale per le radiocomunicazioni;
- f) Memorandum di Parigi;
- g) Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi (MARPOL);
- h) Legge 5/6/1962, n.616; concernente la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;
- i) Regolamenti sulla sicurezza: (a) delle navi mercantili; (b) del naviglio da diporto; (c) dei pescherecci abilitati all'esercizio della pesca costiera;
- l) Regolamenti per l'imbarco, il trasporto per mare, lo sbarco ed il trasbordo delle merci pericolose (ivi compresi i rifiuti tossici e

nocivi) in colli, in contenitori, in contenitori cisterna, in cisterne ferroviarie, in autocisterne, alla rinfusa.

Nel corso dell'anno 1988 rappresentanti di questo Ministero hanno partecipato ai lavori di due riunioni del Comitato per la Sicurezza Marittima dell'IMO e ad una Conferenza diplomatica.

In tali riunioni sono state dibattute e decise rilevanti questioni in merito alla sicurezza della navigazione, che hanno avuto per conseguenza l'adozione di importanti emendamenti alla SOLAS 74/83, quali il nuovo sistema di comunicazioni, Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS, che rivoluzionerà negli anni 90 il sistema delle comunicazioni per la ricerca, il soccorso e la salvaguardia della vita umana in mare; l'adozione di nuovi criteri costruttivi per le navi passeggeri; l'armonizzazione delle procedure per il rilascio di certificati internazionali di sicurezza; ecc.

Intensi sono stati i contatti con l'IMO allo scopo di recepire le varie risoluzioni e raccomandazioni emanate dall'Organizzazione. I rapporti dei Sottocomitati sono stati, inoltre, oggetto di attenta valutazione con i funzionari dell'Ispettorato Tecnico e del Registro Italiano Navale, nonché con i rappresentanti dell'armamento pubblico e privato, al fine di assumere con carattere di definitività la posizione italiana sulle varie questioni.

Sempre in campo internazionale si è curata l'applicazione del Memorandum di Parigi del 1982, partecipando ai lavori della 12° Sessione del Comitato per il controllo delle navi nei porti (Atene 17 - 20 maggio 1988) ed al 7° Seminario per Ispettori tenutosi ad Oslo. Nei giorni 16 e 17 novembre 1988 è stata organizzata a Roma la 13° Sessione del Comitato per il controllo delle navi nei porti, ricevendo l'apprezzamento dei rappresentanti dei 14 Paesi partecipanti.

Nello specifico settore delle norme di sicurezza per il naviglio nazionale ed estero, sia mercantile che da pesca e da diporto, è stata curata l'applicazione delle pertinenti disposizioni adottando provvedimenti autorizzativi o derogativi per i quali la normativa rimanda ad un apprezzamento discrezionale dell'Amministrazione.

Tali provvedimenti si possono riassumere in:

- autorizzazioni per viaggi occasionali oltre i limiti di abilitazione;
- rilascio deroghe per singole navi;
- concessione di deroghe circa le caratteristiche e la sistemazione dei fanali e dei segnali sonori previsti dalla Convenzione internazionale per prevenire gli abbordi in mare (COLREG 72).

Per quanto riguarda il settore delle telecomunicazioni, si applicano le norme nazionali ed internazionali in materia di radiotelegrafia e radiotelefonica, provvedendo alle richieste di deroga relative agli apparati radioelettrici di bordo, nonché alle richieste di mantenimento a bordo degli stessi, qualora acquistati all'estero in uno con la nave.

Nel corso del 1988 sono stati emanati n. 138 decreti di "tipo appro-

vato" e numerosi altri provvedimenti che riguardano l'autorizzazione per l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di navi acquistate all'estero, riconosciuti idonei dalle Autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Nel corso dell'anno, oltre all'attività inerente alla classificazione delle nuove merci pericolose, è stato predisposto, in ottemperanza al comma VI° dell'art.9 bis della legge 9/11/1988, n. 475, un decreto recante le modalità di imbarco, trasporto per mare, sbarco e trasbordo dei rifiuti tossici e nocivi, provvedendo, altresì, alla classificazione degli stessi ai fini del trasporto marittimo.

Il movimento ed il traffico dei servizi sovvenzionati si può così ripartire:

**a) SOCIETA' TIRRENIA - COLLEGAMENTI CON LE ISOLE MAGGIORI**

La materia è regolata dalle leggi 20.12.1974, n. 684 e 5 dicembre 1986, n. 856.

In relazione al programma di miglioramento e potenziamento della capacità di trasporto passeggeri ed auto al seguito (approvato nel febbraio 1987) sono stati completati i lavori delle due ultime "Superstaffette", immesse in esercizio nel decorso mese di giugno, nonchè dell'Adria e dell'Apulia, acquistate dal Lloyd Triestino ed entrate in servizio, rispettivamente, nei mesi di giugno e luglio con i nomi di Capo Spartivento e Capo Carbonara.

Il completamento di detto programma è previsto in tempi brevi, essendo imminente l'ultimazione dei lavori della m/n Torre del Greco, che sarà denominata "Capo Sandalo".

La capacità di trasporto Tirrenia, per i collegamenti con la Sardegna, conseguente alla trasformazione dei traghetti tutto merci in unità miste, nonchè alla precedente ristrutturazione delle unità tipo "Strada", ha raggiunto oltre il 43% per i passeggeri e oltre il 50% per le auto al seguito.

Il programma di attività svolto nel corso del 1988, ispirato nel complesso a criteri di maggiore efficienza ed economicità, condiviso dalla Regione Sardegna, ha richiesto però il mantenimento del collegamento Livorno/Porto Torres, in considerazione del ruolo positivo che la linea svolge a favore dell'area turritana.

In relazione alle esigenze economiche locali, la Società è stata autorizzata a ripristinare il collegamento limitatamente al periodo estivo 23 luglio-13 settembre.

**b) SERVIZI COLLEGAMENTO MARITTIMO CON LE ISOLE DELL'ARCIPELAGO TOSCANO, PARTENOPEE, PONTINE, EOLIE, EGADI, PELAGIE, DI USTICA E DI PANTELLERIA, ISOLE MINORI SARDE E CORSICA, GESTITI DALLE SOCIETA' REGIONALI MARITTIME TOREMAR, CAREMAR, SIREMAR, E SARFEMAR.**

I collegamenti marittimi postali e commerciali di carattere locale sono assicurati, sulla base delle leggi 19 maggio 1975, n. 169 e

5.12.1986, n. 856, dalle Società a carattere regionale TOREMAR, CAREMAR, SIREMAR, e SAREMAR.

La struttura dei servizi da espletare viene fissata mediante la formulazione di appositi programmi approvati con Decreto del Ministro della Marina Mercantile, di concerto con i Ministri del Tesoro, delle Partecipazioni Statali e delle Poste e Telecomunicazioni, sentite le Regioni interessate.

Per quanto concerne le Società Toremar, Caremar e Siremar, i programmi presentati dalle stesse, oltre ad alcuni aggiustamenti nell'articolazione degli itinerari e ad un incremento di attività, hanno previsto la costruzione di 5 mototraghetti e 3 aliscafi, così attribuiti:

- 2 mototraghetti alla Società Toremar
- 1 mototraghetto alla Società Caremar
- 2 mototraghetti e 2 aliscafi alla Società Siremar.

Delle predette unità sono state ultimate le costruzioni e pertanto messe in esercizio quattro e precisamente: il M/T Liburna per la Soc. Toremar, gli aliscafi Mantegna e Masaccio ed il M/T Antonello da Messina per la Siremar.

Per quanto attiene la Soc. Saremar il primo programma, per il quale è "in itinere" la procedura di approvazione, prevede la costruzione di due mototraghetti, di cui uno da impiegare sulla linea La Maddalena-Palau, l'altro sulla linea Carloforte-Portovesme.

Per quanto concerne quest'ultima linea, dal mese di agosto al mese di dicembre è stato autorizzato il noleggio di un mezzo idoneo al trasporto di mezzi pesanti per permettere l'esecuzione di un vasto programma di opere pubbliche sull'isola di S. Pietro.

c). SERVIZI INTERNAZIONALI MISTI (PASSEGGERI E MERCI) SVOLTI DALLA SOCIETA' ADRIATICA

Ai sensi dell'art. 13 della legge 856/1986, la società Adriatica svolge, in regime di equilibrio economico assicurato dallo Stato, i servizi di collegamento con Grecia ed Egitto, rispettivamente sulle linee Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso e Venezia/Pireo/Heraklion/Alessandria, quelli tra Trieste, altri scali del Friuli-Venezia Giulia e la costa istriana, nonché quelli di collegamento con la Jugoslavia e l'Albania.

Per quanto concerne questi ultimi è in fase di attuazione il programma di rinnovo del materiale nautico ad essi adibito. Sono in corso di costruzione due motonavi, la cui consegna dovrebbe avvenire nel 1989, che sostituiranno i mototraghetti Tintoretto e Tiepolo, attualmente impiegati.

Per i collegamenti tra Trieste e la costa istriana, che sono soggetti alla disciplina dell'Accordo di Udine del 1982 sul traffico di frontiera tra l'Italia e la Jugoslavia, la società Adriatica ha attuato gli itinerari-orari e l'aumento tariffario nella misura del 10%, a seguito delle determinazioni in merito espresse dal-

l'apposita Commissione mista permanente italo-jugoslava, nel corso della XXXI<sup>a</sup> sessione tenutasi a Zagabria il 12 ed il 13 gennaio 1988.

**d) SERVIZI MERCI DI LINEA GESTITI DALLE SOCIETA' ITALIA, LLOYD TRIESTINO ED ADRIATICA**

Il programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea gestiti dalle Società Italia, Lloyd Triestino ed Adriatica, ha previsto il graduale rinnovamento dei mezzi nautici con la costruzione di nuove unità e la radiazione di naviglio obsoleto nonché il ridimensionamento degli organici del personale delle Società che svolgono gli anzidetti servizi.

Relativamente al rinnovo del naviglio, è in avanzata fase di costruzione un primo lotto di 8 unità di cui è prevista la consegna nel 1989.

Dovrà essere verificata la rispondenza della seconda fase del programma, relativa alla costruzione di ulteriori 7 unità, alle linee di tendenza dei traffici marittimi e ai risultati economici e commerciali finora conseguiti nei vari settori di traffico.

Le Società interessate hanno assunto autonomamente alcune iniziative intese ad adeguare i servizi all'evoluzione della situazione economica dei vari mercati, nell'ottica di renderli sempre più efficienti.

Nulla è stato eccepito in merito ai predetti interventi in considerazione anche del fatto che non comportano oneri a carico dell'Erario.

Nel corso del 1988 si è provveduto alla corresponsione a favore delle società incaricate dei vari tipi di collegamenti marittimi, per anticipazioni, secondo quanto previsto dall'art. 11 - punto 6 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, in conto della eroganda sovvenzione di equilibrio da determinare con i criteri stabiliti dalla stessa legge, di un ammontare complessivo di lire 350.194 milioni, così distinti:

	<u>Lire milioni</u>
Soc. ADRIATICA	25.298
Soc. TIRRENIA	188.364
Soc. TOREMAR	20.688
Soc. CAREMAR	39.068
Soc. SIREMAR	55.579
Soc. SAREMAR	21.197

Nel 1988 sono stati erogati, per acconto mensile dei contributi di avviamento relativi allo stesso anno 1988 e per conguagli dei contributi del 1987 per i trasporti merci di linea svolti dalle società Italia per l'America, dalla Società Lloyd Triestino per l'Africa ed Estremo Oriente e dalla società Adriatica per il Mediterraneo Orientale, i seguenti importi:

## X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

<b>Società Italia</b>	<b>£. 8.245.854.000</b>
<b>Società Lloyd Triestino</b>	<b>£. 7.831.803.000</b>
<b>Società Adriatica</b>	<b>£. 971.185.000</b>
	<b>£. 17.048.842.000</b>

E' stata inoltre effettuata la erogazione dei saldi per perdite patrimoniali derivanti dalla anticipata radiazione di navi, effettuata precedentemente al 1988, per i seguenti importi:

<b>Società Italia</b>	<b>£. 1.571.038.878</b>
<b>Società Lloyd Triestino</b>	<b>£. 725.971.500</b>
<b>Società Adriatica</b>	<b>£. 699.942.640</b>
	<b>£. 2.996.953.018</b>

In base a quanto previsto dalla sopracitata legge n. 856/1986, per la definizione dei pendenti rapporti ultradecennali con le Società di Navigazione Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia, Toremar, Caremar e Siremar per i vari titoli delle leggi 684/74, 169/75, 42/78 e 40/80, nel 1988 si è provveduto alla regolarizzazione dei progressi rapporti economico-patrimoniali con le Società ADRIATICA e TIRRENIA fino al 31.12.1987 ed alla corresponsione dei saldi di sovvenzione ad esse spettanti. Per le società regionali CAREMAR, SIREMAR e SAREMAR sono in corso di erogazione i saldi di sovvenzione. Sono proseguiti inoltre gli accertamenti, da parte della competente Commissione di cui all'art. 14 della legge n. 856/1986, per la definizione dei rapporti con le Società Italia e Lloyd Triestino.

Per i servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori la legge n. 856/1986 ha previsto che, a partire dal 1° gennaio 1988, la sovvenzione erogata dallo Stato dovrà consentire l'equilibrio tra i proventi del traffico ed il costo del servizio determinato con riferimento ai parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito.

Al riguardo si dovrà provvedere alla stipulazione di apposite convenzioni che sono in corso di elaborazione.

La sopracitata legge n. 856/1986 ha disposto anche la concessione di un contributo straordinario all'armamento privato nel limite inizialmente previsto di complessivi 268 miliardi, aumentato nel 1988 di £. 80 miliardi, contributo inteso a consentire il superamento o quanto meno il temperamento della fase negativa attraversata dall'armamento stesso.

Nell'anno 1988 sono stati erogati importi di complessive £. 112 miliardi per contributi di cui all'art. 7 della citata legge e di £. 3 miliardi per contributi di cui all'art. 8 della stessa legge.

Per i contributi ex art. 7 la differenza tra le erogazioni effettuate

te, per l'ammontare di £. 251 miliardi e gli stanziamenti, pari a £. 278 miliardi, è relativa agli importi rimasti in sospeso, in quanto non è tempestivamente pervenuta la documentazione per la corresponsione delle rate di contributo ovvero in attesa di risolvere alcuni dubbi interpretativi della normativa applicabile, sulla base di richiesto parere al Consiglio di Stato.

Per i contributi ex art.8, per i quali la somma residua, rispetto allo stanziamento di £. 70 miliardi, ammonta a £. 37 miliardi, si è verificato che, per la stessa nave, sono state presentate due o più domande da parte di armatori-proprietari succedutisi nel tempo per cui tale somma è rimasta in sospeso in attesa di chiarire se il contributo dovesse essere erogato ad un solo richiedente ovvero, pro-quota, a tutti quelli che hanno avanzato domanda al riguardo.

Sulla questione si è pronunciato il Consiglio di Stato per l'attribuzione del contributo pro-quota e pertanto, appena sarà favorevolmente conclusa la procedura per la conseguente ripartizione dei contributi spettanti, si potrà effettuare la erogazione delle somme disponibili, tenuto conto degli importi da accantonare per far fronte, in caso di accoglimento dei ricorsi, tuttora pendenti, presentati per domande respinte, alla corresponsione dei contributi eventualmente spettanti.

#### **DIREZIONE GENERALE DEL LAVORO MARITTIMO E PORTUALE**

La materia di competenza del Servizio afferisce al lavoro marittimo e al lavoro portuale.

Per quanto concerne il lavoro marittimo è stata avviata la revisione dei titoli professionali marittimi, in relazione agli indirizzi emersi in sede internazionale, ai fini dell'armonizzazione con quanto previsto dalla Convenzione adottata nel 1978 dall'Organizzazione Marittima Internazionale (I.M.O.) sull'addestramento del personale marittimo.

La predetta Convenzione cui l'Italia ha aderito con legge 21 novembre 1985, n° 739, ha lo scopo di salvaguardare la sicurezza della vita umana in mare, la tutela dei beni del mare e la protezione dell'ambiente marino, stabilisce standards di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per il personale marittimo.

Per il raggiungimento delle finalità di cui sopra, nella passata legislatura era stato approvato dal Consiglio dei Ministri, e presentato in Parlamento, un disegno di legge.

E' indispensabile che un analogo disegno di legge venga al più presto nuovamente approvato dal Consiglio dei Ministri e ripresentato all'esame del Parlamento.

Altro settore rilevante del lavoro marittimo è la materia concernente: i Contratti collettivi di lavoro, le vertenze di lavoro, il collocamento della Gente di Mare e movimento Ufficiali, le assicurazioni sociali, le tabelle di armamento, l'igiene e l'abitabilità degli alloggi degli equipaggi delle navi mercantili nazionali, le sovvenzioni

ad enti ed istituti che abbiano finalità attinenti alla Marina Mercantile, le inchieste sugli infortuni, le convenzioni internazionali di competenza, le medaglie d'onore di lunga navigazione.

Nei sopraindicati settori si registra l'attività seguente:

Contratti collettivi di lavoro: i Contratti collettivi di lavoro del personale delle Società di navigazione di P.I.N. e delle Società Regionali marittime sono soggetti all'approvazione del Ministero della Marina Mercantile ai sensi, rispettivamente, dell'art.7 del R.D.L. 26/12/1936, n° 2164 e delle Convenzioni stipulate con le singole Società Regionali. Attesi i riflessi sul bilancio dello Stato degli accordi suddetti, è richiesto in merito il preventivo assenso del Ministero del Tesoro. Nel corso del 1988 si sono svolte le trattative per il rinnovo del C.C.N.L. sia del settore pubblico che di quello privato. In attuazione della mediazione ministeriale del 6 luglio 1988, è stato siglato il relativo accordo in data 28 luglio 1988.

Collocamento Gente di Mare e movimento Ufficiali: il collocamento dei marittimi è demandato ad appositi Uffici di Collocamento Gente di Mare (per l'imbarco di Sottufficiali e comuni) e Uffici Movimento Ufficiali (per l'imbarco degli Ufficiali) istituiti - ai sensi, rispettivamente, del R.D.L. 24/5/1925, n° 1031 e della legge 16/12/1928, n° 3042 - presso le principali Capitanerie di Porto.

Per rendere più funzionale il collocamento, tenuto conto anche dell'attuale carenza di personale marittimo, soprattutto di determinate qualifiche specializzate, sono proseguiti nel 1988 gli studi per rendere uniforme la disciplina in vigore nei vari porti al fine di giungere ad un "turno unico di collocamento" da valere per tutto il territorio nazionale, con l'istituzione, in un momento successivo, di un "Ufficio Centrale di Collocamento", presso questo Ministero o presso una Capitaneria di Porto, secondo proposte che in tale senso sono state anche avanzate dalle organizzazioni sindacali.

E' proseguito per il 1988 l'esame dei progetti per la concessione di contributi agli armatori che imbarchino allievi Ufficiali con contratto di formazione e lavoro, a norma dell'art. 6 della legge 856/86 e del relativo regolamento di attuazione (D.M. 10 aprile 1987, n° 261).

Igiene ed abitabilità degli alloggi equipaggi: nell'anno 1988 sono proseguiti gli studi ed i contatti con le organizzazioni di categoria, al fine di addivenire alla predisposizione di una legge organica che sostituisca la legge 16/6/1939, n° 1045, ormai sorpassata dalla nuova tecnologia e dalle mutate condizioni di vita a bordo.

Concessione di medaglie d'onore di lunga navigazione: nel corso del 1988 sono stati stipulati con la Zecca contratti per acquisto e coniazione di medaglie, utilizzando, oltre che lo stanziamento di bilancio dell'esercizio 1988, anche somme derivanti dal richiamo di residui perenti.

Sono stati predisposti decreti per l'erogazione dei contributi, previsti dalla legge, al C.I.R.M. e all'I.N.P.S., nonché di sovvenzioni

ad enti o istituti che svolgono attività non assistenziali attinenti alla Marina Mercantile.

Uno dei settori del lavoro portuale è quello che tratta: ordinamento e disciplina del lavoro portuale, quesiti e relazioni al Consiglio di Stato e all'Avvocatura Generale dello Stato su questioni relative al lavoro portuale nei porti nazionali, compagnie e gruppi portuali, nomina dei commissari straordinari, concorsi, stato giuridico dei lavoratori portuali, sospensione dall'esercizio della professione, cancellazione dai registri, tariffe compensative del lavoro portuale e delle imprese portuali, variazioni tariffarie, accordi collettivi, controversie collettive ed individuali di lavoro, rapporti con le organizzazioni sindacali del settore e con l'utenza portuale, autonomie funzionali, Commissione medica centrale di secondo grado per le malattie dei lavoratori portuali, Commissione centrale ruoli e produttività.

