

**13**

**SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 SETTEMBRE 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

**PAGINA BIANCA**

---

**La seduta comincia alle 12.**

**Audizione del ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, Valerio Zanone, e del ministro della marina mercantile, Costante Degan.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla cessione della flotta Lauro. L'ufficio di presidenza ha ritenuto doveroso, dopo la recente crisi di Governo, ascoltare i nuovi ministri dell'industria, onorevole Zanone, e della marina mercantile, senatore Degan. Naturalmente, poiché è la prima volta che i due ministri sono presenti nella nostra Commissione, cogliamo l'occasione per formulare i migliori auguri per il loro lavoro, anche in vista della nostra futura collaborazione.

Noi abbiamo già inviato tutti gli atti del dibattito che finora si è svolto in Commissione: do quindi la parola per primo all'onorevole Zanone, per le dichiarazioni che egli intenderà fare sull'oggetto della nostra indagine.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Ringrazio il presidente per l'invito a partecipare a questa riunione, e per le sue parole augurali, particolarmente appropriate nel caso di un Ministero che presenta situazioni così difficili e complesse, come quello dell'industria, tra le quali si annovera anche, senza dubbio, il problema in discussione da parte di questa Commissione.

Su questo voglio dire innanzitutto che dal momento in cui, nel recente mese di agosto, ho acquisito la responsabilità di tale caso insieme ad altri, ho ritenuto che da parte del Ministero dell'industria oc-

corresse corrispondere ad un duplice ordine di considerazioni e di obiettivi.

Il primo è quello di procurare una soluzione che assicuri la continuità e la ripresa della flotta Lauro, non soltanto per l'importanza economica ed occupazionale della compagnia, ma anche per ciò che la vicenda di questa flotta rappresenta per la città di Napoli e per il Mezzogiorno.

Il secondo ordine di preoccupazioni — che, a mio avviso, va tenuto in considerazione non meno del primo — è di procurare, nella ricerca di queste soluzioni che mi auguro siano possibili, la più grande trasparenza, in modo che le considerazioni e le obiezioni che sono emerse nel corso dell'indagine presso la Commissione trasporti trovino la più esauriente risposta.

Nel merito, le osservazioni che credo di dover fare possono assumere, come punto di partenza circa la cronistoria del caso e lo svolgimento delle relative vicende, la relazione che il mio predecessore, onorevole Altissimo, ha tenuto in questa sede nel maggio scorso. Quindi, sulla base anche delle varie osservazioni che sono state avanzate dagli onorevoli deputati nel corso dell'indagine, ho procurato qualche nota circa le principali obiezioni di natura tecnica ed amministrativa che sono emerse nel corso del dibattito parlamentare.

Il primo problema che ho visto trattato nel corso dell'indagine riguarda il grado di pubblicizzazione che si sarebbe riservato alla cessione dell'azienda armatoriale della Lauro, ed il fatto che all'amministrazione vigilante sia stata sottoposta un'unica offerta. Sta di fatto che la vicenda della Lauro non soltanto è stata oggetto di molti tentativi, di molte inizia-

tive, svolti dal Ministero dell'industria presso i principali gruppi armatoriali, per vedere se e quale tra essi potesse essere interessato a rilevare questa compagnia alle migliori condizioni, ma ha anche avuto una grandissima eco sulla stampa nazionale ed internazionale, e credo quindi ragionevole ritenere che, in un ambiente in cui le informazioni sono così attente e continuative, come è quello della marina, certamente la conoscenza circa la disponibilità di questa flotta possa darsi per sicura: ma l'offerta su cui alla fine ci si è dovuti orientare è stata una sola, dopo verifiche e trattative che hanno richiesto un tempo non breve.

In merito a questa unica offerta (e si tratta di una questione che è stata giustamente sottolineata nel corso dell'indagine parlamentare), sono state richieste da varie parti notizie più approfondite, circa la composizione azionaria della Finlauro società per azioni. Ciò che in merito posso dire — e che credo la Commissione già ampiamente conosca — è che di questa Finlauro risultano soci, per la ragione del 3 per cento ciascuno, i signori Occhetti, Ligabue e Chandris (tutti ampiamente noti nel campo armatoriale), mentre il restante 91 per cento è intestato ad una finanziaria navale, costituita pariteticamente da due professionisti, l'avvocato Marchese e il dottor Vighi, i quali, a gestione conclusa, intendono distribuire le quote tra i promotori dell'acquisto ed eventualmente tra altri operatori del settore armatoriale.

Poiché anche nel corso delle indagini mi sembra siano emerse fondate preoccupazioni, circa l'eventualità di un trasferimento della flotta Lauro in mani straniere, posso aggiungere che l'avvocato Marchese, con lettera del 13 agosto scorso, mi ha dichiarato la disponibilità del gruppo acquirente ad impegnarsi a garantire che eventuali passaggi di quota avvengano solo a favore di imprenditori italiani e del settore; perciò nel contratto definitivo, qualora vi si arrivasse, potrebbe certamente essere inserita una clausola con l'impegno formale circa la distribuzione delle quote in modo da escludere soggetti esteri.

Per quanto riguarda le modalità di pagamento del corrispettivo, stabilite nel preliminare, sono state fatte obiezioni, nel corso dell'indagine di questa Commissione, circa il fatto che si prevede che di questa quota — che è il saldo della valutazione del valore della flotta, ridotto poi a redditività negativa — il 50 per cento verrebbe pagato alla stipulazione, ed il restante 50 per cento al momento dell'avvenuto sub-ingresso, e quindi con riferimento all'ingresso della nuova società nelle *conferences*. Su tale questione penso che certo il ministro della marina mercantile possa esprimersi in maniera più approfondita di me; mi pare di aver capito che, restando il nome Lauro e le navi, non si debbano avere troppe ragioni di preoccupazione per questo sub-ingresso. Comunque, siccome i diritti di linea, nella stima che è stata compiuta ed anche illustrata dal ministro dell'industria nell'audizione del maggio scorso, si quantificavano per qualcosa più di due miliardi, si potrebbe, in sede di stipulazione definitiva, inserire una clausola che preveda un limite all'eventuale contrazione di prezzo, che dovrebbe essere proporzionalmente ridotto in base a quei diritti di linea in cui non si effettuasse il subentro, in modo da ridurre questa eventualità negativa.

Un altro punto su cui si è insistito particolarmente nell'indagine è quello relativo ai livelli occupazionali e al periodo di tempo in cui è possibile garantirli: si prevede, in base agli accordi e alle trattative intercorsi finora, la conferma di 460 unità lavorative, per cui resterebbero alcune posizioni che dovrebbero essere oggetto di una misura di prepensionamento che, per altro, richiederebbe un atto legislativo.

Ovviamente, non posso ipotizzare in modo certo e sicuro il futuro, ma poiché è già all'esame la richiesta di reiterazione del decreto-legge di proroga dell'esercizio delle imprese in amministrazione straordinaria, con il consenso del tesoro si potrebbe prevedere che in tale reiterazione si faccia adito a questa possibilità di prepensionamento.

Quanto al periodo di tempo da considerare, la legge Prodi prevede che, in presenza di una valutazione reddituale negativa, esso sia di due anni; questo è il termine di cui è possibile essere certi. Eventualmente, poi, si potrebbe prevedere una garanzia a tempi più lunghi, ma ciò costituirebbe in qualche modo un onere maggiore che il cessionario dovrebbe accollarsi e che non potrebbe non incidere sulla valutazione della redditività negativa.

Per quanto riguarda la valutazione e le stime delle perizie svolte, ricordo che il CIPI aveva incitato i Ministeri della marina mercantile e dell'industria ad esprimersi congiuntamente in merito; penso che il ministro Degan lo farà nel suo intervento. Mi pare di poter dire che la valutazione sulla congruità dei valori peritali della flotta dei due Ministeri sia sostanzialmente concordante.

Esiste un contratto preliminare, concluso con il commissario della procedura per la flotta Lauro: il mancato perfezionamento di tale contratto potrebbe aprire un contenzioso; comunque, ciò che in questa sede più interessa è conoscere con precisione le indicazioni che la Commissione trasporti intende formulare, in modo che ci si possa attenere in modo rigoroso a queste indicazioni.

