

7

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 17 LUGLIO 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

**PAGINA BIANCA**

---

**La seduta comincia alle 9,50.**

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, siamo giunti alle conclusioni della nostra indagine, per le quali do la parola al relatore Grippo.

Ugo GRIPPO, *Relatore.* Tracerò oggi le linee fondamentali delle conclusioni, che mi riservo poi di precisare per iscritto e di consegnare alla Commissione per una valutazione complessiva.

La nostra indagine conoscitiva (svoltasi con una serie di audizioni, dal 13 maggio al 24 giugno, e con l'intervento finale del ministro dell'industria) ha per oggetto la triste vicenda della flotta Lauro. Essa nasce nell'estate 1981: in quell'occasione la situazione passiva ammontava a 13 miliardi, e se vi fosse stata allora la disponibilità delle banche a reperire tale somma, probabilmente l'attività non sarebbe cessata, e si sarebbero avuti i presupposti per superare una crisi che non era soltanto della flotta Lauro. In seguito, si sono avute alcune sentenze - dall'11 febbraio al 30 aprile - del tribunale di Napoli, che hanno dichiarato lo stato di insolvenza del gruppo; si è fatto poi ricorso alla legge Prodi, e sono stati nominati alcuni commissari (Alhadeff, Battini, De Luca). Naturalmente, nella relazione scritta fornirò più ampi dettagli su tutta questa vicenda.

Nel corso delle audizioni, abbiamo ascoltato anche degli ipotetici acquirenti della flotta e dell'intero gruppo Lauro, come i rappresentanti della Italmare, della SEMA e della flotta di Stato. Ma sono anche emerse - al di fuori di una di queste offerte - anche delle trattative di fatto non concluse, per responsabilità sia

dell'una sia dell'altra parte. In particolare, l'offerta della SEMA prevedeva il rilevamento globale dell'azienda con il mantenimento del nome di Lauro e con una proposta di acquisto di 70 miliardi complessivamente, sia per i beni e sia per la flotta. A tale proposta fu risposto negativamente, in quanto l'offerta finanziaria non corrispondeva ai 73 miliardi (come valore degli immobili) valutati dalla perizia che il professor Quistelli aveva predisposto.

La proposta della flotta di Stato era poi abbastanza articolata e prevedeva diverse fasi di intervento, per cui era difficilmente accettabile da parte di una azienda in difficoltà.

È importante rilevare, comunque, che il patrimonio della flotta Lauro dalle 50 navi di dieci anni or sono si è ridotto rapidamente a 18 unità, al momento del commissariamento, fino a giungere a 6 unità con l'aggiunta della motonave *Achille Lauro*. Molte di queste navi sono state vendute per fronteggiare le esposizioni della flotta, ed in primo luogo le esposizioni relative agli interessi in cui la flotta medesima era impegnata: basti pensare che nell'ultimo periodo di gestione di Lauro, la flotta pagava ogni semestre 7 miliardi di interessi passivi. La flotta Lauro, comunque, aveva una notevole credibilità all'estero, e le erano state assegnate linee di grande rilevanza, con un elevato fatturato nel 1981.

Mutata la situazione, durante il periodo del primo commissariamento si registrò un bilancio di 20 miliardi di entrata rispetto ai 46 di spesa. In base al secondo decreto attuativo della legge Prodi, fu sottoscritto un importante concordato con i creditori esteri per 9 mi-

liardi, rispetto alle esposizioni di 60 miliardi in totale: all'epoca il patrimonio della flotta fu valutato in 58 miliardi, e gli introiti complessivi furono stimati intorno ai 17 miliardi.

La situazione del personale all'atto del primo commissariamento era di circa 2 mila dipendenti rispetto ai 700 e più che oggi si registrano. Alla data del 23 maggio 1986, secondo l'ultimo dato pervenuto, il personale in servizio all'azienda è il seguente: 290 marittimi imbarcati e 67 amministrativi; 340 marittimi in cassa integrazione guadagni, dei quali 115 in rotazione con quelli imbarcati e 62 amministrativi, per un totale di 630 marittimi e 129 amministrativi.

