

5

**SEDUTA DI MARTEDÌ 24 GIUGNO 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

**PAGINA BIANCA**

---

---

La seduta comincia alle 18.

**Audizione dell'avvocato Flavio De Luca, commissario straordinario della flotta Lauro.**

PRESIDENTE. Proseguiamo l'indagine conoscitiva sulla cessione della flotta Lauro con l'audizione dell'avvocato Flavio De Luca e del dottor Antonio D'Amico.

Invito il relatore, onorevole Ugo Grippo, a sintetizzare le posizioni cui siamo giunti e a proporre eventuali nuovi quesiti.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Rivolgendomi all'avvocato De Luca, ritengo inutile sintetizzare l'intera vicenda relativa alla cessione della flotta Lauro. Credo più opportuno, invece, porgli alcune domande così da avere anche noi un quadro più completo sull'intera questione, anche alla luce delle dichiarazioni qui rese da questi soggetti che nel periodo precommissariale sono comunque stati interessati alla cessione della flotta Lauro.

Desidero, anzitutto, avere talune informazioni in relazione al personale, a proposito del quale penso che la Commissione disponga di dati piuttosto precisi. Già nel primo incontro che la Commissione ebbe con il commissario De Luca chiesi quali erano i criteri con i quali il personale veniva posto in cassa integrazione guadagni. A questa domanda desidererei avere una risposta. Inoltre: dai dati che è possibile rilevare dalle relazioni, sembra che a tutt'oggi il personale impiegato nella flotta Lauro assommi a circa 600 unità, mentre l'accordo previsto impegnerebbe soltanto 462 unità; chiedo, quindi, in che modo saranno utilizzate le unità escluse.

I quesiti che ho posto credo che siano indispensabili per delineare un quadro

complessivo, anche perché il problema occupazionale è uno di quelli che dovrà costituire la base della futura trattativa.

Altra domanda che torno a porre, perché non ha ancora avuto risposta, è la seguente: quali effettive garanzie vi sono affinché il centro direzionale della flotta resti a Napoli?

Sempre in tema di personale, vorrei chiedere spiegazioni in merito ad un esposto pervenuto dagli orchestrali della flotta Lauro: considerati come marittimi regolarmente in cassa integrazione guadagni, sembra invece che per le crociere dell'*Achille Lauro* non siano utilizzati, preferendo al loro posto personale di altre società al quale, tra l'altro, non viene richiesto il possesso del biglietto marittimo ma solo del passaporto: viene quindi a configurarsi un vero e proprio rapporto di « lavoro nero ».

ANGELO MANNA. Avvocato De Luca, a me risulta che lei, in data 19 giugno 1985, ha ricevuto il seguente *telex* dal direttore generale del Ministero dell'industria: « Signoria vostra trasmetta con sollecitudine il quadro della situazione occupazionale indicando il numero dei dipendenti di età superiore ai 50 anni o che matureranno tale età entro il prossimo anno, al fine di valutare la richiesta di intervento legislativo per il prepensionamento nelle imprese in amministrazioni straordinarie ».

Il testo che ho letto reca la firma del dottor Barberi, è registrato con il numero 1449 e reca la data del 19 giugno 1985.

Ora, considerato che da quella data è passato un anno, e che non si è pervenuti ad alcuna decisione in merito al prepensionamento di parte del personale, devo pensare che quel *telex* non abbia ricevuto

alcuna risposta. È questo lo dico per carità di parte, perché, altrimenti, dovrei insinuare che è stato il ministro dell'industria a perdere volutamente tempo prezioso.

Secondo l'accordo stipulato con la società, il personale attualmente in forza è costituito da 200 marittimi imbarcati e 67 amministrativi in servizio, più 340 marittimi (115 dei quali in dotazione con quelli imbarcati) e 62 amministrativi in cassa integrazione, per un totale di 630 marittimi e 129 amministrativi.

Interpretando nel modo più favorevole ai « condannati » — cioè ai lavoratori — gli accordi sottoscritti con la cordata di cui sopra, il nuovo organico dovrà essere composto — ma solo per due anni, dopodiché tutti a casa, aggiungo io che sono pessimista — di 400 marittimi (285 imbarcati e 115 in disponibilità per la rotazione) e 62 amministrativi, per un totale di 462 unità, come del resto si legge nel decreto con il quale il ministro Altissimo autorizza la vendita.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Nel decreto non vi è la distinzione, si parla solo di assunzione.

ANGELO MANNA. Per la verità non vi è nemmeno l'indicazione di quanti debbano essere gli amministrativi e quanti i marittimi. Si dice solamente che entro due anni saranno assunte tutte le 462 unità.

Calcolando che 8 amministrativi si potrebbero salvare perché utilizzati dalla gestione commissariale per la liquidazione coatta, ciò significa, avvocato, che 230 marittimi e 59 amministrativi resterebbero in cassa integrazione, vale a dire nell'anticamera della disoccupazione.

Se il prepensionamento è possibile, e praticabile *ex legibus*, perché le leggi lo prevedono ed è stato applicato in più di un caso, per quale motivo dopo un anno dal ricevimento del *telex* — che credo lei abbia letto e valutato; inoltre credo che le sia stato fornito l'organico completo dal suo direttore generale — si tergiversa e non si emana il decreto? È colpa sua oppure del ministro se oggi abbiamo que-

sto gravissimo stato di insofferenza e di preoccupazione da parte dei dipendenti, i quali non sanno se verranno mandati a casa (con criteri insoddisfacenti) oppure potranno essere tranquilli che dentro o fuori, prepensionati o assunti, risolveranno la loro situazione? Questo per quanto riguarda il personale.

ADELMO RICCARDI. Proviamo a dare per scontato che l'operazione si effettui. Vorremmo avere maggiori garanzie e certezze sulla vicenda relativa ai dipendenti della *ex* flotta Lauro perché è un punto delicato. Ripeto, maggiori garanzie per il passaggio dalla gestione commissariale alla nuova società e maggiori garanzie rispetto alla prospettiva dei dipendenti.

È chiaro, infatti, che, se dovessimo trovarci di fronte ad atteggiamenti di chiusura in ordine al problema del personale, la nostra posizione sarebbe notevolmente diversa.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A me sembra che le garanzie richieste dai colleghi intervenuti possano essere fornite dal ministro. Tuttavia, i dati che potremo acquisire serviranno per il nostro orientamento.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Se il presidente consente, risponderò in ordine. Comincerei dalla domanda posta già la scorsa volta, che non ho voluto « glissare », ma ho lasciato al direttore generale responsabile per l'armamento: tale quesito concerne i criteri per l'utilizzazione della cassa integrazione.

