

2

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 MAGGIO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 15,10.

Audizione dei rappresentanti sindacali della CGIL, CISL e UIL del settore marittimo.

PRESIDENTE. Nel corso della presente seduta dell'indagine conoscitiva procederemo innanzitutto all'audizione dei rappresentanti sindacali della CGIL, CISL, UIL del settore marittimo. Desidero far presente che tale audizione scaturisce dalla richiesta dei sindacati confederali di essere ascoltati, anche informalmente, dalla Commissione, in relazione alla vicenda della cessione della Flotta Lauro. D'accordo con i gruppi, essa ha invece stabilito di dare piena formalità all'audizione medesima. A nome dei rappresentanti sindacali del settore marittimo ha chiesto di intervenire il signor Giorgio Davoli della FILT-CGIL, che svolgerà una breve relazione.

GIORGIO DAVOLI, Segretario nazionale della FILT-CGIL. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente per aver accolto con sollecitudine la nostra richiesta di incontro con la Commissione, anche se personalmente non ero tra coloro che, a Napoli, hanno sollecitato questa riunione. Ricordo che pochi giorni fa la segreteria nazionale del sindacato trasporti ha inviato un telegramma proprio a questa Commissione, richiedendo un incontro per discutere della questione relativa alla cessione della Flotta Lauro.

Informo, inoltre, che proprio questa mattina siamo stati convocati dal capo di gabinetto del ministro Altissimo per discutere di diverse questioni, tra cui anche quella riguardante la vendita della motocisterna *Volere*, di proprietà della gestione

commissariale della flotta Lauro, peraltro già prevista nel piano di risanamento. È stato anche preso in considerazione il preventivo di introito di alcune centinaia di milioni (o di miliardi) da parte di una delle 18 società commissariate. Il sindacato ha espresso il timore che tali fondi possano essere spesi non per la gestione ed il pagamento dei debiti (ci riferiamo soprattutto a quelli maturati nei confronti dei lavoratori di tutte le società del gruppo, che sulla carta sono di proprietà della Flotta Lauro), ma soltanto per sanare i debiti della società Eraclide, proprietaria della motocisterna *Volere*. Questa è l'interpretazione del commissario, avvalorata dal Ministero dell'industria.

I sindacati hanno fatto presente che in tal modo sarebbero stati liquidati quelli crediti non privilegiati, mentre i più importanti e privilegiati, come i maturati dai lavoratori marittimi, non sarebbero stati pagati, per il semplice fatto che essi hanno navigato su altre navi del gruppo. In tal modo, oltre al mancato pagamento dei debiti nei confronti dei marittimi, non veniva consentito alle società del gruppo di continuare nella loro gestione ordinaria.

Si è tenuta stamane come detto una riunione presso il Ministero dell'industria, per l'esame della situazione delle società del gruppo Lauro in amministrazione straordinaria. Dopo un approfondito esame dei problemi più urgenti, il ministro Altissimo si è impegnato a presentare al Consiglio dei ministri della prossima settimana un decreto-legge che, recependo il contenuto dell'articolo 2 del disegno di legge recante norme sull'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi, attualmente all'esame del Senato, rende immediatamente operativo il principio della considerazione

come soggetto unitario di tutte le società del gruppo agli effetti della continuazione dell'esercizio dell'impresa da parte del commissario.

In sostanza, sembra che il Governo mantenga fede agli impegni assunti.

ANGELO MANNA. Mi sembra che tutto ciò faccia onore al rappresentante della CGIL; ci mancherebbe altro che i sindacati non facessero gli interessi dei lavoratori. Ma se è giusto che questi crediti privilegiati dei marittimi vadano soddisfatti, vorrei porre non solo a lei, ma a tutti i rappresentanti sindacali, una domanda provocatoria.

Entro quindi nel merito, perché a noi sta certamente a cuore questa faccenda, ma ci sta a cuore anche la sostanza del fatto, cioè la svendita della Flotta Lauro. In questa operazione di svendita voi sindacalisti ritenete di aver difeso gli interessi dei lavoratori quando avete accettato dalla Finlauro, che aspira a subentrare agli *ex* proprietari, l'assunzione di 402 persone più altre 60 che non si sa quando dovranno essere assunte? Occorre tener presente che, all'atto della liquidazione, quindi del commissariamento, la Flotta Lauro aveva più di 1000 dipendenti.

Avete accettato, per esempio, che sulla *Achille Lauro* l'equipaggio potesse essere costituito non solo da lavoratori italiani (dico italiani tra virgolette, perché credo che si dovesse dare la priorità ai napoletani), ma anche da marittimi marocchini, greci, iugoslavi, cioè non italiani.

PRESIDENTE. Vorrei pregare i colleghi di rimanere nell'ambito del motivo per cui abbiamo deciso di ascoltare i rappresentanti sindacali; vi è la responsabilità autonoma delle diverse istituzioni. Non so se le conclusioni messe in risalto dall'onorevole Manna siano quelle cui il sindacato è pervenuto, ma non vorrei che sorgesse un confronto per un accertamento che potrebbe risultare improprio rispetto agli scopi che la Commissione si è prefissa.

ANGELO MANNA. Credo che i rappresentanti dei sindacati abbiano preso visione del decreto del ministro Altissimo.

PRESIDENTE. Stiamo facendo alcune audizioni per comprendere attraverso quali passaggi si siano articolate la vendita della Flotta e quella degli immobili; non possiamo poi sindacare sul motivo per cui le organizzazioni sindacali hanno ritenuto di doversi attestare su una determinata posizione.

ANGELO MANNA. Voi ritenete di aver difeso i lavoratori nell'accettare queste offerte?

GIORGIO DAVOLI, *Rappresentante della FILT CGIL*. Parlo solo se lei mi invita a farlo, signor presidente.

ANGELO MANNA. Si metta a verbale che lei non vuole dare la parola al rappresentante della CGIL per la risposta!

PRESIDENTE. Se l'hanno fatto, evidentemente hanno ritenuto di poterlo fare ed hanno avuto le loro buone ragioni; personalmente considero il sindacato un organismo di grande responsabilità.

ANGELO MANNA. Tutti hanno avuto le loro buone ragioni per fare quello che hanno fatto; allora tutte le audizioni sono inutili.

PRESIDENTE. Poiché voglio testimoniare la cortesia ed un rapporto di colleganza profonda con l'onorevole Manna, do la parola al signor Davoli per la risposta.

GIORGIO DAVOLI, *Rappresentante della FILT CGIL*. Ritengo di poter rispondere in base alla conoscenza dei fatti che noi tutti abbiamo; si tratta di fatti molto semplici. Vorrei però osservare che la domanda dell'onorevole Manna è stata effettivamente provocatoria.

Onorevole Manna, da molti anni il mio mestiere è quello di sindacalista. Non sono in grado di dire se la cifra con cui viene ceduta la Flotta sia giusta, si tratti di un miliardo o di cento miliardi. Se qualcuno lo deve fare, lo faccia, vigili e stia attento; non dia o non tenti di dare responsabilità a chi in realtà in questo campo non ne ha. Il sindacato ha un solo interesse: quello di mantenere in piedi l'attività e, conseguentemente, i posti di lavoro. Quante più navi ci sono, tanti più posti di lavoro sono disponibili; se poi esse vengono svendute, regalate o pagate eccessivamente, questo non lo so.

Posso dirle, onorevole Manna, che ho seguito tutta questa vicenda triste da un lato ma meno negativa dall'altro, perché tutto sommato pare che se ne stia venendo fuori in maniera positiva. Senza dubbio l'offerta fatta dai nuovi acquirenti è la migliore degli ultimi anni; ricordo che la prima offerta di 70 miliardi di qualche anno fa venne fatta quando la flotta non aveva le 6-7 navi di ora, ma ne possedeva una ventina; l'offerta comprendeva tutti i beni mobili e immobili che ora non ci sono più (quindi i nuovi acquirenti non comprano anche le case e gli arredi) e, soprattutto, non prevedeva alcuna garanzia per i lavoratori. In questo caso, invece, per qualche centinaio di lavoratori vi è già un accordo sindacale, che potrà essere mantenuto e rispettato nella misura in cui la società avrà un proprio esercizio, navi che navigano, attività da svolgere; in questo nessuno può darci la garanzia assoluta, ma esiste un minimo di impegno che invece non era presente nei casi passati. Ricordo, per esempio, l'offerta avanzata da un gruppo di napoletani che volevano soltanto esercitare diritti di linea; ricordo un'offerta generica fatta da Giacomo Costa; ne ricordo un'altra dell'armatore D'Amico, anch'egli interessato soltanto ai diritti di linea.

Conseguentemente noi, come sindacato, non possiamo avallare o non avallare il prezzo d'acquisto di quello che i subentranti dovrebbero prendere. Diciamo soltanto che allo stato attuale questa è

l'unica proposta concreta di rilevazione dell'azienda. Il tempo passa e se non si lavora perché tale fatto trovi concretezza rischiamo di trovarci a febbraio senza navi, senza commissario, senza legge Prodi, disperdendo, tra l'altro, non solo il lavoro svolto da tutti coloro che si sono impegnati per il buon esito dell'operazione, ma anche e soprattutto gli svariati miliardi stanziati per aiutare il commissario a portare avanti questa operazione.

ANGELO MANNA. Non ha risposto alla mia domanda, ma la ringrazio ugualmente.