Se la trattativa avviata con l'unico cessionario che si è finora fatto avanti non dovesse avere esito positivo, la mia intenzione è di invitare il commissario a procedere alla ricerca di nuovi acquirenti che possano essere interessati, sulla base anche delle valutazioni che la Commissione esprimerà. Un grave problema è però rappresentato dalla brevità del tempo a disposizione: la scadenza della procedura Prodi è prevista per il prossimo febbraio, per cui si avrà bisogno di un intervento legislativo; di fronte a tempi molto ristretti vi è la situazione della flotta che, invece, richiede impegni finanziari da parte dello Stato e che consiglia quindi, a mio avviso, la ricerca di una soluzione spedita.

Meno drammatica mi appare la situazione del patrimonio immobiliare, del

quale è stata compiuta una valutazione; non so se su questo la Commissione intenda esprimersi o meno, comunque il problema sul quale si concentra la mia ansietà è soprattutto quello di trovare una strada positiva che consenta la ripresa della flotta attraverso un adeguato contratto di cessione.

Un'ultima parola intendo spenderla sul giornale *Roma*: mi pare che proprio in questi giorni si stampi quel numero unico richiesto ogni anno dalla legge per non perdere il diritto alla testata; darò direttive al commissario affinché esperisca nuove azioni di pubblicità per il reperimento di possibili acquirenti sulla base di condizioni di massima non dissimili da quelle alle quali era stata autorizzata la cessione alla EDISUD, che poi non ebbe buon esito.

Sono questi gli elementi in merito ai quali si può compiere, da parte mia, un doveroso aggiornamento rispetto a quanto il ministro Altissimo aveva qui esposto durante l'audizione del 28 maggio scorso. Il mio intendimento è di attenermi alle indicazioni che la Commissione esprimerà, non potendo tacere le mie preoccupazioni circa la difficoltà crescente della soluzione della vicenda.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro Zanone per il suo intervento e, prima di dare la parola al ministro Degan, credo di interpretare i sentimenti della Commissione ringraziando quest'ultimo per la sua presenza odierna, in quanto non abbiamo avuto la fortuna di avere qualche dichiarazione da parte del suo predecessore al dicastero della marina mercantile. Infatti, il ministro Carta aveva ritenuto che la responsabilità in questa materia attenesse interamente ed esclusivamente al Ministero dell'industria. Quindi, intendendo ringraziare il ministro Degan per la sua sensibilità e perché con il suo intervento odierno dimostra che l'amministrazione della marina mercantile non intende estraniarsi dalla vicenda.

**COSTANTE DEGAN, Ministro della marina mercantile.** Ringrazio il presidente

per il saluto e faccio mio l'augurio di una intensa collaborazione tra chi vi parla, il Ministero nel suo complesso e la Commissione trasporti. È obiettivamente vero che, dal punto di vista giuridico, la responsabilità appartiene al ministro dell'industria: la legge Prodi deve il suo nome al fatto di essere stata varata — se non varata, certamente avviata — dall'allora ministro dell'industria Prodi. L'amministrazione della marina mercantile può ritenersi coinvolta, e si ritiene coinvolta, per la tutela di alcuni specifici interessi, cioè quelli del mantenimento di un'area che aveva goduto di grande prestigio fino ad un certo momento e che poi lo aveva progressivamente perduto a causa delle note vicende.

Questo corrisponde all'interesse di natura generale per il paese di assicurare per quanto possibile la continuità, pur in un momento estremamente difficile a livello europeo ed internazionale. Infatti, questa vicenda non si svolge certo in una fase nella quale esista una folla di aspiranti a subentrare nella proprietà della flotta Lauro, perché la condizione generale obiettiva di quest'ultima è ben nota ai componenti della Commissione trasporti.

Confermo, per quanto riguarda la valutazione del naviglio, anche in base ad un recentissimo esame condotto dall'ispettorato tecnico, una perfetta sintonia con le valutazioni del collegio peritale nei confronti della *Achille Lauro*, mentre nei confronti delle altre unità si è pervenuti a valori superiori dell'ordine del 5 per cento compatibili con le verifiche che in sede peritale difficilmente possono determinare una totale coincidenza con le valutazioni di tutti i periti.

L'intervento del Ministero della marina mercantile non può che rivolgersi ai contenuti della convenzione, che ha dato luogo al decreto del ministro Altissimo, che consentiva al commissario di provvedere alla conclusione della trattativa, sia pure con alcune modificazioni rispetto alle ipotesi formulate dal ministro stesso, e alla necessità di salvaguardare la presenza della flotta Lauro onde garantire i livelli occupazionali.

La soluzione del problema è basata non su di un programma pluriennale che mostri le garanzie necessarie, ma sulla base della legge Prodi che prevede garanzie biennali circa i livelli occupazionali e circa il mantenimento dell'immagine della flotta Lauro in ragione della possibilità del recupero dei diritti di linea nel corso dell'anno, fra il pagamento della prima e della seconda rata.

Sappiamo tutti che tale ipotesi soggiace alla possibilità, sia da parte del commissario, eventualmente sostenuto dal Ministero, sia da parte dei subentranti, di mantenere o rafforzare, laddove esistano ancora operativamente, i diritti di linea. Per altro, la convenzione prevede che il versamento della seconda quota sia proporzionale all'effettiva operatività dei diritti di linea.

È difficile avanzare ipotesi, anche se vi è l'impegno scritto, valido e per il commissario e per la parte contraente, di fare tutto il possibile per confermare la possibilità di accesso alle loro *conferences*. Queste ultime consentono di prefigurare il loro mantenimento; si tratta di assicurare nel corso di un anno di gestione — a metà fra il commissario e i subentranti — l'appoggio politico e operativo. Per altro, ciò è inevitabile per qualunque altro diverso contraente. Non è immaginabile, per la natura stessa delle *conferences*, che il tipo di impegno oggi in vigore con la flotta Lauro possa essere mantenuto anche nei confronti dei subentranti.

La ragione per cui si continua a chiamare « flotta Lauro » e si provvede in maniera accorpata al trasferimento al contraente è proprio quella di assicurare le migliori condizioni per le trattative tra il versamento della prima e della seconda quota.

Non intendo soffermarmi sul problema degli immobili o del giornale *Roma* o su altre questioni, anche perché se ne è già occupato il ministro Zanone.

Devo ricordare però che sia al ministro Zanone, sia a me, è pervenuto un telegramma da parte del commissario che chiede la conclusione delle trattative o facendo subentrare in tempi brevi nell'at-

tività dell'azienda armatoriale nuovi operatori o garantendo l'operatività attraverso interventi eccezionali di natura legislativa. Questi ultimi, tuttavia, potrebbero creare un precedente sia rispetto alla gestione dell'azienda in base alla legge Prodi, sia nei confronti dell'attività nel settore della marina mercantile. Di fatto un operatore in difficoltà potrebbe far valere un precedente di questo tipo, cioè la gestione temporanea per restituire poi al settore privato, ma attraverso il consolidamento di un intervento pubblico.

In occasione del varo della legge in favore della Finmare ho dovuto interessarmi al fine di attivare servizi di interesse nazionale da affidare a tale società e di avviare procedure in favore di attività che *ope legis* non sono così definite e garantite da ragioni generali di pubblico interesse.

A mio giudizio, il problema deve essere risolto in tempi brevissimi, anche perché il continuo palleggiamento di dichiarazioni e di responsabilità non fa altro che prorogare una situazione che non può continuare ad esistere.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola ai colleghi, comunico che la confederazione sindacale CGIL-CISL-UIL ha chiesto di essere ascoltata nuovamente. Ritengo però che ciò non sia molto utile ai fini della nostra indagine, perché con molta probabilità verrebbero ripetute cose già dette.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Desidero sottolineare che, da quanto abbiamo ascoltato dai due ministri intervenuti nel dibattito odierno, pare che essi abbiano rivolto l'attenzione maggiormente alle conclusioni piuttosto che alle trattative ed all'offerta unica avanzata; certamente mi rendo conto che essi non avrebbero potuto, per mancanza di tempo o anche per altre incombenze, approfondire le risultanze di tutta l'indagine conoscitiva che abbiamo finora condotto e che ci ha portato a molteplici constatazioni.