Superando tutto il resto della descrizione, che in parte sarà contenuta nella relazione che trasmetterò alla Commissione (mentre in parte mi riferirò alla vastissima documentazione che si trova presso la Commissione stessa), vorrei giungere alla formulazione di alcune proposte partendo dai tre capitoli della flotta Lauro, vale a dire quello della flotta, quello degli immobili e quello del giornale *Roma*.

Per quanto riguarda la flotta Lauro, il ministro dell'industria, con un decreto emesso il 9 aprile 1986, ha autorizzato il commissario De Luca, secondo un preliminare di convenzione sottoscritto il 22 gennaio 1986, a cedere le aziende armatoriali del gruppo Lauro alla Finlauro SpA che è costituita da Luciano Occhetti, titolare dell'Ascomar Sas e vicepresidente della Confitarma, da Giancarlo Ligabue e dal greco John Chandris, finanziere e armatore.

Le società che sono state autorizzate a vendere sono quelle indicate nel decreto, che ritengo superfluo rileggere. Il tutto è stato autorizzato per un corrispettivo di 9 miliardi di lire, assicurando però l'impegno formale dell'acquirente alla continuazione dell'attività produttiva per almeno un biennio (così come previsto dalla stessa legge Prodi) ed alla assunzione di 402 dipendenti al momento dell'acquisizione e di 60 dipendenti entro un anno.

L'impegno dell'acquirente è quello di versare in contanti la metà del corrispettivo e di offrire garanzie per la parte residua.

È da rilevare però che da questo decreto – e ciò credo sia importante – non risulta trasferimento di altro bene agli acquirenti. Tengo a sottolineare questo passaggio perché poi nell'altro decreto vedremo che invece vi è un altro trasferimento, quello dei beni immobili agli acquirenti.

Ritengo che dal contenuto della convenzione preliminare sottoscritta, che poi è in conformità dell'articolo 2 della legge Prodi, emergano alcune perplessità concernenti la violazione dello spirito di questo articolo, che ha come finalità quella dell'azienda e non invece, come ritengo si sia inteso operare, una vera e propria cessione a privati dell'intero complesso armatoriale. Non risulta chiaro poi come il commissario sia pervenuto ad acquisire questa unica offerta e a quali mezzi di indagine sia ricorso per l'individuazione degli stessi soggetti. Non riusciamo a comprendere perché un commissario molto puntuale nella vendita dei beni immobili, attraverso pubblicazioni sulla stampa, in questo caso non abbia usato per lo meno la stessa procedura.

Dalle audizioni da noi svolte con i periti di parte Cosulich, Novi e Frulio, è emerso anche che la valutazione delle navi è stata definita ad un prezzo inferiore a quello della demolizione, trattandosi di navi che effettuano però ancora servizi di linea. Non sappiamo quale sia l'effettivo grado di efficienza delle navi. Gli stessi diritti di linea sono stati valutati in base ai profitti mediamente conseguibili in un periodo di tre anni, mentre ritengo che la loro valutazione avrebbe dovuto essenzialmente riguardare un periodo più ampio, considerando oltretutto che tali diritti risultano assicurati dalle *conferences* internazionali in via definitiva alla flotta Lauro, non quindi per un periodo limitato.

Il valore complessivo dei beni della flotta è stato calcolato in 20.559.794.000 lire; è stata poi praticata una svaluta-

zione di 12.050.649.000 lire a seguito dell'applicazione del criterio della redditività negativa di cui alla legge n. 212 del 1984. Fin qui è tutto in regola.

Il dato contestabile potrebbe essere quello per cui è stato tutto basato su parametri di costi dell'azienda riguardanti esclusivamente il primo periodo di attività della nuova gestione della flotta Lauro da parte dell'amministrazione straordinaria e non per un periodo più ampio. Probabilmente si dovrebbe conoscere (non l'abbiamo fatto) il parere espresso a tale proposito dal comitato di sorveglianza.

Per quanto riguarda l'applicazione del criterio della redditività negativa, ai sensi della legge Prodi, nella valutazione di aziende e di complessi di aziende da dismettere, ritengo che debba essere adottato il concorso con altri criteri dei quali i periti nominati dal comitato debbono tener conto, a seconda però dei tipi di azienda o dei complessi di aziende che si vanno a trasferire.