SILVANO RIDI. Desidero innanzitutto sapere se le condizioni poste per l'acquisizione della flotta da parte della cordata greco-italiana siano ritenute praticabili dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori. Vorremmo avere dalle organizzazioni sindacali, in maniera esplicita, questa dichiarazione. In questo senso formulo una domanda molto precisa: ritengono i rappresentanti sindacali che le condizioni che sono state fatte dai nuovi acquirenti per l'acquisizione della Flotta siano accettabili? Perché formuliamo questa domanda? Innanzi tutto perché riteniamo che il Parlamento abbia il diritto - che vogliamo far valere - di valutare le operazioni che si fanno in applicazione di una legge, in questo caso la legge Prodi, che ha interrotto la pratica del fallimento ed è intervenuta per consentire, attraverso la risorsa della cassa integrazione, ad un'azienda di rimanere sul mercato. Il Parlamento esercita un suo buon diritto, quando vuole sapere come le leggi che ha approvato vengono attuate.

Ricordo che il ministro Altissimo, quanto fu da noi sentito in merito ai problemi della Flotta Lauro - essendo alla vigilia della scadenza della legge Prodi - dichiarò che si era provveduto a contattare una « cordata » di armatori che avevano fatto un'offerta, che quest'offerta si riteneva vantaggiosa perché aveva il pregio di salvare una flotta, di mantenere la base di armamento a Napoli, e di dare la garanzia del posto di lavoro a 462 lavora-

tori. Si parlò allora di cinque anni. Questo avveniva alcuni mesi fa. Nei decreti firmati dal ministro Altissimo abbiamo notato una discrepanza sostanziale con le dichiarazioni rese dallo stesso ministro. Infatti, fino a poco tempo fa si diceva che si era scelto questo tipo di soluzione, questa « cordata », perché garantiva la *Achille Lauro* che aveva, essa soltanto, qualcosa come 450 marittimi. Ogni soluzione diversa escludeva l'acquisizione di questa nave che ha il carico maggiore di marittimi, e non dava loro pertanto alcuna garanzia del posto di lavoro.

Vorrei sapere se vi è piena soddisfazione per la soluzione prospettata. Dobbiamo capire questo, altrimenti ogni discorso è inutile. Faccio presente che una delle ragioni addotte in questa sede dal ministro per l'accettazione della « cordata » era che questa soluzione, allo stato, garantiva al massimo i lavoratori. Ma vogliamo sapere quanti sono questi marittimi - è stato detto trattarsi di 450-460 - e se sono solo quelli della *Achille Lauro* o anche delle altre navi.

GIORGIO DAVOLI, *Rappresentante della FILT CGIL*. Si tratta di un numero complessivo.

SILVANO RIDI. Una volta si diceva che solo la *Achille Lauro* avesse 460 marittimi! Questo ce lo ha detto il commissario De Luca, ed è agli atti della Commissione.

GIORGIO DAVOLI, *Rappresentante della FILT CGIL*. Non è possibile!

SILVANO RIDI. Ha detto una bugia? Benissimo! Ma dobbiamo chiarire il fatto.

Per quanto riguarda i tempi, mentre il ministro ha affermato che, con la « cordata », si garantivano cinque anni di tranquillità, nel decreto si parla solo di un biennio.

ANGELO MANNA. Che è il minimo che la legge prevede.

SILVANO RIDI. Si tratta del biennio che viene preso a riferimento come impegno per i nuovi acquirenti. Su questo occorrono dei chiarimenti, per andare fino in fondo. Non si tratta solo di verificare la corrispondenza delle dichiarazioni rese dal ministro in diverse fasi, ma anche di vedere se gli impegni che si assumono hanno una valenza o se si tratta solo di chiacchiere. Ci risulta, allo stato, che con questo decreto la proprietà è vincolata per due anni a mantenere i livelli di occupazione che risulteranno all'atto di vendita delle navi, cioè 450-460 posti di lavoro. Questo è giudicato soddisfacente dalle organizzazioni sindacali? È importante conoscere la vostra opinione, per un giudizio che in altra sede, come Commissione, dovremo dare.

Sulle tre questioni che ho posto, in particolare su quelle relative al numero dei marittimi e al biennio, vorrei una risposta esplicita da parte delle organizzazioni sindacali.

CARLO MANCUSO, *Rappresentante della CGIL*. Non contestiamo affatto il diritto-dovere di questa Commissione ad approfondire e chiarire tutti gli aspetti riguardanti questa vicenda.

Se si tratta di approfondire ed eventualmente modificare il contenuto della normativa vigente, possiamo dire che ci poniamo al vostro fianco nel tentativo di raggiungere un risultato migliore. Vorrei, tuttavia, fare alcune considerazioni e sottolineare in particolar modo che ci troviamo in una situazione di estrema gravità, determinatasi in questi due anni di gestione commissariale della Flotta *Lauro*; ciò si è verificato in primo luogo in seguito all'impatto della ripresa, dunque a un fatto naturale, essendo stato necessario armare e mettere in mare le navi che erano in uno stato di abbandono, in secondo luogo in dipendenza di alcuni fatti dannosi ed eccezionali come il bombardamento subito dalla *Volere* e il sequestro dell'*Arthur*.

Di fronte ad una tale situazione, a nostro avviso, l'unica via per salvare l'azienda, far sì che questo patrimonio

rimanga a Napoli e siano garantiti nella maggiore misura possibile i posti di lavoro è quella di cederla ad altri; al riguardo, occorre anche considerare che la legge Prodi giungerà presto alla sua scadenza, per cui sarà necessario ricercare una soluzione.

Poiché, secondo quanto sosteneva il signor Davoli, le proposte avanzate nel passato non offrivano alcuna garanzia, come sindacato, nel momento in cui si discuteva sulla convenzione da stipulare in connessione alla cessione, abbiamo posto le questioni che più ci riguardavano, senza dunque considerare il problema relativo alla stima dell'azienda. Abbiamo considerato particolarmente importanti alcuni punti, quali la permanenza del patrimonio produttivo, della sede legale ed operativa a Napoli, la garanzia relativa al massimo numero di posti di lavoro e la continuità dei diritti acquisiti dai lavoratori di questa azienda.

Come sindacato abbiamo legittimamente avanzato queste richieste e, pur non essendo soddisfatti completamente – e non poteva non essere così – data la situazione particolarmente drammatica, abbiamo ritenuto di esprimere un giudizio positivo, indipendentemente – ripeto – dagli approfondimenti e dai chiarimenti relativi ad aspetti che ci riguardano in misura minore.

Se in questo momento giungesse da questa o da un'altra sede una proposta alternativa, ci impegneremmo nello studio e nell'approfondimento della stessa; purtroppo, l'unica alternativa presente dinanzi a noi al momento è quella della liquidazione totale. Noi riteniamo che una tale soluzione non possa in alcun modo soddisfare gli interessi dei lavoratori, risolvendosi piuttosto a favore di altri soggetti estranei al sindacato. È, pertanto, nostra ferma intenzione allontanare il « mostro » della liquidazione dell'azienda: tale evento vanificherebbe anni di lotta, di sacrifici, di responsabili concessioni dei lavoratori della Flotta Lauro, nonché lo sforzo compiuto dal Governo, dal Parlamento, dall'intera collettività per andare incontro alle necessità della stessa.

ANTONIO SPIERTO, *Membro della segreteria nazionale della UIL*. Pur essendo giunto in ritardo, mi è stato detto che l'onorevole Manna ha posto una domanda circa l'impiego di lavoratori stranieri.

Al riguardo, desidero dire che il sindacato ha accettato questa soluzione perché i nostri lavoratori, per consentire che l'*Achille Lauro* rimanesse in attività, si sono impegnati a non percepire lo stipendio per due mesi; allo stesso tempo, si doveva garantire una maggiore competitività rispetto ad aziende straniere, che devono sopportare un costo del lavoro inferiore rispetto a quello esistente nel nostro paese. Tuttavia, secondo il nostro accordo, si prevedeva che, qualora la legge riguardante i giovani fosse stata estesa alla categoria dei marittimi, il personale straniero sarebbe sbarcato. Su questo punto vorrei dire che siamo pronti ad accettare eventuali critiche, ma che ognuno deve riconoscere le proprie colpe: mi riferisco, in particolar modo, a quanti vivono nelle zone con prevalente attività marinara, dal momento che sarebbe stato loro dovere in sede di esame di quella legge pensare ai giovani marittimi addetti alle pulizie, i quali avrebbero ricevuto una paga superiore rispetto a quella percepita in dipendenza dei contratti di formazione con contributi a carico dello Stato.

Per quanto concerne la situazione relativa ai 450 marittimi, devo dire che in occasione della stipulazione dell'ultimo contratto risalente all'anno scorso, poiché la situazione dell'armamento ci sfuggiva, non era possibile garantire la continuità dei posti di lavoro e non si poteva fare riferimento al collocamento che per la gente di mare neppure esiste, abbiamo proposto ed ottenuto che ogni armatore, secondo un particolare turno, deve assumere tutto il personale previsto in tabella con l'aggiunta di una riserva del 30 per cento. Sulla base dei calcoli da noi effettuati, l'*Achille Lauro* doveva assumere, sulla base della tabella predisposta ed accettata dal Ministero della marina mercantile, 300-350 lavoratori, che divenivano 400 con l'aggiunta della percentuale

prima indicata. Una tale condizione deve essere confrontata con quella relativa alla prima offerta, di cui nessuno ha mai parlato; quando un certo signor Pane, intendendo rilevare l'azienda, propose l'impiego di 150 marittimi da assorbire in tre anni, nessuno sollevò eccezioni sulla modesta entità di tale impegno.

