

**10**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 31 LUGLIO 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

**PAGINA BIANCA**

---

**La seduta comincia alle 15,40.**

**PRESIDENTE.** Proseguiamo la discussione della relazione dell'onorevole Grippo nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla cessione della flotta Lauro.

**SILVANO RIDI.** Signor presidente, ieri ho già dichiarato che il mio gruppo esprimeva un apprezzamento per la relazione presentata dall'onorevole Grippo. Con tale apprezzamento riconosciamo lo sforzo del relatore, sforzo compiuto in maniera molto rigorosa e nell'ambito che il regolamento concede a un'indagine conoscitiva. L'onorevole Grippo, utilizzando le audizioni, le dichiarazioni rese in questa sede e il corposo materiale che ognuno degli interpellati ha ritenuto di dover lasciare agli atti di questa Commissione è riuscito a darci uno spaccato interessante sulla vicenda della flotta Lauro e sul modo in cui tale vicenda è stata governata. In particolare egli si è soffermato sulle implicazioni negative che le conclusioni proposte nei decreti del ministro dell'industria potrebbero avere, sia agli effetti del mantenimento dei posti di lavoro per i marittimi, sia agli effetti del mantenimento dell'attività commerciale nei traffici marittimi del nostro paese.

Il consenso espresso si motivava e si motiva ancora oggi per la lucidità con cui queste problematiche sono state rappresentate nella relazione. Non debbo quindi che ribadire il consenso del mio gruppo rispetto a quest'ultima. A tale proposito voglio sottolineare alcuni dati. La relazione fa risaltare in maniera estremamente chiara una preoccupazione che la Commissione aveva: le finalità della legge Prodi, quelle di rilanciare sul mer-

cato un'azienda efficiente, in grado di tenere il mercato e di restarvi, non si realizzano con la vendita alla cordata che è stata individuata come possibile acquirente della *ex* flotta Lauro. Era questo il sospetto che avevamo! Mi pare dunque che la preoccupazione che nutrivamo esca ampiamente motivata dalla relazione dell'onorevole Grippo. A mio avviso emerge infatti un pericolo assai più grave di quello che lo stesso relatore paventa: egli teme infatti, come ha scritto nella sua relazione, che non si verifichi la condizione del subingresso della cosiddetta nuova Finlauro nelle *conferences*, cioè nei diritti di linea.

Pertanto, non verificandosi l'eventualità di tale subingresso, essendo consistenti e rilevanti i motivi che potrebbero indurre le *conferences* a non acconsentirvi, non si realizzerebbero conseguentemente le condizioni per poter acquisire il restante 50 per cento del pacchetto azionario, che resterebbe al commissario e, quindi, non si potrebbe garantire alla nuova flotta Lauro di rimanere sul mercato.

Questa eventualità viene correttamente tratteggiata nella relazione dell'onorevole Grippo, il quale conclude dicendo che, a fronte di questa evenienza tutt'altro che improbabile, potrebbe verificarsi che la nuova Finlauro acquisti per soli 4 miliardi un patrimonio stimato in circa 20 miliardi (mi riferisco unicamente alla flotta). Questa è la conclusione che trae il relatore e che oggettivamente può essere definita niente affatto arbitraria e, anzi, piuttosto attendibile.

A prescindere da ciò, da parte mia, desidero dire di più: ove si verificasse la

suddetta evenienza, vale a dire la mancata acquisizione dei diritti di linea, si potrebbe delineare anche un'altra ipotesi e cioè che la Finlauro riesca ad onorare l'impegno di acquisire il restante 50 per cento magari con i soldi di Chandris, al quale - essendo la Finlauro proprietaria al cento per cento del pacchetto azionario - potrebbe anche cedere a prezzo di rottame l'*Achille Lauro*, senza più nessun vincolo per quanto riguarda i marittimi. La Finlauro potrebbe a questo punto vendere tranquillamente a prezzo di rottame anche le restanti sei navi, le quali, com'è noto, sono state sottostimate rispetto al loro valore al semplice prezzo di rottame.

Pertanto questa cordata verrebbe anche a godere dei crediti che l'attuale flotta Lauro vanta nei confronti del Ministero della marina mercantile per un ammontare di 6 miliardi e mezzo. Tutto ciò si tradurrebbe in un grande affare per questa cordata ed in un pessimo affare sia per il paese, che perderebbe questa parte di flotta, sia soprattutto per i marittimi.

Il decreto del ministro fa previsioni a senso unico, ipotizza cioè che il cento per cento del pacchetto azionario sia acquisito dalla nuova Finlauro. Non vi è la previsione del caso contrario: come si chiede giustamente il relatore, cosa succederebbe, infatti, nel caso in cui il subingresso nei diritti di linea non avvenisse, com'è presumibile che non avvenga, per le ragioni indicate nella relazione?

Non è arbitrario prevedere che tutto ciò finirebbe per tradursi in un grande affare per questi signori i quali si troverebbero liberi da ogni vincolo con navi acquistate a un prezzo inferiore a quello praticato dai cantieri di rottamazione. A quel punto potrebbero tranquillamente vendere, recuperando quindi ampiamente, oppure potrebbero decidere di conservare talune linee di traffico marittimo, mandando alla demolizione le navi in cambio del congruo contributo che lo Stato concede agli armatori che rottamano una nave per costruirne una nuova.

Esiste realmente il rischio che questa vicenda finisca per costituire un vantag-

gioso affare per coloro che l'hanno ideata ed anche per coloro che l'hanno favorita.

La conclusione alla quale vorrebbe pervenire il ministro Altissimo con i decreti che ha emanato ci pare tale da non consentire a questa Commissione di esprimere un giudizio di assenso. Parimenti non credo che questa Commissione possa fornire, come in qualche modo fa la relazione, una indicazione in termini di puro e semplice aumento dei prezzi, o di puro invito al ministro dell'industria al fine di ottenere ulteriori garanzie nei confronti di quei marittimi che sappiamo già il decreto esclude comunque da ogni possibilità di reimpiego.

Nella relazione è scritto che si potrebbe proporre il prepensionamento a cinquant'anni, ma io ritengo che tale proposta sia estremamente complessa sul piano delle soluzioni legislative, perché non riguarda soltanto la categoria dei marittimi, ma anche altri lavoratori, come quelli del fibrocemento, i quali pongono questioni analoghe. Il prepensionamento a cinquant'anni, com'è avvenuto per il settore siderurgico, comporta infatti implicazioni relevantissime per il bilancio degli enti previdenziali.

Ritengo che la strada di proporre unicamente condizioni ulteriori a questa cordata per la cessione della flotta non sia molto coerente rispetto alle valutazioni che abbiamo fatto in questa sede e rispetto alle osservazioni sulle modalità seguite per acquisire compratori. Ritengo che, in coerenza con quanto abbiamo ascoltato nelle audizioni svolte in questa Commissione, potremmo anche indicare un'altra strada, e cioè quella di una ulteriore proroga della legge Prodi.

Non capisco infatti perché tale provvedimento non possa continuare ad operare, dal momento che, per aziende che lo stesso ministro ha citato più volte, i periodi di valenza possono essere molto più lunghi di quanto non lo siano stati per la flotta Lauro.

Si potrebbe pertanto prevedere l'ipotesi di un'ulteriore proroga della legge Prodi, garantendo con ciò al massimo possibile gli attuali marittimi e le attuali

attività delle navi attraverso la gestione commissariale, utilizzando ulteriori allargamenti o allungamenti dei termini, nonché ulteriori strumenti atti ad individuare sul mercato altri interessi, altre possibilità. Disponibilità in tal senso sono state riscontrate nel corso delle audizioni. Forse, le chiusure sono state dettate dall'ipotesi di acquisizioni in blocco delle navi o degli immobili. Dalle audizioni è però emerso ad esempio che alla proposta della SEMA nessuno ha dato risposta, nonostante che questa prevedesse l'offerta di 83 miliardi per l'acquisizione della flotta e degli immobili, ovverosia un prezzo decisamente superiore a quello che i decreti prevedono per la cessione degli immobili e della flotta. Ebbene, si giudicò insoddisfacente quella proposta, mentre due anni dopo si giudica soddisfacente una proposta che scende da 83 a 26 miliardi.