Purtroppo, devo confessare tutta la mia debolezza: non sono un armatore e, pertanto, ho dovuto studiare rapidamente per acquisire notizie su un'azienda molto particolare.

Il problema dell'uso della cassa integrazione è più avvertito per i marittimi piuttosto che per gli amministrativi. Noi purtroppo — questo l'ho scritto ed affermato molte volte e credo che i dipendenti della flotta, dico i miei dipendenti in senso metaforico, siano d'accordo con me — non abbiamo quadri adeguati. Devo

aggiungere che anche le organizzazioni sindacali, inizialmente, avevano chiesto una rotazione del personale amministrativo, ma si sono arrese di fronte alla necessità di avere un gruppo omogeneo che si « allenasse » ad una attività burocratica, la quale non è semplicemente imprenditoriale, ma è un'attività imprenditoriale che annaspa tra i « lacci e laccioli » dell'amministrazione Prodi che è in parte liquidazione coatta, in parte fallimento, in parte amministrazione straordinaria e, comunque, è un'attività complessa.

Gli amministratori non hanno mai sollevato grossi problemi per l'esistenza di una *team* di circa 50-60 unità che, da quando ci sono io, sono sempre gli stessi.

Devo dire che il compito è stato agevolato in quanto — rispondo sul dato numerico evidenziato dall'onorevole Manna — molti sono andati in pensione e molti non sono in grado di svolgere il lavoro a cui li dovremmo chiamare, per cui vi è stato un certo *turn over*. Diversa è la questione relativa ai marittimi, riguardo alla quale devo denunciare la mia « ignoranza » perché l'armamento di una nave varia in base al tipo di nave, alla rotta ed al carico.

Posso dire che non ci sono stati armamenti che non siano in linea con le tabelle di armamento di tutte le navi, da crociera e mercantili, degli altri armatori. A volte è stato chiesto perché sono imbarcati degli stranieri come bassa forza, ma questo è un accordo a livello di ITF, cioè di organizzazioni sindacali internazionali, riconosciuto a Lauro come a qualunque altro armatore. Per ottemperare ai criteri di rotazione, ho sempre impartito degli ordini di servizio tali da assicurare un avvicendamento continuo: e mi riferisco ai comandanti di nave, ai direttori di macchina, ai sottufficiali, alla forza, ai camerieri, eccetera. Non credo che vi siano grosse disparità di trattamento. Ma ciò, ovviamente, deve sempre tener conto della necessità di coniugare una certa giustizia distributiva fra il ripescaggio dalla cassa integrazione e la necessità di un equipaggio in grado di gestire la nave con una certa continuità.

Vi è poi anche un altro aspetto da prendere in considerazione. Per contratto, noi non possiamo tenere il personale imbarcato per più di sei mesi: da questa clausola discende l'obbligo della rotazione. Anche in questo caso, praticamente, ci è venuta incontro la legge.

Diverso è invece il problema degli orchestrali, che è molto complesso. Esso riguarda tre nostri dipendenti che rappresentano il « residuo » di tutte le orchestre che si esibivano, in passato, sia sull'*Achille Lauro*, sia sull'*Angelina Lauro*. Questi tre dipendenti non compongono un'orchestra né possono fornire delle *performances* adeguate agli *standards* di una nave da crociera; di conseguenza, anche per ragioni di costi, la direzione generale ha sempre ritenuto più opportuno appaltare il blocco dei servizi d'intrattenimento, cercando di procurare, sia pure indirettamente, un certo vantaggio anche ai dipendenti della società. È ovvio, infatti, che non possiamo « rompere » un'orchestra che offre determinate *performances* per inserirvi tre dei nostri orchestrali.

Noi abbiamo cercato di risolvere il problema andando incontro a questi dipendenti. Debbo dire che, molto onestamente, i tre orchestrali riconoscono il fatto di non costituire un'orchestra, di non potersi esibire, da soli, a bordo delle navi; essi stessi, del resto, avevano pregato la società di trovare un modo per farli ugualmente imbarcare, in quanto temevano che il fatto di rimaner fuori dalle tabelle armatoriali potesse, in prospettiva, rappresentare una sorta di legittima aspettativa al licenziamento.

Non più tardi di una settimana fa li ho ricevuti. Essi mi hanno esposto il loro problema; insieme, abbiamo studiato una serie di meccanismi o per il loro ripescaggio (ma con forme e strumenti che dovremo del tutto accertare, in quanto occorre coniugare le esigenze dei lavoratori con quelle commerciali), o per il loro esodo. I tre orchestrali, tra l'altro, hanno riconosciuto che la flotta Lauro non rappresenta il loro futuro, in quanto essi sono ancora giovani e si considerano dei

professionisti. Si tratta di un problema che occorre, purtroppo, affrontare specificamente; come ripeto, abbiamo concordato insieme una certa linea, la cui attuazione abbiamo dovuto rinviare soltanto perché due degli orchestrali sono testimoni nel processo che si sta celebrando a Genova in quanto erano a bordo dell'*Achille Lauro*. Non si tratta, in ogni caso, di un problema che abbiamo dimenticato.

Quanto ai lavoratori effettivi, posso confermare i dati in precedenza resi noti dall'onorevole Manna. A me risultano, attualmente, 760 dipendenti; nella precedente occasione, ho dichiarato che noi siamo partiti da 1.200 per giungere oggi, attraverso una debole politica di esodo, a 760. Ora, 462 lavoratori saranno riavviati all'impiego con i criteri e le modalità che sono previsti dalla convenzione; e, a loro maggiore garanzia, il commissario avrebbe deciso di affidare la rappresentanza della procedura nella commissione di selezione del personale ad un membro designato dall'ispettorato del lavoro di Napoli. Esistendo una commissione paritetica che ha il compito di selezionare il personale, io ho pensato di rivolgermi a quell'ispettorato del lavoro per chiedere la designazione di un esperto che rappresenti la procedura ed assicuri, quindi, il massimo dell'imparzialità nella selezione del personale. A tal fine, comunque, dobbiamo ancora individuare l'autorità più idonea. Posso soltanto dire che, allo stato, non conosco il tipo di organigramma che gli acquirenti desiderano. Non so, cioè, se vogliono un numero di sottufficiali maggiore di quello dei macchinisti, un numero di addetti di camera più elevato di quello degli *stewards*. Purtroppo, questa è una domanda che deve essere rivolta agli acquirenti perché noi abbiamo potuto soltanto imporre l'impegno di un livello occupazionale definito sotto il profilo quantitativo; è evidente che, per noi, il prepensionamento costituirebbe una vera manna. Vi sono 170 unità che potrebbero beneficiare di tale misura; queste, aggiunte ai 462 lavoratori che saranno riavviati all'impiego, ci danno un totale di