Se si deciderà per il pre-pensionamento, ci troveremo in una situazione « indolore », poiché il Governo potrà risparmiare le somme relative alla cassa integrazione, dal momento che 300-400 lavoratori verranno posti in quiescenza, mentre altri 450 saranno assorbiti dalla nuova società.

Per quanto concerne l'impegno a mantenere in esercizio le navi per un certo numero di anni, la questione non può certo essere facilmente risolta; quand'anche il sindacato si battesse per una precisa indicazione in tal senso, ci si dovrebbe poi scontrare con la situazione reale. Chi, infatti, in presenza di una situazione particolarmente difficile, potrebbe costringere l'armatore a proseguire l'attività? Per quale motivo non fare, allora, rispettare a Chandris l'impegno assunto con l'acquisto della *Marconi* ad imbarcare per cinque anni 150 marittimi italiani? Se andiamo a verificare la situazione attuale, possiamo facilmente constatare che nessun lavoratore esercita la sua attività su quella imbarcazione, essendo stato costretto a sbarcare per il tipo di trattamento adottato.

Nonostante i sacrifici fatti dai lavoratori, i quali hanno rifiutato il pagamento degli straordinari e persino degli stipendi, la crociera ha registrato l'afflusso di pochi passeggeri; come sindacato abbiamo avvertito che non era certo che i marinai al loro ritorno sarebbero stati pagati, ma questa gente, proprio perché non ha sussidi ed è attaccata al lavoro, si è dimostrata disponibile a navigare ugualmente.

A noi non importa se subentrerà, nella gestione, Ercole Lauro od un'altra società; la nostra preoccupazione è che fino al momento della decisione del TAR sulle richieste di Ercole Lauro passeranno almeno uno o due anni; e se i soldi non ci

sono, l'azienda è destinata al fallimento e ciò significa che abbiamo fatto un lavoro per Chandris o per qualcun altro, il quale comprerà la Flotta ad un prezzo sicuramente inferiore all'effettivo valore, come è successo per la *Marconi* e la *Galilei*.

A noi interessa l'occupazione di 450 lavoratori, perché la città di Napoli non può perdere altri posti di lavoro.

AUGUSTO DE STEFANO, *Segretario territoriale della UIL di Napoli*. Alle organizzazioni sindacali interessa semplicemente che in questa zona martoriata del Mezzogiorno, nella quale i lavoratori sono in prevalenza marittimi in quanto sono mancate alternative valide, non vengano perduti altri posti di lavoro.

Abbiamo già perduto un privilegio proprio della regione Campania ed in particolare della provincia di Napoli: l'« arte bianca », che oggi si esercita a Perugia e in altre zone d'Italia.

Desideriamo perciò mantenere il privilegio di tenere alta la bandiera italiana su tutti i mari, non vogliamo che si perdano altri posti di lavoro.

Sarebbe opportuno che questa Commissione promuovesse l'audizione della commissione incaricata dal ministro dell'industria di compiere una stima dei beni mobili, immobili e delle navi del defunto armatore Lauro. A noi non interessa se l'impero Lauro verrà venduto o svenduto: a noi interessa salvaguardare i livelli occupazionali e far comprendere a tutti che per Napoli la Flotta Lauro è come la FIAT di Torino per il ministro Altissimo.

RAFFAELE VITIELLO, *dipendente della flotta Lauro*. Desidero esprimere la mia soddisfazione per avere avuto l'occasione di partecipare a quest'audizione in quanto, una volta tornato a Napoli, potrò riferire ai colleghi che siamo ben seguiti e che si cerca di salvaguardare i nostri interessi.

Ho sentito che sono state avanzate delle critiche in relazione alla cessione, al prezzo, ai tempi ed alle garanzie. Per quanto riguarda il prezzo, non entrerà

nel merito: come lavoratore non sono infatti in grado di farlo, in quanto m'intendo soltanto di tecnica e posso stabilire quanto costa un chilo di ferro. Non posso sapere quanto costa un posto di lavoro perché, per esempio, non sono mai riuscito a dare una cameriera a mia moglie, perché non ho la possibilità di farlo.

Per quanto riguarda i 462 lavoratori che ci si propone di assumere, devo rilevare che essi costeranno, come è stato detto, circa 19 miliardi all'anno, in presenza di un andamento incerto della gestione, dovuto agli alti e bassi dei noli. Come lavoratori, abbiamo fatto il punto della situazione: non abbiamo la nafta per far camminare le navi ed abbiamo le navi in mare con le merci ed il personale a bordo. Neanche vendendo, o svendendo, i palazzi e le proprietà della Lauro si riuscirebbero a colmare i debiti che deriverebbero dal risarcimento dei danni che dovremmo rimborsare.

Basti pensare a tutte le richieste di risarcimento danni che ci sono pervenute dall'America! Figuriamoci se dovessimo fermare le navi per mancanza di nafta...

Come è noto, fu chiesto un rimborso per i danni materiali in seguito al sequestro da parte dei terroristi dell'*Achille Lauro*; inoltre, vi è stato un episodio che è passato quasi sotto silenzio, e cioè il sequestro egiziano. I danni maggiori li abbiamo avuti perché l'Egitto si è permesso, con la scusa di un'indagine giudiziaria, di costringere alla fonda la nave *Achille Lauro* per diversi giorni, senza alcuna comunicazione all'autorità italiana. Noi non avevamo alcun interesse a *scoops* turistici o crocieristici e a creare difficoltà ai nostri passeggeri. Se avessimo saputo quanto sarebbe poi accaduto, ben altrimenti avremmo agito.

Credo che possiate capire perché vi parlo di queste cose con tanta passione. Ho cominciato a lavorare con la Flotta Lauro (e mi rivolgo in particolare all'onorevole Manna) molti anni fa; mi imbarcai nel 1951 e ho sempre lavorato con la stessa Flotta. Assistere adesso al fallimento della Flotta Lauro è per me molto amaro. Per qualche tempo, probabil-

mente, potremmo anche rinunciare allo stipendio, ma dove trovare i soldi per pagare i premi dell'assicurazione-equipaggio e dell'assicurazione-nave? Vi sono proposte concrete al riguardo, oppure dobbiamo assistere a questo « affondamento » della Flotta Lauro?

ANGELO MANNA. Credo che questa sia una delle poche volte in cui tutte le forze politiche qui presenti sono d'accordo. La nostra posizione è molto più avanzata di quanto non possiate immaginare, ciò nonostante, noi vorremmo che le cose andassero molto meglio di adesso.

A questo punto, desidero rivolgervi un quesito, non tanto perché diate subito una risposta, quanto perché esso sia l'occasione per una vostra riflessione: voi rappresentanti delle forze sindacali siete disposti ad aiutare il Parlamento? Siete eventualmente pronti a dichiararvi d'accordo sulla proposta che sia la Finmare ad acquistare la Flotta Lauro per cederla in gestione alla Tirrenia? Come ho già detto, non pretendo da voi una risposta immediata.

GIORGIO DAVOLI, *Segretario nazionale della FILT-CGIL*. Onorevole Manna, fa male a non pretenderla perché noi siamo già in grado di risponderle. Quello che vogliamo è concretezza; non è nostra intenzione, infatti, chiedere la « luna nel pozzo ». Sappiamo bene che una proposta del genere ha pochissime possibilità di essere accolta. Non spetta a noi valutare se nove miliardi siano la cifra giusta di valutazione per un eventuale acquisto della società Lauro, ma comunque non viviamo sulla luna e credo che tutti possano da soli rendersi conto di quanto vale la società. Noi siamo sindacalisti ed esercitare tale funzione pensiamo che voglia dire, in qualche modo, conoscere ed attuare l'arte del compromesso. È evidente che se ci fosse qualcuno (ma purtroppo non vi è) disposto a versare qualche lira in più o a garantire qualche posto di lavoro in più abbandoneremmo immediatamente l'attuale « cordata » per innamorarci di quella nuova.

MAURO SANGUINETI. Non è mia intenzione pronunciarmi sulla questione del prezzo: comprendo, tuttavia, le preoccupazioni e le esigenze qui manifestate dai rappresentanti sindacali e da alcuni lavoratori del settore. Ritengo che innanzitutto bisognerebbe capire meglio la composizione della « cordata ». Nutro, infatti, ancora qualche dubbio sulla sua composizione. Prima di compiere ulteriori passi in avanti, a mio avviso, i sindacati dovrebbero conoscere tale composizione della società e l'articolazione del suo capitale. Solo dopo aver acquisito questi dati sarà possibile, a mio giudizio, affrontare da parte dei vari soggetti interessati il discorso della credibilità. Diversamente, senza un'esatta cognizione dei dati oggettivi, si rischia di compiere un'operazione senza prospettive e ciò indipendentemente dal contesto in cui andrà ad inserirsi il particolare problema della Flotta Lauro e della crisi dei traffici marittimi.

È in questo senso e con riferimento alle cose che ho appena detto che assume un valore delicato e particolarmente importante il ruolo dei sindacati.

RAFFAELE DE LUCA, *Rappresentante della UIL*. Voglio far presente che i sindacati hanno chiesto un incontro con il presidente della società operativa Lauro e sono ancora in attesa di una risposta.