Il 1988 è stato un anno di svolta per il settore del lavoro portuale: sono stati, infatti, compiuti notevoli passi nell'attuazione di misure, essenzialmente di carattere giuridico, ma con ovvi riflessi tariffari, che si appalesavano opportune per completare il processo di adeguamento delle strutture portuali alle nuove necessità dei traffici ed alle innovazioni tecnologiche che si riscontrano nel settore.

A metà anno, inoltre, sempre in tale linea, si è reso possibile giungere ad un accordo tra le parti interessate, in relazione alla VII<sup>a</sup> piattaforma presentata dai lavoratori dei porti.

Ciò premesso, si fa presente che, oltre allo studio ed alla elaborazione amministrativa dei contenuti della piattaforma contrattuale cui prima si accennava, protrattisi fino al 9 luglio 1988, si è dato corso ad una intensa attività di cui si delineano i punti essenziali.

Con circolare n° 88 del luglio 1988, in relazione all'accordo di cui sopra, sono state impartite direttive per l'applicazione dei contenuti economici dell'accordo stesso nei confronti dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, nonché direttive circa le modifiche da apportare alle addizionali tariffarie.

Successivamente, si è dato corso, previa adeguata istruttoria, alle approvazioni delle nuove tariffe nei 64 porti interessati.

Sono stati, altresì, definiti altri connessi provvedimenti (individuazione della Giornata Retributiva, decreto per i salari differiti, ecc.).

Nel mese di dicembre si è poi dato impulso agli adempimenti relativi alla seconda tranche contrattuale, decorrente dal 1° gennaio 1989.

Con circolare n° 90 del 1988 sono state date direttive in merito alla corretta attuazione della cassa integrazione guadagni.

La successiva circolare n° 91 del 30 settembre 1988, emanata in relazione alle intese raggiunte in sede di contrattazione nazionale ed ai contenuti della legge 26/87, ha richiamato le Autorità marittime locali a dare attuazione alle misure indicate nella legge stessa e negli accordi ai fini di un miglioramento della organizzazione del la-

voro nei porti e ha avuto ulteriori approfondimenti per la sua applicazione reale.

La circolare n° 94 del 1988, allo scopo di verificare l'esatta corrispondenza della normativa concernente la contestualità dei versamenti delle addizionali tariffarie di pertinenza del Fondo Gestione Istituto Contrattuale Lavoratori Portuali (FGICLP), ha dato impulso a ispezioni a tappeto presso le compagnie portuali da parte delle autorità periferiche competenti. Tale necessità è apparsa evidente a seguito della riunione tenutasi con le parti sociali per una revisione delle addizionali in presenza di uno squilibrio finanziario del Fondo medesimo.

Infine, è stata predisposta negli ultimi giorni dell'anno una circolare relativa alla delimitazione giuridica tra compagnia e compagnia impresa che ha visto la luce ai primi di gennaio.

Per quanto riguarda, invece, i bilanci delle compagnie, si è dato luogo ad un accurato studio dei medesimi in relazione al capitolo concernente le spese generali, prevedendo anche modifiche legislative che saranno concretamente predisposte nel corrente anno.

Nel mese di dicembre è stato messo allo studio, e poi predisposto per l'acquisizione di un parere dell'Ufficio Legislativo e dell'Avvocatura generale dello Stato, che si sono dichiarate favorevoli, uno schema di decreto concernente la individuazione delle operazioni soggette alla riserva del lavoro portuale.

Si sono anche svolte numerose riunioni con le parti sociali, durate mesi, per la predisposizione della nuova Regolamentazione nazionale dei lavoratori portuali.

Da agosto in poi si è svolto un ampio studio per individuare i termini della proroga della legge 26/87, per completare le misure volte a fronteggiare la crisi dei porti mediante un adeguamento delle dotazioni organiche delle compagnie e gruppi portuali.

È stato predisposto, quindi, un disegno di legge, successivamente convertito nel decreto legge pubblicato nel mese di gennaio.

Il decreto legge in parola prevede, tra l'altro, il pensionamento anticipato di circa mille lavoratori e dipendenti di compagnie portuali nel corso del 1989, oltre al collocamento in cassa integrazione guadagni delle predette categorie nella misura di mille unità per il 1989 e di mille per il 1990.

Altro settore importante del lavoro portuale è quello che si occupa della gestione del Bilancio Speciale per gli Uffici del lavoro portuale, istituito con R.D.L. 24 settembre 1939, n° 880.

Il Bilancio suddetto è alimentato dalle contribuzioni previste dall'articolo 1279 del codice della navigazione, nella misura determinata dalla legge 8/2/1988, n° 32 ed è amministrato direttamente dal Ministro della Marina Mercantile per mezzo di un Comitato Amministrativo di cui fa parte anche il Direttore della Ragioneria Centrale presso il Ministero.

Trattasi di una gestione non avulsa dal Bilancio dello Stato, ma, co-

me "gestione speciale autonoma" di un capitolo del Bilancio dello Stato (cap. 1606 Ministero Marina Mercantile) e che si attua attraverso un bilancio dell'entrata e della spesa, articolato in più capitoli istituiti in relazione alle necessità della gestione.

La specialità e l'autonomia trovano il loro fondamento nella circostanza che le entrate non derivano da tasse o imposte, ma da contributi a carico di particolari categorie (datori di lavoro e lavoratori) e che esse sono finalizzate alla realizzazione dei beni istituzionali del Bilancio Speciale.

Tutta la gestione, comunque, è contenuta nell'ambito della normativa della contabilità di Stato, ove non specificamente previsto nella legge istitutiva sopra indicata e nelle norme regolamentari emanate in applicazione alla legge stessa ed approvate con D.M. 18 maggio 1933.

Per rendere più efficace l'azione amministrativa si renderebbe necessario modificare sia la legge istitutiva del Bilancio Speciale sia le norme regolamentari.

La necessità di modificare alcune norme si è profilata nel tempo sia per esigenze di carattere amministrativo, che per una agevole realizzazione dei fini a carattere sociale.

Detta problematica è già stata presa in considerazione dal Servizio il quale ha in fieri provvedimenti tesi all'aggiornamento della normativa con gli opportuni adeguamenti alle esigenze contabili di una gestione autonoma.

Le proposte di modifiche riguardano in modo particolare lo snellimento delle procedure relative all'acquisizione delle entrate, la composizione ed i compiti del Comitato Amministrativo, la gestione delle spese e le attribuzioni relative alla stipula dei contratti ed i rapporti con il Bilancio dello Stato.

E' stato, al riguardo, predisposto un articolato che è all'esame dell'Ufficio Legislativo.

Con D.M. 1° dicembre 1988, di concerto con i Ministri delle Finanze e del Tesoro, sono state determinate le modalità di riscossione delle nuove misure di contribuzione previste dalla citata legge.

Nel corso dell'anno 1988 si è provveduto ad avviare a soluzione i lavori necessari per la ristrutturazione di alcuni locali andati distrutti dal fuoco nel 1981 presso la Casa di Dovadola, nonché ad istruire diverse richieste presentate dalle Compagnie portuali di Reggio Calabria, Piombino e Barletta per i lavori urgenti di ristrutturazione e di manutenzione delle proprie Case del Portuale.

#### **DIREZIONE GENERALE DEL DEMANIO MARITTIMO E DEI PORTI**

Le competenze della Direzione Generale riguardano la regolamentazione, la gestione e la tutela del pubblico demanio marittimo, con particolare riguardo alle finalità turistico-ricreative, fornitura diretta di servizi dell'Amministrazione all'utente cittadino, controllo

sulla gestione degli enti e delle aziende portuali nonché su tutti gli atti connessi.

In relazione all'attività svolta nel corso del 1988, si deve segnalare che la gestione per fini turistico ricreativi del demanio marittimo è stata tesa ad ampliare la possibilità, da parte del pubblico, di usufruire delle aree demaniali, riservando a deroghe di carattere eccezionale la eventualità di un uso privato delle medesime, in virtù della speciale rilevanza di alcune determinate situazioni.

In materia di canoni demaniali si potranno conseguire notevoli risultati positivi con lo snellimento delle procedure relative alla loro determinazione. Infatti, in attuazione dell'art.5 del D.L. n.547/58, saranno adottati criteri oggettivi, la cui applicazione può essere demandata direttamente alle Autorità concedenti, evitando complesse concertazioni.

Nell'anno 1988 sono state emanate delle circolari intese a disciplinare in maniera organica la materia della prestazione delle cauzioni. Di notevole rilievo è stata l'attività relativa al contenzioso, derivante soprattutto dall'elevato numero di ricorsi gerarchici proposti avverso provvedimenti adottati in sede periferica, ma comprendente anche l'esame di controversie in sede giurisdizionale, nonché l'approntamento, previa istruttoria, dei decreti di decisione dei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica.

Tra le attività espletate va riferita anche l'emanazione, di concerto con il Ministero delle Finanze, di numerosi decreti di sclassifica relativi ad aree per le quali, dopo una ponderata verifica dei presupposti richiesti, si è rilevata la perdita della idoneità a soddisfare i pubblici usi marittimi.

Per quanto concerne le complesse procedure per il rilascio delle concessioni per la costruzione degli approdi turistici, si auspica che venga celermente approvato il disegno di legge concernente la disciplina della portualità turistica, già all'esame del Parlamento (atto Senato n.1428).

Per quanto riguarda l'esercizio del controllo sulla gestione degli enti e delle aziende portuali si deve segnalare disomogeneità delle leggi istitutive degli enti portuali e quindi dei relativi procedimenti di controllo sugli atti e, in taluni casi, una eccessiva brevità del termine per l'esercizio del controllo.

Inoltre, il potere di sospensione del decorso dei termini di formazione del silenzio-assenso, a cui pure necessariamente si fa ricorso quando la documentazione trasmessa dall'Ente è carente, non sempre trova un saldo fondamento normativo.

Un primo importante passo verso l'unificazione della normativa e, quindi, dei procedimenti di controllo sugli enti portuali è stato realizzato con l'art. 6 del D.L. 17.12.1986, n. 873, convertito in legge 13.12.1987, n. 26 il quale ha sottoposto all'approvazione di questo Ministero, di concerto col Ministero del Tesoro, i bilanci, mutui, partecipazioni azionarie di tutti gli enti portuali, anche di

quelli (ad es. CAP di Genova) che non erano soggetti al controllo di questo Ministero su detti atti.

Peraltro, non essendo possibile in materia addivenire a modifiche procedurali se non per via legislativa, una soddisfacente soluzione dei problemi prospettati può venire solo dall'approvazione, da parte del Parlamento, del disegno di legge recante "Disposizioni in materia di sistemi portuali, di classificazione dei porti, nonché di ordinamenti portuali e di lavoro portuale" il quale, all'art. 20 (approvazione delle deliberazioni), disciplina unitariamente gli atti soggetti a controllo dei nuovi Consorzi portuali e stabilisce la decorrenza dei termini di approvazione per silenzio-assenso dalla data di ricevimento degli ulteriori elementi o documenti che sia necessario richiedere.

Nel corso del 1988 è stata data piena attuazione alla legge n. 26/87 portando a termine le operazioni di esodo anticipato dei dipendenti degli enti e delle aziende portuali. Inoltre, sono state seguite le trattative per il rinnovo del contratto dei dipendenti degli enti e delle aziende portuali per il triennio 1988-90.

Per mancanza di personale non sono state effettuate ispezioni agli enti portuali: ciò ha dato luogo anche ad un rilievo di legittimità nei confronti del Ministero da parte della Corte dei Conti, ai sensi dell'art. 8 della legge 21 marzo 1958, n. 259, in sede di relazione al Parlamento sul controllo della gestione finanziaria del Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, per gli esercizi dal 1984 al 1986.

Nel corso del 1988 in materia di opere marittime è stato predisposto lo schema di disegno di legge (poi divenuto L.543/88) riguardante la realizzazione di infrastrutture nelle aree portuali di Ravenna ed Ancona e di intesa con il Ministero dei Lavori Pubblici è stato definito il programma delle opere finanziate (sempre nel porto di Ancona) ex art.28 L.1/12/86, n.879; si è dato corso agli adempimenti connessi all'approvazione degli importanti e complessi piani regolatori dei due citati porti; per il porto di Ravenna ampio spazio è stato dedicato all'approfondimento della questione concernente la delimitazione dell'ambito del porto, a seguito del quale si è predisposta la richiesta di parere al Consiglio di Stato in merito.

Particolare cura è stata posta nei contatti con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed a tal fine sono state impartite direttive alle Capitanerie di Porto onde acquisire la documentazione concernente le questioni in trattazione presso tale Consesso che riguardano opere portuali al fine di eventuali opportuni interventi in tale sede.

In materia di tasse e diritti marittimi la legge 13/5/88, n.153, di conversione del D.L. 13/3/88, n.69, ha aumentato la misura delle tasse portuali e diritti marittimi (con esplicita esclusione del porto di Trieste) attivando un processo, ancora in via di definizione, di verifica dei Paesi le cui navi godono del trattamento più favorevole accordato alle navi nazionali, nonché l'elaborazione, con le connesse

verifiche preliminari, ultimate nel corso dell'88, del decreto interministeriale che determina le modalità di applicazione delle tasse in questione nel porto franco di Trieste.

Sempre in connessione con l'aumento della misura delle tasse di cui sopra si è provveduto, in esecuzione della predetta legge, a determinare i correttivi dei parametri di stazza netta delle navi staziate in base ai criteri stabiliti dalla Convenzione Internazionale di Londra del 1969.

Per quanto concerne il servizio di pilotaggio, a conclusione dell'accordo tra le rappresentanze sindacali degli armatori e dei piloti, sono state approvate le tariffe riguardanti il servizio in questione, per il biennio 1989-90, relative ai porti ove è obbligatorio il servizio stesso, nonchè sono state impartite direttive per l'aggiornamento delle tariffe nei porti dove il pilotaggio non è obbligatorio e viene espletato da marittimi autorizzati.

In materia di attività di raccomandazione marittima è stato approvato il nuovo testo dell'art.5b del decreto tariffario riguardante le navi traghetto che svolgono servizio tra i porti nazionali per adeguarlo agli aumenti già concordati.

E' stato definito anche il contratto di talune categorie di addetti ai servizi portuali (VII piattaforma rivendicativa delle categorie di ormeggiatori e barcafoli), con la connessa attività di preparazione e successiva emanazione delle direttive agli uffici periferici dell'Amministrazione.

Inoltre essendosi manifestata la necessità di disciplinare in modo organico la materia degli equipaggiamenti tecnici individuali della categoria dei sommozzatori in servizio locale, si è dato corso alle procedure occorrenti per ricostituire una commissione "ad hoc" con compiti identici a quelli di analogo organismo che, costituito nel 1980, si riunì 2 sole volte e di fatto è decaduto.

#### **ISPETTORATO CENTRALE PER LA DIFESA DEL MARE**

Le competenze della Direzione Generale sono: l'applicazione di normative nazionali ed internazionali in materia di difesa dell'ambiente marino, l'organizzazione dei servizi di prevenzione, sorveglianza e intervento in caso d'inquinamento; le attività di tipo scientifico tendenti alla verifica dello stato dell'ambiente marino; l'attuazione dei programmi della difesa del mare attraverso la stipula e la gestione dei contratti posti in essere per il raggiungimento delle finalità indicate dal legislatore.

Nel corso del 1988 si è avuto un notevole impulso nell'attività dell'Ispettorato. Tra l'altro, è da segnalare l'assegnazione al servizio delle complesse funzioni della Segreteria della Consulta del Mare. Sono stati istituiti nel 1988 Commissioni, Collegi e Comitati che trovano la fonte in previsioni contrattuali. Con tale mezzo, infatti, si è inteso rafforzare la verifica finalizzata dell'Amministrazione

sulle prestazioni dedotte in contratto.

A comporre i Comitati sono stati chiamati Magistrati Amministrativi del Consiglio di Stato e della Corte dei Conti, Avvocati di Stato, Professori universitari ed esperti in diverse discipline.

In particolare:

"Comitato di Vigilanza sulle prestazioni della Società Ecolmare S.p.A." (DD.MM. 12/2/1988, 8/4/1988, 9/4/1988); "Commissione di Verifica delle indagini preliminari relative alle riserve marine di Capocaccia Isola Piana, Torre Guaceto, e Golfo di Portofino (D.M. 18/5/1988), Arcipelago Toscano, Isole Pontine, Isole Pelagie, Isole Eolie" (D.M. 2/12/1988), "Commissione di Collaudo per i lavori di ristrutturazione e adattamento di battelli dis inquinanti da parte della Mannesmann Italiana S.p.A." (D.M. 7/5/1988), "Commissione di vigilanza sull'andamento dei lavori di costruzione delle motovedette di cui ai contratti con la Bacino di Carenaggio di Trapani S.p.A." (DD.MM. 22/7/1987, 29/3/1988), "Comitato di vigilanza per la verifica della regolare esecuzione delle prestazioni affidate alla Stretto di Messina S.p.A." (D.M. 17/2/1988), "Comitato di vigilanza per la verifica del corretto adempimento delle prestazioni affidate a Ditel Centro Ligure per la Diffusione della Tecnologia" (DD.MM. 17/2/1988, 18/11/1988), "Comitato di vigilanza per la verifica della regolare esecuzione delle prestazioni della Enidata S.p.A." (D.M. 22/6/1988), "Commissione di collaudo dei lavori e delle forniture della Honeywell Information System Italia" (D.M. 9/3/1988), "Commissione della riserva naturale marina di Miramare" (D.M. 9/4/1988), ex art. 20 Legge 979/82, "Commissione di alta vigilanza per assicurare il controllo delle attività del RTI Bonifica" (D.M. 12/4/1988), "Commissione di collaudo autovetture Fiat S.p.A. e Alfa Lancia Industriale S.p.A." (D.M. 5/5/1988), "Comitato di sorveglianza e collaudo per la verifica del corretto svolgimento delle prestazioni affidate a Selenia S.p.A." (D.M. 9/4/1988), "Comitato di vigilanza e controllo per la verifica della regolare esecuzione delle prestazioni affidate al RTI Castalia" (D.M. 9/4/1988), "Commissione di collaudo per aeromobili P166 DL3 della Piaggio S.p.A." (D.M. 21/12/1988), "Commissione per la valutazione tecnica e l'istruttoria delle istanze" di cui all'art. 2 del D.M. 8/3/1988, n° 289.

Le diverse Commissioni sopra configurate, sia nella veste di Comitati di Vigilanza che di Commissioni, rappresentano sempre una figura tecnico-amministrativa-giuridica di vere e proprie Commissioni di Collaudo in corso d'opera.

Il fondamento costitutivo dei predetti Comitati riposa quindi sulla applicabilità, nei confronti della Pubblica Amministrazione, del disposto del 4° comma dell'art. 1665 del Codice Civile che prevede, in effetti, l'accettazione tacita di un'opera ancorché non si sia proceduto alla verifica all'atto della consegna.

Infatti, se la Pubblica Amministrazione ha l'obbligo di attuare i fini predeterminati dall'ordinamento giuridico nel modo più consono ai

principi di equità e di buona amministrazione, nelle facoltà comprese nel relativo potere deve includersi quella di istituire organi collegiali i quali, per la loro composizione, si rivelano utili strumenti per l'attuazione del pubblico fine attraverso una ponderata valutazione dei vari interessi e un puntuale accertamento dei dati tecnici e dei risvolti scientifici delle prestazioni rese.

In tale modo si concreta, in effetti, una verifica finalizzata dell'attività dedotta in contratto quale prima fase dell'attività di controllo che non può che essere interna all'Amministrazione ancorché esercitata, in virtù di disposizioni pattizie di intesa con le parti contraenti.