Nel caso di questa procedura (lo si rileva anche dall'appunto del Ministero) il tutto è stato calcolato su una base triennale, cioè sia la redditività negativa sia gli stessi profitti netti conseguibili dalla flotta Lauro sono stati calcolati sul totale del monte noli nelle varie *conferences* internazionali attivabili.

Secondo me in questo caso si sono equiparati due dati non omogenei. Mentre la redditività negativa, proprio per effetto di questa attività imprenditoriale dei concessionari del complesso armatoriale Lauro, secondo me non potrà diminuire progressivamente sino a scomparire per effetto del risanamento, la cui prospettiva è proprio il presupposto per la cessione della flotta, i profitti derivanti dall'esercizio dei diritti delle *conferences* sono costanti nel tempo ed assicurano, con il consolidamento dei traffici, entrate sicure.

Sicché, mentre il dato della redditività è congruamente stimabile su base triennale, quello relativo all'esercizio dei diritti di linea non credo sia stimabile nello stesso arco di tempo, dovendosi - per

questa valutazione economica dei diritti - tener conto di un periodo di tempo che superi obiettivamente il triennio.

Altro elemento è quello che riguarda il versamento del 50 per cento dell'importo complessivo del corrispettivo di cessione che verrà pagato dalla Finlauro entro un anno dall'accertato subingresso della medesima.

Come è noto, c'è una partecipazione al 50 per cento; questa quota verrà conseguentemente pagata secondo modalità che verranno definite nel momento in cui avverrà la stipulazione definitiva del contratto.

Ritengo che essenzialmente la garanzia degli acquirenti nasca dall'esigenza di avere la garanzia dei diritti di linea; pertanto, solo dopo che tali diritti di linea saranno stati effettivamente acquisiti, gli interessati acquisiranno anche la quota azionaria attualmente nelle mani del commissario.

Devo far rilevare che non è prevista l'ipotesi alternativa, e cioè la mancata cessione dei diritti di linea: cosa succederà se tali diritti non potranno essere trasferiti?

Si deve riconoscere che questa è una probabilità che può verificarsi, così come si è già verificata nella lunga storia di questa vicenda, quando si è trattato di stabilire l'accordo circa la cessione della flotta Lauro al consorzio Euroshipping-Italmare.

Venendosi anche in questo caso a costituire una nuova società, la Finlauro, ritengo che queste *conferences*, che avevano rapporti esclusivamente con il gruppo armatoriale Lauro, non abbiano alcun interesse ad autorizzare nuovi passaggi alla società.

I colleghi sanno bene che le *conferences* pongono problemi gestiti dagli stessi armatori, i quali hanno tutto l'interesse a ridurre il grado di competitività; allora, in pratica, nel momento in cui non si dovesse verificare l'ipotesi del subingresso dei diritti di linea, potrebbe anche non venire effettuato il versamento del residuo 50 per cento.

In definitiva la Finlauro si troverà ad aver acquistato per soli 4 miliardi e mezzo beni che sono stati valutati dai periti intorno ai 20 miliardi di lire.

Occorre anche fare il discorso concernente le unità lavorative, vale a dire le 402 unità lavorative garantite e le 60 da assorbire entro un anno. Esiste una preoccupazione dei sindacati, probabilmente giustificata (anche se personalmente li ritengo disinformati), e cioè quella che si verrebbe a creare altra disoccupazione nel caso in cui la trattativa andasse a monte.

Ricordo a me stesso che l'*Achille Lauro* impegna attualmente 350 unità lavorative, oltre al personale in continuità; quindi, con la manodopera impegnata sulle altre navi, si superano le 462 unità.

Attualmente in servizio vi sono 290 marittimi imbarcati, 67 amministrativi, 340 in cassa integrazione, dei quali 115 in rotazione e 62 amministrativi: il totale non è 462, ma 630 marittimi e 129 amministrativi.

Le organizzazioni sindacali hanno comunque espresso la loro soddisfazione per la trattativa in corso, come abbiamo potuto registrare a seguito delle consultazioni e dei telegrammi che il presidente ed i membri della Commissione ricevono quasi quotidianamente. Esiste, inoltre, un esplicito invito a sbloccare la cessione di questo gruppo.