Dalle audizioni è anche emerso che vi sono interessi ad un'acquisizione non in blocco ma graduale dell'attuale flotta. Personalmente, ritengo che l'ipotesi di un eventuale gruppo che voglia acquisire l'*Achille Lauro* possa essere tranquillamente perseguita se è vero ciò che ha detto il commissario, ovverosia che l'*Achille Lauro* da sola costituisce oltre il 50 per cento di quest'impresa imprenditoriale che è la ex flotta Lauro. Se sul mercato vi è questa disponibilità la si persegua, la si incalzi, la si verifichi perché se essa dovesse risultare reale risolverebbe il problema dei dipendenti in maniera più congrua di quanto non faccia il decreto del ministro con l'operazione cordata (Ligabue, Occhetti e Chambris). Se riuscissimo infatti a fare un'operazione di « accasamento » in un gruppo armatoriale della sola *Achille Lauro*, dalla quale dipendono almeno 400 marittimi, avremmo risolto il problema. Resterebbero sei navi e non più di 60 dipendenti. Da ciò che ci è stato detto da Costa, da D'Amico e dalla società Italia le sei navi in questione per quanto obsolete hanno comunque un'attività redditizia, dal momento che a tutt'oggi sono in navigazione e trasportano merci. Finora l'ipotesi di *partners* nazionali - ce lo ha detto il ministro dell'indu-

stria e ce lo ha confermato il commissario - era stata scartata perché nessuno ha dichiarato la propria disponibilità a caricarsi dell'*Achille Lauro*, della nave ammiraglia che da sola rappresentava il 50 per cento dei problemi occupazionali dell'intera flotta. Se è vera - e ritengo che lo sia - quest'ipotesi di disponibilità da parte di un gruppo armatoriale, mi chiedo perché non valutarla, visto che da sola risolverebbe il 50 per cento dei problemi e darebbe, con la proroga della legge Prodi, la possibilità di tessere una nuova tela con l'armamento nazionale. Quest'ipotesi, tra l'altro, ci sembra coerente con la realizzazione delle finalità della stessa legge Prodi, nel senso di rimettere sul mercato imprese efficienti, imprese che abbiano un futuro e che salvaguardino al massimo i livelli di occupazione. Ho già detto che le prospettive di un eventuale accordo con la cordata lo ripeto non sono organiche e non rispondono alle finalità della legge Prodi. La relazione del collega Grippo lo sottolinea con estrema chiarezza e franchezza. Ora, se è vero che la cordata dà una sola garanzia, vale a dire quella di voler fare un grosso affare con l'alibi di risolvere i problemi della flotta (e su questo non credo vi siano dubbi perché si acquisiscono navi al di sotto dei prezzi di rottamazione, si acquisiscono i diritti sui crediti che la Lauro vanta verso il ministro della marina mercantile), è anche vero che parimenti poco chiari sono i conti della flotta Lauro che sono stati presentati. Quanto si è incassato dalle navi che sono state vendute? A quali creditori sono stati dati i soldi? Quanto si è speso per i lavori di ripristino o di qualificazione degli scafi rimessi in mare per essere in grado di navigare e di essere efficienti? A quanto ammontano i debiti con i cantieri e quanto di questi e con che cosa sono stati pagati? Non vi è un conto economico chiaro e preciso, un conto che sarebbe stato fondamentale. Non c'è e non abbiamo forse neanche insistito per conoscerlo. Noi non lo abbiamo fatto per distrazione; del resto il nostro compito era quello di un'inda-

gine conoscitiva e non quello di un'inchiesta amministrativa, né quello di fare i conti in tasca al commissario o al ministro dell'industria. Però, nel momento in cui siamo chiamati ad esprimere una valutazione, un assenso od un diniego ad una operazione proposta, non possiamo certo trascurare questo particolare non possiamo non sottolineare il fatto che non ci è chiara qual è l'esposizione debitoria, quali sono i crediti, eccetera.

Per tutte le ragioni sopra espone, pur ribadendo il pieno assenso al documento del relatore, ritengo che sulla vicenda relativa alla flotta Lauro non si possa formulare unicamente una ipotesi di ulteriori garanzie da chiedere agli eventuali acquirenti. Ritengo invece che si debba prospettare, come facciamo, un'ipotesi di rimessa sul mercato, un'ipotesi di ricerca di *partners* diversi con i quali tentare di costituire accordi ed intese più conformi allo spirito ed alla lettera della legge Prodi.

MAURO SANGUINETI. Desidero innanzitutto esprimere il mio consenso a proposito della relazione dell'onorevole Grippo e formulare altresì al relatore il mio apprezzamento personale. Egli infatti, oltre ad essere membro autorevole di questa Commissione in rappresentanza della città di Napoli, ha saputo condurre con coraggio e capacità una vicenda che contiene elementi di grande emotività e presenta aspetti in parte oscuri ed in parte contestabili.

Già poc'anzi il collega Ridi, nel richiamarsi alla relazione, ha sottolineato i punti più significativi in essa contenuti, facendo un'ulteriore serie di considerazioni, che peraltro condivido.

Forse il mio intervento sarà ripetitivo, ma credo che rispetto a questa vicenda sia giusto che ciascun rappresentante dei gruppi politici si pronunci.

Dalla relazione si evince una contestazione circa il comportamento dei commissari rispetto ai percettori dell'azienda, sia per quanto riguarda i beni immobili, sia per quanto riguarda la flotta ed il giornale. Devo aggiungere che, se non voles-

simo attenerci al compito proprio di un'indagine conoscitiva, sarebbe legittimo esprimere un dubbio sul comportamento tenuto dai componenti questa Commissione. Dalle affermazioni del relatore in merito alle stime, alle perizie degli immobili ed al modo in cui è stata condotta la trattativa, fino ad arrivare all'infinita ed indefinibile situazione del giornale *Roma*, mi pare si possa dedurre che tutto ciò non è avvenuto per caso, ma per precisa volontà di qualcuno.

Questo qualcuno non può che essere identificato in chi rappresenta la gestione commissariale di questa attività, in base alla legge Prodi.

La seconda considerazione riguarda il fatto che le finalità della legge Prodi sono sostanzialmente disattese, vuoi per quanto riguarda il mantenimento dei livelli occupazionali, vuoi per quanto riguarda il risanamento di attività economiche in termini di efficienza e di produttività aziendale. Rispetto alla relazione non mi pare vi sia altro da aggiungere se non che, come ha giustamente rilevato il collega Ridi, il nostro compito non può limitarsi esclusivamente ai suggerimenti, ma alla formulazione di un giudizio di segno negativo rispetto alla proposta avanzata.

Mi permetto inoltre di fare alcune considerazioni. Rispetto alla trattativa ufficiale, codificata nel decreto, esiste una trattativa parallela.

Non viviamo in un paese in cui le cose non si conoscono; certo, spesso esistono lentezze o difficoltà di comunicare fra i due rami del Parlamento, ma credo che tutti i colleghi sappiano che è pronto un emendamento alla cosiddetta « legge sulla Finmare », in esame al Senato, affinché la Finlauro possa godere di contributi per un importo di circa 4-6 miliardi.

Pertanto, rispetto alle valutazioni finanziarie ed economiche contenute nella relazione, è opportuno che tutti sappiano dell'esistenza di questo emendamento, che andrà a beneficio della cordata che dovrebbe acquisire questa attività, così come proposto dal decreto.