Tralascio la sorpresa e direi anche l'insoddisfazione per il comportamento

che è stato tenuto un po' da tutti; voglio però mettere in evidenza che, paradossalmente, si è arrivati alla decisione di vendere quando non vi era stato un ulteriore aggravamento delle difficoltà ereditate dai commissari, ma semmai un alleggerimento, che si sarebbe rivelato ulteriore se da parte governativa si fosse manifestato rispetto delle norme e promosso interventi adeguati.

Riterrei pertanto opportuno che ognuno di noi rivolgesse ai ministri le domande che più gli premono; starà poi a noi, in un secondo momento, trarre le conclusioni del caso. Ricordo che avremmo dovuto concludere l'indagine entro il 10 agosto: ora siamo al 10 settembre, ma l'intendimento è sempre quello di concludere, tenendo presente non questa illustrazione, ma tutta l'indagine svolta. Ciò inevitabilmente rende il lavoro più pesante, lungo e necessariamente approfondito.

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, mi scusi l'interruzione, ma credo che possiamo trarre le nostre conclusioni anche alla presenza dei ministri.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Non faccio riferimento alla presenza od alla assenza dei ministri: ritengo soltanto che non si possa concludere stamane.

Vi sono infatti questioni che non sono state esaminate, e per esempio vi è una domanda che vorrei rivolgere, concernente il motivo per il quale non è stato attuato l'accorpamento - chiesto ripetutamente dai commissari - di tutte le aziende coinvolte nell'affare Lauro. Infatti, tutti i movimenti finanziari debbono essere conglobati in un'unica voce ai fini della risoluzione delle questioni patrimoniali della flotta Lauro.

In secondo luogo vorrei sapere perché la normativa sul prepensionamento, che pur esiste, non è stata attuata; è vero che esiste un finanziamento di 27 miliardi che ancora deve essere approvato, ma è altrettanto vero che da parecchio tempo è stato richiesto dal commissario un finanziamento per i danni ricevuti, non im-

putabili né all'amministrazione Lauro, ma dipendenti da ragioni di carattere internazionale.

Il sequestro ha causato al momento danni diretti, ma successivamente danni indiretti, in quanto si sono dovuti modificare gli itinerari di alcune crociere, si è registrata minore affluenza di turisti e così via. In tutto ciò il Governo non è minimamente intervenuto.

Ripeto, la decisione di vendere si sarebbe rivelata inevitabile qualora si fosse avuto un ulteriore appesantimento della situazione, considerando tutto il patrimonio Lauro alla luce della legge Prodi. Poiché la situazione non risulta invece aggravata, come si spiega l'imperativo di vendere?

Dopo che i ministri avranno risposto a questi interrogativi avremo un quadro della situazione. Abbiamo bisogno di conoscere l'orientamento del nuovo Governo circa la flotta Lauro e non soltanto il suo pensiero sulle conclusioni della vicenda. Poniamo dunque quesiti appropriati per ottenere risposte adeguate.

Non ho ancora capito - l'ho già detto nei miei precedenti interventi e lo ripeto ora - perché si debba vendere. Poiché il prepensionamento rimarrebbe di competenza statale, la cassa integrazione risulterebbe appesantita da questa vendita, in quanto rimangono ancora oltre 300 lavoratori.

Come mai si decide la costituzione di una società mentre per tutte le altre società non viene adottata analoga soluzione? Se queste ultime sono veramente autonome, rimangono sotto la legge Prodi. Vi sono sei navi che appartengono ad altre società, ma viene indicata soltanto una società: l'accorpamento, cioè, avviene di fatto, ma non finanziariamente per entrate ed uscite.

Queste osservazioni non esauriscono il mio intervento; ripeto: non possiamo assolutamente chiudere stamane la questione. La mia preoccupazione è che si voglia archiviare la questione dimenticando tutto quello che - il mio è un eufemismo - di ingiusto e di trascurato abbiamo scoperto in questi anni di com-

missariato. Tutto ciò deve essere cancellato, dimenticato o si intende fare qualcosa a latere?

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Interverrò brevemente, in quanto non ho altro da aggiungere alle cose dette nel corso della relazione, che confermo. Devo senz'altro dare atto ai ministri intervenuti dell'onestà con la quale hanno riferito, tanto più che non hanno vissuto tutta la vicenda, così come hanno fatto o avrebbero potuto fare i loro predecessori.

In particolare, sono convinto della buona fede del ministro Zanone, quando sostiene che l'obiettivo fondamentale è quello della continuità e della difesa della flotta Lauro. Credo che l'impegno della Commissione, attraverso l'indagine, non è stato certo quello di coprire magagne o altre cose del genere, ma di trovare soluzioni che avrebbero potuto dare tali garanzie.

Vorrei però dire al ministro Zanone, per quanto riguarda il grado di pubblicizzazione (cosa che io ho messo in evidenza nella relazione), che essa, secondo me, è mancata. Per l'asta dei fabbricati è stato fatto - sia pure in maniera molto limitata e parziale - un avviso di asta pubblica su due giornali soltanto italiani: forse l'avviso si poteva estendere su qualche quotidiano di maggiore rilevanza, perché credo che quei beni forse potevano interessare qualche imprenditore o qualche cittadino milanese o torinese, ma mi chiedo perché non si è seguita la stessa strada per quanto riguarda la flotta.

Vorrei poi dire al ministro che egli sa bene che una serie di offerte erano pur pervenute alla Lauro, nel corso di questi anni; per esempio, tra la documentazione che abbiamo acquisito in Commissione (non sono comunque in grado di valutare se si trattasse o meno di un'offerta seria), ci siamo trovati di fronte ad un'offerta di 70 miliardi complessivi, per l'acquisto della flotta, che garantiva oltre tutto un maggior numero di lavoratori impiegati rispetto a quelli garantiti dall'offerta che stiamo discutendo (se non sbaglio, si trattava addirittura del doppio

del personale), e garantiva anche la ripresa della flotta in modo adeguato, con impegni certo superiori ai due anni.

Devo dire che questa richiesta non è stata nemmeno approfondita: allora si è subito risposto che non si poteva prendere in considerazione, perché l'offerta era addirittura inferiore alla valutazione degli immobili (ci si riferiva ancora alla prima perizia di 73 miliardi, mentre oggi magari si venderebbero gli immobili per 26 miliardi).

Ci sono state altre trattative, avviate da armatori certo di rispetto, come Costa ed altri. Signor ministro, si legga per piacere i documenti relativi alla stessa trattativa avviata con la flotta di Stato; era una trattativa per fasi, ma che poteva avere una prospettiva: eppure, non è stata presa in considerazione. Cioè, non si è dato corso ad alcuna offerta, tra quelle che pure erano pervenute per l'acquisto della flotta Lauro; perciò, secondo me, si è voluto venir meno al vivacizzante gioco del mercato, ad un discorso tra concorrenti, tale da poter alimentare un dibattito serio sulla flotta Lauro.

Lei, signor ministro, con l'onestà di cui già le ho dato atto, ci ha detto anche come Occhetti, Ligabue e Chandris abbiano nella Finlauro il tre per cento per ciascuno, però in Commissione queste cose non ce l'hanno mai dette né Occhetti, né Ligabue, né Chandris, e l'avvocato Marchese, venuto qui, ha detto che si presentava non come detentore del 91 per cento del pacchetto azionario, ma come avvocato, come legale dei signori che erano convenuti (perché mi pare che uno dei tre – forse Chandris – non si presentò alla convocazione). Il ministro ci dice con onestà queste cose, ma io potrei dire a lui delle cose che forse egli non sa (e mi riferisco ad atti ufficiali).