Devo dire per completezza, come ho già accennato in precedenza, che con il decreto del 10 aprile 1986 il ministro dell'industria, nell'autorizzare il commissario a vendere in blocco il patrimonio immobiliare del gruppo Lauro alla FISIM Italia per 26 miliardi 358 milioni, ha anche indicato che le porzioni dei palazzi di Napoli e di Genova (che sono attualmente sede dell'agenzia armatoriale *ex* Lauro) vanno scorporati da questo patrimonio ed acquisiti dai compratori della flotta.

Sarebbe stato forse più puntuale inserire questo passaggio anche nell'altro decreto, per rendere più evidenti le conseguenze che ne sarebbero derivate per gli acquirenti della flotta.

In conclusione, per quanto riguarda la flotta, qualora si dovesse dare corso alla cessione nel rispetto di quanto abbiamo sentito dichiarare in Commissione, occorre evitare ad ogni costo la formazione di altre sacche di disoccupazione, in una area già profondamente tormentata come quella di Napoli.

A livello di garanzie, è necessario assicurare in primo luogo la sistemazione del personale attraverso l'emanazione di alcuni decreti-legge, così come chiedono i sindacati, che prevedano il prepensionamento a cinquant'anni. Ciò potrebbe essere secondo me ottenibile anche per cause di risanamento, di ristrutturazione o di crisi aziendale: al ministro non mancherà certo l'occasione di individuare le cause.

Il personale prepensionabile a cinquant'anni è, alla data di oggi, pari a 237 marittimi e 54 amministrativi. Si tratterebbe perciò di una soluzione globale, conforme alla cifra di 462 unità. Altrimenti, resterebbero tagliati fuori 230 marittimi e 59 amministrativi, il che costituirebbe un problema estremamente complesso, in quanto sarebbe necessario conoscere i criteri sulla base dei quali verranno effettuate le scelte.

In secondo luogo occorre che vengano fornite maggiori assicurazioni a livello occupazionale anche per i rimanenti 462 dipendenti e per un periodo di tempo certamente superiore al biennio durante il quale valgono gli obblighi sanciti dalla legge Prodi.

È, altresì, necessario che sia assicurato concretamente il mantenimento del centro direzionale a Napoli. Tale obiettivo può essere raggiunto allargando, in un certo senso, la cordata, cioè inserendo operatori napoletani del settore, i quali possono effettivamente avere interessi concreti al mantenimento del centro direzionale a Napoli.

Dovranno, inoltre, essere fornite assicurazioni in ordine al recupero dei rimanenti quattro miliardi e mezzo, nel senso che tale somma non dovrà essere vincolata alla cessione dei diritti di linea.

Si dovrà anche fare in modo che vengano rivalutati i beni immobili attualmente sedi degli uffici della flotta Lauro a Napoli e a Genova, almeno secondo i dati più favorevoli - quelli forniti dalla perizia Rizzi - sia pure decurtati del 20 per cento, così come offre la FISIM acquistando in blocco tali immobili. Tale strada consentirebbe di portare il valore di questi immobili a 3 miliardi 642 milioni, cifra notevolmente superiore a quella di un miliardo e 100 milioni attualmente indicata.

Un'altra condizione è che vengano fatti salvi i rimborsi di danni per fatti bellici e politici. Ad esempio, nella recente vicenda che ha visto coinvolta l'*Achille Lauro*, è risultato evidente che la compagnia deve poter contare sul risarcimento. Non vorrei, insomma, che chi acquista la flotta acquisti anche i diritti al risarcimento. Lo stesso discorso vale, ad esempio, per la motonave *Volere*, danneggiata dal bombardamento di un missile iracheno, nonché per i sei miliardi e mezzo di contributi e di interessi trattenuti presso il Ministero della marina mercantile e rispetto ai quali è atteso un parere dell'Avvocatura dello Stato. Ritengo che tutti questi crediti debbano essere acquisiti dalla gestione straordinaria, non certo ceduti insieme con la flotta.