632 unità. Io, tuttavia, prevedo che non saranno otto i dipendenti necessari a questa liquidazione ma, forse, tale cifra sarà leggermente più elevata. E poiché vedo la liquidazione impostata sulla sede di Napoli, ammesso che nel serbatoio residuo siano compresi anche dipendenti del settore amministrativo in grado di svolgere particolari operazioni molto delicate (quali i riparti e le liquidazioni), è ovvio che vorremmo partire da tale serbatoio. È certo, comunque, che tale liquidazione non durerà un anno.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Qual è la procedura?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Non posso dire che il ministro sia colpevole. Nel piano di risanamento da me presentato è contenuto, addirittura, il testo della norma di legge che dovrebbe essere adottata dal Parlamento. Purtroppo, è contestata e, di fatto, respinta l'estensione della legge sulla riconversione industriale delle aziende in crisi alle aziende armatoriali. Pertanto, noi siamo doppiamente penalizzati perché la nostra, pur essendo un'azienda in crisi, non può usufruire del prepensionamento in quanto non è una struttura industriale. Allora, tre anni fa, io chiesi l'estensione dei benefici della legge n. 675 anche alla flotta Lauro. Questo è il motivo per il quale, ogni anno, siamo costretti a chiedere l'emanazione di un decreto-legge per la cassa integrazione speciale: purtroppo, infatti, non possiamo utilizzare quel meccanismo.

Ma dirò di più: fino ad un mese fa non potevamo nemmeno ricorrere al Fondo d'integrazione speciale per il trattamento di fine rapporto, in quanto le nostre società erano state dichiarate in crisi tre giorni dopo che la legge dichiarava chiusa la possibilità d'accesso al Fondo stesso. Successivamente, è stata varata una norma in base alla quale le liquidazioni potranno essere corrisposte ai dipendenti tramite l'estensione del Fondo d'integrazione speciale. Però, per il prepensionamento, io rinnovo la richiesta anche a nome dei lavoratori: noi abbiamo

bisogno di una norma di legge che abbiamo sollecitato più volte e che, attualmente, non esiste.

ANGELO MANNA. Anch'io sono a conoscenza di tale lacuna. Tuttavia, mi sono rivolto all'ufficio legislativo del Ministero del lavoro, dal quale ho ottenuto il prospetto del dispositivo del decreto-legge che è necessario per ottenere il prepensionamento, prospetto che, tra l'altro, recita: « Nei confronti dei lavoratori marittimi ed amministrativi della flotta Lauro si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4, primo e secondo comma, della legge 20 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni; all'articolo 5 del decreto-legge 30 marzo 1978, n. 80, convertito, con modificazioni, nella legge 26 maggio 1978, n. 215; e agli articoli 8, 16 e 17 della legge 23 aprile 1981, n. 155, e successive modificazioni ed integrazioni ». Con il richiamo a queste tre leggi, e successive modifiche, si può aggirare l'ostacolo della carenza legislativa?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Noi abbiamo chiesto una estensione, ma ci è stato risposto che occorre una norma di legge. Io ho usato violenza per l'unificazione delle società. Per il prepensionamento non mi hanno dato ciò che mi era stato promesso perché l'autorità politica ha espresso, attraverso il CIPI, parere favorevole e io mi sono chiesto come mai in sede normativa non vi è stata un'applicazione.

Per quanto riguarda il problema del centro direzionale a Napoli e le garanzie del mantenimento dei livelli di occupazione, posso rispondere come commissario. A mio avviso il mantenimento dei livelli di occupazione rappresenta un punto essenziale della convenzione, e il suo mancato rispetto giustificerebbe una iniziativa del commissario volta a denunciare l'accordo raggiunto, con tutto ciò che comporta in termini di risarcimento danni, eccetera.

Relativamente al centro direzionale, si tratta purtroppo di scelte imprenditoriali su cui io potrò influire in un primo pe-

riodo, un anno. Infatti il ministro ha avuto la possibilità di designare all'interno del consiglio di amministrazione della nuova società tre suoi rappresentanti attraverso i quali, anche tramite il commissario, possono essere fatte valere certe istanze; ma impegni per conto di terzi non sono in grado di assumere. Ritengo, per altro, che per tutta una serie di ragioni fiscali, organizzative e anche di serenità aziendale, i nuovi acquirenti saranno ben lieti di lasciare a Napoli il centro direzionale. Questa almeno è la mia idea e così è stata impostata la mia gestione.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. In conclusione, il problema occupazionale non viene risolto, almeno per intero, perché allo stato non abbiamo alcuna legge di riferimento per poter definire la parte residua.

Il problema degli orchestrali non rappresenta certo una questione di fondo; vi sarebbe solo da chiedersi perché, se non potevano essere utilizzati in quanto era opportuno l'appalto dell'intero blocco, vengono utilizzati di seconda mano. Evidentemente questo blocco non sussiste.

Vorrei porle un'ulteriore domanda. Le chiedo se ci può fare di nuovo, molto rapidamente, il calcolo della valutazione adottata per quanto riguarda la vendita della flotta; vorrei cioè sapere come si arriva a 9 miliardi.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Si parte da una cifra di venti miliardi, globalmente considerata, tenuto conto dei vari cespiti che compongono l'azienda. In seguito la commissione peritale ha ritenuto di poter applicare la norma sulla redditività negativa, per cui sottraendo i costi del personale, dell'azienda in crisi, delle iniezioni finanziarie per un nuovo rilancio (circa il 60 per cento del valore) si è arrivati a 8 miliardi e 500 milioni. Il TAR stesso, nel respingere la richiesta di sospensiva della vendita presentata dalla famiglia Lauro, ritengo abbia fatto la stessa riflessione. In altri termini, viene computato come un costo per gli acquirenti il fatto di com-

prare un'azienda in crisi e di dovere assumere 460 dipendenti che comportano una spesa annua che sfiora i 20 miliardi. In conseguenza di ciò la commissione peritale, nell'ambito dei suoi poteri discrezionali, cioè di quantificazione della redditività negativa, ha ritenuto di abbassare la valutazione da 20 a 8 miliardi e mezzo. Siccome una parte della perizia è espressa in dollari e nel frattempo tale moneta aveva subito una oscillazione in ribasso e siccome il comitato di sorveglianza aveva invitato il commissario a verificare l'opportunità di mercanteggiare un po', siamo riusciti ad arrivare alla cifra tonda di 9 miliardi.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Non si è tenuto conto del valore degli immobili che sono stati ceduti, ossia i due piani del palazzo di Napoli e il piano di quello di Genova.