Nel corso del 1988 è stata inoltre istituita la Commissione di allestimento per il primo lotto Elicotteri, nonché Commissioni di congruità e di studio volte a predisporre gli atti preliminari essenziali per successivi contratti o per assicurare il miglior coordinamento con altre Amministrazioni centrali e periferiche in materia di competenza istituzionale; ciò a prescindere dalle attività svolte dalla Consulta del Mare e dalle Sezioni nell'ambito della stessa istituite. Tra l'attività contrattuale si deve considerare:

- la CONVENZIONE ENEA stipulata il 20/3/1985),
- il CONTRATTO SIP stipulato il 24/5/1985,
- la CONVENZIONE ECOLMARE stipulata il 30/7/1985 (Atto Aggiuntivo stipulato l'11/12/1987),
- la CONVENZIONE ENEA stipulata il 30/12/1985,
- la CONVENZIONE FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA stipulata il 30/12/1985,
- la CONVENZIONE CONSORZIO LIVORNESE BACINI DI CARENAGGIO stipulata il 30/12/1985,
- la CONVENZIONE DITEL (1) stipulata il 4/1/1986,
- il CONTRATTO PIAGGIO (1° lotto) stipulato il 19/5/1986,
- l'ATTO AGGIUNTIVO A CONVENZIONE FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA stipulato il 25/7/1986,
- l'ATTO AGGIUNTIVO A CONVENZIONE CONSORZIO LIVORNESE BACINI DI CARENAGGIO stipulato il 26/7/1986,
- il CONTRATTO FINCANTIERI stipulato il 30/7/1986,
- l'ATTO AGGIUNTIVO FINCANTIERI stipulato il 18/12/1986,
- il CONTRATTO C.R.N. DI ANCONA stipulato il 16/12/1986,
- la CONVENZIONE STRETTO DI MESSINA stipulata il 19/12/1986,
- il CONTRATTO MEDITERRANEAN SURVEY AND SERVICES M.S.S. SPA stipulato il 23/12/1986,
- la CONVENZIONE DITEL (2) stipulata il 30/12/1986,
- il CONTRATTO DITTA BACINO DI CARENAGGIO DI TRAPANI SPA stipulato il 30/12/1986,
- la CONVENZIONE ENIDATA stipulata il 30/12/1986,
- il CONTRATTO SIP (3) stipulato il 7/1/1987,
- il CONTRATTO SIP stipulato il 28/1/1987,
- il CONTRATTO BONIFICA SPA stipulato il 2/4/1987

- il CONTRATTO DELFINO ANTINQUINAMENTO stipulato l'8/4/1987,
- il CONTRATTO FINCANTIERI DI GENOVA stipulato il 7/5/1987,
- il CONTRATTO MANNESMANN stipulato il 23/5/1987,
- la CONVENZIONE SO.PRO.MAR. stipulata il 3/7/1987,
- la CONVENZIONE COMUNE DI USTICA stipulata il 5/7/1987,
- il CONTRATTO PIAGGIO (2° lotto) stipulato il 21/7/1987,
- la CONVENZIONE DI CASTALIA stipulata il 22/7/1987,
- la CONVENZIONE ENTE AUTONOMO PORTO TRIESTE stipulata il 24/7/1987,
- l'ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO ECOLMARE DEL 30/7/1985 stipulato l'11/12/1987,
- la CONVENZIONE BONIFICA S.P.A. stipulata il 23/12/1987,
- il CONTRATTO FIAT AUTO S.P.A. stipulato il 23/12/1987,
- il CONTRATTO SIP (4) stipulato l'8/1/1988,
- il CONTRATTO SELENIA stipulato l'8/4/1988,
- la CONVENZIONE CASTALIA stipulata il 9/4/1988,
- il CONTRATTO HONEYWELL BULL stipulato il 14/4/1988,
- il CONTRATTO RA CONSULTING stipulato il 28/5/1988,
- l'ATTO AGGIUNTIVO C.R.N. ANCONA stipulato il 17/6/1988,
- l'ATTO AGGIUNTIVO BACINO DI CARENAGGIO DI TRAPANI stipulato il 17/6/1988;
- l'ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO DELFINO ANTINQUINAMENTO stipulato il 13/7/1988,
- l'ATTO AGGIUNTIVO PIAGGIO (3° lotto) stipulato il 7/12/1988,
- il CONTRATTO PIAGGIO stipulato il 7/12/1988,
- il CONTRATTO AGUSTA stipulato il 7/12/1988,
- il CONTRATTO SIP stipulato il 7/12/1988,
- l'ATTO AGGIUNTIVO ENEA stipulato il 12/12/1988,
- il CONTRATTO ISIDE stipulato il 23/12/1988,
- l'ATTO AGGIUNTIVO FINCANTIERI stipulato il 29/12/1988;
- CONTRATTO SNAM PROGETTI, STIPULATO il 29/12/1988.

Per tutti i contratti stipulati si è provveduto ad acquisire il parere del Comitato ex art. 8 Legge 979/82 che è sostitutivo del parere obbligatorio del Consiglio di Stato e degli altri eventuali pareri previsti di diversi Organi consultivi. Evidentemente, per contratti inferiori a 500 milioni, che investono iniziative prese con Enti e Regioni per monitoraggio della fascia costiera o studi preliminari per la ionizzazione di aree destinate a riserva marina affidate a Enti, Istituti o Laboratori per volontà della Consulta del Mare, visto il disposto dell'art. 26 della Legge 979/82, si è proceduto a termine dell'art. 8 senza sentire il parere del Comitato.

Sono stati emessi, nel corso del 1988, otto decreti di riconoscimento di debito relativi a 18 casi di spandimento di idrocarburi, che hanno trovato presumibile origine in scarichi di acque di lavaggio di navi petroliere e in relazione ai quali le indagini espletate, ai fini dell'accertamento delle responsabilità, hanno dato esito negativo, nonché un provvedimento di riconoscimento di debito collegato all'affidamento di una campagna di monitoraggio all'ICRAP, di intesa con il

Ministero degli Affari Esteri, per la verifica della presenza del cloruro monomero di vinile, nelle acque adriatiche in concomitanza alle operazioni di recupero della nave "Brigitta Montanari", che trasportava tale sostanza tossico-nociva, affondata nelle acque marine jugoslave al largo del porto di Sebenico.

E' da prevedersi che atti di riconoscimento di debito per attività di disinquinamento non potranno essere evitati, soprattutto per sversamenti in ambito portuale laddove viene richiesto immediato intervento e spesso operano locali concessionari.

L'Amministrazione ha adottato il metodo del prezzo chiuso al fine di evitare, per quanto possibile, la revisione dei prezzi contrattuali. Ciò riguarda sia le forniture del 3° lotto Piaggio e del 1° lotto degli elicotteri Agusta che l'atto aggiuntivo stipulato con la Fincantieri per le modifiche ai pattugliatori e le parti di rispetto.

Nulla è invece da segnalare per quanto riguarda corresponsione di interessi per ritardato pagamento di acconti e rate di saldo, né per applicazioni di penalità.

Per quanto riguarda acquisti e servizi in economia si è provveduto ad aperture di credito a favore dei Comandi periferici per poter snellire le procedure relative a piccoli acquisti essenziali per supporto di attività di istituto svolte dai Nuclei operativi Difesa mare aerei, navali e terrestri. Tali aperture sono state effettuate sui capitoli 2545 e 2554. Inoltre, si sono anche disposti accreditamenti per acquisti di materiali deperibili sul capitolo 8022, sempre a supporto dell'operatività dei mezzi navali aerei e terrestri e del personale agli stessi dedicato. Globalmente, servizi e acquisti in economia comportano un impegno di spesa dell'ordine di circa 1.200.000.000. Le spese in economia sono state disciplinate dal vigente regolamento delle spese in economia delle Capitanerie di Porto, in attesa della definizione di un nuovo testo per le spese in economia valido per l'Amministrazione centrale e periferica.

Non si è provveduto a ottemperare a quanto previsto dall'art. 111 del regolamento di Contabilità Generale dello Stato in quanto le spese effettuate non possono essere riferibili a variazioni in aumento nel valore del patrimonio dello Stato, afferenti al bilancio del Ministero della Marina Mercantile. In effetti, i mezzi navali aerei e terrestri, acquistati con fondi dell'Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare, sono iscritti nei registri militari e pertanto le relative variazioni patrimoniali dovrebbero risultare dagli inventari facenti capo al Ministero della Difesa Marina. In effetti, l'indicazione della variazione patrimoniale sui decreti di approvazione dei contratti avrebbe potuto ingenerare la convinzione che trattavasi di beni patrimoniali direttamente riferibili all'Amministrazione Marittima e pertanto creare il presupposto di una duplice variazione in aumento del patrimonio dello Stato per uno stesso importo.

**DIREZIONE GENERALE DELLA PESCA MARITTIMA**

Le competenze della Direzione Generale riguardano i rapporti internazionali di pesca e gli aspetti giuridico-amministrativi relativi alla attuazione dei Programmi integrati mediterranei (P.I.M.) di cui al Reg. CEE 2088/85; la disciplina giuridica della pesca, nonché studi e ricerche in questo settore, erogazione, ai sensi della legge 41/82 e dei Regolamenti comunitari, di provvidenze nelle forme di contributi e/o finanziamento.

Nel corso dell'anno 1988 è stato messo a punto un archivio elettronico di licenze di pesca in occasione del rilascio di tali documenti in sostituzione dei precedenti permessi di pesca, secondo quanto previsto dalla legge 41/82. Sono state inserite nell'archivio 17.152 pratiche.

Tali pratiche sono corredate da diversi documenti il cui rilascio grava sugli organi periferici di questo Ministero.

Sono state inoltre istruite 1.450 pratiche relative alla concessione di provvidenze a favore della pesca.

Al fine di agevolare e semplificare le procedure, sono state emesse varie circolari indirizzate alle Capitanerie di porto.

Con D.M. del 4 agosto 1988 è stato varato il 2° Piano nazionale della pesca marittima e dell'acquacoltura nelle acque marine e salmastre, così come previsto dalla legge n° 41 del 17/2/1982 e in sintonia con la regolamentazione comunitaria in materia di pesca.

I rapporti con l'utenza sono tenuti mediante corrispondenza, circolari e riunioni con le categorie interessate nel settore della pesca e dell'acquacoltura (associazioni sindacali e di categoria, organizzazione di produttori, società, ecc.) direttamente e tramite gli Uffici marittimi periferici in materia di Regolamenti C.E.E. e di cooperazione.

I rapporti con altre Amministrazioni sono continui con i Ministeri del Tesoro e del Bilancio, nonché col C.I.P.E. per la gestione dei fondi e con i Ministeri degli Affari Esteri e delle Politiche Comunitarie per i rapporti con la Comunità Europea.

Sottoposto a vigilanza del Servizio è l'Istituto Centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima al quale viene concesso un contributo annuale.

**ISPETTORATO TECNICO**

I compiti che svolge il Servizio riguardano l'esame dei progetti di navi da adibire ai servizi marittimi sovvenzionati, di imbarcazioni ecologiche da adibire a servizi antinquinamento, di specifiche tecniche relative a navi in costruzione; l'esame di richieste di autorizzazione in deroga alle normative nazionali ed internazionali riguardanti la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, la stazzatura e il bordo libero, la verifica di rispondenza delle sistemazioni degli equipaggi in relazione alla legge sull'igiene ed abitabilità degli alloggi dei marittimi imbarcati sulle navi mercantili nazionali; l'esame di invenzioni e innovazioni nel campo navale relative alla costruzione, propulsione e dinamica delle navi e degli im-

pianti e macchinari ausiliari di bordo; gli accertamenti alle organizzazioni, alle strutture e alle attrezzature di addestramento a terra del personale marittimo secondo le direttive nazionali ed internazionali; la collaborazione con l'Ente di classificazione delle navi, con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, con l'Istituto per Studi ed Esperienze di Architettura Navale e con altri Enti e Commissioni che hanno come obiettivo la tecnica navale; gli accertamenti di costi di costruzione e riparazione di scafi, apparati motori e macchinari ausiliari, nonché della potenzialità produttiva dei cantieri navali e stabilimenti di riparazione; le stime e valutazioni di prezzo di acquisto di navi, di nuova costruzione e usate, determinando, per queste ultime, anche il valore di demolizione; gli accertamenti tecnico-economici inerenti l'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati dallo Stato o dalle Regioni; gli esami delle offerte, sotto il profilo tecnico ed economico, di servizi antinquinamento di competenza dell'Amministrazione; il supporto tecnico ed estimativo per la costruzione, riparazione e gestione delle M/VV delle Capitanerie di Porto.

Nel corso del 1988 l'I.T. ha espletato attività rivolta sia all'interno che all'esterno dell'Amministrazione.

Si sono avuti, pertanto, intensi rapporti di collaborazione, oltreché con le varie Direzioni Generali del Ministero, anche con altre Pubbliche Amministrazioni e con vari Enti di ricerca pubblici e privati. E' continuata la partecipazione a commissioni e comitati tecnici di carattere nazionale ed internazionale.

I servizi resi sono consistiti essenzialmente nella formulazione di pareri di carattere tecnico e tecnico-economico sui molteplici problemi, connessi con l'attività marittima, che nel corso del 1988 hanno interessato i vari settori dell'Amministrazione.

L'espletamento dei predetti servizi ha comportato approfondite analisi delle documentazioni pervenute e ha spesso richiesto la necessità di effettuare ispezioni e sopralluoghi.

In particolare, sono stati trattati i seguenti argomenti più significativi:

- in applicazione del "Regolamento per la Sicurezza della Navigazione" e della "Convenzione internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare", sono state esaminate e portate a termine tutte le pratiche pervenute in applicazione di tali strumenti normativi e precisamente: circa 375 pratiche.
- Stime per "lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni di navi", in applicazione delle varie leggi concernenti provvidenze a favore degli armatori: sono state esaminate per la congruità dei costi, circa 200 navi, per l'importo complessivo di circa £./milioni 3.175.000.
- Stime per "lavori di costruzione, riparazione, demolizione, manutenzione e trasformazione di navi" in applicazione delle varie leggi di sostegno alla cantieristica: circa 140 pratiche per un impor-

to complessivo di circa £./milioni 1.570.000.

Si fa notare che nell'anno 1988, contrariamente a quanto verificatosi nell'anno precedente, si è avuta una prevalenza delle stime per nuove costruzioni su quelle delle riparazioni navali, le cui pratiche, in relazione ai periodi ristretti di esecuzione, sono state praticamente evase per la quasi totalità.

- "Condizioni di igiene ed abitabilità degli alloggi equipaggio", in applicazione della Legge 1045 del 16/3/1939: circa 130 pratiche. Inoltre, sono state redatte relazioni, previste dalla stessa Legge, per la Commissione Centrale, in numero di 40.
- "Valori di demolizione" attraverso l'individuazione delle rese dei materiali di ciascuna unità, ai fini dell'equa tutela dei diritti dei terzi e quindi dell'entità delle fidejussioni bancarie, per 15 navi, per un importo complessivo di circa £./milioni 4.700.
- Stime di navi ed imbarcazioni per compravendita all'estero: 226 per acquisto per un importo di £./milioni 148/592; 329 per vendita per un importo di £./milioni 281.428.

Nel periodo in questione si è provveduto inoltre:

- Ai fini della Circolare U.I.C. del 26/10/1983, per l'importazione o vendita di mezzi nautici provenienti da Paesi della CEE, ad esprimere il parere sulle condizioni di efficienza di 20 unità. Sullo stesso argomento sono state espressi numerosi pareri su richieste del Ministero delle Finanze, dell'Intendenza di Finanza, dell'Ufficio del Registro.
- In collaborazione con la D.G. Lavoro Marittimo e Portuale, ad eseguire gli accertamenti di idoneità di Società per l'espletamento di corsi di addestramento per il personale marittimo.
- In applicazione di leggi e regolamenti a favore delle Società di P.I.N. ad eseguire le prove in mare di 12 navi.
- Al fine di consentire l'applicazione di leggi nazionali e regionali relative al rifornimento idrico delle isole minori, ad esaminare 45 pratiche e per i servizi di collegamento delle isole, ad espletare 40 pratiche.
- Per il Ministero dell'Interno, ad affrontare i problemi connessi con la costruzione di 4 M/bb pompa e a predisporre la normativa relativa alla prevenzione antincendio sulle piattaforme fisse di perforazione petrolifera.
- In applicazione della Legge 856/86, relativamente al programma di nuove costruzioni nel quadro della ristrutturazione dei servizi di trasporto merci del gruppo FINMARE, ad eseguire l'analisi tecnico-economica delle varianti ai progetti presentati dalla FINCANTIERI e dai Nuovi Cantieri Apuania per n° 6 navi "Full Containers" e n° 2 navi "Ro-ro".
- In risposta ai quesiti posti dall'Ispettorato Generale delle Capitanerie di Porto in merito a lavori di costruzione, riparazione e gestione delle M/vv, ad esprimere pareri di congruità sui prezzi relativi a circa 130 pratiche.

- Alla partecipazione a commissioni e gruppi di lavoro incaricati della vigilanza e del collaudo dei lavori di 4 pattugliatori e 8 M/vv di altura.
- Alla formulazione di risposte a numerosi quesiti in merito all'efficienza e alla funzionalità di mezzi ecologici e ai corrispondenti importi di noleggi per l'espletamento dei servizi convenzionati (V. Convenzioni Castalia, Sopromar ed Ecolmare, ESP, Riserva Miramare).
- All'esecuzione di numerosi accertamenti presso cantieri navali, Società di Navigazione e a bordo delle unità navali oggetto delle predette varie convenzioni.

Si osserva, infine, che è stata notevolmente incrementata la collaborazione con le Università e gli Enti di Ricerca e la partecipazione a Commissioni e a Convegni nazionali ed internazionali. Rapporti più intensi e costanti sono stati registrati con il CETENA, l'INSEAN, l'Università di Napoli e l'I.M.O.

In particolare, il Servizio ha partecipato a molte Commissioni.

L'analisi dell'attività svolta dall'I.T. nel corso del 1988 porta a giudicare i risultati conseguiti, in termini di qualità e quantità dei servizi resi, sostanzialmente soddisfacenti in relazione al tipo e all'entità delle iniziative che, a tal fine, è stato possibile intraprendere.

Esse erano volte essenzialmente ad ottenere un migliore sfruttamento della potenzialità dei periti tecnici e della professionalità degli ingegneri attraverso una più razionale distribuzione delle attività e degli incarichi tra il personale entrato in servizio alla fine del 1986 e nel corso del 1987 e del 1988.

Il soddisfacente esito ottenuto è ascrivibile alla accresciuta esperienza conseguita dai periti tecnici (per la maggior parte al primo impiego) nel corso degli ultimi due anni sotto la guida competente ed accorta, anche se non sempre agevole, del personale direttivo e dirigenziale che ha profuso uno sforzo notevole dovendo, tra l'altro, far fronte alle più volte denunciate carenze della struttura organizzativa.

E' stato così possibile ottenere, almeno in parte, una maggiore incisività degli interventi che si è estrinsecata attraverso l'intensificazione di accertamenti in loco presso Cantieri, Società di Navigazione e su navi riducendo, per quanto possibile, la prassi precedentemente seguita per forza maggiore, di esprimere pareri sulla base di esami esclusivamente documentali.

Le iniziative finora intraprese, la cui validità risulta confermata dai risultati conseguiti, sono tuttavia insufficienti per perseguire ulteriori miglioramenti che pure potrebbero essere ottenuti attraverso ulteriori interventi sulla struttura organizzativa.

**ISPETTORATO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO**

Le funzioni che svolge il corpo delle Capitanerie di Porto si possono sintetizzare come segue:

- funzioni tecnico-operative: comando dei porti e regolamentazione di tutte le attività che in essi si svolgono (pilotaggio, rimorchio, ormeggio, carico e scarico delle merci); sicurezza della navigazione e delle attività portuali; soccorso in mare; polizia marittima, vigilanza sulle attività di pesca, sull'esercizio della navigazione commerciale e da diporto e, in genere, su tutte le attività che si svolgono nelle acque marittime nazionali e sulla fascia demaniale marittima, con particolare riguardo alla prevenzione e alla lotta contro gli inquinamenti, nonché alla protezione e tutela dell'ambiente marino;
- funzioni amministrative: gestione del demanio marittimo, organizzazione e disciplina della gente di mare; tenuta dei registri del naviglio mercantile e da diporto; contenzioso amministrativo;
- funzioni militari: concorso alla difesa dei porti e delle coste; leva di mare e mobilitazione; requisizione e destinazione del naviglio; supporto logistico all'Armata Navale.

Una quantificazione dei servizi resi dalle Capitanerie di Porto può essere desunta dalle entrate che esse procurano all'erario. Come si evince dal prospetto (allegato "A"), l'apporto finanziario dell'attività svolta dalle Capitanerie - apporto che ovviamente si riferisce ai soli introiti procurati all'erario direttamente attraverso l'azione delle Autorità Marittime periferiche e non tiene quindi conto di tutto quanto viene indirettamente prodotto dalla stessa attività sia per introiti curati da altre amministrazioni, sia soprattutto per i benefici e le economie indotti sempre a favore dell'erario - si è concretato in oltre £. 119.247.547.399, con un incremento del 22% sul precedente anno 1987. Per contro, gli stanziamenti complessivi a carico del bilancio della Marina Mercantile per personale, strutture, mezzi e servizi sono stati, nello stesso anno, di:

- lire 43.744.500.000 per la parte corrente (26%);
- lire 97.000.000.000 in conto capitale (212%).