Per quanto concerne gli immobili, ci troviamo in presenza di tre perizie. La prima, del novembre 1982, è stata redatta dal professor Antonio Quistelli, incaricato dal commissario *pro tempore*. Si tratta di una perizia estimativa, appunto, di tutti i beni immobili; essa ha dato come stima complessiva la cifra di 73 miliardi di lire. Da questa vanno sottratti i diritti di terzi che spettano ad alcune partecipazioni. Sottraendo tali interessi, si ottiene un valore approssimativo di 63 miliardi. Per la verità, questa perizia è stata stilata sulla base di alcuni dati errati: ad esempio, sono state considerate edificabili alcune aree situate nella penisola sorrentina che, invece, sono state indicate dallo strumento urbanistico vigente come aree agricole o zone verdi.

Nel 1983, è stato quindi conferito ad un altro tecnico, l'ingegner Carlo Ciciani, l'incarico di redigere una nuova perizia che indicava nella cifra di 55 miliardi e 997 milioni il valore dei beni suddetti.

Successivamente, il 22 luglio 1984, veniva chiesta una nuova perizia all'ingegner Giacomo Rizzi, presidente dell'ordine degli ingegneri di Roma, nonché ingegnere capo dell'ufficio tecnico erariale di Roma. La stima da questi effettuata indicava in 45 miliardi e 273 milioni il valore degli immobili; a seguito di una previsione di abbattimento, tale valore doveva essere indicato in 37 miliardi e 145 milioni.

È possibile effettuare il confronto tra le tre diverse perizie attraverso un prospetto che lo stesso ingegner Rizzi ha ritenuto di inserire nella sua perizia; da tale prospetto, si evincono con molta chiarezza le differenze di valutazione, anche rispetto alle quote di abbattimento. In effetti, le differenze tra le varie stime derivano anche da una diversa valutazione di suscettività dei beni alla loro utilizzazione, cioè ad essere adibiti a spazi commerciali, ad abitazioni o ad uffici. Ciò vale soprattutto nella stima dei cantinati, che, in ragione delle varie stime, possono essere utilizzati anche in modo diverso da quello originario. Mi riferisco, ad esempio, alle stime relative alla villa Lauro a Napoli o al fondo di Villazzano.

Nella perizia dell'ingegner Rizzi si riduce il valore di una proprietà locata del 30 per cento, senza considerare che la maggior parte degli immobili sono locati ad uffici per i quali, come tutti sanno, ormai c'è un regime di affitto libero sul mercato. Nella medesima perizia si ipotizza la capitalizzazione dei redditi da interesse nella misura del 5 per cento, che effettivamente è alta rispetto a quella del 2,5-3 per cento di ogni altra valutazione. Si ipotizzano anche delle spese da detrarre sul reddito degli immobili, la cui misura (18 per cento) è indubbiamente molto elevata, ove si consideri che le spese condominiali sono normalmente a carico degli inquilini e quelle per la ma-

nutrizione straordinaria si aggirano attorno ad una quota che può oscillare tra il 5 e l'8 per cento, ma che non arriva mai al 18 per cento. Per altro, non è stato nemmeno considerato l'incremento medio del 15 per cento rispetto al futuro.

Secondo me è rilevante la riduzione dei fitti del 20 per cento e l'ulteriore riduzione del 10 per cento per oneri di manutenzione (che normalmente si aggirano intorno al 5 per cento).

Oltre a queste valutazioni negative della perizia Rizzi sulla produttività degli immobili, il valore complessivo è ulteriormente ridotto (20 per cento) quando si procede, secondo il bando emanato dal commissario, alla vendita in blocco.

Problemi di valutazione sorgono anche quando si procede ad un rapporto - che è troppo approssimato - tra valore di mercato e valore corrente. Per fare un esempio, per quanto riguarda gli immobili della flotta di Genova, il valore, secondo la perizia Rizzi, si riduce da 8,8 miliardi a 6 miliardi (un valore al metro quadro di un milione di lire).

Ci sembra poi strano che a Napoli si registri un canone annuo di 123 milioni per 1.319 metri quadrati, mentre a Genova si registra un canone di 140 milioni per 2.470 metri quadrati.