Da un'intervista su un quotidiano napoletano emerge uno dei veri compratori: sul *Giornale di Napoli* di sabato scorso si parla di Buontempo, che del resto è un imprenditore del settore edilizio, per carità, di tutto rispetto. Però vorrei dire che le garanzie che noi chiediamo si inquadrano nello spirito cui si riferiva il mini-

stro, e cioè consistono nell'assicurare una soluzione di continuità e la ripresa della flotta; non so se un imprenditore del settore edilizio – la cui mentalità è quella di non rischiare troppo, ma di cercare guadagni in tempi molto brevi – può offrire delle garanzie rispetto ad investimenti nel settore navale, che hanno tempi più lunghi.

Allora, noi siamo preoccupati, e le domandiamo, signor ministro, chi ha organizzato questa cordata: è una domanda cui certamente lei non può rispondere, ma credo che possa fare approfondire la questione, con risultati migliori dei nostri, e del resto è una risposta di cui abbiamo bisogno. Forse, conoscendo chi ha organizzato la cordata, potremmo capire meglio cosa c'è dietro questa operazione. Ho già detto nella relazione, e non è il caso che lo ripeta oltre, che abbiamo grandi preoccupazioni.

Devo dare anche atto al ministro Degan della sua onestà nel dirci che effettivamente l'acquisizione dei diritti di linea non è cosa sicura: noi lo sappiamo bene, perché quando c'è stata una precedente offerta (mi riferisco alla trattativa *Euroshipping*), essa non si è conclusa, a detta del commissario, in quanto i diritti di linea non potevano essere trasferiti, non c'era la disponibilità delle *conferences* a questo passaggio di mano. Mi domando se oggi è cambiato qualcosa, rispetto a quella trattativa, oppure se il commissario ci ha detto allora una serie di sciocchezze, quando è stato interrogato sulla vicenda.

Credo che dobbiamo rispondere a questi interrogativi, altrimenti ci troveremo veramente in difficoltà, anche con riguardo alla stesura di un documento conclusivo.

L'ultima questione che vorrei approfondire riguarda i lavoratori. Signor ministro, qui ci troviamo di fronte non a 468 lavoratori, ma a 759 addetti: che ne facciamo degli altri? Credo che il problema vada risolto globalmente, proprio perché ci riferiamo ad una realtà così difficile come è quella napoletana. Abbiamo bisogno di ampie assicurazioni da parte del Governo: certo lei non può darcele, e noi

non vogliamo caricarle su di lei; penso che dovrà consultarsi con altri organi governativi, ma ci deve garantire che per quanto riguarda gli altri lavoratori, almeno per quelli che hanno superato i 50 anni, ci sia la garanzia del prepensionamento. Diversamente, non so in base a quali valutazioni si definiranno i lavoratori che potranno ancora godere del sicuro lavoro, e quelli che dovranno andare a casa, non so in quale modo. Alla presenza del direttore generale della Lauro, quel tal comandante Vignali, avevo chiesto i criteri in base ai quali si procedeva all'indicazione dei lavoratori in cassa integrazione, ma noi sappiamo bene quali sono i criteri che si adottano a Napoli: o si sta dalla parte del comandante Vignali, o si va in cassa integrazione. Non vorremmo che anche per i licenziamenti — perché parliamo di famiglie di lavoratori — si adottasse lo stesso sistema.

Poi le debbo dire, signor ministro, che ci troviamo di fronte a problemi assurdi e che vi è la necessità di qualche risposta esauriente. La legge Prodi vuole essenzialmente garantire la ripresa dell'attività produttiva: è questa la finalizzazione, lei lo ha detto in premessa; questo vuole anche significare, credo, che un commissario — a norma della legge Prodi — è commissario governativo a tutti gli effetti, rappresenta il Governo, di fatto, e ha il dovere di non sperperare il denaro pubblico. Mi domando come sia mai possibile tenere, come avviene oggi, un certo numero di lavoratori (più di 200) in cassa integrazione e poi utilizzare, con contratto, lavoratori stranieri sulle navi.

Si tratta di elementi piccoli, parziali, su cui non ho avuto risposte adeguate; anzi devo dirle che, per l'esattezza, gli amministratori della flotta non hanno avuto neppure l'accortezza di prendere spunto da alcuni rilievi mossi in Commissione per tentare magari di mettere un freno alle distorsioni più evidenti durante questa stagione crocieristica.

Gli orchestrali, per esempio, sono in cassa integrazione, eppure a bordo dell'*Achille Lauro* si stipulano contratti con orchestre esterne: mi sembra che lo Stato

paghi due volte, ma potrei anche sbagliare. Questi fatti, a mio parere, sono abbastanza gravi, sono sintomi rilevanti del modo in cui si gestisce un patrimonio che è pubblico e non certo privato.

**PRESIDENTE.** Mi permetto di intervenire osservando che la Commissione deve concludere l'indagine conoscitiva in piena autonomia, senza attendere che il Governo dia segnali o realizzi interventi, pure auspicabili; noi abbiamo il dovere di chiedere al ministro — se lo riteniamo opportuno — che nel momento in cui adotterà il provvedimento conclusivo tenga conto di determinate nostre richieste che possono avere la forma di inviti, raccomandazioni o condizioni.

Desidero ringraziare il ministro Zanonone perché ha già detto che si atterrà alle conclusioni della Commissione; devo però precisare che, avendo fatto pervenire tutta la documentazione ai due ministri, ritengo che i due ministri siano venuti questa mattina ad esprimere valutazioni non solo in ordine alla fase conclusiva della vicenda, ma tenendo altresì conto dell'intero dibattito svoltosi in Commissione. Quindi, oggi saremmo in grado di poter concludere i nostri lavori: anche la fase conclusiva rappresenta una scelta politica demandata alla nostra responsabilità.

**ANGELO MANNA.** Non vorrei che, alla fine, i ministri dicessero che la soluzione della vicenda dipenderà dalle conclusioni e dall'atteggiamento della Commissione, perché una cosa è il Parlamento, un'altra è il Governo; alcuni decreti di autorizzazione a vendere sono stati già firmati dal ministro dell'industria e noi possiamo soltanto dire al Governo come stiano le cose secondo noi ed illuminarlo affinché non compia degli errori.

**PRESIDENTE.** Il ministro aveva firmato i decreti prima dell'avvio dell'indagine; ora ne ha sospeso l'esecuzione.

**ANGELO MANNA.** Certe prevaricazioni, anche se legalizzate, non le vogliamo as-

solitamente perpetrarle. Il ministro dell'industria deve fare attenzione a determinati quesiti che mi permetto di rivolgere: è a conoscenza del fatto che ci troviamo di fronte ad un continuo e sistematico depauperamento e svilimento ai danni della flotta Lauro, che è stata costretta a subirlo attraverso la svendita delle sue navi, sin dall'inizio del commissariato *ex lege* Prodi, cioè fin dal 17 febbraio 1982? Ha verificato che ci si trova dinanzi ad un accanimento da parte delle banche, le quali hanno opposto il loro rifiuto alle pressanti richieste di prestiti e di proroghe di scadenze che avrebbero potuto consentire, se accolte, il riassetto ed il conseguente rilancio delle società del gruppo, come la legge Prodi vuole (altrimenti esisterebbe esclusivamente la « legge fallimento »? È informato dell'equivoco, spossante viavai di promesse di taumaturgici interventi dall'alto, che poi abbiamo verificato essere stato un viavai assurdo, che si è snodato ed esaurito in teorie interminabili di fatti ed omissioni capaci di produrre soltanto danni irreparabili? Si è reso conto che noi ci siamo trovati di fronte al rifiuto di mettere immediatamente in vendita il patrimonio immobiliare delle società debentrici per tentare di rimettere, con il ricavato, le navi in mare e di renderle produttive — atto che noi ritenevamo prioritario a tutti gli effetti? Come si fa a risanare la flotta? Si deve vendere il patrimonio immobiliare, ma il patrimonio non è stato mai messo in vendita in questi cinque anni.