Va comunque considerato che l'attività svolta dalle Capitanerie non è diretta alla produzione di entrate fiscali, ma allo svolgimento di servizi e attività corrispondenti a preminenti esigenze di interesse pubblico che lo Stato sarebbe comunque chiamato ad assolvere indipendentemente dai relativi costi di gestione. Basti pensare al fondamentale settore della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, che non procura all'erario introiti di alcun genere, settore nel quale le Autorità Marittime periferiche hanno, nel solo anno 1988:

- effettuato 10.275 visite in materia di sicurezza per le navi ed imbarcazioni da diporto;
- rilasciate 12.716 annotazioni di sicurezza per le navi ed imbarcazioni da diporto;
- emanato 4.325 ordinanze concernenti la sicurezza della navigazione;

- soccorso 3.626 persone e 1290 unità mercantili, da diporto e da pesca.

Questa cifre, ovviamente, non sono atte ad inquadrare tutte le attività che, sempre nel solo settore della sicurezza della navigazione, le Capitanerie di Porto svolgono, in quanto - ad esempio - non viene quantificato, né sarebbe possibile farlo, il servizio di vigilanza che nei porti nazionali viene espletato durante la sosta e le operazioni di carico e scarico delle navi con merci infiammabili o altrimenti pericolose.

L'importanza di tale ultimo servizio va tenuta in particolare evidenza, ove solo si consideri che attualmente la metà circa di tutte le merci trasportate nel mondo è rappresentata da merci pericolose, quali petrolio e derivati, nonché da altri prodotti chimici spesso altamente nocivi.

I prospetti (Scheda "3) riportano specificamente per ciascuna Direzione Marittima i dati riassuntivi relativi all'attività svolta dal Corpo delle Capitanerie di Porto, sia nel sopra richiamato settore della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, sia in alcuni altri settori d'istituto per i quali si ritiene qui di seguito evidenziare, in estrema sintesi, gli elementi statistici più salienti:

**a) Servizi portuali e traffico**

- totale navi arrivate nei porti nazionali n° 337.070 per T.S.L. 770.553.460;
- totale navi partite dai porti nazionali n° 335.655 per T.S.L. 770.274.412;
- totale tonnellate merci sbarcate 146.639.715 (prodotti petroliferi) e 110.301.400 (altre merci);
- totale merci imbarcate 48.288.488 (prodotti petroliferi) e 57.839.901 (altre merci);
- totale passeggeri sbarcati 26.694.686
- " " imbarcati 26.060.042
- " " in transito 13/292.143

E' utile sottolineare che, per ogni nave in arrivo e partenza, deve essere svolta dalle Capitanerie di Porto una serie di adempimenti amministrativi e disposto l'espletamento di servizi portuali di pilotaggio, ormeggio, rimorchio, approntamento squadre lavoratori portuali, ecc. ...

**b) Gente di Mare e suo Collocamento**

Dal prospetto riepilogativo allegato si desume che le Capitanerie di Porto nel 1988 hanno:

- iscritto 8.297 marittimi di 1° categoria;
- " 1.641 " di 2° " ;
- " 2.940 " di 3° " ;
- stipulato 43.415 convenzioni di arruolamento;
- conferito 5.402 titoli professionali marittimi e abilitazioni;
- iscritto 39.032 marittimi ai turni di collocamento.

All'attività di cui sopra è da aggiungere la funzione di amichevole componimento di tutte le contestazioni che sorgono in fase di adempimento contrattuale, nonché tutta l'attività di organizzazione amministrativa e di disciplina sul personale addetto ai servizi nei porti (lavoratori portuali, ormeggiatori, piloti, portabagagli, ecc. ...) e su coloro che esercitano un'attività anche imprenditoriale nell'interno degli stessi ed in genere nell'ambito del demanio marittimo.

c) Demanio

Dal prospetto riepilogativo allegato si desume che le Capitanerie di Porto nel 1988 hanno:

- assentito 26.502 concessioni, delle quali 29 con atto formale;
- definito 55 delimitazioni;
- accertato 5.126 occupazioni abusive di demanio marittimo;
- emesso 3.335 ingiunzioni di sgombero;
- rilasciato 281 autorizzazioni per costruire nella fascia dei 30 metri dal confine del demanio marittimo, ex art. 55 del Codice della Navigazione;
- eseguito 357 ingiunzioni di sgombero a cura della Amministrazione e 197 a cura dei Comuni;
- effettuato i seguenti collaudi di impianti petroliferi: occasionali 230, triennali 133.

E' appena il caso di rilevare che nel settore della utilizzazione del demanio marittimo si è verificata, negli ultimi decenni, una fortissima pressione determinata dalle nuove scelte insediative e da un sempre più intenso uso del mare, sia nel campo della pesca che in quello del diporto, il tutto peraltro giustamente condizionato dai più recenti orientamenti di natura ecologica e dai problemi che scaturiscono dall'inquinamento marino.

Ciò comporta un notevole aggravamento dei compiti e delle responsabilità affidati al Corpo, i cui Ufficiali sono costantemente oggetto di richiamo e spesso di azioni giudiziarie penali ed amministrative.

E' generale la denuncia da parte delle diverse Capitanerie della difficile e grave situazione in cui versano le zone demaniali marittime sottoposte alla propria giurisdizione e della insistente richiesta dell'Autorità Giudiziaria ordinaria affinché venga svolto un assiduo servizio di polizia per reprimere con immediatezza ogni forma di abuso.

Gli stessi organi giudiziari continuano a sottolineare, nelle diverse occasioni, che la mancanza di personale e di mezzi non esime il titolare dell'Ufficio periferico dalle responsabilità di carattere penale per non aver predisposto i necessari servizi di polizia in relazione agli abusi che vengono perpetrati lungo la fascia demaniale marittima di competenza. Tale assunto, peraltro, ha trovato purtroppo conferma autorevole e generale anche da parte del Consiglio di Stato - sezione Seconda - espressa nel parere n°

1141/67 del 4 aprile 1979.

La magistratura raccomanda, poi, di sovente, la sollecita conclusione delle operazioni di delimitazione tra demanio marittimo e proprietà privata, lamentando che l'incertezza di detto confine le impedisce in molti casi di pronunciare sentenze di condanna nei confronti di abusivi occupatori.

Non è inopportuno ricordare in proposito la complessità della procedura delimitativa che deve essere diretta dal Capo del Compartimento Marittimo o da un suo delegato e presuppone una approfondita preparazione giuridico-amministrativa per le questioni che in tale fattispecie insorgono e per le controversie che quasi inevitabilmente ne derivano.

**d) Proprietà Navale**

Nell'anno 1988 le Capitanerie di Porto hanno:

- provveduto all'iscrizione di 129 navi maggiori, 1.440 navi minori, 6.668 navi ed imbarcazioni da diporto;
- trascritto 13.507 atti di proprietà navale;
- rilasciato 143 atti di nazionalità, 44 passavanti provvisori, 2.837 licenze per traffico e pesca, 7.647 licenze per il diporto, 2.459 certificati di stazza;
- cancellate n° 113 navi maggiori, 154 navi minori, 2.241 unità da diporto.

**e) Servizio del contenzioso**

Sempre nel 1988, le Capitanerie di Porto hanno:

- redatto 10.604 rapporti giudiziari per reati commessi a terra, 9.990 verbali di accertamento di illeciti amministrativi;
- promosso 239 inchieste per sinistri marittimi, 82 inchieste per infortuni a bordo di navi mercantili.

**f) Diporto Nautico**

Non appare necessario soffermarsi sull'importanza assunta dal diporto nautico e sull'impegno che ne è derivato per il personale delle Capitanerie di Porto, sia sul piano degli adempimenti strettamente amministrativi, sia su quello dell'assistenza e soccorso, ove solo si consideri peraltro che, nella quasi generalità dei diportisti, non si è determinata una piena coscienza marinara e un'adeguata preparazione ai pericoli cui gli stessi vanno incontro.

Si riportano, qui di seguito, in sintesi, i dati relativi all'attività amministrativa, mentre per quanto riguarda l'assistenza e il soccorso, l'argomento verrà inglobato nel paragrafo successivo, ove è riepilogata tutta l'attività svolta in mare dalle unità navali delle Capitanerie di Porto, comprensiva quindi anche degli interventi a favore di navi e natanti mercantili e da pesca:

- navi da diporto iscritte n° 16;
- imbarcazioni da diporto iscritte n° 6.694;
- abilitazioni al comando rilasciate per imbarcazioni da diporto n° 23.921;

- annotazioni di sicurezza rilasciate n° 12.716.
- g) Attività in mare  
Come meglio evidenziato nei prospetti (scheda 3), sempre nel 1988 i mezzi navali delle Capitanerie di Porto hanno effettuato 18.781 uscite in mare con 62.533 ore di moto e 469.258 miglia percorse. Nel corso delle predette missioni sono stati elevati n° 3.518 rapporti giudiziari e sono stati assistiti e soccorsi 3.626 persone e 1.290 mezzi.
- h) Antinquinamento  
Nello stesso anno sono stati operati n° 1.008 interventi in operazioni antinquinamento, emessi 191 atti amministrativi e redatti n° 422 rapporti giudiziari.
- i) Attività lavorativa nei porti e nelle relative adiacenze  
Sono stati, altresì, emessi n° 154 atti amministrativi in materia di lavoro portuale (concorsi 1; licenze imprese portuali 231) e n° 2.066 autorizzazioni ex art. 68 C.N.; effettuate n° 438 cancellazioni dai registri lavoratori portuali, adottati n° 99 provvedimenti disciplinari e n° 31 altri provvedimenti.

#### **ENTI SOTTOPOSTI A VIGILANZA**

Sono sette enti portuali e cinque aziende dei mezzi meccanici; si tratta di enti pubblici economici sottoposti a controllo e vigilanza. L'importanza di tali enti per l'economia nazionale è dimostrata dal fatto che, nel 1985, circa il 58% delle merci imbarcate e sbarcate nei porti nazionali è stato manipolato nei porti dotati di ente o azienda.

D'altra parte, il legislatore, negli ultimi anni, a seguito della grave crisi che ha investito il settore, è intervenuto con una serie di provvedimenti diretti al miglioramento delle gestioni, sia con il ripianamento dei deficit di gestione, sia con incentivi per il pensionamento anticipato di personale.

Invero, dal 1980 ad oggi il personale dipendente dagli enti si è ridotto di circa il 50%, mentre la gestione finanziaria dell'anno 88 si chiuderà probabilmente in pareggio.

Tutto ciò ha consentito di contenere i costi portuali, anche se un effettivo rilancio del settore portuale, anche in vista della realizzazione del mercato unico europeo, dipenderà dall'approvazione da parte del Parlamento dei disegni di legge in tema di riforma degli ordinamenti portuali e del lavoro portuale e di nuove norme per il cabotaggio, in linea con il Piano Generale dei Trasporti.

Altro ente sottoposto a vigilanza è l'Istituto Centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima al quale viene concesso un contributo annuale.

Per l'anno 1988 il contributo concesso è pari a £ 3.500 milioni. Sempre per l'anno 1988 le definitive entrate ammontano a £ 5.283 milioni e le definitive spese a £ 8.332 milioni.

Il Ministero esercita anche una funzione di controllo sull'I.N.S.E.A.N. - Vasca Navale.

PAGINA BIANCA

**MINISTERO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI**

PAGINA BIANCA

Il Ministero delle Partecipazioni Statali non fornisce servizi all'utenza in senso stretto, ma è presente sul mercato produttivo interno ed internazionale attraverso l'attività degli Enti di gestione e delle aziende operative.

Anche sul piano programmatico l'attività del Ministero è strettamente collegata con quella degli Enti di Gestione, cui fornisce i principi di direttiva politica.

Ciò premesso, relativamente ai programmi complessivi delle partecipazioni statali, la cui procedura d'approvazione (art. 12 L. 675/77) prevede la pronuncia del CIPI dopo l'esame della Commissione Bicamerale, si fa presente che i pareri di tale Commissione sui programmi 87-90 sono pervenuti quando già era iniziato il ciclo di programmazione successivo (88-91) e pertanto la fase finale del ciclo precedente è rimasta assorbita dal nuovo.

La competente Direzione ha esaminato i programmi 88-91 che sono serviti di base per l'elaborazione della Relazione programmatica 1989, la cui trasmissione al Parlamento è stata autorizzata dal CIPE nella seduta del 29.9.1988.

Ha inoltre provveduto a:

- seguire e valutare indirizzi programmatici e problematiche di singoli settori che hanno avuto un iter specifico in base a speciali normative, od a precedenti delibere di organi collegiali (CIPE, CIPI, ecc.), ovvero a particolari situazioni di mercato;
- collaborare all'elaborazione di programmi di altre Amministrazioni relativi a settori in cui operano anche imprese a partecipazione statale.

Con riferimento ai singoli comparti, qui osservati nell'ottica programmatica, si riferisce sulle trattazioni più significative.

### Siderurgia

Nel febbraio dell'88 il Consiglio di Amministrazione dell'IRI ha approvato e trasmesso a questo Ministero il piano di risanamento della siderurgia a p.s. 1988-1990 che è stato oggetto di approfondita analisi anche attraverso due appositi gruppi di lavoro, uno per i problemi della ristrutturazione siderurgica, l'altro per le misure di sostegno sociale e di reindustrializzazione; un altro gruppo di lavoro, con spiccata caratterizzazione interministeriale, ha operato per i problemi finanziari conseguenti al piano.

Da tale analisi e dalle numerose riunioni cui spesso hanno partecipato - a seconda delle circostanze - rappresentanti dell'IRI e di varie Amministrazioni, nonché esponenti politici e sindacali, è emersa la sostanziale accoglibilità del piano IRI-Finsider, salvo la parte relativa allo stabilimento siderurgico di Bagnoli.

Sono state pertanto apportate modifiche in particolare per Bagnoli ed il piano, unitamente ad un documento concernente le suddette misure di sostegno sociale e di reindustrializzazione; è stato sottoposto sia al CIPE - ai fini degli indirizzi generali di cui alla legge 183/1987 (armonizzazione della politica economica nazionale con quella comunitaria) - sia al CIPI per i profili di politica industriale.

In data 14.6.1988 il piano con l'annesso documento sono stati approvati dai due Comitati. L'impegno dell'Amministrazione è peraltro continuato, essendosi sviluppato un confronto con i sindacati sul documento concernente la reindustrializzazione.

Dal confronto è emerso il consenso delle OO.SS.LL. sul complesso delle iniziative di reindustrializzazione che, su impulso di questo Ministero, l'IRI ha progettato di realizzare.

Il piano (88-90) parte da una valutazione delle tendenze del mercato internazionale, secondo la quale l'attuale andamento favorevole della domanda ha carattere meramente congiunturale, sicché dal punto di vista strutturale il mercato dell'acciaio continuerà a risentire dei fenomeni di flessione, già manifestatisi in passato.

In presenza di detta situazione, è stata impostata la seguente strategia:

- ritiro dai mercati della non profittevole grande esportazione;
- riduzione dei siti produttivi finalizzata alla valorizzazione dei centri più efficienti;
- concentrazione degli investimenti (1800 miliardi) nell'ammendamento, nella razionalizzazione e nell'area dei nuovi prodotti e del miglioramento della qualità;
- disinvestimenti, ridimensionamenti e cessioni per le attività non risanabili in ambito Finsider o di non rilevanza strategica.

Per quanto concerne le conseguenze di tale impostazione in termini di chiusure e di cessioni dei principali centri produttivi, esse possono così sintetizzarsi: chiusura degli stabilimenti di Torino, Sesto S. Giovanni, Genova-Campi e di alcuni reparti di quelli di Terni, Dalmine e Massa Carrara; cessione degli stabilimenti di Lovere, Trieste, P. Marghera, S. Giovanni Valdarno, Villadossola, Scafati e Torre Annunziata.

Per quanto concerne poi in particolare lo stabilimento di Bagnoli, l'originario piano IRI-Finsider prevedeva la chiusura dell'area fusoria nell'estate '88 e la cosiddetta gestione opportunistica del laminatoio (ossia il laminatoio sarebbe stato gestito sino a che il favorevole andamento di mercato ne avesse consentito la sopravvivenza). Le diverse valutazioni effettuate dal Ministero, sentito l'IRI, hanno portato a prevedere nel piano: il rinvio di un anno della chiusura dell'area fusoria e la possibilità di soprassedere dalla chiusura stessa, se, a seguito di appositi studi, non fosse configurabile un rifornimento di semiprodotto al laminatoio più conveniente rispetto alla permanenza in attività dell'area fusoria; il mantenimento in esercizio del laminatoio, ottimizzando la sua produzione con quella di Taranto in un'ottica unitaria e globale.

Sotto il profilo organizzativo, è indicata nel piano la liquidazione volontaria della capogruppo Finsider e delle principali società, nonché l'attribuzione ad una nuova società, l'ILVA, degli impianti destinati a permanere in esercizio. E' previsto inoltre che l'ILVA gestisca per conto dei liquidatori gli impianti da cedere o da chiudere sino alla loro alienazione o chiusura.

Sotto il profilo finanziario e patrimoniale, il piano evidenzia che la dimensione del capitale investito risulta sproporzionata

rispetto ai volumi di fatturato ed alla redditività che il settore può esprimere; ne consegue la necessità di allineare i valori dei cespiti a quelli di mercato, ossia a quei valori adeguati alle relative potenzialità di reddito.

Secondo la prevalutazione del piano (le valutazioni finali saranno fatte da periti) l'ammontare dell'abbattimento dei valori dell'attivo è pari a 6500 miliardi di cui 5600 relativi agli impianti. Pertanto la ristrutturazione patrimoniale-finanziaria è prevista con il conferimento da parte dell'IRI di mezzi finanziari pari all'ammontare delle svalutazioni per 6500 miliardi, in modo da ridurre di pari importo l'indebitamento a fronte dei 10.000 miliardi di debiti finanziari del Gruppo Finsider al 31/12/1987.

Questi interventi, unitamente alla ristrutturazione industriale, consentono il raggiungimento dei risultati economici positivi nel 1990.

Sotto il profilo finanziario il piano comporta un impatto sull'IRI per 7663 miliardi derivanti da: svalutazione di cespiti e riduzione dell'indebitamento del gruppo Finsider (6500 miliardi), sbilancio della Finsider in liquidazione (683 miliardi), slittamento temporale degli interventi necessari per la riduzione dell'indebitamento dall'originaria data dell'1.1.88 ai mesi finali dell'anno (480 miliardi).

Per quanto riguarda gli aspetti occupazionali del piano, prendendo in considerazione l'intero gruppo Finsider (attività siderurgiche, attività diversificate e terzi operanti negli stabilimenti), la diminuzione dell'organico ammonta a 26.842 addetti. Peraltro, essendo in tale cifra compresi 6.713 unità da trasferire a privati nelle aziende da cedere, il ridimensionamento effettivo è di 20.129 unità per le quali sono previsti prepensionamenti (11.738) e ricorso alla cassa integrazione (8391 unità). Prendendo in considerazione gli addetti alle attività siderurgiche (ossia escludendo quelli delle attività diversificate), la diminuzione dell'organico è di 25.045 addetti dei quali peraltro 5.130 operano nelle aziende da cedere, sicché l'esubero effettivo è di 19.915 unità, fronteggiabile con 11.554 prepensionamenti ed 8.361 CIGS.

L'esigenza di superare i negativi impatti occupazionali del piano di risanamento siderurgico ha portato alla contestuale elaborazione del ricordato documento per le misure di sostegno sociale e di reindustrializzazione.

Le misure sociali si concretano essenzialmente nel prepensionamento e nella CIGS aperta alla possibilità per i lavoratori siderurgici di ottenere la liquidazione in via anticipata di un importo equivalente al periodo di cassa integrazione.

In tema di reindustrializzazione il programma si articola in un complesso di iniziative dirette dell'IRI per oltre 13.000 posti di lavoro; in attività di promozione di nuova imprenditorialità da parte dell'IRI/SPI che potrà dare luogo a 5.000 posti di lavoro; nell'adattamento della cosiddetta legge Marcora (49/1985) alle esigenze della reindustrializzazione; da tale adattamento dovrebbero conseguire altri 1.000 posti di lavoro.