Non è certo in discussione la competenza dell'ingegner Rizzi, ma probabilmente manca un'adeguata esperienza del mercato napoletano, considerato che esso reagisce in maniera molto diversa da quanto può fare il mercato romano, soprattutto a causa della situazione urbanistica ed economica, della scarsa edificabilità e per una serie di altri fattori come ad esempio la notevole consistenza dei depositi bancari.

Comunque, dobbiamo dire che il commissario ha pubblicizzato su *Il Mattino* e *Il Secolo XIX* la vendita al miglior offerente. Su tale vendita ritengo di dover fare solo due osservazioni: innanzitutto, poteva essere presa come prezzo base la media delle tre perizie e non già la perizia più favorevole; inoltre, trattandosi di

un bene di tale rilevanza, la pubblicizzazione poteva essere fatta interessando altri quotidiani nazionali ed esteri.

In effetti, però, all'offerta di vendita, sono pervenute poche risposte, probabilmente da parte di coloro che avevano degli interessi particolari (vicini di casa, abitanti degli immobili messi in vendita). Le offerte pervenute per una sola parte dei beni ammontano a 20 miliardi e 500 milioni, esclusi i beni come quelli di via Orazio, di Massa Lubrense, di Genova e di Sorrento.

Circa gli atti formali inerenti l'offerta della FISIM Italia non credo ci sia molto da obiettare; per quanto riguarda le procedure, eventuali errori sono quelli che ho già indicato. L'offerta è stata fatta in base al prezzo richiesto dalla perizia base, 45 miliardi 759 milioni, detraendo 6 miliardi per gli immobili di proprietà di terzi e 4 miliardi destinati agli acquirenti della flotta. Ci troviamo, quindi, di fronte alla cifra di 35 miliardi 759 milioni, senza considerare l'abbattimento previsto dalla perizia Rizzi. Riducendo tale cifra del 20 per cento, come previsto nel bando per l'acquisto in blocco, si determina il prezzo di 28 miliardi. L'offerta avanzata di 26 miliardi - inferiore quindi ai 28 previsti - è motivata, secondo gli interessati, dai decrementi di valore derivanti dallo stato di manutenzione degli immobili, dalla situazione locativa, dalla difformità rispetto alle licenze di costruzione, dai diritti di proprietà da parte di terzi, dai vincoli di affittanza, dall'accollo degli oneri relativi al condono edilizio e dagli obblighi assunti di anticipare somme alla gestione commissariale.

In conclusione, vorrei dire che questi due capitoli devono essere risolti insieme perché ritengo che le risorse ottenibili dalla vendita degli immobili sono indispensabili per assicurare il monte liquidazioni dei dipendenti della flotta, che diversamente non troverebbero soddisfacimento. Procedendo separatamente alle due operazioni, potremmo trovare delle difficoltà, trattandosi in fondo di gestioni diverse e separate.



Per quanto riguarda il giornale *Roma* non credo ci sia molto da dire se non che non ci sono state offerte d'acquisto.

Ho ritenuto di dover rilevare queste cose emerse dal dibattito svoltosi. Procederò poi alla stesura di una relazione scritta, sperando di trovare sulle sue conclusioni l'unanimità dei consensi della Commissione.

**PRESIDENTE.** A nome di tutta la Commissione esprimo un ringraziamento al collega Grippo per la puntualità con cui ha riferito sul complesso delle audizioni svolte.

Desidero ora chiederle di approntare al più presto il documento scritto in modo che, specie per l'aspetto relativo alla flotta, si possano dare precise indicazioni al ministro dell'industria, il quale ha dichiarato che non procederà ad alcuna azione se prima non avrà acquisito il parere di questa Commissione.

Mi sembra che le proposte formulate dal relatore Grippo possano rappresentare il punto di riferimento per una riflessione dello stesso ministro.

Desidero aggiungere che la Commissione, in questo momento, non intende né bloccare le procedure in atto, né disattendere i riferimenti della legge Prodi, ma solo svolgere i compiti che rientrano nell'ambito del proprio legittimo sindacato ispettivo.

Propongo che la Commissione si riunisca mercoledì prossimo per procedere alla discussione della relazione che il relatore Grippo ci fornirà.