Nell'immediato ci preoccupa il problema relativo ai posti di lavoro e quello riguardante la questione più generale della risoluzione della crisi dell'azienda. Siamo assistendo, infatti, al depauperamento della società, con una guerra esterna portata avanti con la pubblicazione di articoli, di smentite, eccetera. Chiediamo, per tale motivo, una maggiore chiarezza, consapevoli che questa Commissione potrà sicuramente esserci di aiuto.

Non abbiamo pregiudiziali per i capitali esteri; vogliamo soltanto sapere con certezza come sono ripartite le quote sociali e, soprattutto, quali sono i nomi dei potenziali acquirenti. La conoscenza di questi particolari potrebbe fugare anche la preoccupazione cui ha testè accennato

l'onorevole Sanguineti. Non credo, peraltro, che in questo momento vi siano in Italia altri acquirenti e, dal punto di vista formale, la « cordata » ufficiale sembra credibile, dal momento che è costituita da un industriale bergamasco che fornisce le necessarie garanzie dal punto di vista finanziario, da un armatore genovese e dalla Chandris italiana che, nel settore crocieristico, ha un'ottima organizzazione per il reperimento dei passeggeri. Non sappiamo, però, chi si nasconde dietro due professionisti genovesi, che svolgono l'attività di avvocato e che, pertanto, si troverebbero in un settore diverso da quello nel quale operano. Auspichiamo che la Commissione possa aiutarci a scoprire questa ed altre verità.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Innanzitutto voglio esprimere il mio rammarico per non essere stato informato del cambiamento di orario dell'audizione in corso. È il secondo inconveniente del genere che si verifica oggi in questa Commissione.

Nel merito, desidero sapere se dall'incontro che si è tenuto stamane presso il Ministero dell'industria sia scaturito un impegno al pagamento del personale o sia emersa anche la volontà di non procedere alla vendita.

PRESIDENTE. Voglio ricordare all'onorevole Baghino che esisteva il problema delle diverse società.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho soltanto chiesto di sapere se si pensa alla vendita o alla continuazione dell'attività.

RAFFAELE DE LUCA, *Rappresentante della UIL*. Vorrei far presente che a Napoli si è lottato per ottenere questo impegno, che tende a salvaguardare anche l'occupazione dei marittimi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sono soddisfatto del risultato ottenuto, ma desidero conoscere con certezza il numero complessivo dei marittimi che verrebbero, in tal modo, occupati.

RAFFAELE DE LUCA, *Rappresentante della UIL*. Esistono dati precisi, che emergono anche dalle tabelle di armamento. Posso però anticipare che si tratta di 400 unità.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti sindacali per il contributo, positivo e proficuo, che hanno fornito per la comprensione dell'intera questione connessa con la cessione della Flotta Lauro.

Audizione del dottor Giacomo Costa, amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.

PRESIDENTE. Procediamo ora all'audizione del dottor Giacomo Costa, amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l., che ringrazio, anche a nome della Commissione, per aver accolto l'invito. Prego il relatore, onorevole Grippo, di porre alcuni quesiti al dottor Costa.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Attraverso gli atti di questa lunga vicenda della Flotta Lauro abbiamo rilevato che in un certo periodo – se non sbaglio intorno al 1983 – lei era interessato (non ricordo se da solo o assieme ad altri della « cordata ») all'acquisto della Flotta. Vorrei avere un quadro panoramico più ampio, anche in relazione alla cessione determinata con decreto del ministro dell'industria, in quanto lei sa che la Flotta Lauro è in gestione ai sensi della legge Prodi e, quindi, proprio in relazione al completamento di tale operazione, il ministro ha autorizzato con proprio decreto la vendita della Flotta. Vorremmo sapere se, prima della trattativa, lei sia stato ulteriormente interessato e, in particolare, perché le trattative a suo tempo avanzate non hanno raggiunto un esito positivo.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Ritengo opportuno tracciare la storia dei miei rapporti con la vicenda della Flotta Lauro. Ho cominciato a preoccuparmi della posizione di tale flotta nell'autunno del 1981;

all'epoca la Lauro era ancora in ordinaria amministrazione, ma già esisteva una certa difficoltà di procedere. Io ricoprivo la carica di vice presidente della Federazione degli armatori. Avevo lanciato un appello direttamente ai Lauro, ma sostanzialmente alle banche creditrici; conoscevo tutti i problemi relativi alla gestione dei vincoli, alle navi all'estero, alle difficoltà di poter disporre di un bene del piano nazionale, con piccoli sacrifici da parte dei debitori si poteva forse salvare tutta l'azienda.

Avevo quindi proposto alle banche e ai Lauro di trovare un accordo, di nominare un amministratore, perché la questione di base era che le banche non avevano più la fiducia negli amministratori, quindi erano corse ai ripari. Proposi – ripeto – di nominare una persona di fiducia che amministrasse il patrimonio, anche perché esistevano situazioni molto complesse di ipoteche e garanzie reciproche.

Poi la situazione è precipitata e si è giunti all'amministrazione straordinaria; nella primavera del 1982 è stato nominato commissario Alhadeff. Io avevo già detto agli armatori che occorreva trovare una soluzione al problema, dalla quale tutto l'armamento italiano avrebbe tratto vantaggio sul piano internazionale. Con la nomina del commissario si è iniziato un discorso più concreto sul da farsi.

Nell'estate del 1982 si svolsero lunghe riunioni perché la Confitarma prese coscienza dei rischi che potevano derivare dalla situazione; sette o otto armatori tra i principali si associarono per contribuire a rilevare una parte della Flotta. Furono studiati gli statuti della società e la presidenza della Confitarma presentò al ministro una relazione con alcuni suggerimenti. La difficoltà nasceva dal fatto che Alhadeff, venendo da un'azienda armatoriale, era rimasto ancora legato alla stessa e quindi non si riusciva a risolvere il problema.

Trascorso il 1982, la situazione cominciò a deteriorarsi e, gradualmente, a paralizzarsi del tutto; le navi all'estero si fermavano, non potevano navigare perché

attaccate dai creditori. Si parlava molto dei servizi di linea, che erano la parte più sana e che rispecchiavano maggiormente l'immagine italiana. Mentre in un primo tempo si è usufruito del finanziamento dei vari creditori, agenti, clienti, con la paralisi della Flotta si è fermato tutto e si è quindi registrato un grande calo patrimoniale.

Poi è subentrato il commissario Bantini; anche in quel caso sono state avanzate delle offerte, ma in quel momento l'opinione pubblica napoletana si è schierata contro gli armatori del nord. Ciò, naturalmente, ha raffreddato molto gli entusiasmi di chi voleva partecipare; un'operazione certamente difficile come quella del salvataggio della Flotta Lauro dà luogo a molte difficoltà se viene effettuata in un ambiente ostile. Successivamente è subentrato il commissario De Luca ed io ho lasciato la carica nella Federazione, iniziando a svolgere consulenza all'esterno.

Si è giunti così alla primavera del 1984, quando è stato affermato che il commissario De Luca nel primo periodo del suo commissariamento ha cercato di trascinare la situazione il più a lungo possibile. Allora ho fatto un brevissimo promemoria, niente di speciale, due paginette che illustravano come tecnicamente si poteva procedere. Nel frattempo, dell'operazione - si era cercato di avere contatti anche con il commissario De Luca - non si era più saputo niente. L'operazione, come risulta dal mio promemoria, era estremamente rischiosa se si volevano investire molti soldi, a meno che il commissario non svendesse le attività della Flotta. D'altra parte un imprenditore poteva anche avere un certo interesse nell'operazione e pensare di riuscire a ricostruire qualcosa, se avesse lavorato bene. Era necessario, però, correre determinati rischi. Un imprenditore può correre determinati rischi, ma oltre una certa misura potrebbe non sentirselo. A mio avviso, questa era la questione più difficile da risolvere e io avevo trovato una formula con la quale si contemperavano gli inte-

ressi della gestione commissariale di ricavare il massimo possibile, o quanto meno un prezzo decente, e gli interessi di chi subentrava di raggiungere un certo traguardo: io prevedevo che si lavorasse tre anni senza guadagnare una lira, cioè riversando al commissario tutti gli utili, dopo di che si sarebbe potuto seguire una certa strada.

Al mio documento non è stata data nessuna risposta, né quando è stato presentato nel 1984, né successivamente, quando sono state fatte altre trattative. Non sono stato più interpellato.

Per quanto riguarda il problema dell'occupazione, occorre, a mio avviso, procedere per gradi, salvare subito quello che si poteva, ma costruire qualcosa di economicamente valido. Io ero partito dal concetto che se si costruiva qualcosa di economicamente valido il progetto si sviluppava, e con essa l'occupazione in tutti i settori indotti; se, invece, si voleva iniziare l'operazione con un sovraccarico di persone o con altre idee, o con altri motivi, purtroppo la faccenda sarebbe naufragata. È un peccato; però, che in tutta questa vicenda lo Stato abbia speso tanti denari e purtroppo male, perché non si è arrivati, secondo lo scopo della legge, a mantenere in piedi un'azienda di una certa dimensione.

ANGELO MANNA. Quindi una legge fallimentare.