ANGELO MANNA. Poi è cambiato tutto, la cordata è un'altra.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Inoltre le chiedo: in che maniera vengono valutati i diritti di linea? Sono compresi nella valutazione in blocco della flotta? Ritengo che debbano essere considerati nella cifra totale. E ritengo anche che le partecipazioni azionarie, per quanto riguarda la SIAD essenzialmente, debbano avere una certa valutazione.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La perizia tiene conto di tutte e tre queste voci che rientrano, pertanto, nel computo dei 9 miliardi. Per quanto riguarda gli immobili, essi sono stati oggetto addirittura di uno scambio di vedute tra l'autorità di sorveglianza da una parte e gli acquirenti dall'altra. Hanno avuto una valutazione a sé, di cui alla perizia, e sono entrati nel novero dei 9 miliardi.

Relativamente ai diritti di linea, rappresentano un bene che è stato valutato in rapporto al fatturato. In fondo, il diritto di linea altro non è che il diritto a caricare determinate merci e trasportarle da un porto ad un altro, il che non è

detto possa sempre avvenire. Infatti in determinati momenti tali diritti non valgono nulla per mancanza di merce, mentre in altri momenti possono valere molto. Fino a dieci anni fa potevano valere anche cinque milioni di dollari. In questo particolare momento valgono molto meno perché i traffici, soprattutto nelle linee del Pacifico, centro America, Messico, Golfo Persico, sono molti ridotti.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Secondo gli esperti che in questa sede abbiamo sentito, la valutazione dei diritti di linea sarebbe pari a due miliardi e 920 milioni, superando così precedenti valutazioni che si aggiravano intorno agli 800-900 milioni.

ANGELO MANNA. Ma solo nel 1982 si sono ricavati 2 miliardi e 920 milioni.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Il riferimento è alla linea più produttiva.

Per quanto riguarda gli immobili, i due piani dello stabile di Napoli sono valutati ad un miliardo e 800 milioni, mentre quello dello stabile di Genova è valutato a 980 milioni.

Sommando a questi dati quelli cui mi sono riferito prima, il totale risulta essere di 5 miliardi 700 milioni. Dunque, se ai 9 miliardi sottraiamo questa cifra, otteniamo il costo di valutazione della flotta.

ADELMO RICCARDI. C'è da aggiungere la partecipazione della SIAD...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Per quanto riguarda la partecipazione della SIAD, da parte mia vi è stata una precisazione, indirizzata anche al Ministero dell'industria, nel senso che la valutazione dell'azionariato della SIAD - come anche di un'altra società - dovrà essere parzialmente rettificata perché negli statuti delle singole società sono previsti meccanismi particolari di valutazione. Ho più volte richiamato la commissione peritale ad attenersi a quei criteri.



Non posso contestare le cifre citate dall'onorevole Grippo, anche perché ritengo che le abbia acquisite dalla perizia stessa, che è un atto pubblico. Né posso contestare i risultati cui la perizia è giunta, e devo limitarmi a dire che i periti hanno applicato una certa norma di legge; che poi l'abbiano fatto in eccesso o in difetto è cosa che non sta a me giudicare. Da parte mia, questa non è reticenza perché vi sono agli atti documenti in cui dichiaro di non poter entrare nel merito di una valutazione fatta da tre esperti di fama internazionale. Il TAR ha dato una sua interpretazione anche su questa perizia. In teoria posso anche convenire con chi sostiene che il prezzo è basso, ma devo arrendermi all'evidenza.

Se mi è consentito, signor presidente, desidererei fare alcune puntualizzazioni su due argomenti, uno relativo alla proposta della SEMA e l'altro relativo al perché siamo giunti ad una vendita.

Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, mi rifaccio a quanto dissi nel maggio 1985, quando cioè specificai che se non si voleva vendere vi era una sola alternativa: bisognava attuare un provvedimento di salvataggio come quello adottato per la SIR, oppure un consolidamento del debito verso lo Stato ed un concordato con i creditori italiani. Queste soluzioni non furono possibili perché il Tesoro, ad esempio, non accettò il consolidamento, in quanto non vi erano fondi finanziari sufficienti, e così via. D'altra parte, il ministro dell'industria inviò una direttiva di legge.

Per quanto riguarda la SEMA, invece, chiedo scusa ma dovrò dilungarmi un po' di più perché sono state fatte osservazioni che meritano di essere precisate.

In data 18 dicembre 1982, so che l'avvocato Batini rispose ad una lettera con la quale l'ingegner Lauro presentava la società SEMA esprimendo la propria posizione sulla proposta concordataria. Batini rispose che in quel momento era impossibile procedere ad una valutazione delle proposte, in quanto essendo sottoposte ad amministrazione straordinaria più società

ed imprese facenti parte del gruppo, l'offerta di una definizione a mezzo concordato doveva essere specificata azienda per azienda. La SEMA rispose il 29 dicembre 1982 confermando le proprie proposte ed annunciando di essere pronta anche a frazionare e specificare la proposta di concordato per ciascuna società del gruppo. Aggiunse però che tale specificazione appariva allo stato impossibile perché non erano stati redatti gli stati passivi - cosa cui ho provveduto io quando sono arrivato, cioè 16 mesi dopo. Dal canto suo, la SEMA ribadì che aveva avanzato una proposta di concordato, non di acquisto. La proposta avanzata dalla SEMA fu esaminata dal comitato di sorveglianza, una prima volta il 14 dicembre 1982 e, successivamente, il 21 dicembre 1982 e il 4 gennaio 1983. Nella riunione del 2 febbraio 1983, il commissario Batini fece presente la necessità di pagare i creditori esteri, come premessa all'ipotesi di concordato della SEMA. Nella riunione del comitato di sorveglianza del 19 febbraio 1983, il rappresentante dell'IMI fece scrivere a verbale che, tenuto conto del non chiaro contenuto dell'offerta SEMA, il commissario doveva chiedere una serie di chiarimenti. Il 28 febbraio 1983, i dipendenti del gruppo Lauro scrissero al commissario protestando per le scarse e sconesse proposte liquidatorie avanzate dalla SEMA. Il 2 marzo 1983, il comitato di sorveglianza espresse un dettagliato parere sulla proposta della SEMA, ritenendo che non poteva che essere disattesa dal punto di vista procedurale e anche dal punto di vista sostanziale, tenuto conto, fra l'altro, che i 42 miliardi che loro offrivano dovevano essere reperiti mediante accollo di mutui ipotecari da parte di istituti bancari il cui consenso non risultava né essere stato chiesto né ottenuto. Il 21 marzo 1983, la SEMA, nel sorprendersi di questa richiesta di chiarimenti, specificava che la libera navigabilità delle navi era condizione essenziale e che il modo per ottenerla concerneva la procedura. Il 12 maggio 1983, il commissario Batini, l'amministrazione della SEMA ed il rappresentante dell'Italmare, Pane,