**SILVANO RIDI.** Concordo con le considerazioni svolte dal relatore Grippo, che ha compiuto anche uno sforzo notevole per riassumere il ponderoso materiale raccolto nel corso delle audizioni. Queste, però, potevano forse essere più utilmente completate (e si tratta probabilmente di un nostro errore di valutazione) dall'ascolto del primo commissario della flotta Lauro. Infatti, come il relatore ha ricordato, la vicenda di questa flotta nasce da una esposizione estremamente ridotta, cioè 13 miliardi, che avrebbe po-

tutto essere colmata con un apporto delle banche; non è quindi ancora chiaro come si sia potuta determinare, partendo da tali premesse, una situazione come quella che poi ha portato alla vendita di un altissimo numero di navi.

Fatta questa considerazione, ritengo che si debba procedere nel modo che il presidente ha esposto. Senz'altro occorre agire con rapidità nel concludere la nostra indagine, anche in relazione a quanto ci ha detto il ministro dell'industria qui esplicitamente, e cioè che non procederà alla definizione degli atti senza il parere della nostra Commissione. Tuttavia, nel corso del dibattito potrebbero emergere ulteriori problemi: qualora ciò avvenisse, e ferma restando la volontà del gruppo comunista di giungere rapidamente a delle conclusioni, si potrebbe valutare l'ipotesi di prolungare la gestione della flotta Lauro tramite la legge Prodi, dato che ciò è possibile, ed anzi sembra che sia stato già richiesto.

Si tratta di un'ipotesi da non scartare in linea di principio, per consentire non solo alla nostra Commissione di operare con la tranquillità e la speditezza necessarie, ma anche di garantire al massimo i lavoratori interessati.

**MAURO SANGUINETI.** Do atto al relatore di avere svolto una relazione puntuale e problematica in rapporto alle questioni sollevate nel corso delle audizioni. Da tale relazione emerge altresì - sia pure non esplicitamente dichiarato - un certo giudizio negativo sul comportamento commissariale, quanto meno per alcuni aspetti. A prescindere dalle valutazioni sulle singole persone, che potremo o meno fare, la vicenda attuale dev'essere superata in rapporto al parere che la Commissione è chiamata a dare sulle richieste legittime del ministro dell'industria.

È necessario, nel trattare il problema della flotta Lauro, configurare un programma per il futuro non solo per offrire delle garanzie ai seicento ed oltre dipendenti, ma anche per fissare dei presupposti stabili di natura economica.

Occorre inoltre prendere in esame la composizione azionaria, per garantire che la proprietà rimanga in Italia.

Per quanto riguarda la proposta del collega Ridi di prolungare la gestione della flotta Lauro attraverso la legge Prodi, è chiaro che dovremo senz'altro accettarla se non si risolve subito l'operazione di acquisizione: ma proprio per questo è necessario giungere rapidamente a delle conclusioni e dare un parere, affinché il ministro possa concludere l'operazione.

C'è poi l'esigenza di dare maggiori certezze, soprattutto in relazione ai contratti internazionali; in rapporto a ciò, dovremmo sapere che cosa accadrà se i contratti verranno mantenuti oppure soppressi, ed in particolare acquisire notizie rispetto all'offerta economica di 9 miliardi (4 miliardi e mezzo subito, ed il restante in seguito).

ALTERO MATTEOLI. Desidero ringraziare il relatore per la sua dettagliata esposizione, tant'è vero che ascoltandolo avevo l'impressione che la relazione fosse

già redatta e mi chiedevo perché non ci venisse distribuita. Naturalmente mi riservo di intervenire in maniera più approfondita dopo la lettura della relazione scritta.

In tutta questa vicenda, leggendo gli atti, vi è qualcosa che mi lascia molto perplesso; mi riferisco all'audizione del ministro Altissimo il quale, interrompendo – se non vado errato – il collega Ridi, ha confuso i soldi degli italiani con i soldi dei creditori. Quando avremo preso visione della relazione definitiva, il mio gruppo si soffermerà su questo argomento, perché non vorrei che ciò nascondesse la volontà di compiere una scelta senza tutelare gli interessi dei lavoratori.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Grippo a farci pervenire la relazione scritta entro martedì prossimo. Il seguito dell'indagine è pertanto rinviato a mercoledì 23 luglio alle ore 11.

**La seduta termina alle 11.**