UGO GRIPPO, *Relatore*. La sua attenzione era rivolta solo alla Flotta o all'intero patrimonio Lauro, prima e successivamente?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Soltanto alla Flotta.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Come giudica lo stato del naviglio? Nelle precedenti audizioni si è detto che il naviglio era quasi un rottame.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Quando si parla di naviglio bisogna sapere a quali navi ci

dobbiamo riferire, perché il naviglio all'inizio della gestione straordinaria era una cosa, oggi è un'altra.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Diciamo all'*Achille Lauro* e alle altre cinque navi che fanno parte di quest'ultima trattativa.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Ci saranno tre navi, fra cui la *Cervo* e la *Gazzella*, ma non ho avuto più notizie di questa trattativa, quindi non so cosa...

ANGELO MANNA. Al momento dell'amministrazione straordinaria com'era il naviglio?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* All'inizio dell'amministrazione straordinaria vi era del naviglio efficiente ed altro non efficiente. Difatti nel mio progetto non avevo indicato a proposito i nomi delle navi e avevo proposto di andare per gradi, cominciando da quelle che si poteva rimettere in sesto in breve tempo, mentre per le altre poco per volta si sarebbe deciso. È ovvio che certe operazioni si fanno con un certo spirito, per non perderci, non per guadagnarci, ma è ovvio che l'imprenditore che non ci vuole perdere limita certi rischi. Vi era ancora del naviglio discreto in quel momento, ma da allora ad oggi sono passati quattro anni e la situazione è notevolmente peggiorata (così come i servizi di linea, gli impegni e i rapporti con la clientela). Le navi, senza manutenzione per sei mesi, indubbiamente peggiorano. Non credo che le navi fossero in particolari buone condizioni. Forse, pur con tutti i suoi difetti, la migliore era ancora l'*Achille Lauro*, che aveva navigato recentemente.

ANGELO MANNA. Una domanda indiscreta, ma rivolta ad un esperto quale è lei: vale 9 miliardi la Flotta così com'è? Cioè, lei la comprerebbe per 9 miliardi, più i due piani di Napoli e quello di Genova? Può anche non rispondere.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non si può fare una valutazione così, ad occhio. Non mi sento di dire... Con i palazzi di Genova e di Napoli forse...

ANGELO MANNA. Non con i palazzi, con parte dei palazzi: due piani a Napoli e uno a Genova.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Quattro miliardi e mezzo subito...

ANGELO MANNA. E quattro e mezzo non si sa come. E con la legge n. 498 del 14 agosto 1985 si prevedono finanziamenti e agevolazioni concessi a imprese cantieristiche e armatoriali.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Solo per eventuali riparazioni...

ANGELO MANNA. Anche per la trasformazione e l'innovazione del naviglio. Vi sono poi le linee, l'avviamento...

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Soprattutto la possibilità di entrare in certe *conferences* e di continuare.

ANGELO MANNA. E poi, chiamarsi Flotta Lauro...

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* A questo punto credo che possano diventare determinanti gli altri vincoli negativi sull'occupazione che verrebbero messi a carico dell'acquirente. Come patrimonio, certamente ci siamo, dipende dai vincoli di persone... Se mi dicessero di assumere cento persone, va bene, ma se fossero 500, forse direi di no.

ANGELO MANNA. Per la precisione 462.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Bisogna fare i conti, non ci arrivo a memoria.

MAURO SANGUINETI. Mi è parso di comprendere che, di fronte alle proposte da lei formulate al commissario, non è stato espresso un giudizio di merito, assumendosi al contrario un atteggiamento snobistico.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non ho mai visto il commissario, né gli ho mai parlato.

MAURO SANGUINETI. Non è mai riuscito, dunque, a parlare con il commissario della Flotta Lauro.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non l'ho certamente cercato tutti i giorni! Dopo aver presentato il promemoria, potevo essere interpellato, qualora se ne fosse ravvisata l'utilità.

MARIO SANGUINETI. Lei sostiene di non conoscere direttamente le proposte sottoposte ad esame in questa Commissione, avendone ricevuta notizia dai giornali. Le chiedo allora: sarebbe disponibile, insieme a chi rappresenta, a riaprire una trattativa su questa vicenda?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Quando ho presentato al Commissario il promemoria, attendevo proposte concrete, con le quali approfondire l'esame della situazione e vedere se era possibile trovare le persone interessate. Credo che questo sia ancora fattibile, anche se dopo tutto questo marasma la situazione è peggiorata; molta gente ha perso l'entusiasmo del primo momento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Le rivolgo una domanda, che in realtà trova già una risposta nella sua relazione: è mai stato interpellato per altre proposte diverse da quella da lei formulata?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Se ne parlò sol-

tanto all'epoca della costituzione del gruppo in sede Confitarma.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Le risulta che altri armatori, interpellati, abbiano risposto negativamente?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non ne sono a conoscenza.

SILVANO RIDI. Vorrei farle rilevare alcune sue imprecisioni. Abbiamo parlato a lungo con il Commissario, il quale, tra le altre cose, ha specificato che egli doveva assolvere a un preciso compito: quello di porre in liquidazione la Flotta Lauro. Non rientrava, dunque, nelle sue competenze il rilancio dell'azienda.

PRESIDENTE. Bisognava venderla o porla in liquidazione.

PINO LUCCHESI. Lo scopo era esattamente quello contrario!

SILVANO RIDI. Il Commissario afferma con molta precisione che, avendo cercato di prospettare una soluzione nel senso del rilancio, gli era stato obiettato come, essendo costato il mantenimento della flotta già 51 miliardi, non esisteva più alcuna possibilità in tal senso. Si trattava semplicemente di richiedere agli esperti una stima del valore della stessa e, quindi, ricercare, attraverso inserzioni sui giornali ed altri canali, eventuali acquirenti italiani o stranieri.

PINO LUCCHESI. Si tratta di cosa ben diversa dal mettere in liquidazione.

SILVANO RIDI. Credo di dover precisare il mio pensiero: il Commissario ha dichiarato che, dinanzi al problema da lui posto circa il mantenimento dell'attività della Flotta, in considerazione dei realizzi - estremamente interessanti a suo giudizio - da quella prodotti, fu risposto che conveniva senz'altro procedere alla liquidazione, quantificando i valori e ponendo in vendita l'azienda.

Stando così le cose, il commissario non poteva esaminare il promemoria da lei presentato, poiché doveva soltanto prendere in esame le offerte di acquisizione del patrimonio complessivamente inteso e non soltanto immobiliare.

PRESIDENTE. Il commissario poteva prendere in considerazione le offerte per la vendita.

SILVANO RIDI. Desidererei comprendere questo punto: lei presentò una proposta di rilancio o di acquisto della Flotta?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* La mia proposta riguardava entrambi gli aspetti.

PRESIDENTE. Nello spirito, la sua proposta riguardava la gestione?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Eravamo interessati ad una gestione in vista di un acquisto. Ciò si rendeva necessario per la grande disparità delle valutazioni, che impedivano di avere un quadro esatto della situazione. Proponavamo, dunque, di procedere alla gestione, per mettere in movimento e rivitalizzare il meccanismo, in attesa che, dopo un certo periodo, si potesse operare una valutazione più equa; in tal modo, si raggiungeva lo scopo, individuato nella legge Prodi, di mantenere l'unità dell'azienda.

PRESIDENTE. Da quanto mi risulta, lei proponeva di costituire una società, la Nuova Lauro, alla quale affidare la gestione...

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Si intendeva non obbligare a rischiosi esborsi di capitale.

PRESIDENTE. Già questo primo punto mi sembra rendere inaccettabile la proposta per il commissario.

PINO LUCCHESI. No! Permane, infatti, la gestione commissariale.

PRESIDENTE. Si intendeva affidare la gestione della flotta ad altra società, ciò che la legge esclude.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Occorre anche considerare che la Flotta Lauro era estremamente eterogenea, per cui alcune persone potevano essere interessate ad una sua parte, alcune ad un'altra. Si è pensato di comporre un *pool* di salvataggio, così da evitare - come richiesto - lo smembramento del patrimonio della flotta; si pensava che successivamente, poco per volta, si sarebbe distinto tra chi era interessato, ad esempio, alle cisterne o alle navi di linea.

PRESIDENTE. Praticamente si sarebbe dato luogo ad una forma di affittanza.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Logicamente, dopo aver verificato l'effettivo funzionamento di una nave nelle sue componenti, e l'entità del guadagno ricavabile da una determinata linea, si è disposti a pagare un prezzo superiore rispetto a quello proponibile in presenza di diversi rischi.

SILVANO RIDI. Afferma il Commissario: « Ricordo che, quando venni qui in Commissione, dissi che ci trovavamo di fronte a un bivio: o cedere a chi voleva comprare, oppure ristrutturare l'azienda. Mi fu obiettato che l'azienda aveva speso 51 miliardi, ma io rilevai che ne aveva spesi 30 ». Prevalse, quindi, la linea favorevole alla cessione dell'azienda.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Il mio promemoria era volto a predisporre la situazione più favorevole per attuare successivamente una cessione.

SILVANO RIDI. Mi pare di capire che lei non fece una vera e propria proposta, ma avanzò soltanto una forma di precessione.

La domanda che desidero rivolgere al dottor Costa è forse un po' impertinente: il commissario ha affermato che questa società sarebbe composta di persone, fra le quali vi è anche un gruppo di piccoli armatori ed un tale Chandris.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Per la quota dell'*Achille Lauro*, Chandris ha cominciato con l'affittare navi per il periodo della gestione, bisognerebbe perciò sapere che nolo è stato pagato e se era o meno in linea con il mercato. Corrono tante voci e non si può dire niente di preciso.