sottoscrissero un accordo che prevedeva l'attribuzione del gruppo Lauro alla Italmare e della SEMA al Ministero della marina mercantile. Successivamente – cioè nonostante questo accordo – la SEMA ripresentò una propria offerta, che il 31 maggio 1983 fu oggetto, da parte del comitato di sorveglianza, di un parere nel quale si notava che la SEMA restringeva la sua proposta ai cespiti civili della procedura. Il comitato concludeva affermando che nella seconda offerta SEMA non sembravano ravvisarsi i requisiti necessari e chiariva che dalla liquidazione dei beni Lauro non poteva aver luogo una società di questo genere. Con telegramma del 12 ottobre 1983, al nuovo commissario – cioè all'avvocato De Luca – veniva richiesto di rispettare l'accordo del 23 maggio 1983, accordo sul quale il comitato di sorveglianza si era espresso negativamente nella riunione del 31 maggio 1983. L'offerta, comunque, escludeva la nave passeggeri *Achille Lauro*. Il che voleva dire, come al solito, che si compravano soltanto i cespiti commerciali, con un livello occupazionale che risultava essere meno di un terzo di quello che si poteva riavviare.

Il 12 ottobre 1983, la SEMA chiedeva un incontro al commissario ed al sottosegretario Zito, ed il commissario girava la richiesta invalidata al Ministero dell'industria.

L'11 novembre 1983, la SEMA, per la terza volta, presentava la stessa proposta. Il 20 febbraio 1984, la SEMA sollecitava una risposta del comitato di sorveglianza, il quale riteneva di non dover nemmeno affrontare l'argomento pur avendo ricevuto l'offerta ed averla avuta all'ordine del giorno nelle riunioni del 5 aprile 1984 e del 7 maggio 1984.

Si fa presente che la domanda di concordato inoltrata l'11 novembre 1983 era limitata alle sole società di persone della Lauro, e cioè quattro su venti. La SEMA non ha mai chiesto di conoscere il contenuto – probabilmente scontato – dell'esame della sua proposta da parte del co-

mitato di sorveglianza, né ha mai avanzato offerte diverse. Non solo: neppure dopo la gran pubblicità fatta da tutti i giornali in merito a questa trattativa, abbiamo avuto, da parte sua, richieste di incontri o sollecitazioni in tal senso. Vorrei dire, quindi, che l'affermazione della SEMA, secondo cui starebbe aspettando una risposta dal 1983, non credo corrisponda agli atti documentali.

Per quanto invece riguarda l'accordo Di Giesi-Italmare-SEMA, devo dire che non solo è documentato da appositi atti ma che esso è relativo ad una data antecedente alla mia nomina. In merito all'affermazione per cui non dovevano essere pagati i creditori esteri, ricordo che la SEMA, con lettera del 21 marzo 1983, precisava che la libera navigabilità delle navi era condizione essenziale.

Quanto alla mancata risposta alla riproposizione, per la terza volta, dell'offerta SEMA, di cui alla lettera 11 novembre 1983, si rilevava che il comitato di sorveglianza aveva, probabilmente, ritenuto di non dover esprimere alcun parere, tenuto anche conto dei suoi precedenti.

Concludo ringraziandola, signor presidente, per avermi consentito questa puntualizzazione sulla proposta a suo tempo avanzata dalla società SEMA. La documentazione ad essa relativa è a disposizione della Commissione.

**PRESIDENTE.** La ringrazio avvocato De Luca. La Commissione considera conclusa la sua audizione.

**Audizione del dottor Antonio D'Amico, Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico S.p.A.**

**PRESIDENTE.** Ringrazio il dottor Antonio D'Amico, presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico S.p.A., per aver accettato il nostro invito.

Do la parola al relatore, onorevole Grippo, il quale rivolgerà alcune domande al nostro ospite.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Lei certamente conoscerà l'oggetto del nostro incontro: si tratta dell'indagine conoscitiva che la Commissione trasporti sta svolgendo sulla proposta di vendita della flotta Lauro, avanzata dal ministro.

A noi risulta che, nell'aprile 1984, lei formulò una proposta per la riattivazione dei servizi di linea della flotta Lauro. Vorremmo avere da lei una informativa sul contenuto di tale proposta, sui motivi per i quali essa non trovò accoglimento e, infine, se è ancora interessato all'acquisto, naturalmente alle attuali condizioni di vendita.

PRESIDENTE. È chiaro, però, che per rientrare nella trattativa dovrà migliorare le condizioni.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Desidero leggere alla Commissione la raccomandata inviata il 21 maggio 1984 all'avvocato Flavio De Luca, concernente la riattivazione dei servizi di linea:

« Ci riferiamo alle molteplici notizie di stampa ed a quanto ci è noto, e sottoponiamo alla vostra considerazione una nostra proposta, nel tentativo di risolvere i problemi della vostra società ed in particolare di quelli connessi ai servizi di linea anche ad evitare che si dissolva quanto già gravemente se non definitivamente compromesso.

« Desideriamo innanzi tutto premettere che dovranno essere attuati provvedimenti pratici che permettono l'avvio a soluzione degli attuali problemi, senza che ne derivino altri che possano anche appannare la nostra immagine aziendale.

« È, quindi, condizione pregiudiziale che ogni accordo abbia l'assoluto ed esplicito beneplacito delle forze politiche, sociali e sindacali, sì da allontanare ogni sospetto di accordo privilegiato o nocivo agli interessi della flotta Lauro.

« Siamo, quindi, dell'opinione che gli interventi debbano essere graduati sia per urgenza che per fattibilità e, sulla base di quanto ci è noto, riteniamo che l'attenzione immediata debba essere rivolta alla linea Venezuela-Colombia-Sud Pacifico » (che erano i settori principali della flotta Lauro in quel momento; avevano, infatti, già soppresso quelli del golfo Persico).

« Su questi settori molti sono i fattori che condizionano l'adozione immediata di soluzioni definitive, quale quella della costituzione di una società di gestione, ovvero la drastica diminuzione del traffico, ed a tal proposito esponiamo alcune cifre di fonte conferenziale: il totale del traffico conferenziale dal Mediterraneo (Italia-Francia-Spagna) per il Venezuela-Colombia, per il 1982, è stato di tonnellate 202.942 pari a dollari 46.579.000 e la parte spettante alla flotta Lauro, sulla base delle varie percentuali di riparto, era di dollari 6.133.000.