Come si fa a non prendere atto del fatto che sono state adottate le stime più sfavorevoli per la fissazione del valore commerciale delle navi e del patrimonio immobiliare? Ci siamo trovati anche di fronte alla paradossale elasticità dell'apprezzamento dei diritti di linea, che sono stati supervalutati in qualche caso (e noi napoletani lo sappiamo bene), fin quasi all'inestimabilità, quando all'acquisto delle navi si sono dichiarati disposti alcuni armatori sgraditi *a priori*, mentre in altri casi sono stati sottovalutati o addirittura azzerati di fronte all'interesse al-

l'acquisto manifestato da altri armatori, evidentemente predestinati all'acquisto.

Il ministro forse non sa, per esempio, che il commissario straordinario De Luca ha affermato davanti a noi che la cordata dei possibili acquirenti è stata suggerita dal ministro Altissimo: mi auguro che il ministro Zanone non lo sappia e certamente non lo sa, altrimenti non avrebbe fatto quella dichiarazione circa la necessità di trasparenza, infatti, è sulla trasparenza che noi non siamo d'accordo. Vorrei sapere dal ministro se sia a conoscenza del fatto che vi sono state delle appropriazioni indebite perpetrate dalle banche e dall'IMI dell'importo dei noli spettanti alla flotta e grossolamente consentite dagli organismi di controllo politico-amministrativo. L'appropriazione indebita ammonta ad 87 miliardi e riguarda diritti delle società del gruppo flotta Lauro provenienti dall'America del Sud, dal Canada e dal Pacifico. Come mai si è deciso di vendere contestualmente ed in blocco le navi superstiti e i beni immobili? Come mai si è data così insufficiente pubblicità alle operazioni di svendita?

Come mai si sia scelta la « cordata di armatori » i cui nomi si ripetono continuamente, spesso « a vanvera », perché fino a questa mattina non sapevamo che Chandris, Ligabue e Occhetti avessero soltanto il 9 per cento, complessivamente, del pacchetto. Eravamo convinti che possedessero il 30 o il 40 per cento; e fino a questo momento siamo andati avanti basandoci su insinuazioni o su fatti non attendibili.

Ritengo che vadano chiariti questi punti prima di adottare qualunque tipo di decisione. Solo oggi sappiamo che un certo cavaliere del lavoro Eugenio Bontempo si dichiara proprietario della flotta, come se il ministro dell'industria avesse già autorizzato il commissario a concludere l'operazione. Come si fa ora a smentire tali dichiarazioni?

Non desidero fare alcuna polemica con i ministri qui presenti, ma noi sapevamo che questa « cordata » di « affaristi » che vuole comprare il patrimonio immobiliare

è una società che si chiama FISIM che è stata costituita con 20 milioni di capitale sociale alla vigilia della firma del decreto del ministro e che attualmente consta, nei propri quadri amministrativi, di una segretaria e di due dattilografe. In pratica non sappiamo assolutamente nulla.

Certamente lo spirito e la lettera dei due decreti del ministro Altissimo ci lasciano preoccupati, perché autorizzano svendite che non garantiscono la realizzazione del pur irrisorio *quantum* fissato di 9 miliardi, ma garantiscono, invece, la realizzazione soltanto del suo 50 per cento (4 miliardi e mezzo); non giovano ai creditori, anzi ne eludono le legittime aspettative; danneggiano disastrosamente i lavoratori delle società in questione – attualmente 759 – per i quali il solo avvenire che riescono a garantire – tempo massimo – è il lastrico.

Non dobbiamo poi dimenticare che secondo una stima, i cui risultati sono agli atti della Commissione, queste navi valgono come ferraglia, solo 17 miliardi di lire.

I due decreti precedentemente ricordati consentono poi agli acquirenti, e cioè ai predestinati accaparratori – e si tratta di un giudizio non solamente politico – anche l'acquisizione dello stabilimento tipografico del giornale *Roma*. Da una parte il ministro Zanone auspica che attraverso il numero del *Roma*, che consentirà di mantenere la testata, si riescano a trovare acquirenti, ma di fatto a questi mancheranno i mezzi per attuare le loro aspirazioni, perché non avranno più lo stabilimento tipografico. Infatti, nel decreto del 9 aprile 1986 si dice che i due piani della flotta Lauro verranno ceduti a chi comprerà la flotta, che non sarà certamente un editore, anche se avrà a sua disposizione uno stabilimento tipografico che forse non saprà o non vorrà utilizzare, facendo così un favore a *Il Mattino*. In questo modo verrà garantito il disegno perverso dei « mattinieri » e di chi si nasconde dietro di loro. I due decreti, inoltre, non garantiscono la prosecuzione oltre due anni dell'attività della società su-bentrante nella proprietà delle navi e dei

relativi diritti di linea e, comunque, non garantiscono che il centro direzionale della ribattezzata flotta Lauro continui ad avere sede a Napoli, perché la flotta Lauro ha avuto sì una grande importanza per la marina mercantile italiana, ma soprattutto per quella napoletana.

Ormai ci occupiamo di questa vicenda da sei mesi, nel corso dei quali abbiamo accumulato una gran massa di sospetti gravi ed è per questo che siamo convinti della necessità di agire con cautela considerando provocatori tutti quegli atteggiamenti a volte favorevoli a volte sfavorevoli alle proposte dei sindacati, i quali non garantiscono in alcun modo il destino dei lavoratori

Sono stato accusato di aver fatto chiaramente alcuni nomi, ma io ho solamente insinuato che certi nomi siano stati fatti. Si fa il nome di Fantozzi, cognato del ministro Altissimo come si fa il nome dell'ex ministro Scotti, il nome dell'ex sottosegretario Patriarca: perché non dobbiamo dire queste cose? Il nostro compito è anche quello di valutare l'attendibilità di tutte queste notizie, se poi sarà necessario andare fino in fondo, si potrà sempre istituire una Commissione d'inchiesta parlamentare per fare luce su tutta la vicenda Lauro.

SILVANO RIDI. Il gruppo comunista ha sempre avuto la sensazione di trovarsi di fronte ad una vicenda assai complessa nei confronti della quale abbiamo sempre dichiarato le nostre perplessità, le nostre riserve e anche qualche fondato sospetto. A differenza di altri colleghi, tuttavia, non ci siamo mai fatti prendere la mano dalle perplessità, dalle riserve e dai sospetti perché mancavano prove certe, che solo successivamente sono state trovate. Abbiamo sempre cercato di andare al nocciolo della questione, al punto su cui anche i ministri Zanone e Degan hanno cercato di ricondurci questa mattina: tutta questa operazione garantisce lo spirito della legge Prodi? Al di là del lecito o dell'illecito, essa garantisce la nuova immissione sul mercato di quello che è rimasto della flotta e, di conseguenza, il

mantenimento, per quanto è possibile oggi, dei livelli occupazionali?

Ci siamo molto appassionati su questo punto, che a noi sembra il nocciolo della questione, anche se certamente non ci meraviglia che sull'operazione concernente la flotta possano avventarsi avvoltoi preoccupati esclusivamente dei propri interessi.

Tutto sommato, il punto sul quale il Parlamento ed il Governo non possono assolutamente transigere è che l'insieme delle operazioni, al di là dei vantaggi che qualcuno può trarne, deve garantire il rispetto di due finalità: la tutela di una legge dello Stato in base alla quale porre nuovamente sul mercato una flotta e la garanzia del massimo livello di occupazione.

Proprio alla luce del rispetto di queste due finalità mi pare che le proposte avanzate siano assolutamente inadeguate.

Signor ministro della marina mercantile, lei ha parlato molto dei diritti di linea, che non mi pare riguardino l'*Achille Lauro*, né i 400-600 marittimi la cui occupazione occorre garantire.

Infatti, chi acquisisce l'*Achille Lauro* ha lo scopo di effettuare crociere e per fare ciò non vi è alcun bisogno di autorizzazione di *conferences*.

Stiamo perciò discutendo di un problema che non esiste; trovo inoltre strano, signor ministro, che il suo predecessore non sia mai venuto a questo tavolo. È inaudito che il ministro della marina mercantile che vede minacciata una delle più prestigiose flotte dell'Europa centrale possa affermare soltanto che la cosa non lo riguarda.