ANGELO MANNA. Questo non lo sapevamo! La conclusione delle sue affermazioni mi pare che sia che Chandris paga con i soldi che ha ricavato dal nolo delle navi di Lauro.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Ho semplicemente affermato che vi è un rischio del genere, ma potrebbe anche essere tutto il contrario.

SILVANO RIDI. Vorrei sapere se le operazioni che facciamo non siano in relazione con il fatto che il naviglio della Flotta Lauro non si presta come caratteristiche tecniche...

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Indubbiamente, oggi le navi appaiono molto superate rispetto all'inizio dell'amministrazione; vi è stato un aumento delle esigenze relative alla qualità delle navi e dei traffici, tanto che quelle navi si sono in un certo senso svalutate.

PINO LUCCHESI. Sei anni per una nave sono comunque tanti!

SILVANO RIDI. Desidero sapere quanto c'è di obiettivo e quanto invece di interesse armatoriale e se, per mantenere certi servizi e certi impegni, occorrono mezzi tecnologicamente più avanzati.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Indubbiamente, con quelle navi il problema si porrà fra due o tre anni. Se l'acquirente intende mantenere determinati servizi dovrà senz'altro prevedere un programma di sostituzione di navi e di investimenti maggiori. Una nave può assumere un valore od un altro in relazione allo sfruttamento sul piano commerciale che se ne riesce a fare.

Oggi chi ha in mano un certo traffico, sia nel campo dei passeggeri sia in quello delle merci, non vuole correre il rischio di sopportare ingenti oneri finanziari in presenza di navi ferme.

SILVANO RIDI. Desidererei capire in quale modo la « cordata » che ha acquistato la Flotta Lauro riuscirà a portare avanti la gestione e sapere anche come è composta tale « cordata ».

Abbiamo infatti l'impressione che non vi siano soltanto interessi dichiarati; c'è questo Poulides, che pare il rappresentante di Chandris, ci sono un tale Ligabue e Occhetti, vicepresidente della CONFITARMA...

Si tratta di una società che deve gestire le rotte transoceaniche: per questo mi chiedo se lei non presuma che vi siano altri interessi rilevanti oltre a quelli di Chandris.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non sono venuti fuori dalla transazione grossi nomi oltre a quello di Chandris.

ANGELO MANNA. Dottor Costa, sono in ribasso le importazioni di farina di pesce dal Sud America?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non saprei.

ANGELO MANNA. Di solito chi compra una flotta acquista, di fatto, la privativa di importazioni, nel caso in specie di farina di pesce dal Sud America. Come sicuramente lei saprà, la società Lauro aveva, nel settore, una sorta di esclusiva.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non credo che possa esistere una privativa del genere. A quanto mi risulta la Flotta Lauro ha stipulato da tempo un accordo con la Finmare; tuttavia, può anche accadere che riprenda una privativa della farina di pesce. In ogni caso, non ho mai seguito questa vicenda.

ANGELO MANNA. Ciò costituirebbe un incentivo per la Flotta ?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non saprei, ma ritengo che esso sarebbe, in ogni caso, trascurabile.

FERDINANDO RUSSO. Con riferimento alla « cordata » interessata a questa operazione, abbiamo assistito, con una certa preoccupazione, all'egemonia di interessi stranieri nella gestione di parte della Flotta. Lei ritiene che questo fatto debba realmente preoccuparci ? Inoltre, se fossimo in condizione di scegliere e di decidere di affidare quest'operazione al settore delle partecipazioni statali (per esempio alla Finmare) o agli armatori privati, il suo giudizio, con specifico riferimento agli interessi della flotta italiana, quale sarebbe ? In altre parole, a suo avviso, sarebbe più opportuno un intervento degli armatori privati o del sistema delle partecipazioni statali ?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Indubbiamente l'entrata dell'armatore Chandris ha rappresentato una « spoliazione » del patrimonio dell'armamento marittimo italiano. Il quesito è dunque questo: è opportuno mantenere unita la flotta marittima italiana, oppure è più proficua che la stessa sia suddivisa fra diversi armatori ? Ritengo che una collaborazione fra la Finmare e l'armamento privato italiano possa dare concreti frutti. Per quanto riguarda la linea di operatività marittima sul Pacifico, penso che il nostro paese potrebbe utilmente stipulare accordi con l'armatore Costa D'Amico che

opera sulla linea del centro America e Messico, allo scopo di contrattare scambi di traffico e ottenere, in tal modo, condizioni più economicamente gestibili per le linee italiane.

SILVANO RIDI. Se le cose stanno così, è evidente che per la nostra flotta nazionale l'operazione si traduce, nei fatti, in una perdita secca.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Ripeto questo, sempre che sia vero che l'armatore Chandris partecipi in maniera rilevante alla « cordata ». Dobbiamo comunque riflettere che, più che il valore della quota azionaria di partecipazione, quello che più conta è la gestione della Flotta.

SILVANO RIDI. Dottor Costa, in queste condizioni quale altra prospettiva potrebbe apparire proponibile per arrivare al raggiungimento di quei due obiettivi di cui più volte abbiamo parlato: l'assunzione di oltre quattrocento dipendenti e la garanzia che la nuova società resti operativa per almeno cinque anni ? È questo un quesito molto importante; nelle audizioni di poc'anzi dei rappresentanti sindacali tale questione ha manifestato tutta la sua delicatezza.

A suo giudizio, esiste oggi una ipotesi che, salvaguardando gli obiettivi suddetti, consenta di realizzare un'operazione che non si traduca in una perdita secca per la nostra flotta nazionale ?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Il mio giudizio è che il collocamento al lavoro di oltre quattrocento persone sia estremamente difficile. Anzi, dirò di più: dobbiamo attendere cosa accadrà nei prossimi mesi, in considerazione del fatto che la società marittima Lauro potrebbe trovarsi in difficoltà, a seguito, per esempio, della recente crisi nel Mediterraneo.

Personalmente non mi sentirei di assumere, in queste condizioni, impegni precisi in merito al collocamento e al mantenimento al lavoro di oltre quattrocento

persone. In teoria, infatti, è facile assumere impegni, ma è poi estremamente difficile mantenerli, come nel caso in specie, per almeno cinque anni! Non si può, infatti, tenere in continuo esercizio, per cinque anni, una stessa flotta; si va verso un sicuro fallimento se le navi non vengono sostituite.

PRESIDENTE. Conosce le condizioni di carattere economico e sociale secondo cui avviene la vendita a questa società? Gradiremmo una valutazione di carattere generale, indipendentemente dal fatto che la sua proposta non sia stata accolta e che il commissario abbia instaurato o meno positivi e costruttivi rapporti con i grandi armatori italiani.

Ci potrebbe, in sostanza, dire perché i grandi armatori italiani non si sono mossi?

PINO LUCCHESI. Ritengo che si siano mossi, anche se non con l'attenzione che sarebbe stata necessaria.

PRESIDENTE. Il mondo armatoriale italiano non ha nulla da dire in proposito, ed in particolare sul pericolo di una compromissione della bandiera italiana?

GIACOMO COSTA, Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l. Il mondo armatoriale italiano si è mosso, ma ha trovato — come ho detto poc'anzi — ostilità nell'ambiente. D'altronde, non credo che si possa garantire il lavoro a dipendenti che si dichiarano apertamente contrari all'armatore.

PRESIDENTE. Probabilmente essi speravano che in quel momento vi fossero forze economiche napoletane e quindi non si corresse il rischio di dirottamenti di società. Superato però questo primo momento, in cui era presente un timore di ordine psicologico, cosa è avvenuto?

GIACOMO COSTA, Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l. Ricordo che si erano create situazioni di lotta interna e

quindi, in sostanza, è mancato un vero e proprio interlocutore.

PRESIDENTE. Ciò è accaduto ai tempi del commissario Alhadeff?

GIACOMO COSTA, Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l. No, mi riferisco soprattutto a De Luca.

MARIO LAGANÀ. Il dottor Costa non ci ha fornito una sua valutazione circa l'intervento delle partecipazioni statali.

GIACOMO COSTA, Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l. Ho detto che in un accordo alcune linee possono interessare i privati, altre le partecipazioni statali, e così di seguito.

PINO LUCCHESI. Non voglio formulare una domanda di carattere specifico, ma intendo cercare di giungere ad una migliore comprensione della situazione, sottolineando due, tre passaggi su cui forse non ci siamo sufficientemente soffermati.

Ricordo, innanzitutto, che almeno due commissari si sono a lungo « trastullati », non lavorando su un'ipotesi di rilievo della Flotta da parte di un armatore locale. Tale vicenda ha comportato una trattativa andata avanti per lungo tempo, non concludendosi poi per cause di natura oggettiva. Durante il primo periodo, invece, si era registrato un intervento serio da parte di un gruppo di armatori rappresentativi del paese per un'operazione di salvezza complessiva della flotta. Vorrei, su tale questione, che il dottor Costa esprimesse un giudizio.