« Per il 1983 il totale del traffico, per lo stesso settore, è stato di tonnellate 96.918 pari a dollari 21.897.000, e la parte spettante alla flotta Lauro è stata di dollari 3.162.000.

« La diminuzione di nolo tra i due anni considerati è stata, quindi, del 51,55 per cento.

« Le spese operative gravanti sulle merci vengono stimate per il 45 per cento del nolo.

« Considerando tuttora valide le statistiche del 1983 » (cioè dell'anno precedente) « e per garantire un minimo di servizio, la flotta Lauro dovrebbe dare almeno sei partenze per anno.

« In base a quanto sopra detto, ne consegue: il nolo lordo per anno, dollari 3.162.000, diviso 6 partenze è uguale a dollari 527.000 per partenza. Dollari 527.000 meno 45 per cento per le spese merci è uguale a dollari 289.500 (rimanenza lorda per un viaggio da Italia via Francia e Spagna per Venezuela e Colombia, con stimata durata viaggio 30 giorni, velocità 15 nodi).

« Dalla rimanenza lorda di 289.500 dollari andranno poi detratti tutti gli altri oneri afferenti la nave, quali equipag-

gio, assicurazione, spese tecniche, consumo combustibile, eccetera.

« Al momento non si tiene conto del traffico Mediterraneo-Sud Pacifico in quanto non sappiamo quali siano le quote di *pool* della flotta Lauro e neppure abbiamo una esatta conoscenza dei porti scalati, costi maneggio merci, eccetera. Lo stesso dicasi per i traffici relativi ai viaggi di ritorno dal Sud Pacifico per il Mediterraneo; tuttavia, sappiamo che anche su questo settore c'è stata una rilevante flessione nei carichi sia di andata che di ritorno.

« Non vanno, inoltre, sottovalutati i seguenti problemi che dovranno essere risolti prima della costituzione della società: il gradimento delle *conferences*; la seria e sicura preferenza dei caricatori, probabilmente già finanziariamente danneggiati, ad utilizzare una linea che ha un simile passato; la certezza di non procedere con nuove azioni da parte di creditori; la reale rispondenza tecnica e commerciale delle navi disponibili alle nuove esigenze del traffico indirizzato sempre di più al trasporto con navi porta-contenitori.

« È fuori dubbio, quindi, che la nuova società si troverebbe di fronte una serie di gravi incognite che potrebbero dimostrare la inopportunità del proseguimento dell'impresa e/o, peggio, l'assoluta impossibilità di realizzarla sulla base della prima, pratica esperienza.

« La nostra proposta si articola, quindi, in due tempi successivi.

« Il primo consisterebbe nell'armamento di una o più navi da parte della flotta Lauro e l'annuncio delle partenze da effettuare in prima persona.

« Per queste prime partenze e per un periodo da concordarsi, siamo disposti a prestare, quali agenti generali e contro un rimborso spese puramente nominale, tutta la nostra assistenza sotto il profilo della ricerca del carico, contatti con i clienti e le agenzie, eccetera, in maniera da sostituirci, con la nostra esperienza armatoriale di oltre quarant'anni, in tutti i suoi settori e in particolare sui traffici di linea.

« Dopo che saranno noti i risultati completi, almeno dei tre primi viaggi circolari, molte delle incognite dianzi citate saranno chiarite e solo allora, e se nel frattempo si saranno ottenute tutte le necessarie autorizzazioni, si potrà procedere alla costituzione di una società di gestione su base paritetica oppure altra soluzione che in quel momento, e congiuntamente, si riterrà più conveniente adottare.

« Tale società, dotata del necessario capitale sociale che l'esperienza potrà dimostrare se o non sufficiente, potrà prendere in considerazione il noleggio di navi Lauro, in funzione della loro idoneità ai traffici e delle necessità emergenti; quindi, assumere quel personale marittimo ed amministrativo strettamente connesso alle necessità aziendali, con l'inderogabile presupposto che tale nuova società dovrà nascere ed operare su basi di assoluta economicità.

« Tale procedura graduale ci consentirà di esaminare la convenienza di riattivare gli altri servizi di linea.

« Per quanto riguarda la linea per il Messico, considerata la ricorrente scarsità del carico e l'evidente antieconomicità dell'armamento di una nave adibita al traffico solo per questo settore, proponiamo che la flotta Lauro noleggi spazio su navi della nostra flotta che già operano sul Golfo del Messico e sul Golfo USA, con il nostro impegno di collaborare nella maniera sopra indicata. Ciò facendo, alla flotta Lauro sarà consentito mantenere i suoi diritti conferenziali sul Messico, senza impiego diretto di proprie navi.

« Inoltre, l'unico impegno che desideriamo sia preso nei nostri confronti dovrà essere quello di ricevere la prima offerta di cessione di ogni altra attività o cespite della flotta Lauro che si vorrà alienare, a condizione che non siano poi diverse, in caso di suo rifiuto, dalle effettive condizioni di cessione ad altri.

« Tale nostro progetto generale si ispira ad un criterio di sana ripresa delle attività della flotta Lauro che riteniamo possano effettivamente costituire le basi

per un modesto, graduale e costante recupero di quanto le vicende ed il tempo hanno disperso.

« Ci rendiamo conto che la presente proposta non offre soluzioni globali, ma puntualizziamo che essa è basata su una solida esperienza professionale ed è, a nostro parere, l'unica davvero praticabile ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Qual è stata la risposta ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non ho ricevuto alcuna risposta.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. L'offerta era firmata da lei, ma proveniva dalla cordata di cui facevano parte anche altri armatori ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Sì: della cordata facevano parte i Costa, gli stessi Grimaldi (che non volevano apparire per motivi di parentela: non volevano, cioè, si potesse pensare che intendevano speculare sulle disgrazie della famiglia) e nessun altro.

PRESIDENTE. Lei proponeva, in sostanza, di utilizzare le navi per determinati viaggi, eventualmente passando poi alla costituzione di una società che dovesse gestire le navi stesse; ed offriva anche un'altra possibilità di impiego delle sue navi per conto della flotta Lauro. Quindi, non è mai stata avanzata una proposta di acquisto.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. No.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Successivamente, il commissario De Luca sollecitò un incontro, a più riprese, fino al 1985: sembra che lei non dette mai alcun riscontro, anche quando il 7 giugno 1985 il commissario la informò di aver ricevuto

una proposta di cessione dell'intera azienda, invitandola a partecipare a tale cordata. Anche a questa lettera non fu data mai alcuna risposta. Potremmo chiederle i motivi per i quali, dopo aver avanzato la sua proposta, lei non ritenne più di stabilire un contatto per tentare di trovare un possibile terreno d'incontro ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non ho mai ricevuto né proposte, né controproposte scritte da parte del commissario De Luca; mi sono stati richiesti, sì, degli incontri, però non ho mai avuto delle informazioni piuttosto esatte, concrete, da prendere in considerazione. Non ho mai ricevuto delle precise controproposte.