Esiste poi un'altra trattativa parallela, cioè quella degli impegni sulle commesse per i carichi di massa, che ovviamente non è codificata da alcuna parte, né potrebbe esserlo, ma che sappiamo essere in corso fra i rappresentanti della cordata ed i soggetti interessati che possono dare qualche affidamento in questo senso. Ovviamente queste cose non avvengono per contratto, ma debbono essere tenute ugualmente in considerazione, ai fini della valutazione complessiva della vicenda.

Bisogna tener presente che non vi è alcuna garanzia di continuità produttiva dell'azienda e che non vi sono neanche garanzie circa i 9 miliardi previsti dal decreto, che dovrebbero essere versati allo Stato, a fronte di una quanto mai difficile e problematica acquisizione dei diritti di linea. Quindi si avrebbe l'acquisizione di un bene del valore di oltre 20 miliardi non al corrispettivo di 9, ma a quello di 4,5, che è una somma inferiore al solo valore della nave ammiraglia *Achille Lauro*.

Oltre a tutto questo, non vi è alcuna garanzia dei livelli occupazionali dei marittimi, se non in termini percentuali insoddisfacenti rispetto alle potenzialità di utilizzo dei marittimi italiani nell'attività di flotta, non soltanto marittima ma anche amministrativa.

Credo che abbia ragione chi sostiene che il parere debba essere negativo; pertanto, se un invito ci deve essere, deve essere quello di rimettere sul mercato la partita, mantenendo la possibilità di frazionare ciò che è rimasto del patrimonio dell'azienda *Lauro*.

Oggi appare priva di consistenza e di credibilità la giustificazione che esiste un pacchetto comprensivo di flotta ed immobili che deve essere contestualmente affidato a chi dovesse farne richiesta. La storia della gestione commissariale di questi anni non dice questo: emerge, al contrario, che si è provveduto a fare anche operazioni singole, spezzettate, concernenti soltanto una nave od una parte del patrimonio.

Un'ultima considerazione mi pare molto significativa e dovrebbe essere contenuta nel documento che la Commissione, mi auguro unanimemente, approverà alla fine della discussione. Essa attiene alla scarsa credibilità della cordata che ha presentato l'offerta. Chi approccia — si tratta di imprenditori legittimati a fare degli affari, non mi scandalizzo per questo — ad una questione di tale natura, con le caratteristiche che conosciamo, con un atteggiamento così « smaccatamente affaristico » ha, a mio avviso, scarsa credibilità imprenditoriale di per sé, per definizione. Ricordo che durante le audizioni ebbi a sollevare la questione della richiesta di conoscere la composizione della cordata in termini ufficiali e non ufficiosi. Infatti vi è una ufficialità definitiva nel decreto, ma vi è anche una ufficiosità che è fatta di ingressi, di uscite, di modificazioni percentuali di rappresentanza nella società che dovrebbe rilevare la flotta *Lauro*.

La Commissione ha il diritto di sapere esattamente come stanno le cose, per evitare un rischio che è stato paventato, vale a dire che, se si dovesse concludere sciaguratamente la vicenda così come ci viene proposta, da qui a breve potremmo avere un'operazione di ulteriore acquisizione e vendita all'interno di questo pacchetto, con il rischio che il bene più prezioso, quello che ha il maggior valore, l'*Achille Lauro*, diventi di proprietà di capitale non italiano, magari dietro il paravento di una società italiana e di un personaggio italiano, ma di fatto gestita dall'estero, e che vi sia, d'altra parte, del patrimonio messo in mano a operatori che, svincolati dai lacci o dalle imposizioni legislative o degli accordi, possano effettuare l'operazione che è stata già sottolineata da altri, cioè portare a compimento il loro affare dal loro punto di vista e non dare garanzie occupazionali ai marittimi.

Il documento, se così stanno le cose, dovrebbe essere di facile stesura. Se invece non siamo d'accordo su questi contenuti, le cose si complicano molto nel mettere dentro il documento finale le considerazioni così espresse in coerenza

con la relazione e con l'apprezzamento per l'equilibrio e la serenità con cui tale relazione è stata svolta. Un uguale equilibrio e serenità possono essere contenuti nel documento conclusivo, che non può che essere di segno negativo rispetto alla proposta che ci è stata formulata sulla vicenda.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, cercherò di contenere il mio intervento per quanto possibile in termini brevi, pur essendo questa una vicenda sulla quale sono state dette molte cose e molte altre se ne possono dire, per quanto appare altrettanto chiaramente che molte cose sono state taciute o nascoste.

Desidero anch'io, in maniera assolutamente non formale, portare l'adesione del gruppo della democrazia cristiana non solo alla relazione conclusiva del collega Grippo, ma anche all'impegno di quest'ultimo, dimostrato durante l'indagine conoscitiva nel coordinamento dei vari passaggi cui è stata sottoposta la nostra azione e nell'opera di sollecitazione da lui svolta nei confronti della Commissione, perché l'indagine conoscitiva giungesse a un risultato finale, anche se su questo restano margini di dubbio e di incertezza proprio perché probabilmente, come ho accennato, noi non abbiamo conoscenza di tutto quello che è avvenuto, nonostante i lavori che hanno impegnato la Commissione e nonostante ciò che è stato detto in questa sede. Infatti ognuno di noi, per tracciati esterni, è venuto a conoscenza, anche se in via assolutamente informale, di dati integrativi, di notizie, del susseguirsi di avvenimenti e svolgimenti dei fatti dei quali non si ha piena consapevolezza nella valutazione del lavoro svolto fino a questo momento e di quanto riferito all'interno della Commissione.

È probabile che vi sia stata qualche carenza anche da parte nostra, ma nessuno è perfetto ed è probabile che sarebbe stato opportuno allargare il ventaglio delle audizioni anche ad altri soggetti forse in grado di portare elementi integrativi.

È certo (mi pare che a questo le conclusioni del collega Grippo rispondano molto bene) che la vicenda si è snodata attraverso una serie di passaggi equivoci non totalmente chiariti, favoriti molto spesso non solo e non tanto da una non corretta interpretazione della legge Prodi, ma anche da talune situazioni di fatto, dal difficile incrociarsi delle competenze in termini reali, qualche volta al di sopra, al di là o per lo meno in parallelo a quanto previsto dalle norme di legge.

Voglio dire per esempio che è assolutamente chiaro un fatto che si è svolto e si è ripetuto durante questa vicenda, cioè che sono ben vere e ben salde le competenze del ministro dell'industria nella nomina del commissario o dei commissari che si sono seguiti nella gestione straordinaria di questa azienda, ma è altrettanto vero (e forse è giusto che così sia stato) che tali nomine non sono passate a livello politico soltanto attraverso la volontà del ministro dell'industria, ma, per lo meno in due delle tre occasioni, sulle stesse è stata formulata una proposta anche a livello formale da parte del Ministero della marina mercantile, un Ministero che nella materia ha delle competenze specifiche che vanno al di là del decreto della legge Prodi. Tale Ministero si è fatto carico, almeno in due delle tre occasioni, di formulare proposte di nomina dei commissari preposti alla guida delle aziende Lauro nel loro complesso, tant'è che in almeno due delle tre occasioni, ripeto, il ministro dell'industria si è trovato solo a svolgere una funzione notarile di sostanziale recepimento delle indicazioni che provenivano da altra amministrazione.

Questo scompenso, questa difficoltà reale nei rapporti fra il Ministero cui competevano gli adempimenti di natura formale (Ministero dell'industria) e gli altri organi dell'amministrazione dello Stato (Ministero della marina mercantile) a cui competeva la salvaguardia degli interessi generali del paese sia di una fetta importante della flotta italiana sia



di una struttura con tradizioni consolidate in Italia e all'estero, questi due mondi, questi due modi di vedere anche i problemi della marineria hanno finito per andare in rotta di collisione fra di loro e non si è capito per un periodo a chi dovesse rispondere in termini reali il commissario rispetto al susseguirsi degli adempimenti che venivano adottati.