Ricordo che il commissario veniva nominato, ex legge Prodi, dal ministro dell'industria, senza però che mancasse una forma di intervento collaterale da parte di un altro responsabile a livello governativo, cioè il ministro della marina mercantile. Non voglio fare processi ai ministri, ma ho riscontrato in tutti questi passaggi una difficoltà da parte del ministro della marina mercantile ad avere un raccordo costante con il commissario, in

quanto non sottoposto gerarchicamente – né dal punto di vista sostanziale, né da quello formale – all'indirizzo politico del ministro. Ciò si è tramutato, nella sostanza, in una mancanza d'iniziativa del responsabile a livello politico, cioè del ministro della marina mercantile, tendente a proporre agli armatori nazionali operazioni possibili nei vari momenti. Ho avuto la sensazione che su questo versante si sia assistito a vari passaggi, senza la pretesa o la volontà di svolgere un ruolo decisivo di salvaguardia per l'armamento nazionale. Questo tipo di comportamento è prevalso anche nella ultima trattativa. In sostanza, alcune cose sono andate avanti in un certo modo, per cui le conseguenze che emergono oggi all'interno della Commissione sono reali. È estremamente probabile, infatti, che si realizzi l'obiettivo di traslazione di buona parte della Flotta in mano non italiana. Questo è un dato certo.

Mi sembra chiaro che siamo in ritardo, come Parlamento, nel fare questo tipo di affermazioni, ma certamente alcune iniziative, che dovevano essere assunte a livello politico, non sono state prese, anche se potevano rappresentare la chiave di volta per la soluzione di questo problema. Ricordo che quando si è avuta la prima offerta non si è proceduto alla giusta sponsorizzazione e, soprattutto, essa non è stata avallata dal Ministero della marina mercantile. Altrettanto può dirsi per altre successive iniziative.

Anche gli ultimi passaggi e le presumibili ipotesi alternative, rispetto a quella che si è concretizzata, non sono stati seguiti con la dovuta attenzione ed oggi se ne scontano le conseguenze.

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Sono abbastanza d'accordo con questa dichiarazione. Agli inizi vi è stato un periodo caratterizzato da passaggi di ministri e da cambiamenti; tutto questo incide su tali fatti.

ADELMO RICCARDI. Le risulta che nel maggio 1984, quando lei ha presentato questo documento, fossero già in atto contatti con la « cordata » che sta effettuando l'operazione?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Un broker mi disse che quello era il momento adatto per muoversi, perché il commissario voleva trovare una sistemazione dell'operazione.

ADELMO RICCARDI. Non le risulta che ci fossero già i contatti?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Non mi risulta; può darsi che ci fossero.

ADELMO RICCARDI. Desidero farle una seconda domanda. Ha dato questo documento solo al commissario o l'ha fatto conoscere anche ad altri, per esempio al ministro della marina mercantile?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Ho trasmesso il documento al broker che l'ha fatto avere al commissario; inoltre l'ho distribuito a qualche amico, a persone che potevano essere interessate. L'ho inviato a qualche politico, ma non ho esercitato pressioni.

PRESIDENTE. Quindi lei non l'ha inviato direttamente al commissario; si potrebbe ipotizzare che il commissario non l'abbia avuto, oppure ha prove indirette in base alle quali sa che l'ha ricevuto?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Hanno detto di averglielo consegnato.

ADELMO RICCARDI. Lei ha ricevuto risposte? Nessuno le ha risposto positivamente o negativamente?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* No.

GIOVANNI GROTTOLA. Anche da questa risposta emerge che lei (come tutto il resto del mondo imprenditoriale italiano) si è assai poco interessato direttamente a questa vicenda, ha fatto dei passi poco incisivi. Ciò risulta estremamente strano. Per caso il vostro intendimento non è stato quello di vedere come andavano le cose, magari di vedere scorrere il solito « cadavere nel fiume » ?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* No. Ci siamo interessati subito; nel 1982 si è sviluppato lo statuto di una società. Viste tutte le difficoltà e l'ostilità dell'ambiente, abbiamo deciso di non farne nulla. Abbiamo perso molto tempo all'inizio e ad un certo momento ci siamo stancati di inseguire una chimera.

SILVANO RIDI. Lei non mi ha dato una risposta. Le avevo chiesto se in questa situazione vi possa essere una soluzione nel rispetto di quei famosi punti fissi costituiti dai 5 anni e dai 450 dipendenti. Lei ha risposto dicendo che oggi è difficile per chiunque poter mantenere tali impegni, perché le navi sono troppo vecchie e i dipendenti sono troppi. Questa è una mezza risposta. Se si rimuovono in qualche modo quelle due condizioni oggettivamente insopportabili, è possibile trovare la famosa soluzione diversa, cioè quella che non consegni ad una bandiera straniera una parte importante del traffico nazionale ?

GIACOMO COSTA, *Amministratore unico della Giacomo Costa S.r.l.* Penso che anche oggi ci possa essere qualche armatore interessato a compiere l'operazione. Bisognerebbe fare i conti, esaminare i traffici sulle linee, che io non ho più seguito; in due anni cambiano molte cose. Ritengo che, se si giunge a basi economiche, sia possibile trovare armatori, pubblici o privati, interessati a quest'operazione.

PRESIDENTE. Con questa speranza ringrazio il dottor Costa.

Audizione dell'avvocato Aurelio Paolinelli, amministratore delegato della SEMA S.r.l.

PRESIDENTE. Procediamo ora all'audizione dell'avvocato Aurelio Paolinelli, amministratore delegato della SEMA S.r.l., che ringrazio per aver accettato il nostro invito. L'onorevole Grippo le rivolgerà alcune domande cui siamo interessati.

Ugo GRIPPO, *Relatore.* Oggetto di questa audizione è la vicenda della Flotta Lauro, ma credo che a lei possiamo chiedere notizie su tutto il complesso della Flotta, sul patrimonio, sul giornale, perché dagli atti risulterebbe che lei a suo tempo – se non sbaglio nel 1983 – ebbe modo di avere delle trattative e di avanzare anche una proposta di acquisto complessivo.

Ci troviamo di fronte a due decreti del ministro (di qui nasce la nostra indagine conoscitiva). Il primo riguarda la vendita della Flotta per 9 miliardi di lire (con l'autorizzazione al commissario perché, come lei sa, vige la legge Prodi), di cui 4 miliardi e mezzo subito e gli altri 4 e mezzo successivamente. Ci troviamo di fronte poi ad un successivo decreto, sempre dell'aprile di quest'anno, in base al quale il commissario straordinario dell'impresa Achille Lauro è autorizzato a vendere in blocco il patrimonio immobiliare dell'impresa stessa, ad eccezione delle porzioni dei palazzi della flotta nelle città di Napoli e di Genova, alla Fisim Italia, per un corrispettivo di 26 miliardi e 358 milioni.

Abbiamo tre perizie per quanto riguarda i beni immobili. La prima, redatta dal professor Quistelli nel 1982 per un importo di 73 miliardi, che, sottraendo gli interessi ai terzi, diventano 63 miliardi. La seconda, redatta dall'ingegnere capo dell'UTE di Macerata durante la gestione De Luca, del valore di 52 miliardi. Infine, fu dato incarico all'ingegnere capo dell'UTE di Roma, professor Rizzi, di elaborare una terza perizia, in base alla quale fu fatta una valutazione di 42-43 miliardi.

Risulta che intorno al giugno del 1983, con la gestione De Luca, lei avanzò una proposta di acquisto della Flotta, più gli immobili per intero e il giornale *Roma*. L'offerta, secondo le indicazioni che abbiamo avuto, era intorno ai 70 miliardi di lire. Tra l'altro, non si è capito bene se fosse previsto un mutuo o una rateizzazione, ma vi era anche un impegno da parte sua di liquidare il personale, per un totale di 42 miliardi di lire e la garanzia del reintegro di 670 unità lavorative. Innanzitutto, vorremmo chiederle il perché di questa sua offerta che era inferiore, nel complesso, alla sola valutazione degli immobili (di 73 miliardi, ma in realtà di 63). Vorremmo sapere perché fallì questa trattativa e se essa comprendeva anche la SNEG, la società di gestione del giornale *Roma* e se, successivamente, la SEMA è stata interpellata nel momento in cui si sono concluse le trattative di cui ai decreti successivamente emanati. Vorremmo infine sapere se siate ancora interessati, in termini globali o parziali, a questa trattativa.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Per quanto riguarda il motivo per cui si è fermata la trattativa, rispondo subito che stiamo aspettando dal 1983 una risposta del comitato di sorveglianza, che ci era stata preannunciata dal commissario De Luca.

La SEMA è una società che fa procedure concorsuali e ne ha fatte diverse anche su Napoli. Noi proponemmo concordato fallimentare garantendo il pagamento di 70 miliardi, di cui 28 per gli immobili e 42 per le navi e per le *conferences* e l'occupazione di 670 marittimi; escludevamo con il nostro subentro i crediti e le azioni revocatorie della società. Questo in un primo momento. In un secondo momento, migliorammo la nostra offerta aumentandola di 12 miliardi che rappresentavano, a nostro avviso, la valutazione del 50 per cento dei crediti della Flotta nei confronti dei terzi. La nostra offerta salì pertanto da 70 a 82 miliardi.

Garantimmo anche che la gestione della parte armatoriale, che non avevamo mai avuto, sarebbe stata assunta da un gruppo armatoriale straniero di primaria importanza, che avremmo sottoposto al gradimento del commissario, prima di procedere all'operazione. Non rivelammo il nome perché, come si comprende, esporsi ad una trattativa per un armatore fin dall'inizio poteva essere non conveniente. La nostra offerta risale al 6 dicembre 1982.

PINO LUCCHESI. Ora è in condizione di dire chi sarebbe stato l'armatore o vi sono ancora motivi di riservatezza?

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Alla fine potrà anche dirlo, ora che l'operazione interessa meno.

ANGELO MANNA. Ci interessa che non fosse Chandris.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* No, non ha niente a che vedere, almeno da quello che ho letto sui giornali.