La competente Direzione ha anche contribuito - unitamente all'Ufficio Legislativo del Ministero, al Dicastero del Lavoro ed alla Ragioneria Generale dello Stato - alla elaborazione del decreto-legge per dare applicazione alla parte più urgente ed essenziale del programma di misure sociali e di reindustrializzazione. Tale decreto-legge, alla fine dell'anno, era stato diramato per il concerto e, per la parte relativa alle provvidenze sociali, comprendeva: il pensionamento anticipato a 50 anni con possibilità, per i lavoratori che intendano intraprendere un'attività autonoma, di capitalizzare il trattamento di cassa integrazione; l'istituzione di un'apposita lista di collocamento per i cassaintegrati siderurgici, la riduzione dei contributi sociali per l'imprenditore che occupi detti cassaintegrati ai quali andrà un assegno integrativo per 18 mesi se verranno inquadrati dal nuovo datore di lavoro in un livello inferiore a quello precedente. E' inoltre prevista sul fondo di rotazione per la formazione professionale una riserva per gli enti e le imprese coinvolti dalla reindustrializzazione che presentino progetti di formazione.

Per la parte della reindustrializzazione il decreto prevede: l'approvazione del CIPI, su proposta di questo Ministero, di un programma speciale dell'IRI per le quattro aree di maggiore crisi siderurgica (Genova, Terni, Napoli e Taranto), nonché di un programma di promozione industriale della SPI (IRI);

le iniziative comprese negli anzidetti programmi, che siano localizzate nelle aree meridionali, saranno destinatarie degli incentivi nelle misure massime sulla legge 64/86 per il Mezzogiorno; le iniziative medesime, a prescindere dalla loro localizzazione, fruiranno di assegnazioni finanziarie a valere su un "Fondo speciale per la reindustrializzazione" da iscriversi nello stato di previsione della spesa di questo Ministero, dotato di 660 miliardi, ripartiti in parti uguali per il 1989 ed il 1990. Una quota del Fondo non inferiore a 360 miliardi è riservata per le iniziative che si localizzeranno nelle provincie di Napoli e Taranto. Il CIPI, su proposta di questo Ministero, delibererà i criteri per l'utilizzazione dei finanziamenti ed il Ministero medesimo verificherà preventivamente - ai fini dell'ammissibilità delle iniziative agli incentivi - la corrispondenza delle medesime ai programmi approvati dal CIPI.

#### Minerometallurgia non ferrosa

L'impegno maggiore ha riguardato il comparto dello zinco ove operano in Italia la Nuova Samim dell'ENI e la Pertusola Sud, al cui capitale sociale partecipano per il 49% la GEPI e per il 51% il gruppo francese Pennaroya.

Nel marzo dell'88 il Ministero dell'Industria ha proposto al CIPI un aggiornamento del quadro di riferimento del settore zinco.

Il CIPI pertanto, nella riunione del 12 aprile 1988, ha esaminato la questione dell'aggiornamento del piano dello zinco deliberando in proposito che il Ministro dell'Industria, d'intesa con il Ministro delle PP.SS., presenti allo stesso CIPI un piano di riassetto con l'indicazione dei fabbisogni finanziari e delle relative coperture, nonché dei riflessi occupazionali.

L'ENI, successivamente, ha inviato a questa Amministrazione gli elementi per la predisposizione di tale piano che sono stati trasmessi anche al Ministero dell'Industria.

Tali elementi sono improntati ai seguenti criteri:

- coprire il fabbisogno nazionale di zinco senza aumentare la produzione per non incrementare la sovracapacità europea;
- razionalizzare le strutture industriali e la logistica del sistema;

- ammodernare lo stabilimento di Crotone della Pertusola Sud, mantenendo la sua capacità produttiva a 100.000 t/a di zinco e recuperando la piena produzione di germanio ed indio;
- spostare la produzione di leghe di zinco della Nuova Samim da Porto Marghera a Crotone, ivi sviluppando la ricerca scientifica applicata in tema di metalli e composti ultrapuri, mentre quella finalizzata ai metalli preziosi, antimonio e bismuto sarà sviluppata a Porto Vesme/San Gavino in correlazione stretta con le specializzazioni dei singoli impianti;
- riordinare la presenza dello Stato (Nuova Samim e GEPI) nella metallurgia non ferrosa;
- attribuire ad una costituenda società gli impianti di P. Vesme/San Gavino della Samim e quello di Crotone della Pertusola Sud.

Sulla situazione del settore zinco si sono svolte alla Presidenza del Consiglio e al Ministero dell'Industria numerose riunioni, sia politiche, sia tecniche: oltre ai problemi finanziari, le questioni di fondo sono state l'assetto da conferire alla costituenda società per individuare quale sarà il socio maggioritario, nonché l'eventuale partecipazione alla società stessa del socio privato straniero Pennaroya.

Sul finire del 1988 si è svolto un incontro presso la Presidenza del Consiglio, presieduto dall'On.le Sottosegretario Misasi, con l'intervento dei Ministri delle PP.SS. e dell'Industria, nonché di rappresentanti sindacali a livello locale e a livello nazionale. Da tale riunione è emerso quanto segue:

- necessità di sottoporre a breve termine all'esame del CIPI il piano zinco;
- emanazione, da parte del CIPI di una delibera nella quale si inviteranno ENI e GEPI a costituire una nuova società a prevalente partecipazione pubblica con l'impegno per l'ENI di ricercare un partner estero che possa concorrere all'approvvigionamento della materia prima;
- opportunità di iniziare prioritariamente l'ammodernamento dello stabilimento di Crotone, individuando le fonti di finanziamento necessarie, mentre i finanziamenti indispensabili all'esecuzione del piano saranno attivati una volta completato il suddetto assetto societario;

**ENERGIA**

E' stato seguito lo schema del nuovo Piano Energetico Nazionale - PEN - redatto dal Ministero dell'Industria contribuendo all'elaborazione di alcune sostanziali proposte di modifica del Piano medesimo che attualmente è all'esame del Parlamento. Sulla base delle indicazioni che verranno formulate in tale sede, sarà predisposto il Piano definitivo in merito al quale il CIPE sarà chiamato ad emanare le direttive di attuazione.

Successivamente è stato esaminato lo stralcio al PEN riguardante il programma di emergenza dell'ENEL. Detto programma concerne il ripotenziamento di centrali termoelettriche per far fronte alle immediate esigenze di produzione di energia elettrica. Complessivamente la potenza globale delle installazioni è di 2800 MW con un investimento totale di 3000 miliardi. Il citato stralcio del PEN è stato approvato dal CIPE il 21 dicembre 1988 ed è ora in fase di realizzazione.

In merito al complesso problema della definizione della convenzione tra ENI ed ENEL, prevista dall'art. 4 della L. 27.6.85 n. 351, per la fornitura all'ENEL del carbone Sulcis, il punto che ha sinora impedito di giungere alla stipulazione della suddetta convenzione e che ha visto permanere su posizioni divergenti questo Ministero e quello dell'Industria, riguarda la determinazione dei criteri in base ai quali dovrà stabilirsi il prezzo di cessione del carbone Sulcis da ENI ad ENEL.

Tale divergenza di posizioni può così sintetizzarsi:

- secondo questo Ministero e l'ENI, il prezzo del carbone da cedere all'ENEL va stabilito su quello FOB del carbone USA, incrementato del costo occorrente per il trasporto del carbone stesso dagli USA a Porto Vesme (Sulcis) dove sarà utilizzato nella locale centrale elettrica;
- invece secondo l'opinione dell'ENEL e del Ministero dell'Industria, il prezzo del carbone Sulcis, da commisurarsi a quello FOB/USA, dovrebbe subire un incremento pari al costo medio di trasporto tra quelli sopportati dall'ENEL per approvvigionare di carbone USA le varie centrali elettriche, diverse dal Sulcis, che utilizzano questo carbone.

La controversia dovrà essere definita dal CIPE ex Legge 351/85, cui questa Amministrazione ha ribadito la conformità della posizione dell'ENI alle vigenti disposizioni.

#### Settore chimico

E' stata messa a punto la documentazione per l'esame da parte del CIPI dell'accordo Enichem-Montedison per la creazione dell'Enimont. Su tale questione lo stesso Comitato ha deliberato favorevolmente in data 2/12/88, tenuto conto della necessità di favorire due importanti strutture chimiche italiane nel raggiungimento di economie di scala e di dimensioni tali da competere con i grandi gruppi chimici internazionali, in un'ottica di globalizzazione dei mercati.

La competente Direzione ha, altresì, contribuito alla predisposizione di un documento complessivo sulla chimica italiana che indichi gli obiettivi da raggiungere e le azioni da intraprendere per conseguirli. Infatti il Ministero dell'Industria, a partire dal mese di ottobre, ha convocato, allo scopo, una serie di riunioni con la partecipazione della Federchimica, della Montedison e dell'Eni, oltre che di questa Amministrazione.

Anche i problemi ambientali hanno dato luogo a notevoli approfondimenti e si sono al riguardo svolte riunioni prevalentemente al Ministero dell'ambiente.

Sul finire dell'anno esistevano ancora vari problemi aperti e pertanto non si era potuto definire il documento finale.

#### Telecomunicazioni

Nel corso del 1988 il settore è stato caratterizzato da due principali avvenimenti:

- la presentazione del disegno di legge concernente la ristrutturazione del Ministero delle Poste e TLC; ciò ha spostato il baricentro della intera materia sul piano politico. Pertanto, rientrando in tale ristrutturazione anche una ridefinizione degli assetti del settore delle telecomunicazioni, le relative questioni sono state affrontate principalmente dai competenti organismi politici;
- durante l'esame per l'aggiornamento del Piano Nazionale TLC per il decennio 1985-1994 in conformità a quanto previsto dalla delibera del CIPE del 28/5/1987, si è constatato da parte del Ministero delle PP.TT. che il Piano stesso necessitava

di profonde modifiche, in conseguenza del rapido progredire delle tecnologie ed in vista del riassetto organizzativo dell'intero settore. Pertanto, da parte dello stesso Ministero delle Poste, si è proceduto alla redazione di un nuovo Piano per il decennio 1988-1997, presentato al Ministero del Bilancio (per la pronuncia del CIPE) nel settembre 1988.

Si sono svolte presso il suddetto Dicastero riunioni, con la partecipazione di questo Ministero, nelle quali è emersa l'esigenza di apportare alcune modifiche ed integrazioni al citato Piano decennale, soprattutto per quanto riguarda le parti relative al Mezzogiorno e alla Ricerca, i cui capitoli necessitano di maggiori specificazioni ed approfondimenti.

Per quanto direttamente concerne l'azione delle imprese a partecipazione statale operanti nel settore delle telecomunicazioni, il nuovo Piano recepisce le indicazioni del programma STET secondo cui obiettivo prioritario è l'allineamento del sistema TLC nazionale, in termini di costi, prestazioni e qualità dei servizi, ai maggiori Paesi industrializzati ed in primo luogo a quelli europei.

#### ALIMENTARE

L'Amministrazione ha contribuito alla elaborazione della delibera del CIPI del 1.12.1988 con la quale si è definita la nuova strategia delle pp.ss. nel settore agro-alimentare mirante alla razionalizzazione e al conseguimento della massima efficienza delle strutture aziendali e ad un progressivo potenziamento della capacità concorrenziale, anche sui mercati internazionali.

In tale ottica la citata delibera ha sostanzialmente modificato i contenuti della precedente delibera del maggio '85, che, come è noto, dichiarava il settore agro-alimentare non strategico e ne consentiva l'alienazione a privati.

La Direzione per i Programmi e lo Sviluppo, oltre a seguire l'elaborazione di programmi settoriali, ha contribuito alla redazione del documento programmatico generale costituito dalla Relazione previsionale e programmatica dei Ministeri del Bilancio e del Tesoro, di cui ha predisposto il paragrafo concernente i programmi delle partecipazioni statali ed ha fornito al Ministero del Bilancio i dati per altri paragrafi dello stesso

documento.

In tema di finanziamento pubblico dei programmi delle pp.ss. mediante fondi di dotazione, la predetta Direzione, in collegamento con l'Ufficio Legislativo, ha contribuito alla elaborazione per quanto riguarda le pp.ss.:

- della legge finanziaria 1988;
- del d.d.l. per il conferimento ai fondi di dotazione dell'IRI e dell'EFIM per l'anno 1988 rispettivamente di 125 e 300 miliardi; tale d.d.l. prevede anche 100 miliardi ai fondi di dotazione degli Enti operanti nel Mezzogiorno per la realizzazione di investimenti aggiuntivi rispetto ai programmi '88-91;
- della legge finanziaria 1989;
- del d.d.l. concernente:
  - a) l'assegnazione al fondo di dotazione dell'EFIM di 200 miliardi per l'anno 1989;
  - b) l'assegnazione di 50 miliardi per il 1989 e 100 per ciascuno degli anni 90 e 91 al fondo di dotazione degli Enti di gestione per investimenti nel Mezzogiorno aggiuntivi rispetto ai programmi 1988-1991;
  - c) l'autorizzazione all'IRI, per 8300 miliardi, e all'ENI, per 1700 miliardi, a fare ricorso alla contrazione di mutui con Istituti speciali di credito o ad emettere obbligazioni: l'onere dell'ammortamento sarà a carico dello Stato totalmente per la parte capitale e parzialmente (4%) per la parte interessi.

In tema di finanziamento pubblico dei programmi delle partecipazioni statali mediante contributi ed altri fondi pubblici, si ricorda l'attività svolta per:

- la predisposizione del programma relativo ai Centri di sviluppo dell'imprenditorialità nel Mezzogiorno, (ai sensi dell'art. 19, commi 13 e 14 della legge finanziaria 67/1988), la messa a punto delle proposte da presentare all'approvazione del CIPI per il finanziamento dei progetti elaborati dalla SPI ed il raggiungimento dell'intesa con il Ministro per gli Interventi nel Mezzogiorno sulle proposte stesse;
- l'esame e l'inoltro al Ministero del Bilancio della richiesta avanzata dall'Ente Autonomo Mostra d'Oltremare per il finanziamento di progetti di ammodernamento di alcune strutture fieristico-espositive a valere sul FIO.

Nell'ambito delle competenze relative agli assetti territoriali degli investimenti e agli aspetti occupazionali dei programmi, sono state trattate varie questioni, tra cui le seguenti.

#### Conferenze regionali

Le Conferenze regionali delle Partecipazioni Statali, previste da apposite leggi, riguardano la Sardegna (Legge 24.6.74, n.268) e il Friuli-Venezia Giulia (Legge 31.5.75, n.196).

La formale convocazione della Conferenza per la Sardegna è avvenuta finora una sola volta (novembre 1981), mentre per il Friuli-Venezia Giulia la relativa Conferenza è stata già convocata tre volte (dicembre 1976, gennaio 1982, gennaio 1988).

In proposito va segnalato il contributo degli uffici per la preparazione della 3<sup>a</sup> Conferenza per il Friuli-Venezia Giulia, mentre si era ravvisata l'esigenza di procedere alla costituzione di un apposito comitato misto Ministero-Regione per l'attività preparatoria della Conferenza in Sardegna.

#### Mezzogiorno

Relativamente all'attività degli uffici, in ordine agli interventi degli enti di gestione nel Mezzogiorno ed agli adempimenti specifici previsti dalla vigente normativa, va rilevato, in estrema sintesi, che essa ha riguardato un ventaglio di azioni comprendente, tra l'altro, lo studio di particolari questioni afferenti l'interpretazione della legge 64/86.

Di rilievo, inoltre, l'attività relativa alla Commissione ed ai gruppi di lavoro costituiti presso il MISM ai fini del coordinamento dell'intervento ordinario e straordinario. In tale ambito sono stati forniti gli elementi programmatici relativi al ciclo 1988-91 che hanno formato oggetto di esame sia nelle riunioni dei menzionati organismi, sia in frequenti contatti informali con gli Uffici del Dipartimento per il Mezzogiorno.

Sono stati infine trattati vari problemi relativi alla azione del sistema delle Partecipazioni Statali in diverse regioni ed aree territoriali sub regionali: si ricordano, in particolare, quelli relativi all'area napoletana; all'area di Massa Carrara;

alla regione Veneto, per la quale è anche prevista una conferenza delle Partecipazioni Statali; all'area tarantina.

Nel settore della ricerca scientifica e tecnologica, le principali attività svolte dal competente ufficio nel corso dell'anno 1988 hanno riguardato le seguenti materie:

- Relazione annuale sullo stato e sulle prospettive di sviluppo delle attività di ricerca nelle aziende a partecipazione statale ai fini della elaborazione della "Relazione Generale sullo stato della ricerca scientifica e tecnologica in Italia 1988";
- capitolo "Ricerca Scientifica e Tecnologica" della Relazione Programmatica del Ministero delle PP.SS. 1989;
- incontro con una delegazione del Governo americano per l'esame di una eventuale partecipazione italiana alla realizzazione del Supercounducking Super Collider (s.s.c.);
- indagine conoscitiva sulle alte tecnologie presso la IX Commissione del Senato;
- attività svolta in preparazione di riunioni CIPE/CIPI su vari argomenti rientranti nell'ambito della ricerca.

Per quanto concerne l'ambiente, si segnalano le seguenti materie trattate:

- programma annuale 1988 di interventi urgenti per la salvaguardia ambientale;
- proposta di direttiva CEE sulla protezione dei lavoratori dalla esposizione ad agenti chimici, fisici e biologici durante il lavoro;
- proposta di direttiva CEE contro i rischi connessi all'esposizione al benzene durante il lavoro;
- proposta di direttiva CEE sulla riduzione degli inquinamenti originati dai grandi impianti di combustione;
- proposta di direttiva CEE sulla protezione dei lavoratori da agenti cancerogeni;
- D.P.C.M. relativo al piano di disinquinamento del bacino idrografico dei fiumi Lambro, Olona, Seveso;
- D.P.C.M. sulla regolamentazione delle procedure di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 L. 349/86;
- D.P.C.M. 377/88 art. 3 sulle norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale.

L'attività svolta in preparazione di riunioni CIPE e CIPI ha riguardato essenzialmente i seguenti argomenti, oltre quelli già indicati in precedenza.

**CIPE:**

- applicazione della normativa sul finanziamento di interventi di rilevante interesse economico immediatamente eseguibili (artt.14 legge 28.2.1986, n.41 e 17 legge 11.3.88, n.67);
- approvazione del programma di costruzione di una centrale ENEL nella Regione Sardegna;
- modalità per la reintegrazione all'ENEL degli oneri derivanti dalla sospensione e chiusura delle centrali elettronucleari;
- rettifiche alla deliberazione del 12.5.1988 concernente l'assegnazione dei finanziamenti disposti in applicazione dell'art. 14 della legge 28.2.1986, n. 41, in materia di progetti immediatamente eseguibili per interventi di rilevante interesse economico;
- fondi comunitari a finalità strutturali;
- individuazione delle aree del Mezzogiorno, ai sensi dell'art. 15 comma 52 della legge (finanziaria 88) 11.3.1988 n. 67 al fine della concessione del contributo previsto dalla legge stessa a favore delle assunzioni effettuate nelle citate aree;
- concessione delle agevolazioni finanziarie ai centri commerciali ed ai mercati agro-alimentari all'ingrosso.

**CIPI:**

- ammissibilità al contributo di cui all'art. 12 della legge 1.3.86 n.64 per i servizi reali;
- primo piano annuale di attuazione del programma triennale per il Mezzogiorno e coordinamento delle agevolazioni finanziarie (legge 1.3. 1986 n. 64);
- ripianamento delle perdite di gestione ai sensi dell'art. 15 della legge mineraria n. 752 del 1982;
- mantenimento in stato di potenziale coltivazione di miniere ai sensi dell'art. 14 della legge mineraria;
- delimitazione delle aree del Mezzogiorno caratterizzate da gravi fenomeni di disoccupazione ai sensi dell'art. 11 della legge 1.3.1986 n.64;
- concessione di agevolazioni allo strumento del leasing (legge 1.3.1986, n.64);
- normativa transitoria per l'attuazione della decisione della Commissione CEE/88/318 del 2.3.1988 in materia di agevolazioni

- alle attività produttive in alcuni territori del Mezzogiorno;
- contributi alle Società minerarie in applicazione degli artt. 14 e 15 della legge 6.10.1982, n.752;
  - autorizzazioni ad investimenti industriali richieste da Società a pp.ss. ai sensi dell'art. 3 della legge 350 del 1976;
  - concessioni delle agevolazioni finanziarie a progetti di investimento di società a pp.ss., previste dall'art. 4 della legge n. 675 del 1977 e degli artt. 69 e 74 del T.U. n. 218 del 1978 (leggi sul Mezzogiorno);
  - Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria a numerose aziende a pp.ss., ai sensi dell'art. 2 della legge n. 675 del 1977, nelle tre ipotesi di crisi aziendale, ristrutturazione di azienda e riconversione produttiva;
  - ammissione di programmi industriali aeronautici ai benefici previsti dalla legge n. 808 del 1985.

#### RAPPORTI CON ENTI INTERNAZIONALI

Nell'ambito della partecipazione a commissioni miste di cooperazione economica, industriale, commerciale e tecnico-scientifica si è innanzitutto vigilato affinché i rapporti di collaborazione delle pp.ss. con altri Paesi fossero improntati al rispetto del principio di economicità cui il sistema deve conformarsi.