È chiaro che le nomine spettano al ministro dell'industria, ma dovendosi provvedere all'alienazione di quote consistenti della flotta Lauro in termini di naviglio, essa passa attraverso autorizzazioni formali del ministro della marina mercantile, autorizzazioni assolutamente pregnanti e vincolanti quando si tratti, come puntualmente è avvenuto anche durante lo svolgersi di questi avvenimenti, della cessione di navi a compratori esteri; l'intero meccanismo passa, oltretutto, attraverso quello della dismissione di bandiera, problema sul quale, spesso, ci siamo soffermati cercando sempre di porre in maniera crescente dei vincoli nei confronti del Ministero della marina mercantile, affinché ciò avvenisse nella misura minore possibile trattandosi di un decremento reale del patrimonio nazionale. Eppure questi fatti sono avvenuti nel sommarsi di responsabilità che erano, volta a volta, del commissario o dei commissari che si sono succeduti, del Ministero dell'industria e, spesso e volentieri, del Ministero della marina mercantile.

Anche lo stesso susseguirsi delle note difficoltà, che sono state fatte presenti durante le audizioni, di ben tre commissari *ex lege* Prodi sono l'indicazione, in termini reali, degli scogli che si sono incontrati nel portare avanti l'amministrazione finalizzata al recupero complessivo dell'azienda sul mercato italiano e sul mercato mondiale. Oggi, infatti, ci troviamo a discutere di una vicenda di portata decisamente inferiore a quella alla quale inizialmente si è interessata la Commissione nei passaggi iniziali della gestione della flotta Lauro, dando, al riguardo, indicazioni precise ai responsabili ministeriali. Erano indicazioni, quelle, che nella sostanza sono state disattese

perché la linea di tendenza che ha prevalso, per ragioni che possono essere valide e giustificate, è stata, in maniera costante, quella di smantellare una flotta che rappresentava una parte consistente del naviglio nazionale, e non sempre le scelte di smantellamento dei vari segmenti di naviglio hanno risposto alle regole dell'obsolescenza e a quelle del miglior uso delle navi. Da questo punto di vista, infatti, ci troviamo a ragionare su navi in assoluto stato di abbandono che pur tuttavia navigano in condizioni di ovvia precarietà, navi che sembrano destinate a diventare presto strumenti da inviare ai cantieri di rottamazione. Una di queste navi, la *Cafiero*, è attualmente ferma perché impossibilitata a navigare, proprio per le cattive manutenzioni di cui parlavo prima. Ed è altrettanto vero che tutte queste navi, e forse la stessa *Achille Lauro*, già nella situazione attuale hanno bisogno di consistenti lavori di classificazione, a livello RINa, pena la impossibilità di continuare a navigare nei mesi e negli anni futuri.

Per quanto riguarda l'*Achille Lauro*, è già stato sottolineato, negli scambi di vedute con i nostri interlocutori e negli interventi che si sono succeduti, che essa rappresenta l'unico bene di sicuro riferimento, in questo momento. Va tenuto presente, però, che, se il bilancio relativo a questa sola nave ha segnato un dato non negativo durante l'anno 1985, nell'anno 1986 lo « spaccato » di bilancio verrà chiuso con una consistente perdita, e ciò anche in relazione alle note vicende di carattere internazionale di cui è stata protagonista l'*Achille Lauro*.

Altrettanto opportuno riterrei sottolineare i dati reali di utilizzo del corpo navigante, perché, a mio avviso, le cose che a più riprese sono state dette da questo punto di vista non sono sostanzialmente esatte; ho anzi la sensazione che, in linea di fatto, scavalcando le attuali norme di legge, la motonave *Achille Lauro* utilizzi personale non italiano, in un rapporto di 2 a 1 rispetto al personale italiano. Questo è quanto mi risulta da vie ufficiose. Per il resto, signor presidente,

ho la sensazione, nel fare quello cui siamo tenuti in relazione a questa indagine conoscitiva, cioè nell'esprimere un giudizio su ciò che è accaduto, che questa vicenda sia stata, per troppi aspetti, contraddistinta dall'andazzo del topo che gioca con il formaggio: molti sono stati i segnali, le disponibilità appena appalesate, i meccanismi di interessamento a rilevare questa struttura importante per il naviglio nazionale, ma nessuna di queste iniziative è andata concretizzandosi, anche perché la crisi che ha interessato la flotta Lauro si è svolta in una delle peggiori fasi per l'armamento italiano e per l'armamento mondiale; si è svolta nella peggiore fase degli ultimi trenta anni riguardo al problema dei noli, si è svolta in una fase di reale depressione del mercato del trasporto via mare, fase rispetto alla quale soltanto adesso si riesce a percepire qualche spiraglio di possibile uscita.

Sono cioè stati fatti molti discorsi, sono state portate avanti molte *avances*, ma vi sono state anche molte fughe rispetto alle situazioni reali che erano presenti momento per momento nell'evolversi della vicenda. Addirittura, come nel caso dell'offerta formulata dall'armatore D'Amico, sono state poste delle precondizioni all'eventuale acquisizione della flotta, che erano sostanzialmente inaccettabili da chiunque volesse assicurare un minimo di tutela dei beni esistenti, perché subordinate alla verifica preventiva di cosa era possibile o meno fare. Si trattava sostanzialmente dell'acquisizione dei diritti delle *conferences*, per verificare successivamente se esistevano le condizioni di mercato. Si trattava, dunque, di un tipo di proposta che rifuggiva dalla normalità delle proposte che vengono formulate da un imprenditore che valuti anche in termini di rischio le proprie possibilità reali di impegno in una determinata vicenda.

Il relatore ha fatto molto bene a sottolineare quest'aspetto nella sua relazione: ci sono stati gravi errori di gestione manageriale nella fase precedente all'innesco della procedura fallimentare delle varie società. È inutile rivangare dati che sono

a nostra conoscenza in maniera parziale (forse non conosciamo fino in fondo tanti elementi), ma è certo che, non soltanto per la *Coraggio* e la *Volere*, avvicinandosi questa grave depressione cui ho fatto cenno dei traffici mondiali, nella fase immediatamente precedente all'inizio della procedura fallimentare si sia inteso ancora portare avanti l'iniziativa armatoriale secondo concetti ormai profondamente cambiati rispetto al mercato, presumendo quasi che le crisi fossero lontane dall'orizzonte e non dovessero mai essere affrontate.

Ci sono responsabilità in questo settore che non attengono soltanto alla gestione del gruppo armatoriale Lauro, ma sono responsabilità da attribuire anche ad esperti. Non so se il relatore ha sottolineato questo passaggio: ci sono responsabilità precise del gruppo Italcantieri, che ha spinto l'armatore Lauro alla costruzione della *Coraggio* e della *Volere* perché tale costruzione era funzionale agli investimenti errati che la stessa Italcantieri aveva effettuato in alcune strutture cantieristiche del nostro paese, salvo poi la stessa Italcantieri a funzionare da detonatore rispetto alla crisi del gruppo armatoriale.

Ci sono poi troppi aspetti oscuri nelle tre fasi delle gestioni commissariali, che certamente trovano il loro punto culminante nell'ultima gestione, quella affidata al commissario De Luca. Si sono registrati aspetti di grande confusione, di incertezza, di difficoltà nello scegliere una soluzione anziché un'altra soprattutto nello svolgersi di questa fase finale della gestione commissariale. Mentre i primi due commissari Alhadeff e Batini si erano posti razionalmente il compito di pervenire alla salvaguardia complessiva del gruppo armatoriale, questa linea di tendenza non è apparsa più in alcun modo durante l'ultima fase della gestione commissariale, in cui ha preso largo spazio la tendenza a definire la fase finale della stessa comunque, anche svendendo i singoli segmenti, che sono rappresentati all'interno del gruppo. Laddove io noto un impegno serio per trovare le condizioni,

poi inesistenti sul mercato, per salvare la flotta e un impegno serio dell'avvocato Batini per sbloccare i meccanismi che poi hanno consentito l'utilizzo della cassa integrazione guadagni per i lavoratori della flotta Lauro e un impegno altrettanto forte nella stessa direzione, non mi pare di denotare nell'ultima fase un uguale impegno, perché tale fase è stata contraddistinta semmai - io sono abituato a parlare sempre chiaramente - da alcuni aspetti sempre molto discutibili anche su questioni importanti, come quelle relative all'affidamento delle consulenze. Tale fase è stata contraddistinta anche da aspetti di sicura megalomania, come quando il commissario ha noleggiato per una serie di giornate consecutive, ad un prezzo elevatissimo, un *jet* privato per fare la spola tra Roma ed Il Cairo, durante i giorni della crisi dell'*Achille Lauro*, aggiungendo il suo ruolo (però non se ne è avuto sentore per quanto riguarda i risultati positivi) a quello dei governanti italiani che, come è noto ai membri della Commissione, erano personalmente impegnati per sbrogliare la matassa.