Trovo ancora più strano che i tecnici del Ministero della marina mercantile continuino a fornire argomentazioni false: i diritti di linea riguardano poco l'*Achille Lauro* ed interessano semmai le altre sei navi che, fra l'altro, non camminano quasi più.

PINO LUCCHESI. Veramente una sola nave è ferma, ma le altre camminano!

SILVANO RIDI. Il punto che a me preme mettere in evidenza è il seguente:

si è sempre detto che le ragioni che si opponevano alla rimessa sul mercato della flotta Lauro erano determinate unicamente dall'*Achille Lauro*. Infatti poiché quest'ultima rappresenta il 60-70 per cento della flotta e non avendo l'armamento nazionale, né l'Euroshipping, né la FISIM-Italia, né altri armatori che in qualche modo si erano fatti avanti alcun interesse ad acquisire l'*Achille Lauro*, non si è voluta accettare quella ipotesi, che riguardava tutte le navi commerciali ed il traffico di linea.

Ora lo scenario è improvvisamente cambiato: si trova la soluzione per l'*Achille Lauro*, ci si impegna a tutelare 400 lavoratori circa, avvertendo però che qualora non scatti il meccanismo del subentro dei diritti di linea l'operazione decadrà. Ciò mi sembra incredibile, non ha senso. L'*Achille Lauro* rappresenta o no il 60 per cento dei problemi dell'impresa armatoriale Lauro? Poiché l'*Achille Lauro* non è coinvolta nella questione dei diritti di linea, i 400 lavoratori possono essere tranquillamente garantiti; ritengo cioè che l'acquirente dell'*Achille Lauro* possa impegnarsi a garantire, senza scadenze biennali, questi 400 lavoratori.

Non so se coloro che saranno impiegati sull'*Achille Lauro* saranno tutti marittimi od anche in parte amministrativi: si tratta di un problema che verrà affrontato dalle organizzazioni sindacali. Rimane poi il problema delle altre sette navi, e non soltanto dei rispettivi equipaggi, ma di tutto quello che riguarda l'organizzazione di tali imprese armatoriali.

Si tratta perciò di altri marittimi, aggiuntivi rispetto ai 400 dell'*Achille Lauro*. Se vogliamo rimanere nel solco del ragionamento fatto dal commissario in questa sede, e cioè che si era trovata una cordata che si assumeva la responsabilità non solo di far camminare le navi di linea, ma anche di gestire l'*Achille Lauro*, i conti non tornano più.

Ecco perché sosteniamo che l'ipotesi formulata nei due decreti emanati dal ministro Altissimo non regge, né rispetto allo spirito della legge, né rispetto alle stesse garanzie contenute in tali decreti.

Ripeto, poiché circa 400 lavoratori possono essere impiegati su una sola nave che non è toccata dal problema dei diritti di linea, si può tranquillamente ragionare sugli equipaggi e sul personale amministrativo che può essere utilizzato sulle rimanenti sette navi. Per queste ultime e solo per esse può valere la postilla del subentro dei diritti di linea.

Le organizzazioni sindacali sono venute in questa Commissione a fare discorsi inammissibili, ma ultimamente pare che abbiano cambiato opinione; nell'ultimo incontro pare abbiano scoperto che occorre garantire la trasparenza — concetto che non avevamo mai citato — e fornire indicazioni ed impegni certi. Ciò è segno evidente che durante le ferie estive è intercorso qualche ripensamento.

Ci dichiariamo seriamente preoccupati, come lo sono i ministri dell'industria e della marina mercantile, e non vogliamo assolutamente che la questione si trascini ancora per lungo tempo.

Siamo altresì preoccupati di non costituire precedenti; guai a noi se lo facessimo, in una fase in cui siamo impegnati in un rilancio dell'armamento pubblico. Ci auguriamo che questo passaggio di mano nella direzione politica veda un aiuto da parte del ministro della marina mercantile ed un sollecito processo di approvazione delle deliberazioni parlamentari, affinché si possano approvare in tempi rapidi quelle norme che rilanciano la flotta pubblica. Quindi, anche noi abbiamo la preoccupazione di non creare dei precedenti in questa fase.

In conclusione, credo che la nostra Commissione abbia raccolto tutti gli elementi per consentire alla responsabilità pubblica, e dunque al Governo in modo particolare, un ripensamento critico sulla vicenda, in modo da evitare reazioni nel paese da parte dei creditori, che a fronte di soluzioni come quelle prospettate mi pare abbiano tutte le intenzioni di impugnarle e di sollevare dei problemi.

Dobbiamo risparmiare al Parlamento e anche alla responsabilità del Governo il rischio di vederci « infilati » in questioni assai complicate e dalle quali non riusci-

remmo certo ad uscire agevolmente. Occorre salvaguardare lo spirito della legge Prodi, che è quello di riportare sul mercato aziende risanate, che offrano le dovute garanzie per l'occupazione. Ovviamente, la certezza per il futuro non può averla nessuno, ma un minimo di garanzia è necessaria. Se è vero (se non è vero, si abbia il coraggio di mettere tutte le carte sul tavolo) che ci sono queste disponibilità per l'*Achille Lauro* (che da sola risolverebbe circa il 60 per cento dei problemi del gruppo Lauro), esse devono venir fuori. Si deve avere il coraggio delle proprie azioni, così come questo coraggio lo hanno avuto Marchese e Buontempo: quest'ultimo, dopo aver fatto dire a quei due signori, che erano venuti qui a spergiurare che l'operazione la facevano loro, con i loro risparmi, e che dietro le spalle non avevano nessuno, né capitale italiano né capitale di multinazionali, improvvisamente li « sbugiarda », dichiarandosi proprietario della flotta.

Si tratta di cose ridicole, che offendono il Parlamento; credo che quei due signori, stipendiati da Buontempo, dovrebbero essere richiamati, in modo da poter dire loro in faccia quello che pensiamo: non si viene qui ad imbrogliare (perché ci hanno imbrogliato); quando gli abbiamo chiesto come avessero messo insieme questa fortuna, ci hanno risposto di averla messa insieme con piccoli risparmi.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. La FISIM e Marchese sono due cose diverse.

SILVANO RIDI. Io parlo della FISIM Italia, parlo di Buontempo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Poi si è inserito Buontempo con quella dichiarazione di interesse nella Lauro.

PRESIDENTE. Con una dichiarazione, che noi sappiamo non aver alcun fondamento, non ha certo acquistato nulla, neanche credibilità.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non dobbiamo dimenticare, signor presidente, che non si tratta di un'intervista ad un giornalista qualsiasi, ma di un'intervista rilasciata al proprio giornale, quindi l'interessato ha fatto scrivere questo sul proprio giornale, perché il giornale è di *Buontempo*.

SILVANO RIDI. Ho parlato di Marchese, ma è chiaro che a Marchese riferivo un'altra cosa, e cioè che quello che qui Occhetti, Ligabue e Chandris (Chandris non è venuto, ma Occhetti e Ligabue sì) hanno dichiarato non è di avere un 3 per cento ciascuno, ma che erano loro la nuova *Lauro* e che loro erano operatori navali in grado di offrire delle serie garanzie; poi, viene fuori la verità, che Chandris ha la parte più grossa. A questo punto, i miei dubbi sono leciti: non è vero che l'*Achille Lauro* l'acquista Chandris, se è vero che entra con il 3 per cento nella cordata.

In conclusione, vi è materia sufficiente perché la Commissione chieda - sulla base di quello che ha acquisito, anche dei falsi che qui sono stati dichiarati - un supplemento di istruttoria, per verificare non tanto se siano state dette verità o bugie, se qualcuno abbia mentito o giocato, se la operazione sia stata ben costruita per arrivare a determinati risultati (queste cose ci interessano relativamente, perché nelle operazioni fallimentari c'è sempre chi fa l'affare e chi soccombe), quanto per cercare di capire se le condizioni alle quali viene ceduto il patrimonio, nonché la flotta, siano coerenti con lo spirito della legge Prodi.