Per i Paesi con i quali la penetrazione economica, industriale e commerciale ha avuto un significato particolarmente strategico o competitivo, si è provveduto, con gli Enti di gestione, a valutare ponderatamente l'attività di investimento e di scambio onde definire, in modo coordinato, le posizioni e gli interessi da far valere per il sistema delle pp.ss. alla luce anche di quanto è emerso in relazione al processo, tuttora in atto, di internazionalizzazione della economia.

Tra gli incontri bilaterali di maggior rilievo vanno menzionate le Commissioni miste tra Italia e URSS, Cina, Bulgaria, Cecoslovacchia, Polonia, RDT, Corea.

In occasione di tali incontri si è, tra l'altro, provveduto a segnalare gli interessi di maggior rilievo degli Enti, nonché a formulare proposte finalizzate a creare i presupposti, in sede intergovernativa, per una maggiore penetrazione sui mercati di quei Paesi che offrono più grandi potenzialità per lo sviluppo della cooperazione.

Particolare attenzione si è infine posta in occasione della

Commissione mista Italo-Iraniana in relazione al contenzioso con detto Paese specie per quanto ha riguardato le commesse IRI, tenuto anche conto dei riflessi che tale contenzioso comportava sia rispetto agli interessi generali del sistema a pp.ss. sia rispetto alle relazioni con l'Iraq (Fincantieri soprattutto).

#### Organismi internazionali

- A - Si sono esaminati numerosi documenti di organismi internazionali quali OCSE, ECE, ecc., partecipando anche a riunioni di gruppi di lavoro o di comitati in seno a tali organismi (Comitato Industria, Comitato Acciaio e relativi Gruppi di lavoro).
- B - Sono state esaminate le documentazioni GATT, partecipando alle riunioni interministeriali concernenti l'Uruguay Round principalmente sul tema dell'abolizione delle barriere doganali, della liberalizzazione degli scambi e della problematica inerente al settore delle telecomunicazioni.

Per quanto riguarda gli aspetti comunitari si riassumono le principali questioni trattate.

- A - Politica della concorrenza: sono state seguite le attività relative ai negoziati bilaterali ( con la Commissione) e multilaterali ( con la Commissione e gli Stati membri) in materia di compatibilità comunitaria degli aiuti di Stato e di controllo della compatibilità delle misure altrui, svolgendo un costante lavoro di confronto e di coordinamento sia in sede interna sia con i servizi competenti della Commissione CEE, con particolare riguardo ai seguenti temi:
- Industria tessile: a conclusione della procedura aperta dalla Commissione nei confronti di quattro società capospalla ex Lanerossi, ai sensi dell'art. 93.2 Trattato CEE, la Commissione, in data 26.7.1988, ha emesso una decisione sfavorevole per il nostro Paese, dichiarando la illegittimità dei finanziamenti erogati in varie fasi nei confronti delle dette società.
- A tale riguardo è stata istruita la memoria relativa al ricorso alla Corte di Giustizia.

- Automobilistica: sono in corso due procedure d'infrazione circa l'acquisto dell'Alfa Romeo da parte della FIAT. La prima, aperta dalla Commissione in data 6 agosto 1987 e relativa al prezzo di acquisto dei cespiti Alfa Romeo, la seconda aperta dall'Esecutivo comunitario con decisione del 19 maggio 1988 è relativa ad un aumento di capitale di 408,9 miliardi di lire erogati dalla Finmeccanica nel 1986.
- Vetro: il processo di accorpamento delle azioni del Gruppo ENI nel settore vetro con quelle detenute dal Gruppo EFIM ha attirato l'attenzione della Commissione che ha avviato una procedura d'infrazione tuttora in corso. Con decisione del 29 marzo 1988 la Commissione ha esteso detta procedura ad un prestito obbligazionario di 50 miliardi deliberato dal CIPI in data 18.9.1987.
- Alluminio: la Commissione, con decisione del 28.9.1988, ha aperto una procedura d'infrazione per un prestito obbligazionario di 100 miliardi, deliberato dal CIPI in data 18.9.1987 a favore delle società Alumina e Comsal.
- Settore delle lenti: con decisione del 25 novembre 1988, la Commissione ha aperto una procedura d'infrazione per presunti aiuti a favore delle Industrie Ottiche Riunite (IOR), produttrici di lenti a contatto.
- Siderurgia: sono stati svolti diversi contenziosi ed in particolare:
  - procedura ex art. 88 CECA per presunti aiuti a fronte dell'indebitamento FINSIDER;
  - estensione della suddetta procedura alla garanzia concessa dall'IRI (ed indirettamente dallo Stato) sul pagamento dei debiti FINSIDER in conseguenza della messa in liquidazione della FINSIDER stessa;
  - procedura d'infrazione a seguito dell'aumento del capitale di 142 miliardi della società Dalmine.  
In conseguenza dell'autorizzazione agli aiuti alla siderurgia in Italia di cui si dirà successivamente, le prime due delle suddette procedure debbono intendersi superate favorevolmente dal nostro Paese.

- Cantieri navali: le principali tematiche riguardano la pratica attuazione della VI Direttiva di coordinamento in materia di aiuti nazionali ai cantieri navali e, più specificamente, il delicato problema della ascrivibilità degli aumenti di capitale della Fincantieri tra gli aiuti di Stato, con tutte le conseguenze procedurali ed amministrative (oltre che di principio) che ne possono derivare.
- B - Politica industriale: l'attività svolta si è incentrata sui numerosi problemi "tradizionali" e sul crescente ruolo assunto dall'informatica in sede comunitaria. In particolare:
- Siderurgia: speciale rilievo ha avuto la partecipazione ai negoziati in sede CEE su alcune proposte della Commissione, quali:
    - Liberalizzazione del mercato siderurgico: il Consiglio dei Ministri Industria CEE, con decisione del 24.6.1988, ha eliminato il regime delle quote di produzione anche per le categorie 1a (coils), 1b (laminati a freddo), 2 (lamie re), 3 (travi).
    - Politica della ristrutturazione: dopo lunghe e assai complesse trattative con l'Esecutivo Comunitario, il Consiglio dei Ministri Industria CEE, con decisione del 23 dicembre 1988, si è espresso favorevolmente sul piano di risanamento della siderurgia a pp.ss. già in precedenza illustrato.
- La Commissione CEE controllerà sia la reale chiusura degli impianti sia l'andamento degli oneri finanziari netti dell'ILVA che non dovranno scendere, nonostante gli aiuti, al di sotto del 5,5% rispetto al fatturato, al fine di evitare distorsioni della concorrenza.
- Per procedere a tale ristrutturazione, il Consiglio ha autorizzato il nostro Paese, in deroga all'attuale normativa sugli aiuti, a concedere sovvenzioni statali per i 2/3 dei circa 7.670 miliardi di aiuti previsti dal piano siderurgico, mentre "la discussione sulla necessità di utilizzare da parte della siderurgia a pp.ss. il terzo restante ed il conseguente svincolo è rinviata a settembre 1990 o prima, in caso di più rapida regressione del mercato".

- Appalti pubblici: particolare rilievo ha avuto la partecipazione alle riunioni di coordinamento comunitario per l'esame della proposta di modifica della direttiva 71/305 sugli appalti pubblici, specie con riferimento al problema relativo alla inclusione, tra i destinatari della direttiva, degli enti e società a partecipazione statale, per i quali si è manifestata netta opposizione da parte di questa Amministrazione.

Con decisione del Consiglio Mercato Interno, gli Enti e le società che operano nei settori industriali e commerciali non sono stati considerati destinatari di tale direttiva.

Sulla stessa materia, infine, è all'esame una proposta di direttiva limitata a settori specifici (telecomunicazioni, energia, acque).

- Informatica: sono stati seguiti i programmi appresso specificati:

INSIS: si è partecipato ai lavori del Comitato che ha il compito di coordinare le attività degli stati membri e delle istituzioni comunitarie per la creazione di un sistema interistituzionale di informazioni;

- standardizzazione: si è partecipato ai lavori del gruppo ad alto livello SOGITS, istituito con decisione del Consiglio informale dei Ministri dell'Industria CEE a Parigi nel 1984, per la elaborazione di un programma per la standardizzazione delle tecnologie dell'informazione;
- progetti comunitari nel settore dell'informazione: di particolare rilievo si sono rivelati i lavori del Gruppo problemi economici per l'esame del progetto relativo alla realizzazione, a livello comunitario, di una politica e di un piano di azione prioritario per lo sviluppo dei prodotti e dei servizi dell'informazione;
- informatica giuridica: si è partecipato alle riunioni del Gruppo di studio sui problemi relativi all'accesso degli Stati membri alla giurisprudenza comunitaria;
- innovazione e trasferimento delle tecnologie: si è contribuito alla gestione del relativo programma di azione ed alla elaborazione del "programma di prosieguo" (1989-93), denominato SPRINT, a livello interno e a livello comunitario.

- Politica della ricerca: si sono seguiti i lavori del Comitato italiano ESPRIT per l'esame del relativo programma, volto a stimolare la ricerca precompetitiva nel settore dell'informatica.
- Politica delle concentrazioni: si è partecipato ad incontri ed a riunioni di coordinamento comunitario per l'esame della proposta di regolamento sulle concentrazioni.
- Politica sociale: relativamente al fondo Sociale Europeo, per le richieste di contribuzione finanziaria da parte delle società a pp.ss, si è provveduto alla certificazione dell'appartenza delle medesime al sistema delle pp.ss..

**ENTI SOTTOPOSTI A VIGILANZA**

Gli Enti di gestione sottoposti a vigilanza ministeriale sono i seguenti:

I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale)

E.N.I. (Ente Nazionale Idrocarburi)

E.F.I.M. (Ente Partecipazioni e Finanziamento Industria Manifatturiera)

**ENTE CINEMA**

**ENTE AUTONOMO MOSTRA D'OLTREMARE**

**Bilanci di esercizio**

La Direzione Generale per gli Affari Economici, nel 1988, ha provveduto all'esame dei bilanci consuntivi relativi all'esercizio 1987 dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, dell'Ente Nazionale Idrocarburi, dell'Ente Partecipazioni e Finanziamento Industria Manifatturiera, dell'Ente Autonomo di Gestione per il Cinema, del Comitato di Liquidazione del Patrimonio EAGAT e dell'Ente Autonomo Mostra d'Oltremare e del Lavoro Italiano nel Mondo. Tale esame si è concluso con l'approvazione di ciascun bilancio mediante un apposito decreto ministeriale.

Nell'approvare i bilanci, sono state impartite ai suddetti Enti le seguenti direttive.

I.R.I. - L'Istituto è stato invitato: ad accentuare l'impegno per l'effettivo risanamento del Gruppo sia attraverso opportuni indirizzi che consentano il miglioramento delle gestioni aziendali, sia perseguendo incisivamente le preannunciate misure di razionalizzazione e di riassetto delle attività industriali, sia definendo meglio i compiti delle diverse Società finanziarie ed operative, specialmente di quelle operanti nei settori delle infrastrutture, del territorio e dell'ambiente, particolarmente dove si configurano rapporti concessionari o contrattuali con Amministrazioni pubbliche centrali e locali; a concentrare il proprio impegno per la reindustrializzazione delle zone colpite dai processi di ridimensionamento o di chiusura delle attività siderurgiche, con particolare riguardo

alle quattro principali aree di crisi, attraverso iniziative di cui sia rigorosamente accertata la validità economica e di mercato; ad effettuare una verifica sui programmi della Finmare allo scopo di avere conferma dell'attualità del piano a suo tempo impostato; a far sì che le iniziative avviate dalla Sofin, con particolare riguardo al Mezzogiorno, siano ispirate a rigorosi criteri di economicità ed efficienza, per un loro valido sviluppo nel tempo e nell'ambiente locale; ad individuare le cause gestionali di alcune minusvalenze derivanti, tra l'altro, dalla radiazione di impianti, al fine di eliminarle per l'avvenire; a rendere più efficace il controllo di gestione sulle Società del Gruppo e più rigorosa l'osservanza dei criteri di formazione dei bilanci delle medesime, affinché i valori delle partecipazioni esposti nei bilanci dell'I.R.I. trovino piena rispondenza nel valore economico dei beni aziendali.

E.N.I. - E' stata richiamata l'attenzione dell'Ente: sulla necessità di esplicitare ancora un forte impegno sul piano della razionalizzazione e della migliore collocazione strategica sul mercato delle attività petrolifere, di quelle metallurgiche, dei servizi diversificati per l'energia, della produzione carbonifera e della cokefazione; sull'opportunità - in relazione alla situazione di difficoltà del mercato determinata dall'accesa concorrenza nel settore dei prodotti petroliferi, con conseguenti effetti sui risultati operativi delle società AGIP e AGIP PETROLI - di valutare gli interventi più appropriati per una migliore responsabilizzazione dei managements delle due Aziende, con particolare riguardo, strettamente in questo ambito, al miglior assetto e al rafforzamento delle attività del ciclo petrolifero strettamente collegate alle disponibilità del settore in termini di risorse minerarie; sul rispetto dei termini e delle condizioni pienamente definiti entro i quali andava sviluppata e conclusa la trattativa allora in corso per la realizzazione di un polo chimico nazionale che consentisse all'E.N.I., in piena intesa col socio privato, di affrontare con successo il confronto sul mercato internazionale; sugli indirizzi a suo tempo impartiti per le attività diversificate, raggruppate nella nuova società Terfin, tra cui, principalmente, una rigorosa azione imprenditoriale capace di recuperare economicità al settore editoriale facente capo all'Ente e l'esigenza di completare il processo di privatizzazione delle residue attività del settore tessile e di quelle già facenti capo all'Indeni.

**E.F.I.M.** - E' stata prospettata l'esigenza che l'Ente intra prenda ogni iniziativa necessaria volta: a ridurre i propri costi di finanziamento, triplicatisi rispetto al 1984; a ri sanare economicamente, in particolare, le aziende operanti nei settori dell'impiantistica e dell'alluminio, formulando, per quest'ultimo settore, in osservanza delle direttive pre cedentemente impartite, proposte per un eventuale aggiorna mento degli indirizzi strategici, degli assetti organizzati vi e produttivi rispetto a quelli contenuti nel piano 1985, approvato dal CIPI; a completare le residue dismissioni del settore alimentare facente capo alla Nuova Sopal, anche in relazione alla persistenza delle gravi perdite gestionali; ad esercitare puntualmente il proprio controllo istituziona- le sulle aziende del Gruppo al fine di assicurare, da un la to, l'operatività delle stesse in una logica imprenditoriale e, dall'altro, le esigenze di trasparenza e di efficienza dell'attività gestionale, nel rigoroso rispetto dei criteri di economicità, dei corretti principi di amministr azione e delle norme di legge in materia di formazione del bilancio; a continuare nella ricerca delle necessarie sinergie, all'in terno e all'esterno del Gruppo, dirette ad accrescere le ca pacità tecnologiche e di mercato delle aziende controllate, attraverso il miglioramento del rapporto costi-qualità, in- dispensabile per il rafforzamento della competitività delle aziende stesse in relazione al mercato unico europeo previ- sto per il 1992. Per il settore alluminio l'E.F.I.M., quale unico azionista della MCS, è stato stimolato a vigilare af- finchè, in sede di formazione dei bilanci, siano rispettati i criteri di legge che presiedono alla corretta imputazione delle minusvalenze di ciascun esercizio, al fine di evitare per l'avvenire il fenomeno delle rilevanti perdite originate dalle diseconomie e minusvalenze imputabili a precedenti e- sercizi, che si sono riflesse in maniera rilevante sul bilan- cio 1987 e che prevedibilmente graveranno ancora sull'eserc zio 1988 del Gruppo MCS.

**E.A.G.C.** - L'Ente è stato sollecitato a proseguire nelle azio- ni dirette al miglioramento della gestione delle due Aziende controllate, sia attraverso l'adeguamento delle strutture orga- nizzative e l'aggiornamento dei quadri creativi, sia mediante la sempre migliore qualificazione degli investimenti in impian ti ed il rigoroso controllo dei costi. In materia di attuazio ne dei piani di investimento, è stata rilevata l'opportunità che siano sempre rispettati i ruoli dell'Ente e delle Società

controllate in modo da ovviare ad appesantimenti di carattere burocratico, che possono condizionare negativamente l'attività delle stesse Società.

COMITATO LIQUIDAZIONE E.A.G.A.T. - E' stato raccomandato al Comitato di corredare il bilancio di esercizio di un commento sia sulla propria gestione sia sull'andamento economico delle singole società controllate.

ENTE AUTONOMO MOSTRA D'OLTREMARE - E' stata sottolineata l'esigenza di iniziative e provvedimenti atti a consolidare ed estendere i positivi esiti conseguiti nel miglioramento della gestione operativa, anche attraverso il contenimento dei costi, specialmente di quelli generali.

E' stato anche approvato il bilancio di previsione per il 1988. Nell'approvare il suddetto bilancio, è stata ribadita la necessità: che sia data puntualmente attuazione alla direttiva che ha fatto seguito all'indagine effettuata dall'Ispettorato Generale per i Servizi Ispettivi; che siano contenuti i limiti di spesa dei servizi distaccati; che vengano con urgenza predisposti il regolamento di amministrazione e contabilità ed il regolamento organico del personale; che, per quanto di competenza dell'Ente, vengano effettuati tutti gli adempimenti occorrenti per un sollecito aggiornamento dello statuto.

#### Bilanci consolidati

Nel corso dell'anno 1988 si è proceduto anche all'esame dei bilanci consolidati di Gruppo dell'I.R.I., dell'E.N.I., dell'E.F.I.M., dell'Ente Cinema e delle Aziende ex EAGAT - affidati in gestione fiduciaria all'E.F.I.M..

#### Finanziamenti agli Enti vigilati

Si è provveduto ad elaborare la relazione sull'attuazione delle leggi pluriennali di spesa - a norma dell'art.15 della legge 5 agosto 1978 n.468 - nella quale sono stati indicati i pagamenti effettuati nel corso del 1987 in favore degli Enti vigilati sia a titolo di conferimenti ai loro fondi di dotazione sia a titolo di assegnazione e contributi straordinari.

Nel quadro dell'opera svolta dal Ministero per il reperimento dei mezzi finanziari indispensabili alla realizzazione dei programmi degli Enti per l'anno 1988 sono state effettuate - con la massima tempestività e nel rispetto delle leggi di autorizzazione e di bilancio - le erogazioni in aumento dei fondi di dotazione degli stessi.

## X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Complessivamente i mezzi erogati a favore dei suddetti Enti nel corso del 1988 ascendono a L.miliardi 296,5, tutti in conto competenza, come dettagliatamente descritto nel seguente prospetto (con valori in miliardi di lire).

E N T I	PER ESIGENZE ORDINARIE	PER ESIGENZE GEPI	TOTALE
I.R.I.	-	35	35
E.N.I.	115	35	150
E.F.I.M.	1,5	35	36,5
E.A.G.C.	25	-	25
COMITATO LIQUIDAZIONE PATRIMONIO E.A.G.A.T	25	-	25
ENTE AUTONOMO MOSTRA D'OLTREMARE E DEL LAVORO ITALIANO NEL MONDO	25	-	25
	<b>191,5</b>	<b>105</b>	<b>296,5</b>

Si è proceduto, infine, ad accertare le riscossioni, da parte dell'I.R.I., E.N.I. ed E.F.I.M., degli altri fondi di cui gli stessi hanno fruito in aggiunta ai succitati conferimenti ai fondi di dotazione.

Sull'autorizzazione per il 1988 di complessivi 1.200 miliardi, di cui all'art. 11, punto 19 della legge finanziaria 1986 (28 febbraio 1986, n. 41), l'I.R.I. ha stipulato mutui con la B.E.I., con il servizio per capitale ed interessi a totale carico dello Stato, per L. 415 miliardi.

Sull'autorizzazione per il 1987, di cui alla stessa legge finanziaria 1986, sono stati stipulati dall'I.R.I. altri mutui B.E.I. per L. 605 miliardi.

In base alla legge finanziaria 1987 (22 dicembre 1986, n. 910) l'E.F.I.M. ha emesso, nel 1988, un prestito obbligazionario, con il servizio per capitale ed interessi a carico dello Stato, di L.miliardi 150.

Quindi, per l'anno 1988, gli Enti di Gestione hanno ricevuto (tra fondi di dotazione, obbligazioni e mutui B.E.I. con completo servizio a carico dello Stato) mezzi finanziari per un totale di L.miliardi 1.361,5, di cui:

- I.R.I. L.miliardi 1.020 (415 + 605);
- E.N.I. L.miliardi 115;
- E.F.I.M. L.miliardi 151,5 (1,5 + 150);
- ENTE CINEMA L.miliardi 25;
- C.L.P. EAGAT L.miliardi 25;
- ENTE AUTONOMO MOSTRA D'OLTREMARE L.miliardi 25.