Deve essere notato che oggi siamo in una fase particolare nella quale è vero che la vicenda non è stata ancora completamente definita, ma è altrettanto vero che le ragioni per le quali questa vicenda non è stata completamente appunto definita sono per la gran parte collegate al ricorso, attivato presso il tribunale amministrativo regionale, degli eredi Lauro. Se non vi fosse stato questo ricorso, presumibilmente oggi la vicenda della quale stiamo discutendo sarebbe stata già chiusa per lo meno per quanto riguarda la parte che più ci sta a cuore, cioè per la parte relativa alla flotta.

Ho l'impressione che, approfittando di un'indagine conoscitiva che risponde, come è normale per tutte le indagini conoscitive, ad altre motivazioni rispetto a quelle che sono state lette sulla stampa e che certamente esclude da parte nostra alcune intenzioni di intervenire nella scelta A) invece che nella scelta B), essendo a noi demandato solo di esprimere un giudizio su alcuni aspetti della vi-

cenda, abbia ripreso corpo in maniera assolutamente strumentale uno stranissimo « teatro delle ombre », che sostanzialmente tende a dimostrare come ancora possibili offerte alternative rispetto a quella, per altro discutibile, che è stata avanzata. Poi nella sostanza queste offerte alternative non si concretizzano, come non si erano concretizzate in passato, in una fase nella quale ora e non domani, se ci sono delle iniziative e delle offerte, delle intenzioni, è bene che vengano appalesate, mettendo ognuno dei responsabili (commissario, ministro dell'industria e ministro della marina mercantile, ognuno per la propria quota) di fronte alle proprie responsabilità e mettendo il Parlamento nella condizione di esprimere un giudizio sulla vicenda trascorsa, conoscendo elementi dei quali si è parlato in maniera informale (oppure si è appena sussurrato sui giornali) o dei quali qualcosa è filtrato anche all'interno della Commissione. Queste offerte debbono realisticamente concretizzarsi e non rimanere delle « ombre » appese per l'aria.

C'è poi un problema che deve essere affrontato con la necessaria delicatezza, vale a dire quello degli immobili e del giornale *Roma*. Un intervento su di essi, per quanto riguarda la nostra attività conoscitiva, è molto difficile e può svolgersi se e in quanto queste vicende influiscano sull'andamento della flotta. Bene ha fatto il relatore a palesare nella relazione qual è la situazione di fatto che si è determinata anche in questo settore, però dovremmo avere particolare attenzione nel documento finale rispetto a questi due aspetti ed al modo con il quale collegare l'esame che si è fatto su di essi alle risultanze dell'indagine conoscitiva. Ciò che a noi viene oggi chiesto è sostanzialmente un giudizio su quello che è avvenuto. Certamente, secondo me, il patrimonio può anche essere posto sul mercato per segmenti, se questo risponde alle convenienze complessive del venditore. Nel caso specifico, presumibilmente, una vendita per segmenti credo che meglio risponda a questo tipo di esigenze, con-

sentendo altresì di ottenere un maggior introito di denaro.

È chiaro che possono nascere dei problemi per quanto riguarda la flotta, che ha un valore sul mercato in quanto può esprimere un'ipotesi di vendita, o comunque di presenza sul mercato, in termini unitari. Ciò oggi significa assommare all'attività dell'*Achille Lauro* nel settore crocieristico l'attività parallela delle altre navi ed in particolar modo l'importante questione in base alla quale verrà deciso il futuro della flotta, e cioè il mantenimento dei diritti di linea alla società destinata a subentrare alla gestione commissariale, ex legge Prodi, nell'attività della flotta Lauro.

Personalmente sarei portato a ritenere, se i tempi che sono realisticamente di fronte a noi lo consentiranno, in considerazione del ricorso degli eredi Lauro al TAR, che sia il caso di approfondire alcuni aspetti.

Poiché però siamo qui per esprimere un giudizio di natura politica, che può avere un valore solo se emesso tempestivamente, ritengo sia necessario concludere questa indagine conoscitiva prima della chiusura estiva dei lavori parlamentari.

In conclusione desidero ribadire l'apprezzamento del gruppo democristiano per la relazione del collega Grippo che, al di là delle discussioni di natura formale che si sono svolte sull'argomento, credo possa costituire realmente una base di riferimento per redigere il documento finale che sintetizzi i lavori di questa indagine conoscitiva.

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Desidero intervenire brevemente sull'ordine dei lavori. Poiché il collega Manna, il quale ha seguito particolarmente la vicenda della flotta Lauro, non può essere oggi presente per motivi di salute, chiederei di dargli la possibilità di intervenire in questa discussione la prossima settimana.

Io stesso avrei bisogno di un po' di tempo per preparare il mio intervento, che sarà comunque di consenso completo alla relazione e di riconoscimento della fatica compiuta per la sua stesura dall'o-

norevole Grippo; avrò però bisogno di prendere visione delle osservazioni emerse dalle molteplici audizioni, per poterle poi proporre quale spunto per la stesura del documento conclusivo.

Proprio seguendo l'esigenza di richiamarci a tutto quanto abbiamo ascoltato finora potremo pervenire a determinate conclusioni; infatti talune affermazioni del ministro non possono essere assolutamente accolte da noi, perché ciascuno deve rispettare le proprie competenze.

La responsabilità di ciò che avverrà appartiene al ministro dell'industria mentre noi, secondo il mio modesto parere, potremo semplicemente indicare le soluzioni che si prospettano ed i relativi inconvenienti. Nel contempo è nostro compito quello di accertare la vendita della flotta, che è contemporanea alla vendita immobiliare, e che comporta conseguenze editoriali per il giornale *Roma*.

**PRESIDENTE.** Credo che senz'altro si arriverà a mercoledì prossimo per la conclusione della discussione; nel frattempo però credo che sia il caso di procedere speditamente nel dibattito, per dare al relatore la possibilità di preparare il documento conclusivo, che speriamo possa essere la base di una convergenza unanime di consensi.

**MAURO DUTTO.** Purtroppo, nella vicenda della flotta Lauro non ho avuto quel dato personale e diretto rappresentato dalla conoscenza fisica della sua dimensione, del suo stato di salute e delle sue potenzialità economiche.

In una prima fase, ho cercato di analizzare la vicenda collocandola nell'ambito delle scelte e degli indirizzi che il Parlamento aveva cercato di dare al ministro della marina mercantile in ordine alle scelte per un rinnovamento della flotta mercantile italiana. E a me sembrava, in tal senso, che la scelta prevalente, per le leggi stesse che noi abbiamo emanato, fosse quella di un rinnovamento della flotta italiana, di un riammodernamento, di una capacità competitiva rispetto alla situazione delle flotte stra-

niere. Ma al riguardo non mi sento estremamente attratto o coinvolto dai ragionamenti che collocano il salvataggio della flotta Lauro in una logica utile per l'economia italiana, ed in particolare per quella marittima. Nel momento in cui quest'indagine conoscitiva della Commissione trasporti ha aperto un « libro » pieno di annotazioni e di informazioni su questa vicenda, mi sono automaticamente trovato tra coloro che risultavano interessati a ciò che è successo. Se la vicenda della flotta Lauro la valutiamo in termini di manodopera impiegata ed in termini di valori assoluti può forse sembrare una pagliuzza rispetto all'universo delle situazioni italiane. Se la guardiamo invece dal punto di vista dei valori, delle procedure, dei metodi e dei risultati finali, essa diventa un caso emblematico sul quale il Parlamento solleva questioni di rilevanza morale complessiva.