ADELMO RICCARDI. Dottor D'Amico, intendo rivolgerle una domanda un po' indiscreta. Secondo la sua opinione, a lei ed alla cordata che era con lei interessata ad avviare un processo di soluzione di questa drammatica vicenda, le risposte non sono mai pervenute per questioni di merito o per altre questioni? Se non erro, la soluzione da voi proposta era articolata.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Sì, perché era la premessa per un futuro svolgimento. Non potevo impegnarmi, come si diceva allora, ad assorbire almeno 800 marittimi e 200-300 amministrativi, perché assumere questa massa di personale avrebbe significato compromettere la situazione della società D'Amico. Io mi sono dichiarato disposto a verificare quale fosse la soluzione migliore per la stessa flotta Lauro; dopo aver espletato un certo periodo di esercizio per suo conto, avremmo conservato i diritti di linea che, non svolgendosi il regolare servizio, potevano decadere. Infatti, i commissari che si sono succeduti si sono preoccupati, in un modo qualsiasi, di far riprendere almeno una partenza per conservare tali diritti (poi, è

intervenuta una certa regolarità nelle partenze) che, in caso contrario, dopo un anno sarebbero decaduti perché la flotta si sarebbe venuta a trovare al di fuori della *conference*.

ADELMO RICCARDI. Avevamo compreso questo punto.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. La nostra proposta era, direi, interlocutoria.

ADELMO RICCARDI. Gli accordi si stipulano sempre tra due parti interessate. Noi vorremmo sapere, al fine di chiarire questa vicenda, quali furono le risposte.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non ricevetti alcuna risposta, l'ho già detto prima. Con l'avvocato De Luca hanno avuto luogo degli incontri, non di frequente, ma di tanto in tanto. Ci siamo incontrati nel mio ufficio, ma non abbiamo mai detto, ad esempio: discutiamo insieme questa proposta, anziché questo, vogliamo fare quest'altro; oppure: non posso prendere in considerazione questa proposta, perché o si acquista la società oppure non se ne fa niente.

PRESIDENTE. Il commissario De Luca non le ha posto quest'alternativa rigida!

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. No.

PRESIDENTE. Ma era l'unico potere giuridico che avesse! Non ne aveva un altro.

SILVANO RIDI. Nella sua ipotesi di sperimentazione, quante navi e quanti dipendenti della flotta Lauro pensava di poter utilizzare?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico so-*

*cietà per azioni*. Pensavo di poter impiegare almeno due navi. Si tenga presente che queste unità della flotta Lauro, fino a sette od otto anni fa, avevano determinati requisiti, ma nel giro di pochissimi anni la situazione dei traffici è totalmente mutata. Agli acquirenti con i quali ho avuto vari scambi di idee dissi che non si trattava soltanto di comprare la flotta con il patrimonio costituito dalle navi e dai diritti di navigazione: occorreva immediatamente accertare gli investimenti da compiere, altrimenti si sarebbe stati tagliati fuori. Se non si caricano su una nave almeno 700-800 *containers*, quell'unità, praticamente, parte vuota. Ritengo che i componenti la cordata di cui si parla abbiano elaborato un programma di investimenti. Loro per primi sapranno che le navi non sono rispondenti ai traffici attuali.

PRESIDENTE. Lei l'avrebbe fatta un'offerta come quella?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non posso dare una risposta precisa. Avrei dovuto, ma non mi è stato possibile, ispezionare le navi.

PRESIDENTE. Glielo hanno impedito o non lo ha chiesto?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non l'ho chiesto, non andando più avanti nessuna trattativa. Anche le navi che sono obsolete, anzi più che obsolete - non so che utilizzo se ne potrebbe fare - dovrei ispezionarle per avere un'idea di quanto possano valere, o per venderle, o per destinarle a rottame, o per un armatore cui possano ancora interessare quei tipi tradizionali di navi.

SILVANO RIDI. Lei prevedeva solo l'utilizzo di due navi...

PRESIDENTE. Due navi passeggeri, e comunque in gestione.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. All'inizio.

SILVANO RIDI. E quindi, in pratica, con due equipaggi.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Certo.

PRESIDENTE. Si trattava quindi di una gestione che lei riteneva fosse una specie di noleggiato.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Sì, per tre mesi, lasciando alla Lauro tutti gli eventuali profitti. Bisogna considerare che a quell'epoca, e credo ancora oggi, gli spedizionieri (che ci offrono il carico per le linee) non erano ben disposti nei confronti della Lauro.

SILVANO RIDI. Gli esperti veramente ci hanno detto un'altra cosa: e cioè che all'epoca della crisi queste navi erano tutte noleggiate e avevano tutte un carico assicurato.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Le navi di linea non si possono noleggiare per lungo tempo. Noi parliamo di navi *board*, per il trasporto di carichi, che si possono noleggiare a lungo termine. Ma se parliamo di navi di linea devo dire che ogni viaggio ha la sua storia perché gli spedizionieri affidano dal piccolo pacchetto a un intero impianto. Tutto sull'*import-export* dall'Italia verso il Venezuela, la Colombia, il Messico e viceversa. È prevista una partenza nei prossimi giorni, ma solo all'ultimo potrò dire se si tratterà di un viaggio più o meno vantaggioso, perché ciò è in funzione della molteplicità dei carichi che mi affidano per quella nave. Quando gli spedizionieri si trovano davanti ad una ditta compromessa, che rischia anche di

non completare il viaggio, con la possibilità del mancato incasso dei loro diritti, non le affidano più i propri carichi.

La nostra proposta dava una garanzia a questi spedizionieri relativamente al compimento del viaggio e al rispetto degli obblighi.

ANGELO MANNA. Nessun armatore, è stato detto, avrebbe acquistato e neanche i tre che si sono impegnati trovano l'acquisto conveniente. Vorrei sapere da lei per quale motivo un armatore dovrebbe acquistare queste navi. Si metta nei panni dei tre individui che vogliono acquistare le navi per 9 miliardi. Ritengo che abbiano fatto dei piani di investimento, e non ritengo che tali piani siano così misteriosi.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non sono in grado di dare un giudizio sulle petroliere perché dovrei prima vederle. Per la *Achille Lauro* credo possa esservi un qualche interesse, ma sempre per chi si trova già nel settore passeggeri.