### SETTORI OPERATIVI

#### Approvvigionamento energetico e attività di esplorazione

Anche nel 1988 è proseguito l'esame delle attività poste in essere dall'E.N.I. nell'approvvigionamento energetico, che rappresentano l'impegno fondamentale dell'Ente avuto anche riguardo della forte dipendenza dell'Italia dall'estero per la copertura dei fabbisogni complessivi di energia, soprattutto per quanto concerne il petrolio.

Alla luce delle indicazioni fissate nell'ambito del Piano energetico nazionale, che pone quali obiettivi prioritari la massima valorizzazione delle risorse energetiche nazionali e la diversificazione delle fonti in un contesto di tutela e sicurezza dell'ambiente, le iniziative dell'E.N.I. sono state incentrate, tra l'altro, all'incremento della produzione interna di gas naturale e all'accrescimento delle disponibilità di petrolio con l'acquisizione della proprietà di riserve all'estero e l'impegno nella ricerca mineraria.

In tale contesto, pertanto, anche nel 1988 il Ministero, per il tramite della Direzione Generale competente, ha coadiuvato l'Ente nel raggiungimento degli obiettivi programmati mediante il rilascio di permessi di ricerca e concessioni di coltivazione sul territorio nazionale e nell'off-shore nonché mediante l'esame delle joint-ventures estere con altri operatori, finalizzate alla ricerca e produzione in comune delle risorse energetiche.

Nel corso del primo semestre 1988 l'attività di perforazione svolta in Italia ha consentito di individuare sei nuove strutture mineralizzate a gas naturale ed una ad idrocarburi liquidi e gassosi.

All'estero, sono stati completati con esito positivo undici

pozzi esplorativi che hanno accertato interessanti giacimenti di idrocarburi in Africa (Egitto, Tunisia, Angola), nel mare del Nord inglese e norvegese e in Cina.

#### Sviluppo della produzione di gas metano

Lo sviluppo della produzione di tale fonte di energia risponde sia alla strategia della valorizzazione delle risorse nazionali, - trattandosi della fonte maggiormente presente nel sottosuolo nell'off-shore italiano - sia alla strategia di diversificazione, in quanto caratterizzata da maggiore compatibilità ed accettabilità ambientale, da provenienze differenziate e supportate da una vasta dotazione infrastrutturale.

In tale contesto si colloca l'obiettivo dell'E.N.I. di pervenire, nel 1991, ad una produzione di gas naturale di 14,5-15 miliardi di mc/anno e ad una disponibilità complessiva anche attraverso l'incremento delle quantità acquistate, di 43 miliardi di mc. da distribuire sul mercato nazionale.

Le disponibilità di gas naturale derivanti dall'attività mineraria svolta dall'AGIP in Italia e all'estero sono state, nel 1° semestre 1988, pari a 9,5 miliardi di mc (7,9 miliardi nello stesso periodo del 1987) con un incremento complessivo del 19%, mentre le disponibilità totali di metano della SNAM per il mercato nazionale sono risultate pari a circa 21 miliardi di mc., quantitativo pressochè allineato a quello relativo allo stesso semestre dell'anno precedente.

In tale ottica di valorizzazione del gas metano sono stati esaminati gli sviluppi dei processi di metanizzazione posti in essere dall'Ente tramite la SNAM e l'evolversi dei riassetti organizzativi intragruppo, predisponendo, ove necessario, atti di autorizzazione.

Ai fini degli adempimenti di cui alla delibera CIPE del 15 marzo 1980 sono stati, in particolare, sottoposti ad approfondimento i dati relativi al risultato dell'attività metanifera E.N.I. ed ai relativi impieghi nell'ambito del Gruppo, che ha riguardato anche dati preconsuntivi dell'esercizio 1988.

#### Razionalizzazione del settore raffinazione e distribuzione dei prodotti petroliferi.

Sono stati seguiti gli interventi posti in essere dall'E.N.I. ai fini della ristrutturazione dei due settori, che hanno comportato l'attuazione di un complesso programma di ridimensio-

namento delle strutture di raffinazione, della rete di distribuzione e delle sedi commerciali, con conseguente riduzione dei livelli occupazionali.

Il programma di interventi in questione trae motivazione dalla necessità di ridurre l'eccesso di capacità produttiva venutasi a creare a fronte della riduzione della domanda dei prodotti petroliferi e, nel piano dell'offerta della politica di accesa concorrenzialità dei paesi produttori di petrolio, ciò in un contesto internazionale sfavorevole del comparto, caratterizzato dalla riduzione dei prezzi del greggio e dalla caduta della quotazione del dollaro.

Nel corso del 1988 l'attuazione del piano sopra delineato, stante l'aggravarsi della crisi a livello internazionale e la drastica riduzione degli utili nella fase mineraria, è stato sottoposto ad accelerazione con l'adozione di misure di emergenza e di tempi più ristretti di quelli a suo tempo programmati.

Per quanto concerne in particolare il comparto raffinazione, sono state seguite le azioni volte allo sviluppo ed alla riqualificazione delle strutture produttive, articolate in una serie di progetti che sono finalizzati alla realizzazione di impianti di conversione spinta per l'utilizzo ottimale dei greggi pesanti di produzione nazionale nonché, in generale, per il miglioramento della qualità dei prodotti.

Le azioni adottate invece per il comparto distribuzione, sono state orientate, in particolare, alla riduzione della rete distributiva con l'obiettivo contestuale dell'incremento e della diversificazione dell'erogato medio dei singoli punti di vendita, onde aumentarne la redditività: in tale contesto è stata esaminata la proposta avanzata dall'E.N.I. per la creazione di una nuova struttura societaria partecipata dalla AGIP PETROLI e dalla IP, destinata alla promozione ed allo sviluppo della distribuzione di prodotti "non oil" sulle reti nazionali.

#### Riorganizzazione del settore chimico

Nel 1988 ha formato oggetto di approfondito esame l'operazione di joint-venture tra ENI e MONTEDISON per la costituzione, su basi paritetiche, della nuova società ENIMONT; operazione il cui iter procedurale, avviato nel mese di febbraio, è proseguito con l'espletamento delle varie fasi delle trattative tra i gruppi pubblico e privato e si è concluso con la stesura degli accordi definitivi tra le parti, impegnando pressochè totalmente l'esercizio in questione.

L'iniziativa ENIMONT si colloca nell'ambito della politica di razionalizzazione e sviluppo della chimica italiana e in particolare dell'indirizzo più volte sostenuto diretto alla realizzazione di una realtà industriale idonea ad affrontare con successo la concorrenza dei grandi Gruppi chimici internazionali.

In tale contesto strategico e sulla base delle direttive formulate dal Ministero - che, scartate le ipotesi delle totali pubblicizzazioni e privatizzazioni, ha affermato la praticabilità di un'intesa industriale paritetica con la MONTEDISON - l'Ente ha dato corso allo sviluppo delle trattative i cui punti salienti sono stati contraddistinti dalla sottoscrizione tra le parti del Memorandum di intenti, degli accordi di principio e del definitivo contratto di collaborazione; intese i cui termini sono stati puntualmente esaminati sotto il profilo della validità sul piano industriale, economico e finanziario nonché della rispondenza sia agli obiettivi strategici prefissati, sia alle ulteriori direttive impartite all'Ente nel corso dell'anno (da ultimo con delibera CIPI del 2/12/1988).

Particolare attenzione è stata dedicata alla valutazione del programma di integrazione delle rispettive attività, che individua le aree di business congiunte e le distinte prospettive di sviluppo delle stesse, nonché l'ammontare degli investimenti; ad attento esame sono stati inoltre sottoposti gli aspetti dell'operazione concernenti i criteri adottati per la valutazione della consistenza dei rispettivi apporti e conguagli, nonché le clausole contrattuali intese a garantire l'equilibrio e l'effettiva pariteticità delle posizioni delle parti per quanto concerne la composizione ed il funzionamento degli organi sociali e, in sostanza, l'ambito dei poteri gestionali riconosciuti a ciascun partner, sia nella fase attuale, sia nelle diverse ipotesi modificative della ripartizione azionaria, che potranno verificarsi alla scadenza del primo triennio di attività.

#### Settore tessile

Dopo l'alienazione dell'intero Gruppo LANEROSI autorizzata nel corso del 1987 nel rispetto dei principi e dei criteri indicati nella delibera del CIPI del 17 febbraio dello stesso anno, è proseguito, nel 1988, l'impegno dell'E.N.I. alla ricerca di singole soluzioni per la dismissione delle residue aziende tessili a suo tempo confluite nel controllo azionario della Confezioni Monti d'Abruzzo, inquadrata nella Terfin S.p.A.; ciò, nell'ambito degli indirizzi formulati dalla citata delibera CIPI - che ha ritenuto l'uscita dell'E.N.I. dal settore tessile-abbigliamento compatibile con gli obiettivi del sistema delle partecipazioni statali e con la politica industriale del Paese - e avvalendosi, all'uopo, anche dell'apporto dell'AGENTI S.p.A., società appositamente costituita dall'Ente per l'approntamento di

programmi di riconversione industriale.

Si segnala al riguardo che nel corso dell'anno l'E.N.I. ha proceduto alla cessione a privati del ramo aziendale di Gagliano facente capo alla Confezioni Monti d'Abruzzo; l'approvazione ministeriale all'operazione è stata rilasciata nella considerazione della sussistenza di precisi impegni stabiliti a carico dell'acquirente per quanto concerne la continuità produttiva ed occupazionale dello stabilimento per un periodo non inferiore a tre anni e nell'intesa, altresì, dell'esclusione del ricorso alla C.I. Guadagni per le n.300 unità assorbite; ciò, in relazione agli oneri già posti a carico dell'Ente per sostenere la fase di recupero economico dello stabilimento in questione.

Nel corso dell'anno sono state altresì sottoposte ad attento esame istruttorio le diverse trattative espletate dall'Ente per la cessione del complesso aziendale tessile di Montesilvano; cessione non ancora conclusa alla chiusura dell'anno in questione.

#### Settore meccanico

Con riferimento al settore meccanica varia sono state attentamente valutate le situazioni delle singole aziende sia sotto il profilo economico che sotto il profilo gestionale.

In relazione ai risultati economici conseguiti dalle varie aziende sono state attentamente approfondite, soprattutto nei casi di risultati economici negativi, le cause che hanno concorso a determinare tali risultanze anche in relazione alle prospettive di risanamento aziendale e, quindi, del raggiungimento dell'equilibrio economico.

Con particolare attenzione sono state seguite per detto comparto le operazioni prospettate dagli Enti di gestione riguardanti fusioni per incorporazioni fra società dello stesso Gruppo finalizzate al conseguimento di risparmi d'imposta, ai sensi della normativa in materia, nonché le operazioni afferenti dismissioni di aziende del settore o, comunque, di cessioni di partecipazioni ritenute non strategiche o con scarse prospettive di risanamento.

Con riguardo al processo di razionalizzazione e di diversificazione del Raggruppamento Ansaldo, hanno costituito oggetto di attenzione gli accordi e le alleanze con qualificati partner nazionali ed internazionali particolarmente nel comparto dell'energia al

fine di poter affrontare, attraverso la razionalizzazione di competenze, di ruoli e di capacità produttive, le sfide dell'internazionalizzazione dell'economia in termini di reale competitività e di sicura efficienza.

Si è continuato a seguire il processo di razionalizzazione del settore dieselistico (che ha avuto avvio con il passaggio dalla Finmeccanica alla Fincantieri della Isotta Fraschini Motori) che prevede una progressiva integrazione dell'attività della Isotta Fraschini Motori, nella Divisione Grandi Motori della Fincantieri, per l'attività produttiva, e con la Ricerche Diesel S.p.A. per la progettazione e sperimentazione dei motori.

E' stata attentamente seguita la riorganizzazione del settore impiantistico del Gruppo E.F.I.M. entrata in fase operativa con la costituzione della società caposettore EFIMPIANTI e con il trasferimento alla stessa dei pacchetti azionari delle società operative (Reggiana OMI, Metallotecnica Veneta, Termomeccanica Italiana, Bosco Industrie Meccaniche, Breda Progetti e Costruzioni ed Edina).

Funzione della società caposettore sarà quella di indirizzare, coordinare e controllare l'attività delle società del Raggruppamento.

Per quel che concerne il settore ferroviario, sono proseguite le azioni già avviate in passato tendenti ad adeguare sia il sistema dei trasporti pubblici alla crescente domanda di mobilità di persone e di merci sul territorio, sia le strutture operative per il conseguimento dell'obiettivo della internazionalizzazione.

In tale ottica si sta procedendo, quindi, al potenziamento delle capacità progettuali per fronteggiare la sfida tecnologica in atto, nonché alla ricerca di accordi di collaborazione a livello nazionale ed internazionale sia sul piano tecnico che commerciale.

Per tale settore sono stati attentamente seguiti gli andamenti delle principali società impegnate nel settore facente capo all'I.R.I. ed all'E.F.I.M. ed attentamente valutati taluni accordi recentemente conclusi dalla Finanziaria dell'I.R.I. (FINMECCANICA) con l'American Standard e con la FIREMA.

Per quanto riguarda il comparto delle costruzioni aeronautiche, la Direzione Generale competente ha dedicato particolare attenzione all'andamento economico-gestionale dei due principali Gruppi a partecipazione statale: AERITALIA ed AGUSTA.

Nell'intento di pervenire ad una razionalizzazione dell'intero comparto, i predetti Gruppi hanno proseguito nell'azione, da tempo intrapresa, per il raggiungimento di tale obiettivo.

Pertanto, sono stati seguiti i processi di ristrutturazione e riorganizzazione attuati all'interno di ciascuno di tali Gruppi ed attentamente valutate le operazioni di costituzione di nuove società e le acquisizioni di partecipazioni azionarie in Italia ed all'estero finalizzate, queste ultime, alla migliore commercializzazione dei rispettivi prodotti.

In relazione al tema delle collaborazioni internazionali nel settore aeronautico, è stata seguita l'attuazione dell'accordo di collaborazione italo-francese (Aerospatiale-Aeritalia) per lo sviluppo, produzione e commercializzazione dell'aereo ATR42, da trasporto regionale, biturbo a propulsione da 42 posti.

Nell'ambito dell'accordo base italo-francese è stato deciso di lanciare la versione allungata denominata ATR72 al fine di assicurare maggiori successi commerciali al programma e per contrastare la concorrenza degli altri produttori mondiali. Al riguardo un prototipo ha effettuato il primo volo di prova.

Sono stati portati avanti, insieme al Ministero dell'Industria i lavori del gruppo intergovernativo italo-americano per la promozione della cooperazione industriale, tecnologica ed economica nei settori aeronautico e spaziale, settori nei quali, come è noto, è di notevole importanza l'interesse delle aziende dei Gruppi I.R.I. e E.F.I.M..

In tali occasioni sono stati registrati ulteriori progressi sulla via del riequilibrio della collaborazione industriale tra le aziende dei due Paesi e verificate diverse possibilità per le aziende italiane in generale e del sistema a partecipazione statale in particolare a collaborare su programmi americani tecnologicamente avanzati.

In relazione al comparto dell'industria dei mezzi e sistemi di difesa, nel quale le aziende a partecipazione statale occupano una posizione di primissimo piano, la Direzione competente ha partecipato alle riunioni del Comitato Difesa-Industria.

Per quanto riguarda l'aspetto organizzativo delle società di tale comparto, sono proseguite le azioni intraprese dalle stesse finalizzate al consolidamento dell'efficienza delle strutture operative ed al raggiungimento di una maggiore flessibilità delle strutture produttive.

Per le principali società del settore sono stati attentamente seguiti gli andamenti economico-produttivi.

### Settore siderurgico

L'andamento e i problemi del Gruppo Finsider sono stati oggetto di un esame particolarmente approfondito in relazione alla delicatezza ed importanza delle decisioni assunte nel corso dell'anno.

La delibera di anticipato scioglimento con conseguente liquidazione della Finsider di cui all'assemblea straordinaria del 10 maggio 1988 ha reso necessaria una analisi economica, patrimoniale e finanziaria delle società del comparto effettuata sulla base dei bilanci della finanziaria e delle società controllate.

Tale analisi ha rappresentato un momento di particolare interesse in relazione ai contenuti del conto della gestione che gli amministratori hanno dovuto predisporre per i liquidatori ai sensi dell'art. 2277c.c..

E' stata verificata l'attuazione del "Piano di risanamento della siderurgia a partecipazione statale", approvato dal CIPI con delibera del 14.6.1988, con riferimento ai provvedimenti già assunti. In particolare è stata seguita la costituzione della nuova società ILVA alla quale verranno apportate le partecipazioni ed i rami d'azienda delle società ex Finsider ritenute di interesse primario.

A tale riguardo dovranno costituire oggetto di un attento esame le valutazioni peritali dei beni apportati nonché la formalizzazione dei conferimenti a fronte dei quali la società ILVA sta per essere dotata di rilevanti mezzi propri (L.mil.di 3000).

La procedura avviata per la cessione di alcune partecipazioni e stabilimenti al settore privato, pur nel rispetto dell'autonoma responsabilità del Comitato di Liquidazione al riguardo, è stata esaminata con particolare cura, nel quadro generale del processo di ristrutturazione, per gli ovvi riflessi che la vendita di beni patrimoniali avrà sull'ammontare complessivo dell'impegno finanziario dello Stato nel settore della siderurgia.

Tale analisi è stata anche estesa alle società e partecipazioni trasferite nell'ambito del Gruppo I.R.I.: Cementir, Ponteggi Dalmine, Morteo Soprefin ecc..

Nell'ambito delle misure di sostegno sociale e di reindustrializzazione connesse al piano di risanamento della siderurgia è stata già ricostituita con sede a Terni la Società Titania per la produzione e commercializzazione del titanio metallico primario.

Per quanto concerne l'iniziativa Cogea è tuttora in corso di valutazione l'ultimo accordo tra operatori pubblici e privati che ha trasformato la Cogea in S.p.A. il cui controllo è stato assunto dal Gruppo Riva.

### Settore infrastrutture e costruzioni

Attuato il piano di ristrutturazione organizzativa del Gruppo ITALSTAT incentrato sulla delimitazione di comparti omogenei per attività funzionali a capo dei quali è stata posta una capo raggruppamento che ha successivamente assunto la partecipazione di maggioranza nelle società operative nel medesimo settore, la Direzione Generale A.E. ha rivolto la propria attenzione sulla efficienza organizzativa e sulla economicità dei singoli comparti medesimi.

In alcuni casi sono state individuate situazioni non rispondenti ai criteri della economicità in relazione alla presenza di duplicazioni e sovrapposizioni di iniziative.

Per quanto riguarda le attività all'estero del Gruppo, ed in particolare quelle della società Condotte d'Acqua, è stata seguita una duplice serie di problematiche: l'una riguardante lo smobilizzo del settore mobiliare estero rappresentato in particolare dai cespiti appartenenti alle società Condotte International Holding, Condotte Espanola e rispettive controllate; l'altra relativa al non ancora definitivo recupero dei crediti vantati dalla società Condotte d'Acqua per la costruzione del porto di Bandar Abbas. La transazione con il Governo iraniano sta per essere definita con il concorso delle amministrazioni competenti.

Il problema dell'intervento nei settori delle infrastrutture è stato oggetto di particolare attenzione poichè la politica economica di governo che si è sostanziata in decisioni di eccezionale rilevanza anche sotto l'aspetto finanziario, relativamente al Mezzogiorno, alle opere pubbliche, alle autostrade e all'ambiente, ha suscitato una profonda tensione nel campo sia dell'industria pubblica sia nell'industria privata nel tentativo di assumere posizioni privilegiate sul piano delle acquisizioni di quote di detta domanda pubblica,

L'ITALSTAT si è mossa in questa direzione sia attraverso società esistenti o specificatamente costituite sia partecipando a società consortili definite con altri Gruppi facenti capo all'I.R.I..

#### Settore ingegneria e servizi

Una serie di approfondimenti hanno richiesto le problematiche attualmente emergenti nel settore "ingegneria e servizi" del Gruppo E.N.I..

Come è noto l'E.N.I. è presente nel settore con alcune società non del tutto integrate: Saipem, Snamprogetti, IN.SO. (Nuovo Pignone).

In particolare la Saipem ha sviluppato nel settore di cui trattasi i "servizi diversificati per l'energia", svolgendo la maggior parte della propria attività all'estero nel campo delle perforazioni, costruzioni a terra e lavori in mare per ricerche petrolifere.