Obiettivamente, sono anch'io tra coloro che apprezzano il relatore, onorevole Grippo, per lo sforzo di obiettività e di serenità di informazione che rispetto a questa vicenda ha voluto fornire alla Commissione.

Se in qualche modo avessi potuto, con un gioco di magia, annientare il problema della flotta Lauro e trovare acquirenti stranieri che in qualche modo acquisissero queste navi per rimetterle in circolazione, avrei sicuramente fatto il percorso indicato, perché sono convinto che sarebbe opportuno investire le risorse locali e nazionali, il patrimonio esistente e gli aiuti che possono venire dal Parlamento e dal Governo per iniziative che abbiano il carattere dell'innovazione, che abbiano il carattere della modernità e della competitività tecnologica in questo settore.

Oggi ci troviamo però in una vicenda nella quale non siamo più in grado di osservare questioni di tipo manageriale. Ci troviamo in situazioni nelle quali sembra prevalere una gestione di tipo affaristico. Devo quindi cercare anch'io, per proporle alla Commissione, delle formule nelle quali accanto al giudizio, che la relazione stessa contiene di fatto, e che è

pieno di perplessità, di interrogativi e di critica che condivido, si individui il sistema per fornire indirizzi e parametri che permettano poi di stabile che l'alienazione del patrimonio connesso alla vicenda della flotta Lauro avvenga secondo quei criteri di rigore e di compatibilità che si vogliono affidare alla marina mercantile italiana. Questo credo debba essere il secondo passo rispetto alla conclusione dell'indagine conoscitiva, quello che l'onorevole Grippo ha cercato di sintetizzare nella sua relazione.

Non sono qui in grado di valutare né il peso ed il valore di ogni nave né quello di ogni palazzo e di ogni appartamento; non voglio neanche farlo perché credo che la Commissione non abbia questi strumenti, ma a me sembra che il giudizio sulle procedure accerti di fatto che qualcosa di oscuro si registra: il Parlamento, nella sua nobiltà, annota, in questo caso, una situazione commissariale, avvenuta sotto una distante osservazione del Ministero della marina mercantile, un Ministero che non ha dato indirizzi rispetto alla utilizzazione della flotta Lauro la cui gestione non può essere posta tutta a carico del commissario, dal momento che qualcuno alle sue spalle avrà dato consigli e suggerimenti. La situazione che è venuta oggi a crearsi registra, rispetto ad un andamento crescente dei valori immobiliari, un andamento decrescente delle valutazioni del patrimonio immobiliare della flotta Lauro. Ciò dimostra, in modo evidente, che qualcosa non ha funzionato, e di questo non posso che esserne convinto, a prescindere dai personaggi coinvolti, a prescindere dalla conoscenza diretta degli immobili e delle dislocazioni nelle città.

Certamente, vi sono situazioni che possiamo considerare di copertura, gli annunci sui giornali, la scarsa affluenza delle singole offerte rispetto all'acquisizione del patrimonio, ma ho l'impressione che l'indagine conoscitiva della Commissione abbia messo in luce procedure in qualche caso lente, in qualche caso affrettate, procedure che in qualche caso producono una perdita di risorse per la riuti-

lizzazione della flotta Lauro e quindi per l'interesse generale pubblico.

Da questo punto di vista, credo di poter sottoscrivere la relazione del collega Grippo. Chiedo alla Commissione di passare, in una seconda fase, ad un possibile esame di indirizzo sia sul fronte della marina mercantile sia sul fronte di ciò che le risorse della flotta Lauro permetteranno di innestare sul settore flotta. Chiedo di prenderci la responsabilità di dire al ministro che il nostro giudizio su questa vicenda è complessivamente negativo.

Non so quali potranno essere le scelte successive. Certamente, un confronto con il mercato può essere interessante, purché ci si riconfronti su dati che vengano da un reale gioco di domanda ed offerta. Se è vero che il costo definitivo dell'acquisizione della flotta Lauro corrisponde ad una percentuale minima rispetto allo stesso costo di rottamazione dell'intera flotta, qualcosa che non funziona c'è. E l'obiettivo, che è poi stato ripreso e sostenuto dai sindacati, che ci hanno inviato numerosi telegrammi per affrettare una nostra decisione su questa materia, non sembra quindi essere collimante con quello del mantenimento della forza lavoro. Se giudicassi la possibilità di utilizzare i miliardi che il patrimonio complessivo della flotta permette all'economia marittima italiana di utilizzare, sono convinto che iniziative nuove nel settore della marina mercantile, con i capitali a disposizione e con il rinnovamento dello stesso navigante della flotta Lauro, permetterebbero un'acquisizione, anche se indiretta, di forza lavoro sicuramente superiore a quella che viene garantita da questa operazione, un'operazione nella quale non riusciamo, come Commissione parlamentare, neanche a definire e a chiarire qual è l'impiego e la garanzia per la forza italiana rispetto a quella straniera. E a me sembrerebbe strano che operazioni di miliardi possano in qualche modo concludersi per garantire lavoro e manodopera straniera imbarcata sulle nostre navi.

Concludo affermando che sostanzialmente concordo con la relazione Grippo. Ritengo che l'indagine conoscitiva abbia messo a nudo una situazione in cui, a prescindere dalla qualità finanziaria o dal numero dei miliardi, le procedure commissariali ed amministrative hanno permesso un'approssimazione troppo rapida e sicuramente non trasparente. Sarebbe pertanto opportuno collegare ogni scelta del Governo, in materia di marina mercantile, ad un indirizzo del Parlamento. In tal senso, ritengo altresì che sarebbe opportuno coinvolgere le forze armatoriali pubbliche e private, per la ricerca di una soluzione che in qualche modo mantenga i diritti di linea eliminando la parte di arretratezza e di pesantezza che nel patrimonio delle navi Lauro ancora ci portiamo dietro.

GUSTAVO MINERVINI. Desidero anch'io manifestare il mio apprezzamento all'onorevole Grippo per la sua relazione, un apprezzamento che esprimo anche come cittadino di Napoli, e quindi particolarmente coinvolto nella sorte della flotta Lauro.

Ho apprezzato la relazione dell'onorevole Grippo per la sua franchezza, ancorché in qualche caso la forma fosse lievemente edulcorata. Io considererei ad esempio settecentesca la formula: « La Commissione sottolinea che non si è prestata la massima cura nel favorire una situazione di concorrenzialità ».

Risalta invece la franchezza della formula secondo cui « i meccanismi e l'azione degli acquisti non si sono palesati trasparenti ». Di questo va dato atto.

Da queste due osservazioni, cioè dalla mancanza di trasparenza e dalla mancanza di apertura alla concorrenza, discende una conseguenza: dobbiamo far sì che il dispositivo, il documento conclusivo sia coerente con la motivazione, cioè con l'elaborato del relatore, che viene unanimemente apprezzato. Evidentemente, se non vi è stato uno spazio se non esiguo, se vi è stato uno spazio soltanto insufficiente alla concorrenzialità, se non vi è stata una trasparenza delle

operazioni di vendita, questa Commissione non deve prescrivere condizioni, non deve seguire il metodo di prescrivere degli aumenti di prezzo, come talora avviene in Parlamento giocando allo scavalco, ma deve semplicemente respingere le procedure seguite e chiedere che siano osservate le regole del gioco.