In sostanza, dobbiamo verificare se la cessione di questa flotta possa ragionevolmente consentire di mantenere a Napoli un'impresa armatoriale, di mantenere sul mare alcune unità capaci di continuare quelle attività commerciali che portano risorse al paese e che offrono occupazione ai lavoratori.

Occorre verificare se vi siano queste garanzie o se siano invece fondati i nostri sospetti che si tratti unicamente di un'operazione che in due anni porterà alla

vendita come rottami delle navi, all'acquisizione dei contributi sulla rottamazione (le leggi dello Stato prevedono questo), nonché all'ulteriore acquisizione dei contributi per la costruzione di nuove navi, senza vincolo, a questo punto, per i 400 lavoratori. Infatti, ove non si dovesse realizzare il subentro nei diritti di linea, quale sarebbe l'alternativa? A mio parere, i ministri della marina mercantile e dell'industria hanno il dovere di porre alla cordata questo quesito. Se non avviene entro il biennio l'acquisizione dei diritti di linea, cosa accade? Acquistano ugualmente quel famoso 50 per cento? Lo pagano lo stesso? Che fine fanno gli impegni? Quale altra alternativa ci sarebbe? A queste domande non si può non dare una risposta adeguata.

PINO LUCCHESI. La demolizione è collegata alla costruzione di un nuovo naviglio.

SILVANO RIDI. Si può fare una nave che sta nel Mediterraneo, che fa cabotaggio in altre parti e si è impresa armatoriale senza vincoli di equipaggio, con la possibilità quindi di imbarcare unità marocchine, portoghesi o filippine.

A questo punto, non per perdere tempo, non per creare situazioni che poi possono costituire precedenti, ma per uscire da eventuali situazioni che potrebbero nuocere alla credibilità del Parlamento e del Governo, ritengo utile un supplemento di attività istruttoria, investendo il commissario e invitando all'uopo funzionari che sono stati fuori da questa vicenda per far valutare in concreto le ipotesi che sono state formulate e per vedere se queste ipotesi diano effettivamente garanzie di rilancio di ciò che è rimasto alla flotta, nonché dei livelli di occupazione oltre il biennio o per trovare altre soluzioni tecniche nel frattempo resesi possibili.

PRESIDENTE. A questo punto della discussione, vorrei fare alcune osservazioni. Il nostro obiettivo è stato sempre quello di salvare la flotta nello spirito

della legge Prodi. Per quanto riguarda la situazione debitoria, nel momento in cui si svenderanno tutti gli immobili, il ricavato servirà unicamente per saldare i debiti e non certo per il risanamento della società, tanto più che il volume di questi è assai superiore alla valutazione precedente.

Come ho già detto, il nostro fine è di salvare l'intera flotta e non soltanto la nave *Achille Lauro*. Per altro, è fondamentale contemporaneamente garantire anche i diritti di linea.

MAURO DUTTO. Certamente questa vicenda mi ha insegnato molte cose come parlamentare: avendo vissuto nel corso di questi anni le esperienze ed i giudizi sull'economia marittima italiana caratterizzata da una condizione assistenziale sia sul piano della flotta sia sul piano della cantieristica, ho scoperto in questa vicenda come un fallimento possa trasformarsi in un affare. Per questo credo che dovrò studiare ancora questo episodio per capirne tutti gli intrecci misteriosi: forse potrebbe essere una pagina interessante di vita italiana che potrebbe farla capire in profondità.

Fatta questa premessa, vorrei svolgere alcune considerazioni che poi, in sostanza, sono domande. Da quello che si legge sui giornali e da quanto si dice, non sappiamo ancora se stiamo discutendo indirizzi da dare al Governo in merito ad una questione che sta a cuore a noi ed al Governo o se stiamo facendo informalmente una commissione di inchiesta intorno ad una vicenda che presenta molti lati oscuri.

Se l'operazione fosse già conclusa, come dichiarano sui giornali alcuni dei protagonisti, noi allora stiamo tentando di scoprire fatti che in qualche modo riguardano sì la cronaca politica italiana, ma non più la capacità del Governo di influire su determinate questioni.

Sulla base delle dichiarazioni che il ministro Altissimo rese poco tempo fa a questa Commissione non abbiamo di fronte a noi una situazione perfezionata e quindi gli argomenti e le considerazioni

svolte dal relatore sono ancora utili per capire le cose da fare.

Ritengo che si possa dire anche che il tempo trascorso è molto e che la pressione proveniente dal decadimento progressivo quotidiano delle navi della flotta e dalla situazione in cui si trovano numerosi lavoratori certamente non giova al nostro lavoro. Debbo, però, aggiungere che non ho mai considerato e continuo a non considerare quello dei lavoratori il problema principale, perché non si riesce con un fallimento ad assicurare posti di lavoro, così come non si riesce ad assicurare posti di lavoro attraverso nuovi interventi assistenziali.

A questo punto è necessario rivolgere una domanda al ministro della marina mercantile: l'operazione riguardante la flotta Lauro è rilevante, prioritaria e interessante per chi ha il dovere di guidare la politica della flotta mercantile italiana pubblica e privata? O non si tratta di una operazione di smantellamento che finisce per acquisire interessi speculativi? Gli interrogativi fondamentali sono i seguenti: in un quadro di assistenza pubblica della flotta italiana è rilevante che la sigla « flotta Lauro » corrisponda ad attività economicamente floride, che abbiano un significato importante per i nostri traffici sul mare? Essa ha la possibilità di trarre vantaggi economici? È possibile richiamare su questa sigla un'imprenditorialità riconosciuta?

Se le risposte a questi interrogativi sono negative, allora non ci rimane che abbandonare tutto: rubi chi deve rubare e questa sarà un'operazione certamente più positiva per la economia italiana che non quella di un'iniziativa che nasce oggi in termini sbagliati.

Da quanto mi è sembrato di capire, in tutta questa vicenda vi è un interesse specifico verso la nave per crociere *Achille Lauro* e un interrogativo circa le altre navi che si trovano di fronte alla possibilità di essere utilizzate al fine di chiedere aiuti pubblici — sia attraverso leggi già esistenti, sia attraverso provvedimenti in corso di approvazione da parte del Parlamento — o per speculare o per creare una nuova flotta.

Se gli aiuti pubblici vengono in qualche modo raccolti, dobbiamo avere la sicurezza che essi servano allo scopo di creare una nuova flotta che sia competitiva, capace ed imprenditoriale, altrimenti la nostra risposta sarà negativa.

Ritengo, per altro, che il problema della nave *Achille Lauro* sia scorporabile da quello delle altre navi, perché essa ha ancora un mercato — quello delle crociere — forse non fortemente redditizio, ma sicuramente capace di stare in piedi con le proprie gambe.

Per quanto riguarda il resto, non siamo disponibili ad un'operazione di speculazione sui rottami di queste navi, ma ci interessa verificare se la sigla « flotta Lauro », con i sostegni economici pubblici previsti, può stare sul mercato in maniera economica.

In riferimento alla questione del patrimonio immobiliare, il presidente poco fa richiamava alla nostra attenzione l'entità dei debiti o dei crediti — a seconda dei punti di vista — accumulati nel corso di questi anni. Certamente un'operazione di svendita o penalizza il rilancio della flotta, se c'è ancora « grasso » da destinare a questa, o penalizza i creditori, e in questo caso è chiaro che successivamente vi sarà un'inchiesta parlamentare che indaghi sugli imprenditori puniti da un'operazione di vendita che ha favorito gli acquirenti e che non ha tenuto conto dei debiti accumulati. Se non vi sarà la inchiesta parlamentare, sicuramente vi saranno ricorsi alla magistratura perché è chiaro che i creditori possono vantare il diritto ad un'operazione trasparente che in qualche modo li copra sui loro interessi.

Ritengo, pertanto, che il Parlamento non possa che chiedere al Governo il massimo dell'impegno riguardo a questi fatti. Oggi abbiamo avuto la testimonianza di una grande buona volontà da parte dei ministri Zanone e Degan, i quali si sono presentati in Commissione con un atteggiamento mentale e forniti di informazioni tali da essere molto utili per il cammino futuro.