Questo nostro intervento poggiava sul principio fondamentale dello sbocco giuridico che poteva avere, secondo noi, l'operazione. La via di uscita era legata ad una procedura concorsuale; diversamente, non vedevamo come le navi potessero continuare a navigare e come certe situazioni potessero essere risolte, soprattutto all'estero.

Nel febbraio 1983 il commissario straordinario ci scrisse una prima lettera perché voleva sapere se eravamo in grado di fornire la situazione, nave per nave, delle ipoteche e il valore degli immobili. Rispondemmo che se il commissario non conosceva la situazione debitoria della società, a maggior ragione non la potevamo conoscere noi all'esterno. Nella lettera dicevamo - e così rispondo alla prima domanda circa la valutazione dei beni immobili - che prendevamo per buona la perizia fatta dal notaio Iaccarino ...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Del professor Quistelli.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Forse. Prendevamo per buona quella perizia, dicevo, salvo la correzione del valore relativo alla proprietà di Massa Lubrense. Cioè erano stati valutati dei beni che risultavano proprietà del gruppo Lauro, mentre in realtà erano vincolati a favore del comune. Si tratta di una villa circondata da un'area che, in base ad una convenzione sottoscritta a suo tempo dal comandante Lauro, era vincolata a favore del comune in compenso di una costruzione che doveva essere realizzata, come poi avvenne.

Furono formulate una serie di osservazioni, ma nel corso dell'intera trattativa insistemmo su un punto fondamentale: eravamo interessati solo nel caso in cui si fosse scelta una procedura concorsuale, poiché ritenevamo – e ritengo tuttora, sulla base delle notizie fornite dai giornali – non esistesse una via migliore per uscire dalla situazione esistente, anche in considerazione del fatto che la legge Prodi si richiama alla liquidazione coatta.

Tale posizione comportò delle « appendici » poco simpatiche, dal momento che il tribunale di Napoli ci chiamò per appurare l'esistenza di presunti legami tra noi e gli eredi Lauro; dicemmo in quella circostanza, e ripetiamo oggi a voi, che l'unico legame consiste nella previsione di legge secondo cui il concordato deve essere proposto dal debitore, che nel caso presente si chiama Lauro, per cui occorre la sua firma.

Dopo essere stati convocati nel marzo del 1983 dal comitato di sorveglianza ed aver esposto in quella sede le nostre preoccupazioni, ai primi di maggio di quello stesso anno avvenne un fatto singolare. Sapevamo che un altro gruppo, l'Italmare di Sorrento, era interessato al settore armatoriale. Ci fu proposto di dividere, per così dire, le competenze, in modo tale che a quella società fossero affidate le navi e le *conferences* e alla SEMA la parte rimanente. Sebbene questa proposta

non ci sembrasse del tutto conveniente, poiché si poteva risolvere nell'acquisto o nella vendita di immobili – operazione che a noi non interessava – dopo una serie di trattative fu sottoscritto davanti al ministro della marina mercantile, l'onorevole Di Giesi, un accordo. Esso prevedeva che le *conferences* sarebbero confluite in una società mista composta dalla Italmare e dal commissario della Flotta Lauro; si trattava, a nostro avviso, di un passaggio improprio, secondo cui si prevedeva che contratti già scaduti potessero confluire liberamente in altre società. Si stabiliva ancora che la parte riguardante le navi sarebbe andata per un 50 per cento alla Italmare e per il restante 50 per cento alla SEMA, mentre il resto sarebbe confluito in una società formata per il 99 per cento dalla stessa SEMA e per l'1 per cento al commissario della flotta Lauro, il quale si sarebbe valso di questa modesta presenza per mantenere un osservatorio.

Venivano, dunque, escluse la SNEG e la COGRAME, due società autonome interessate alla vicenda; sul punto non sollevammo alcuna obiezione, volendo solo ricevere garanzie circa le modalità della vendita, onde evitare ripercussioni negative su di noi. Con una battuta dicemmo che, se la nostra operazione fosse andata in porto, avremmo lasciato al comune di Napoli o a chiunque la SNEG e la COGRAME.

L'accordo fu firmato – ne ho una copia che posso consegnare ai membri della Commissione – in presenza del ministro, del sottosegretario di Stato Patriarca, del direttore generale Schiavetti e dell'allora Commissario della flotta Lauro, Batini. In quell'occasione precisammo che se quell'accordo rappresentava un modo per lasciare a noi l'operazione degli immobili, non ci interessava, poiché noi ci muovevamo in un altro settore.

Purtroppo, dopo questo primo passo e la costituzione della società relativa alle *conferences*, tutto si è arenato.

In data 12 ottobre 1983 abbiamo, tramite lettera, chiesto un incontro urgente con il sottosegretario di Stato per l'industria, senatore Zito...

SILVANO RIDI. Siamo ancora all'epoca in cui operava il commissario Batini?

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Ritengo che la gestione Batini finisca con la firma dell'accordo davanti al ministro della marina mercantile.

SILVANO RIDI. Quindi, il commissario De Luca era a conoscenza di questo accordo.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* L'accordo sottoscritto davanti al ministro della marina mercantile venne trasmesso ai ministri interessati tramite il commissario straordinario, il coadiutore Flavio De Luca, come risulta dalla firma contenuta nel documento con cui si trasmette appunto tale accordo ai ministeri interessati.

Come dicevo, nell'ottobre dell'83 abbiamo chiesto invano questo incontro con il sottosegretario di Stato.

In data 5 ottobre 1983 il commissario De Luca depositava presso il tribunale di Napoli gli stati passivi del gruppo; poiché tale atto, secondo la procedura, costituisce mezzo indispensabile per proporre il concordato, visto che non risultava possibile l'attuazione dell'accordo - evidentemente qualche fatto era intervenuto - inviammo ufficialmente la proposta del concordato sia al tribunale di Napoli, sia al commissario De Luca, invitandolo ad esprimere il proprio parere, così come previsto dalla legge. Quest'ultimo ci inviò un telegramma, con il quale si comunicava che la proposta formale sarebbe stata sottoposta all'esame del comitato di sorveglianza. Dopo tale atto, si sono esauriti i rapporti con noi. Ovviamente, avevamo offerto le garanzie del caso: fideiussione...

SILVANO RIDI. Lei non sa se il comitato di sorveglianza ha mai esaminato il suo concordato?

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Non lo so. Lei

si domanderà per quale motivo non ci siamo più interessati alla vicenda: non è possibile « andare in paradiso a dispetto dei santi ».

PRESIDENTE. Presidente del comitato di sorveglianza è il dottor Crisci, che è anche divenuto presidente del Consiglio di Stato. Il prefetto di Napoli mi ha detto che forse si sarebbe dimesso dalla carica di presidente del comitato, ma dovrei ricevere qualche conferma in proposito.

Comunque, l'intera proposta verteva su una figura giuridica diversa dal ritorno *in bonis* o dalla vendita.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Il ritorno *in bonis* è possibile solo attraverso questa procedura e noi rispondevamo al commissario che le navi, per circolare all'estero, non potevano farlo pagando puramente e semplicemente i debiti, ma solo se aggudicate in base ad una procedura riconosciuta all'estero.

Diversamente, non vi era alcuna garanzia: chi poteva far circolare una nave se non si sapeva quali fossero i debiti nei confronti dell'estero?

Ugo GRIPPO, *Relatore.* Vorrei sapere se siete stati interpellati ulteriormente e se siete ancora interessati.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Credo che la situazione si sia ulteriormente aggravata; riteniamo che siano stati pagati diversi miliardi di debiti verso creditori esteri che per noi, con questa procedura, non dovevano essere pagati o quanto meno avrebbero dovuto essere pagati alla pari dei creditori italiani.

PRESIDENTE. Praticamente, mentre voi facevate il concordato e proponevate una determinata percentuale, il commissario si è invece mosso su un altro piano; in tal modo, sono stati in parte pagati i debiti, facendo sì che tutta la somma debitoria si alleggerisse, in quanto esiste-

vano all'estero navi che erano state sequestrate e che bisognava sbloccare.

Faccio queste osservazioni soltanto per far osservare ai colleghi che ci troviamo in presenza di una figura giuridica che, in effetti, si riferisce al diritto fallimentare e quindi alla posizione di concordato, che naturalmente si muove in un panorama diverso.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Riteniamo che questa sia l'unica strada imposta dalla legge: liquidazione coatta, procedura concorsuale. Non vedo come si possa vendere una nave...

PRESIDENTE. Se questa dovesse essere l'unica forma prevista dalla legge, quale sarebbe allora lo spirito della legge Prodi?

Lo spirito della legge Prodi è proprio l'interruzione del diritto fallimentare.

AURELIO PAOLINELLI, *Amministratore delegato della SEMA S.r.l.* Nel momento

in cui si decide di liquidare, lo si fa attraverso determinate procedure.

PRESIDENTE. Non si vorrebbe, però, arrivare alla liquidazione. Permanendo lo stato di azienda si salva – e questo è il significato sociale della legge – non soltanto la figura giuridica, ma anche il valore dell'azienda stessa.

Invece, la via fallimentare e concordataria porta automaticamente alla distruzione dell'azienda.

Ringrazio a nome di tutta la Commissione l'avvocato Paolinelli.

Faccio presente che, in considerazione dello svolgimento di concomitanti votazioni in Assemblea, sarebbe opportuno rinviare ad altra seduta l'audizione dei rappresentanti della FINMARE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,50.