Come ha detto più di uno, le regole sono la trasparenza ed il mercato (mi sembra che da ultimo lo abbia detto anche il collega Dutto).

Hó apprezzato l'ampio intervento del collega Lucchesi ed anche i suoi accenni ai « passaggi equivoci ». Anch'egli conveniva circa le osservazioni del relatore.

Ho molto apprezzato le osservazioni del collega Lucchesi, anche quella riguardante la difficoltà di vendere separatamente la flotta, quanto meno ciò che resta ormai della flotta. Se non erro, infatti, delle 18 navi iniziali ne restano ormai 8: al minuto, per così dire, sono state vendute ben 10 navi. Probabilmente queste ultime devono essere vendute in blocco, al massimo con quella formula che veniva accennata dal collega Ridi. Di esse, evidentemente, un pezzo molto importante è costituito dall'*Achille Lauro*. Io, comunque, non credo che si possano vendere una per una.

Ciò che è assolutamente incomprensibile è perché gli immobili, che *ad valorem* rappresentano la partita maggiore (26 miliardi su 35), debbano essere venduti in blocco. Ciò a me sfugge, tanto più che si tratta non solo di appartamenti distinti, ma di palazzi distinti e addirittura di aree e di zone in località diverse, molte delle quali appetibili. La conoscenza della città di Napoli e dei suoi dintorni da parte di taluno di noi in questo caso torna utile: assolutamente non si riesce ad intendere perché si debba vendere in blocco un compendio immobiliare così diversificato e così ricco. Ciò, ripeto, riesce assolutamente incomprensibile: mentre per una vendita in blocco della flotta o di una parte notevole di essa è facile riconoscere le ragioni, è difficile riconoscerle per una vendita in blocco di un compendio immobiliare così diversificato.

Credo che nessun curatore, nessun giudice delegato di fallimento, si spingerebbe a ciò con tale leggerezza a trattativa privata. Non vedo perché un commissario, che ha un Ministero come organo di vigilanza, debba consentire ciò che a parità di condizioni non fa un giudice delegato o un tribunale fallimentare, per giunta in un caso nel quale i cespiti non hanno destinazione imprenditoriale. Se si trattasse del discorso della flotta, la salvaguardia dell'unità imprenditoriale effettivamente è prevista dalla legge Prodi; ma il compendio immobiliare non è retto certamente da questa necessità e quindi la salvaguardia integrale degli interessi dei creditori deve essere perseguita. Non vi è ragione che ciò non sia.

Non ho partecipato ai lavori di questa Commissione e me ne scuso. Ho cercato di leggere gli atti e mi possono essere sfuggite vicende non formalizzate, alle quali mi pare abbia accennato l'onorevole Sanguineti. Forse le questioni che intendo porre in realtà sono già emerse. A me piacerebbe conoscere quali siano le istruttorie penali in corso relative alla flotta Lauro, poiché queste, a prescindere dal ricorso al TAR degli eredi Lauro, potrebbero costituire ostacoli obiettivi insormontabili alle cessioni progettate. È un punto sul quale è stata chiesta qualche informazione anche soltanto al Ministero? So che al Ministero il settore è affidato a persone di grande capacità. Vorrei sapere se sono in corso istruttorie penali. Di una vi è cenno: si parla di mandato di comparizione. Mi sembra ve ne siano più di una. Sarebbe interessante conoscere quale ne sia l'oggetto e se non siano esse stesse impeditive della vendita di cui si parla. Se questo fosse, forse l'esigenza di un immediato giudizio politico diventerebbe minore poiché si frapporrebbero alla vendita comunque ostacoli non facilmente sormontabili.

Un altro punto che sarebbe interessante conoscere è stato accennato efficacemente dal collega Lucchesi. Mi riferisco all'effettiva utilizzazione del personale delle navi. Il collega ha rilevato che sembrerebbe che il personale straniero ri-

petto a quello italiano sarebbe nel rapporto di due ad uno. So di certo che nel tragico episodio dell'*Achille Lauro*, di cui tutti abbiamo letto sui giornali, è risultato che a bordo vi erano 99 portoghesi. Ciò ha due profili. Innanzitutto ci dovrebbe stare a cuore, ancorché si tratti di stranieri, che essi non siano sottopagati nel momento in cui sono utilizzati a bordo delle navi italiane. Questo introduce il discorso sul funzionamento degli organi della marina mercantile, i quali hanno dovuto fornire le necessarie autorizzazioni, perché non si può utilizzare personale straniero se ciò non venga concesso dal Ministero della marina mercantile. A parte ciò, che potrebbe essere estraneo ai lavori di questa Commissione, occorre chiarire il punto. Quando si parla dell'esigenza di salvaguardia dell'occupazione, sarebbe interessante sapere qual è l'occupazione che deve essere salvaguardata: come mai vi erano 99 portoghesi (nel senso di cittadini del Portogallo), mentre tanti lavoratori erano addirittura in cassa integrazione?

Adirittura si potrebbero ravvisare profili di illecito penale, perché è con denaro pubblico che si sovviene ai lavoratori in cassa integrazione. È perciò incomprendibile il motivo per cui si assumono lavoratori stranieri in presenza di lavoratori italiani in cassa integrazione, certamente interessati a ritornare a bordo.

Non voglio pensare che venissero utilizzati cittadini stranieri soltanto allo scopo di pagarli di meno: questo mi parrebbe doppiamente colpevole perché, secondo il principio di uguaglianza, le regole di tutela dei lavoratori valgono anche per gli stranieri e non soltanto per i cittadini. In più vi sarebbe sperpero di denaro pubblico, perché sarebbero state pagate indennità di cassa integrazione mentre si pagavano, anche se in maniera più contenuta, i salari ai lavoratori stranieri. Sarebbe interessante approfondire questo punto, non per fare soltanto una sorta di « voyeurismo » della vicenda, ma perché, quando si parla della necessità di tutelare i lavoratori e di garantire la con-

tinuazione dell'esercizio dell'impresa nell'interesse di questi ultimi, bisognerebbe sapere quanti siano in realtà i lavoratori che hanno interesse a prestare la loro opera e perché si sia invece preferito imbarcare lavoratori stranieri. Inoltre, nell'episodio in oggetto, si trattava di camerieri e quindi di una categoria non qualificata; non si poteva perciò pensare che mancassero in Italia lavoratori di tale qualifica.

È vero, come ha sottolineato il collega Grippo, che bisogna tutelare in primo luogo l'interesse dei lavoratori; bisogna però tutelare anche gli interessi dei creditori, fra i quali il caso vuole vi siano gli stessi lavoratori, che rivendicano la retribuzione e l'indennità di quiescenza, e lo Stato, per cifre cospicue.

Per quanto riguarda la questione del giornale *Roma*, ritengo sarebbe utile consultare le relazioni semestrali del Garante dell'editoria, delle quali almeno un capitolo è sempre dedicato alla vicenda di quel giornale. Si potrebbe inoltre ascoltare lo stesso Garante, che è persona propensa sempre a fornire dati e notizie: certamente la Commissione potrebbe esserne arricchita ai fini dell'esame della questione che, nel complesso della relazione Grippo, pur così pregevole, ha un posto al quanto minore, e forse ingiustamente.

ADELMO RICCARDI. Il collega Ridi ha già espresso a nome del gruppo comunista il consenso alla relazione dell'onorevole Grippo. Da parte mia desidero però ribadire nuovamente al relatore il mio apprezzamento per il lavoro equilibrato che egli ha svolto in una vicenda così complicata.

Mi pare si possa aggiungere che le ragioni che ci convinsero della necessità di svolgere un'indagine conoscitiva sulla flotta Lauro furono fondamentalmente due. La prima ragione era legata al fatto che vi era una generale preoccupazione in ordine al futuro assetto della flotta, in considerazione dell'orientamento manifestato da questa Commissione e dal Parlamento nel suo complesso circa la neces-



sità di rafforzare la presenza della flotta di bandiera nei traffici di linea nell'area mediterranea ed in tutti i comparti dei traffici marittimi.