Negli ultimi anni la predetta società, in relazione anche alla forte diminuzione degli investimenti nella ricerca e sviluppo petroliferi causata dalla concomitante riduzione del prezzo del petrolio e della ragione di cambio del dollaro rispetto alle principali valute, ha sempre di più assunto la veste di "main contractor" in commesse di dimensioni rilevanti svolgendo la propria attività in particolare nel campo delle costruzioni a terra (60% del fatturato 1987 di L.miliardi 1.250) per la realizzazione anche di opere non strettamente collegate con l'industria dell'energia (acquedotto dell'Assir in Arabia Saudita; monorotaia di Sidney).

In vista delle problematiche che emergeranno con l'attuazione del mercato unico europeo si rende fin d'ora necessaria una ridefinizione del settore che preveda, tra l'altro, una maggiore integrazione delle società attualmente operanti nello stesso nonché la possibilità di procedere all'acquisizione di adeguate strutture operative e ad accordi con importanti operatori in modo da poter divenire effettivamente competitivi sul mercato internazionale.

#### Settore minero-metallurgico

E' stato completato il processo di razionalizzazione e riorganizzazione del settore minero-metallurgico dell'E.N.I. iniziato nel 1986, con l'inquadramento delle attività minerarie nella "AGIP MINIERE" e di tutte quelle metallurgiche nella "NUOVA SAMIM".

Quest'ultima ha quindi provveduto alla ottimizzazione degli impianti di piombo-zinco di Porto Vesme, allo svolgimento di una intensa azione sui mercati internazionali per garantire sicuri ed economici approvvigionamenti di materie prime da destinare agli impianti della metallurgia primaria con la razionalizzazione di questa con quella secondaria ed, infine, al mantenimento di uno stretto collegamento operativo tra l'attività mineraria e quella metallurgica.

Ciò ha consentito di pervenire al risanamento di un settore che ancora nel 1987 consuntivava pesanti perdite di esercizio.

E' tuttora in corso di predisposizione a cura del Ministero dell'Industria di concerto con questa Amministrazione il piano nazionale dello zinco che dovrebbe consentire la costituzione in Italia di un polo produttivo zinco-piombo facente capo alla NUOVA SAMIM in grado di reggere il confronto con i più grandi produttori continentali all'atto della costituzione del mercato unico europeo.

#### Settore alluminio

Il 1988 è stato un anno particolarmente significativo per il settore alluminio dell'E.F.I.M. per il quale è stato avviato un programma di ristrutturazione organizzativa. Gli obiettivi fondamentali di tale programma sono costituiti:

- dalla assegnazione di un ruolo ben definito a ciascuna azienda del comparto, eliminando tutte le sovrapposizioni e duplicazioni, esaltando al massimo le sinergie esistenti;
- dalla massima integrazione verticale del sistema che prevede la trasformazione pressochè totale della produzione di alluminio primario in seconde e terze lavorazioni a più elevato valore aggiunto.

In attuazione del suddetto programma è stata portata a termine, dopo alcuni anni di trattative, nel mese di aprile, l'acquisizione del 50% del pacchetto azionario della SAVA di proprietà della Alusuisse.

E' stata inoltre costituita la nuova finanziaria di settore Alumix alla quale è stato trasferito il patrimonio immobiliare e mobiliare della MCS nella quale, per motivi di opportunità fiscale, è stata inquadrata la partecipazione Aviofer Breda.

Il riassetto del settore alluminio dell'E.F.I.M. è stato oggetto, a partire dal mese di luglio di importanti osservazioni con particolare riguardo all'inquadramento della SAVA nella ex MCS anzi chè in Alumina.

Particolare attenzione è stata dedicata ai criteri di formazione dei bilanci MCS, Alumina, Alutekna e SAVA chiusi a 31/12/1987.

### Settore minero-carbonifero

Sono state particolarmente seguite le iniziative all'estero avviate dalla AGIPCOAL al fine di garantirsi la "sicurezza degli approvvigionamenti" indispensabili per svolgere l'attività di commercializzazione del prodotto.

La "sicurezza degli approvvigionamenti" è stata, tra l'altro, uno dei motivi che ha sconsigliato il disimpegno della partecipazione ENOXYCOAL dopo la risoluzione della iniziativa congiunta derivante dall'accordo di cooperazione E.N.I.-Occidental. L'uscita del socio statunitense ha richiesto, come è noto, notevoli impegni di natura economico-finanziaria.

E' stato altresì seguito l'evolversi della situazione relativa alle cokerie indipendenti raggruppate per il 70% nella Italiana Coke che ha in corso di attuazione il piano di ristrutturazione e razionalizzazione del settore che prevede l'accentramento in un unico stabilimento dell'intera attività produttiva. La questione relativa alla definizione di un protocollo d'intesa tra le cokerie indipendenti dell'E.N.I. e le cokerie siderurgiche facenti capo all'ex Gruppo FINSIDER non ha prodotto alcun esito, anzi la trattativa si è arenata in relazione alla liquidazione della FINSIDER ed alla previsione di cessione a privati dello Stabilimento di Trieste, produttore di coke siderurgico.

### Settore trasporti marittimi

Per quanto riguarda il settore dei trasporti marittimi il programma di ristrutturazione dei servizi di trasporto merci di linea (art. 1, L. 856/86) gestiti dalle società Lloyd Triestino, Italia e Adriatica sta avendo regolare attuazione.

Relativamente agli investimenti entreranno gradualmente in servizio nel corso del 1989 le otto navi a tecnologia avanzata relative alla prima fase del programma, commissionate entro il 31/12/1986.

Parallelamente è intervenuta la radiazione del naviglio obsoleto, che ha comportato una minusvalenza complessiva a carico dello Stato di L.miliardi 52, in linea con lo stanziamento previsto.

Le perdite patrimoniali relative alle navi radiate (art. 4 Legge 856/86) sono state riconosciute con decreti del Ministro della Marina Mercantile di concerto con i Ministri del Tesoro e delle Partecipazioni Statali.

Con analoghi decreti sono stati corrisposti alle società in questione, ai sensi dell'art. 2 della citata legge, in via definitiva, i conguagli dei contributi di avviamento per i servizi svolti nel 1987 ed in via previsionale i contributi per i servizi svolti nel 1988.

Sono proseguiti nel corso del 1988 da parte dell'apposita Commissione interministeriale, della quale fanno parte anche i rappresentanti di questa Amministrazione, i lavori di accertamento dei crediti vantati nei confronti dello Stato dalle società di navigazione del Gruppo Finmare al 31/12/84 (art. 14 L. 856/86).

Alle quattro società di navigazione regionale, CAREMAR, TORREMAR, SIREMAR e SAREMAR, con decreti del Ministro della Marina Mercantile di concerto con quelli del Tesoro e delle Partecipazioni Statali, è stato già corrisposto quanto alle stesse ancora dovuto per il decennio 1975-1984; alle società Tirrenia ed Adriatica con analoghi decreti si è provveduto a corrispondere quanto alle stesse ancora dovuto oltre che per il predetto decennio, anche per il triennio '85-87, estendendo a quest'ultimo i criteri indicati nel citato art. 14. Per le società Italia e Lloyd Triestino i relativi accertamenti sono in corso.

E' proseguita l'azione di questa Amministrazione nei confronti della Società Finanziaria FINMARE per individuare quelle iniziative atte, nelle more dell'attuazione del programma di ristrutturazione della flotta pubblica, a perseguire recuperi di efficienza e produttività da parte delle società di navigazione ad essa facenti capo.

#### Settore trasporto aereo

Nel settore del trasporto aereo è stata seguita l'attuazione del programma di rinnovamento della flotta Alitalia a lungo-medio e breve raggio. In relazione all'incremento dell'offerta stimato nel quadriennio 1988-1991 pari a 38% rispetto al 1987, nel dicembre 1986 l'Alitalia ha deciso l'acquisto dalla MC DONNELL DOUGLAS di sedici velivoli (sei MD-11 in versione COMBI per il lungo raggio, le cui consegne sono previste a partire dal 1990 e dieci MD/80 per le tratte medio-brevi) e l'opzione per altri quattro MD-11.

Hanno formato oggetto di approfondimento le recenti adesioni dell'Alitalia alle iniziative "Galileo" e "Covia" per la realizzazione di un sistema integrato di distribuzione del prodotto di trasporto aereo e dei servizi ad esso collegati.

Trattasi di adesioni ad accordi raggiunti dalle compagnie europee British Airways, Swissair e KLM e la società statunitense Covia, facente capo alla United Airlines, che dovrebbero consentire all'Alitalia ed alle cennate compagnie europee di utilizzare e sviluppare i "softwares esplicativi" messi a disposizione dalla società Covia al fine del controllo della distribuzione nei rispettivi mercati nazionali e in Europa (progetto Galileo) nonché di consentire una più rapida penetrazione sui mercati nord americani (progetto COVIA).

Le iniziative in parola rappresentano la prima fondamentale tappa del processo di internazionalizzazione della Alitalia sia con riferimento al traguardo del mercato unico europeo, sia con riguardo alla competizione mondiale che si sta aprendo tra i vettori più prestigiosi del mondo.

#### Settore autostradale

Nel settore autostradale particolare cura è stata rivolta all'esame dello schema di convenzione generale novativa con la società Autostrade, nonché dell'atto aggiuntivo alla vigente convenzione relativa alla costruzione del tratto autostradale "Voltri-Rivarolo".

#### Settore turistico

In detto settore è stata attentamente seguita l'attuazione del nuovo programma di riassetto predisposto dalla Semi-Grandturismo, nella cui compagine azionaria al posto della SOFID è subentrata la nuova società caposettore dell'E.N.I., la Terfin-Attività di Turismo, Editoria, Riconversione e Servizi S.p.A."

Anche l'I.R.I. ha avviato iniziative nel settore in esame tramite la società Alitalia; altre iniziative, da attuare da parte della Sofin, sono in corso di approfondimento al fine di effettuare il necessario coordinamento.

#### Settore termale

Nel settore termale è proseguita l'azione di questa Amministrazione nei confronti dell'E.F.I.M. - cui è affidata ai sensi dell'art. 1 quinquies della L. 641/78 la gestione fiduciaria delle aziende - e del Comitato di Liquidazione per l'attuazio-

ne delle condizioni che permettano alle aziende stesse di raggiungere l'economicità della gestione, obiettivo in via di per seguimento.

Un approfondito controllo è stato rivolto all'attuazione del piano di investimenti, predisposto in ottemperanza delle disposizioni contenute nella legge finanziaria 1986 (L.28.2.86, n. 41, art.11 co.10) che ha destinato al Comitato di Liquidazione L. 75 miliardi per il triennio 86-88 finalizzando lo stanziamento, oltre che alla copertura delle perdite, all'avvio di una politica di sviluppo.

Il conferimento relativo al 1988 è stato incassato nel primo se mestre 1988.

### Settore alimentare

Riguardo al settore alimentare, la Nuova Sopal (EFIM) ha prose guito nel corso dell'anno l'azione di disimpegno dal settore medesimo, peraltro già avviata nel 1986; si sono, quindi, concluse diverse cessioni di pacchetti azionari (quali l'Ancopecsa, ad esempio) e si è proceduto alla dismissione di impianti all'estero (SITARP Argentina).

La delibera CIPI 1° dicembre 1988 ha stabilito nuove indicazioni concernenti il settore: - è stata avvisata l'opportunità di avviare interventi diretti a configurare un assetto strutturale e organizzativo improntato a certezza e stabilità, allo scopo di far fronte alla crescente concorrenza delle grandi multinazionali e in vista dell'apertura dei mercati europei; riaffermato l'interesse pubblico nel settore alimentare, la SME (IRI) resta nel sistema delle partecipazioni statali. La finanziaria ha proseguito nell'azione di consolidamento delle proprie posizioni ed ha ampliato la propria gamma di interventi attraverso le società controllate, mirando anche al mercato estero: - la SME International S.A. ha proceduto ad acquisire una società di distribuzione, da utilizzare come mezzo di penetrazione nel mercato spagnolo; l'accordo di joint-venture siglato tra Alivar e Pepsico Inc., la maggiore azienda a livello mondiale nel comparto degli snacks, dovrebbe assicurare all'Alivar proficui scambi di esperienze e occasioni di tipo internazionale, secondo gli approfondimenti condotti sul tema. In campo nazionale, colto il particolare momento favorevole in cui si trova la domanda di prodotti alimentari, la SME ha posto maggiore attenzione ai problemi della distribuzione; l'obiettivo è stato, altresì, perseguito anche attraverso in tese di collaborazioni con privati operatori, come si è verificato nel comparto dei "prodotti freschi".

### Settore telecomunicazioni

Anche nel 1988 sono state seguite con particolare impegno e attenzione le problematiche riguardanti il settore delle telecomunicazioni, sia per quanto riguarda i servizi che il comparto manifatturiero e impiantistico. Si è, più volte, intervenuti, partecipando anche a specifiche riunioni, sul tema del riassetto del settore, fin'ora caratterizzato dalla plurima presenza di società e aziende concessionarie, in vista della individuazione di un unico centro di responsabilità.

Le problematiche connesse a tale progetto, da definire appena sarà stabilito con provvedimento legislativo formale il trasferimento dell'ASST nell'ambito delle PP.SS., sono state puntualmente seguite e approfondite. Nel frattempo è stato portato a compimento il passaggio da STET a Finmeccanica delle attività manifatturiere a tecnologia avanzata (Selenia-Elsag, SGS Thomson Microelectronics, Optimes); a seguito dello scorporo delle iniziative STET nel settore della microelettronica e nel settore dei mezzi ottici, la finanziaria STET si presenta come una società con compiti di coordinamento finanziario, tecnico e commerciale, di attività di servizi di telecomunicazioni nazionali ed internazionali (in concessione), di attività manifatturiere riferite al settore delle telecomunicazioni (impianti e apparecchiature), di servizi editoriali e telematici, di progettazione e di impiantistica.

### Altri settori

Nell'ambito della razionalizzazione delle partecipazioni E.F.I.M. è stata perfezionata la cessione alla controllata SAFINGEST Spa del pacchetto azionario detenuto nella SIV dall'Ente medesimo.

Sempre con riferimento al settore vetro, è stato esperito un nuovo tentativo presso E.F.I.M. ed I.R.I. al fine di far confluire la società SAIVO (Gruppo IRI) nel polo facente capo alla SIV; l'E.F.I.M., tuttavia, ha ritenuto di scarso interesse per i programmi SIV acquisire le tecnologie e gli impianti SAIVO. Il settore, anche nel corso del 1988, ha visto l'assunzione da parte della SIV di una serie di iniziative volte all'espansione sul mercato interno e su quello europeo; l'obiettivo è stato perseguito mediante accordi industriali e partecipazioni in società operative sia in Italia che all'estero.

Le attività informatiche a PP.SS. facenti capo alla FINSIEL (IRI) hanno avuto una espansione attraverso la costituzione di nuove società; anche l'E.N.I., attraverso l'ENIDATA è presente nel settore.

### Attività di vigilanza

Relativamente all'attività di vigilanza l'Ispettorato Generale per i Servizi Ispettivi ha seguito l'azione degli Enti di Gestione delle PP.SS. sia esaminando i verbali dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi Sindacali sia attivandosi, conseguentemente, per gli opportuni approfondimenti.

Sono state, inoltre, elaborate specifiche analisi economico-patrimoniali sulla base delle documentazioni semestrali inerenti l'andamento gestionale delle società inquadrare negli Enti di gestione, mentre, in relazione alla disposizione di cui alla circolare n. 4525/Is del 26 novembre 1987, sono state seguite, per le opportune valutazioni, le informazioni trimestrali concernenti le quotazioni in borsa dei titoli delle società a partecipazione statale e le relative operazioni finanziarie.

Più in particolare l'Ispettorato Generale ha avviato (o proseguito) diversi accertamenti, tra i quali sono da segnalare quelli riguardanti gli argomenti di seguito esposti:

#### I.R.I.

- Attuazione dell'art.55, 3° comma, della legge 4 novembre 1965, n.1213;
- trasporto aereo dell'Alitalia in relazione alla vertenza sindacale in atto;
- carenze gestionali della società ERI (Gruppo RAI);
- contratto RAI-Cecchi Gori;
- osservazione del Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo dell'IRI sulle responsabilità della crisi siderurgica pubblica;
- bilancio di previsione e andamento gestionale della RAI nell'esercizio 1987;
- esposto della CE.TEL. S.p.A. per esecuzione lavori di allacciamento linee telefoniche SIP.

#### E.N.I.

- Accertamenti ispettivi inerenti l'E.N.I. International Bank Ltd.;
- rifornimenti Agip-Covengas ad Agenzia di Stampa Autonoma di Mondragone;

- cessione azienda tessile di Nocera Inferiore attualmente denominata M3.

#### E.F.I.M.

- Indagine ispettiva sulle società MCS e Alumina a seguito della quale sono stati formulati specifici rilievi ai responsabili dell'Ente di gestione.

#### Ente Cinema

- Attuazione dell'art. 55 legge n.1213/1965;
- premio di produzione al personale dipendente.

#### Ente Autonomo Mostra d'Oltremare

- Indagine amministrativo-contabile sulle gestione dell'Ente in relazione alla quale è stata emanata apposita direttiva ministeriale allo stesso E.A.M.O. al fine di eliminare le irregolarità riscontrate.  
Inoltre l'Ispettorato ha effettuato studi e ricerche di notevole rilevanza tra cui sono da segnalare gli elaborati concernenti i seguenti argomenti:
  - esame del bilancio di esercizio al 30/4/1987 della SIR Finanziaria e del bilancio consolidato al 31/12/1986 del Gruppo SIR Finanziaria;
  - problema della legittimità di un intervento dell'ENI nel campo delle costruzioni (acquisizione COGEFAR);
  - piano di riassetto dell'industria nazionale dello zinco;
  - individuazione di possibili iniziative volte al reimpegno degli esuberanti occupazionali dell'IMEG S.p.A. acquisiti dalla cessione di quest'ultima Società alla Calcestruzzi S.p.A.;
  - rapporti tra le OO.SS. dei lavoratori, le Regioni e le Partecipazioni Statali;
  - situazione occupazionale di Taranto e provincia;
  - struttura del Gruppo IRI;
  - stabilimento Enichem di Manfredonia;
  - interventi nell'area metropolitana di Napoli;
  - rapporti di consulenza e prestazioni professionali diverse negli Enti di gestione;
  - bilanci di esercizio e bilanci consolidati;
  - problema del controllo dell'attuazione del piano 1988-1990 di ristrutturazione della siderurgia;

- . titolarità delle funzioni ispettive di verifica amministrativo-contabile sugli Enti inquadrati nel sistema delle partecipazioni statali (quesito al Consiglio di Stato);
- . azione di responsabilità verso gli Amministratori di Enti pubblici economici;
- . bilancio 1987 E.F.I.M.: astensione dalla delibera dei rappresentanti dei Ministeri delle Partecipazioni Statali e del Bilancio.

0

0

0

Per quanto riguarda l'organizzazione dell'Ufficio, l'attività dell'Ispettorato risente delle note carenze già illustrate negli anni decorsi, che vengono di seguito richiamate.

Il primo problema - come noto - è rappresentato dall'organico ancora numericamente inadeguato. In particolare, il personale della carriera direttiva è attualmente composto di sole 6 unità: il Dirigente Generale ed il Dirigente Superiore con funzioni di Vice Direttore Generale, 1 Dirigente Generale del ruolo speciale, 2 Primi Dirigenti, di cui uno impegnato quale Vice Capo di Gabinetto e l'altro in posizione di fuori ruolo presso l'Ente Cinema, ed 1 funzionario direttivo.

Il secondo problema - solo per mero ordine espositivo - è costituito dai limiti posti dalla vigente normativa allo svolgimento delle funzioni ispettive, atteso che tali controlli sono eseguibili unicamente su incarico del Ministro e limitati ai soli Enti di gestione, senza poter assumere notizie direttamente presso le società dagli stessi controllate.

Conseguentemente, nel caso di indagine che ineriscono alle aziende anzidette, l'Ispettorato deve limitarsi ad acquisire le relazioni ed i documenti al riguardo forniti dagli Enti controllati effettuando, in tal modo, un controllo mediato attraverso gli Enti medesimi.

Sarebbe quindi necessario che le ispezioni in argomento potessero svolgersi, in presenza di determinati presupposti, senza necessità di un formale incarico del Ministro ed anche con l'assunzione diretta, presso le società a partecipazione statale, di ogni elemento utile ai fini dell'indagine.

Naturalmente l'innovazione dovrà essere preceduta da una revisione dell'attuale normativa.

PAGINA BIANCA