ANGELO MANNA. Ma valgono 9 miliardi queste navi, posto che questo sia il prezzo definitivo, considerando che poi bisognerà pagare 20 miliardi all'anno per i dipendenti, realisticamente parlando? Questo è il conto che vorremmo che lei facesse per noi.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Dovrei sapere quante navi ancora vi sono e in che condizioni si trovano.

ANGELO MANNA. Lei ha detto che si trovano in condizioni pessime.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Bisognerebbe vedere che tonnello hanno per poter pensare a un possibile ricavo in caso di demolizione.

PINO LUCCHESI. Nessuna delle navi è suscettibile di una trasformazione che la renda adeguata ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Dovrei vedere, ma badi bene che ogni trasformazione si aggira sui tre-quattro miliardi. Ho comprato delle navi di seconda mano ad un prezzo conveniente (con la grave crisi dei noli, infatti, il valore delle navi è calato enormemente) e ho potuto sostenere gli oneri della trasformazione che sono ammontati a 4,8 miliardi e ho dato lavoro ai cantieri italiani.

ANGELO MANNA. Quanto possono valere oggi i diritti di linea della flotta Lauro ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Se avessi le statistiche delle *conferences*, in base al totale dei noli calcolato per un anno e comprendendo la quota di partecipazione della flotta Lauro, potrei rispondere esattamente.

ANGELO MANNA. Le faccio molto pregiudicatamente una domanda. Se queste navi non valgono una lira...

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Hanno il loro valore, ma come rottame.

ANGELO MANNA. Se i diritti di linea oggi si devono rivedere...

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Oscillano. Ho detto anche che abbiamo avuto un calo di merci da un anno all'altro del 51 per cento.

ANGELO MANNA. Quindi è in ribasso il prezzo potenziale di acquisto della flotta Lauro perché la situazione internazionale è quella che è, così come la situazione

italiana, con una marina mercantile che, per quanto riguarda il bilancio dei noli, è in negativo. Se questi diritti di linea non valgono per nulla, vorrei sapere perché lei, che voleva comprare la Lauro, Costa, Pane e altri armatori italiani siete andati due anni fa a Città del Messico a fare quello che avete fatto: una gazzarra vergognosa, tanto da costringere l'avvocato De Luca ad armare la *Cervo*, a metterla in mare, perché tutti voi avete minacciato che avreste chiesto alle *conferences* la perdita dei diritti di linea da parte di Lauro. Allora questi diritti di linea valgono o non valgono ? Questo è il punto. Tutti voi armatori che venite in questa sede credete che noi non sappiamo niente, che non capiamo niente, che non sappiamo leggere dietro le parole.

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. No, assolutamente.

ANGELO MANNA. Vi sono situazioni reali, non ce le siamo inventate noi. Vi invitiamo a queste audizioni affinché ci possiate spiegare cosa è successo, ora che sta per accadere ciò che, a mio avviso, è ineluttabile che avvenga, perché le premesse erano sbagliate e la legge Prodi è stata solo un paravento ad una legge fallimentare; e questi sono tutti motivi politici razzisti.

Questi diritti di linea non valgono niente, ma voi personalmente avete fatto di tutto per fare perdere alla flotta Lauro tali diritti a Città del Messico il 14 aprile 1984. Questa è storia. Allora, valgono o non valgono questi diritti ?

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. È stato un peccato far passare tanto tempo; dovevano essere presi provvedimenti molto attenti da quando è stato nominato il primo commissario, perché la vicenda sarebbe andata in altro modo. Per la giusta preoccupazione di salvare il posto di lavoro agli amministrativi e ai marittimi abbiamo compromesso quello di buona parte di



altri lavoratori. Per fortuna so che in molti hanno comunque trovato una loro collocazione.

Per rispondere a quanto lei affermava prima, onorevole Manna, voglio dirle che a Città del Messico non è stata fatta alcuna « gazzarra ».

ANGELO MANNA. Ho letto i giornali !

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Non so chi fosse il giornalista, ma posso dirle che a Città del Messico non vi è stata alcuna « gazzarra ». Si è discussa la situazione della Lauro perché la sua mancata partenza avrebbe compromesso anche le altre compagnie di linea italiane. Infatti, noi dobbiamo assolvere precisi impegni sottoscritti nello statuto.

Voglio inoltre aggiungere – anzi, avrei dovuto premettere – che intorno al tavolo non vi erano soltanto gli italiani e che questi, comunque, si sono preoccupati di salvare proprio i diritti di Lauro. Vi erano, ad esempio, le compagnie messicane, le quali esigono e pretendono che ognuno assolva i suoi impegni.

Quanto poi alla sua affermazione, onorevole Manna, e cioè che questi diritti non valgono niente, devo dirle che essi valgono e come ! Valgono e sono oscillanti perché in funzione della quantità di traffico in movimento. Più questo è maggiore e più il monte nolo aumenta.

Aggiungo che non ho mai voluto fare la parte dell'uccello rapace, ed anche quando ho presentato questa proposta la mia preoccupazione è stata che non si pensasse che la società D'Amico volesse profittare di una tragedia, e per di più della tragedia di amici.

ANGELO MANNA. Mi dichiaro soddisfatto della sua risposta, dottor D'Amico. Al tempo, però, non vi è stata alcuna smentita sui giornali.

PRESIDENTE. Se i colleghi commissari non intendono rivolgere altre domande al dottor D'Amico...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. L'unica domanda che potremmo rivolgergli è se è disposto ancora ad avanzare qualche richiesta...

ANTONIO D'AMICO, *Presidente del consiglio di amministrazione della D'Amico società per azioni*. Dovrei avere tempo e riesaminare tutta la questione perché, innanzitutto, devo preoccuparmi della mia società. Fare un passo falso in questi momenti significherebbe compromettere la mia azienda. Dovrei quindi muovermi con la massima responsabilità e quindi riesaminare di nuovo tutta la situazione. È un passo che non posso fare da solo perché sono necessari investimenti ed esprimo l'augurio che in tal senso ci sia di aiuto la futura legislazione. Anzi, approfitto di questa occasione per sollecitare l'esame, da parte delle varie Commissioni, della famosa legge di protezione, così che questa venga il più presto possibile approvata.

PRESIDENTE. Nel congedarci dal dottor D'Amico, personalmente e a nome dei colleghi della Commissione, desidero ringraziarlo per aver partecipato a questa nostra indagine conoscitiva.

**La seduta termina alle 19,35.**