Le notizie che si apprendevano, anche tramite i giornali, e a seguito della prima audizione con il ministro Altissimo, non fecero altro che accrescere le nostre preoccupazioni.

La seconda ragione stava nella necessità di indagare se le iniziative concernenti la difesa della flotta del patrimonio immobiliare ed il giornale *Roma* fossero ispirate non solo alla legge Prodi, ma anche alla prassi di moralità che si deve seguire in situazioni complicate e delicate come questa.

Questi obiettivi rimangono validi anche dopo la conclusione di questa indagine conoscitiva, perché dobbiamo riconoscere che, nei fatti, non si è camminato in nessuna di queste due direzioni. Questo dobbiamo riconoscerlo con saggezza, obiettività e serietà: nessuna di queste due strade è stata percorsa, come è stato dimostrato anche dalle numerose audizioni che abbiamo fatto.

Da questo punto di vista mi pare che la relazione dell'onorevole Grippo dia un contributo che il gruppo comunista apprezza notevolmente.

In questi anni abbiamo avuto la preoccupazione di approvare, anche forzando talune situazioni, una serie di leggi capaci di fermare le tendenze negative che stavano investendo la nostra flotta.

Non voglio qui citare i provvedimenti, né ricordare la quantità delle risorse finanziarie stanziare, perché si tratta di una vicenda che abbiamo insieme vissuto con un grande senso di responsabilità.

Credo però che l'atteggiamento del ministro e di coloro che hanno governato questa vicenda abbia manifestato un serio distacco rispetto all'impostazione che, nella difesa della flotta, aveva deciso il Parlamento e che doveva diventare una linea valida per tutti gli operatori, soprattutto per quelli che operavano in conto del Governo, e degli enti pubblici. Questa doveva essere la linea da perseguire, perché, ad esempio, la soluzione

che viene portata avanti per la flotta non dà alcuna garanzia, cosa che abbiamo già detto almeno cinquanta volte, ma che dobbiamo ancora ripetere nella sede conclusiva di questa indagine, in particolare per quanto riguarda la difesa di quel minimo di flotta che è rimasta. Al riguardo, anzi, sarebbe bene capire di più quali meccanismi hanno operato per portare la flotta da 50 unità a 18 e da 18 alle attuali 7 unità.

Questa soluzione non difende l'occupazione. Prima di me, altri colleghi hanno ricordato la vicenda del rapporto tra marittimi italiani e marittimi di altri paesi: dei 462 dipendenti, pochissimi sono i marittimi italiani, e pur con tutto il rispetto che dobbiamo avere per i lavoratori stranieri, la loro presenza rispetto a quelli italiani costituisce un problema che non possiamo sottovalutare. Dunque, se il Governo, se il Parlamento devono assumere interventi a favore dell'occupazione, questi devono difendere in primo luogo i lavoratori del nostro paese. Perciò la soluzione prevista non apporta alcun contributo alla stabilità dell'occupazione e della struttura economica del paese.

Inoltre, la soluzione che viene avanti non offre alcuna garanzia per il mantenimento della flotta a Napoli; in questo modo scompare un « polmone »; che per la storia della città ha rappresentato un punto di riferimento importante. Si può discutere sul ruolo di Lauro, su ciò che ha fatto o non ha fatto, ma non si può disconoscere che la flotta Lauro ha rappresentato un punto importante nella struttura economica di questo importante assetto territoriale del nostro paese.

Ho letto anch'io che all'inizio della vicenda era stato richiesto un prestito di 13 miliardi rivolto a far fronte alle difficoltà che presentavano alcune società del gruppo Lauro. Ormai si conoscono tutti i risvolti di questa vicenda e sono risvolti legati al sistema bancario napoletano, alle decisioni dell'IMI. Se questa richiesta fosse stata accolta forse si sarebbe potuto salvare la flotta. Sappiamo inoltre che molti contestavano l'idea che se si fosse inizialmente tentato di alienare parte o

anche tutto il patrimonio immobiliare, probabilmente la flotta poteva essere salvata e forse rinnovata e rafforzata. Perché fin dall'inizio non si è scelta questa strada? Al punto in cui sono giunte le cose occorre riconoscere con franchezza che, di fronte a queste due possibili ipotesi, salvare la flotta, con tutte le implicazioni che ciò avrebbe comportato, avrebbe significato, probabilmente, richiedere ed avere, nei tempi giusti, l'intervento della cassa integrazione, avrebbe significato la difesa e l'adeguamento delle navi, trovando la soluzione a tutti i problemi attinenti a questa politica. L'altra soluzione, ed è quella che si è seguita, prevedeva gradualità smobilitazioni e liquidazioni della flotta: di questo il ministro deve rendersene conto, perché con una vicenda come questa deve assumersi le proprie responsabilità.

In tutta questa vicenda, il cambio frequente dei commissari non convince; è strano che se ne cambi uno ogni anno. Ce n'è un primo che ha un atteggiamento paritario rispetto agli sbocchi da dare a tutta questa vicenda. Il secondo commissario, almeno dalle conoscenze che ci siamo fatti con le audizioni, persegue l'obiettivo della difesa della flotta. Ne subentra poi un terzo che opera per le soluzioni che vengono oggi prospettate.

Che dire poi, signor presidente, della ripetitività delle stime sul patrimonio immobiliare? Nella sua relazione il collega Grippo critica il fatto che nel procedere in questa stima non si sia tenuto conto del fatto che il mercato napoletano - in ordine al potenziamento futuro - è diverso dal mercato di altre parti del nostro paese. Comunque vi sono tre stime che scendono, in modo drammatico, l'una rispetto all'altra. E come conclusione si accetta la più bassa, scartando anche il criterio indicato dall'onorevole Grippo, cioè quello di assumere come valore per la cessione la media delle tre stime.

Anche la vicenda degli annunci sui giornali può sembrare una questione banale, ma non lo è. Perché si è seguita la logica di annunci che non avevano una dimensione territoriale adeguata al prestigio che la flotta Lauro aveva conquistato

nel corso degli anni in Europa e nel mondo? Avere scelto piazze che potevano dare certi risultati, al posto di altre che ne potevano offrire di migliori, è anch'esso un elemento che, a nostro avviso, deve essere opportunamente considerato.

Signor presidente, sappiamo che una Commissione di indagine è costituita per conoscere e registrare i fatti, come si sono sviluppati o si sviluppano; crediamo però che, su una vicenda delicata come questa, ogni singolo gruppo deve avere piena libertà di approfondire le questioni per indicare quali strade da seguire per accertare fino in fondo tutte le responsabilità, con l'obiettivo di fare intorno a questa delicata questione il massimo di chiarezza. Nel frattempo il ministro è libero di fare ciò che ritiene più utile perché ha i poteri per assumersi interamente la responsabilità degli atti che compie nell'applicazione delle leggi dello Stato italiano. Perciò deve fare il suo mestiere di ministro senza tentare di scaricare su altri le proprie responsabilità. In questi ultimi giorni hanno acquistato valore le affermazioni che faceva il collega Ridi per il quale è possibile una diversa manovra; crediamo di avere il dovere di non fare decadere nuove ipotesi di lavoro per dare il nostro contributo su eventuali altre soluzioni che devono avvenire alla luce del sole, perciò passando dalla porta principale di questo palazzo. E devono essere soluzioni, se ci sono, sulle quali ciascuno di noi deve dire la propria opinione. Tali soluzioni debbono seguire gli *itinerari* giusti. Se da queste proposte emergesse che le finalità che ho descritto poc'anzi sono maggiormente perseguibili rispetto alle soluzioni che vengono portate avanti, per quanto ci compete dovremmo far pesare il nostro ruolo perché esse, supposto che ci siano, siano applicate.

**PRESIDENTE.** Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di mercoledì 6 agosto, alle 9,30.

**La seduta termina alle 17,45.**