Il Parlamento non può entrare in operazioni gestionali, ma può lanciare un ap-

pello alle forze imprenditoriali più sane del settore affinché si interessino a questa vicenda. Ci chiediamo se la sigla « flotta Lauro » possa essere ancora uno strumento utile per una politica marittima italiana in cui le forze imprenditoriali si sentono fortemente impegnate.

È questo un interrogativo che va posto in termini pubblici, oltre che governativi, a tutte quelle forze che si riuniscono sotto varie sigle in maniera ufficiale per affrontare i problemi della marineria italiana. Il Parlamento deve lanciare un appello affinché tutta questa vicenda non venga sentita in termini di piccoli rapporti fra questo o quel gruppo, ma come un problema che coinvolge complessivamente la marina mercantile italiana.

MAURO SANGUINETI. Desidero innanzitutto esprimere il mio apprezzamento per le informazioni fornite e l'atteggiamento assunto dai ministri intervenuti in Commissione a parlare della questione Lauro. Ritengo che sarebbe un errore ripetere la discussione che già abbiamo svolto, anche se inevitabilmente alcuni concetti sono destinati a riproporsi.

Partendo da alcune valutazioni sull'attuale commissario, credo che l'indagine conoscitiva svolta da questa Commissione, le notizie che si sono via via susseguite e quelle che abbiamo appreso dai giornali pongano numerosi interrogativi sul suo operato rispetto a questa vicenda. Mi permetto perciò di invitare il ministro a valutare con attenzione la permanenza di questo commissario nella gestione del patrimonio Lauro.

La seconda osservazione che desidero fare riguarda la credibilità della « cordata »: indipendentemente dalla valutazione di tutta l'operazione, devo osservare che essa non è credibile per le fandonie che sono state raccontate da alcuni suoi componenti in questa Commissione e in altre sedi. Un comportamento di questo genere non fornisce certamente le garanzie necessarie per ottenere l'avallo del Parlamento, anche prescindendo dalla congruità dell'intera operazione.

Condivido inoltre la preoccupazione che ha animato un po' tutti, concernente in primo luogo la tutela dell'occupazione ed il mantenimento dell'unità produttiva armatoriale. Per le ragioni che ho già esposto, mi pare che l'unica proposta avanzata non tuteli sufficientemente questi due obiettivi, indipendentemente dallo spirito della legge Prodi, che comunque va mantenuta nella sua impostazione originaria.

Concordo con chi ha affermato che l'*Achille Lauro* rappresenta di per sé il 60-70 per cento di tutto il complesso armatoriale; aggiungo che sono dell'opinione che tale nave può essere scorporata dal complesso del patrimonio e messa sul mercato di fronte a proposte fornite di serie garanzie.

Per quanto riguarda le restanti navi mi permetterò di fare alcune osservazioni, che si ricollegano alla scarsa credibilità ed alla mentalità affaristica e deteriore della « cordata »: esse non sono assolutamente in grado di garantire un trasporto marittimo internazionale di linea, in quanto – credo di poterlo affermare con certezza – già attualmente esse navigano con forti rischi per quanto riguarda la sicurezza.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi permetto di contestare tale affermazione, in base a precise notizie e dichiarazioni che abbiamo raccolto.

MAURO SANGUINETI. Se la mia opinione dovesse corrispondere al vero, anche in termini di valutazione tecnica oggettiva – poiché non sono un tecnico, ma raccolgo solo informazioni ed esprimo giudizi – verrebbe riconfermata la mentalità affaristica di chi è interessato a subentrare nella proprietà. È facilmente ipotizzabile cosa accadrebbe una volta compiuta l'operazione: la messa in demolizione delle navi, l'inevitabile richiesta di autorizzazione ad affittare navi straniere attraverso i diritti di linea ed intese ricattatorie in termini di occupazione nei confronti dei soggetti in grado di fornire lavoro a questo tipo di navi.

Mi associo pertanto alla domanda posta dal collega Dutto. Vorrei sapere se non sia possibile rimettere sul mercato la sigla « Achille Lauro », con tutto ciò che ha significato in termini di patrimonio storico, culturale ed aziendale, verificando la possibilità di ricostituire una flotta Lauro agganciata alla città di Napoli, con un naviglio chiamato a svolgere compiti di interesse internazionale. Si tratta di un quesito al quale non possiamo sottrarci.

Aggiungo, a nome del gruppo socialista, che nutriamo fortissime perplessità sulla stima degli immobili e sulla complessiva conduzione della vicenda; invitiamo pertanto ad effettuare le verifiche del caso, tenendo conto delle osservazioni che sono state avanzate a proposito della destinazione degli introiti provenienti dalla vendita degli immobili a beneficio dei creditori e, se per caso vi fosse qualcosa in più, per il rilancio della flotta.

Le argomentazioni esposte dal relatore Grippo a proposito del giornale *Roma* mi trovano consenziente e non desidero perciò spendere altre parole su questo argomento.

In conclusione la nostra opinione è che il Governo non debba avallare questa operazione, rimettendola sul mercato in tempi rapidissimi, nello spirito del mantenimento sia dell'unità produttiva, sia e soprattutto dei livelli occupazionali.

PINO LUCCHESI. Cercherò anch'io, come il collega Sanguineti, di essere breve e di evitare la ripetizione di considerazioni già svolte in precedenti sedute della Commissione sulla questione della flotta Lauro. Terrò pertanto conto soltanto dei fatti nuovi od innovativi che sono emersi nell'ultimo periodo di tempo.

Ritengo che il problema con il quale ci troviamo a combattere ancora in termini sostanziali dal punto di vista politico sia ancora quello della stesura di un documento finale di questa indagine conoscitiva.

Occorre infatti tener conto della normativa regolamentare che disciplina formalmente le indagini conoscitive, evi-

tando l'espressione di giudizi da parte della Commissione o l'indicazione di soluzioni vincolate ad alcuni settori del gruppo Lauro.

Bisogna altresì rilevare che le nostre opinioni sui problemi del giornale *Roma* o sul patrimonio immobiliare Lauro possono valere se ed in quanto direttamente influenti sui problemi di gestione e se direttamente collegati alle possibilità di sopravvivenza della flotta.

Rispetto a questa vicenda credo si debbano aggiungere due o tre considerazioni, anche per sgomberare il campo da opinioni e giudizi circolati sulla stampa ed espressi con una certa sufficienza, senza tener conto delle reali situazioni. Vi è un giudizio sul quale concordo, signor ministro dell'industria, detto con grande sincerità: l'operato di questo commissario, il terzo della serie, in relazione anche alle dichiarazioni rese alla nostra Commissione, lascia più di uno spiraglio a dubbi e a perplessità.

Lo svolgimento dell'intera vicenda e una serie di scelte — che, oggettivamente, hanno comportato, di fatto, lo smantellamento della flotta Lauro (parlo dei problemi che ci riguardano), con soluzioni che possono essere anche discutibili dal punto di vista dell'economia marittima e dell'interesse complessivo del nostro paese — ci portano a ragionare oggi intorno ad un fatto residuale, nel quale convivono, da una parte, l'*Achille Lauro* e, dall'altra, un modesto numero di navi da carico tenute in piedi esclusivamente ai fini della conservazione dei diritti di linea, ma in gravi condizioni di deterioramento, senza che — lo dico tra virgolette — il commissario si sia molto preoccupato del mantenimento in buono stato di servizio di questa parte residuale della flotta.

La situazione — mi riferisco agli interventi dei colleghi — è estremamente grave, se è vero, come è vero (si tratta di notizie che ho appreso dall'esterno) che la complessiva gestione del gruppo per l'anno 1985 chiude con 20 miliardi di deficit. Uno dei problemi sul tappeto — lo debbo dire per una valutazione equitativa della vicenda — è quello di dare una

stima bilanciata: infatti, è vero che il valore delle navi e della stessa *Achille Lauro* è largamente superiore alle ipotesi avanzate come prezzo di acquisto, ma è anche vero che deve essere serenamente considerata anche la difficoltà (con tutti i dubbi che ognuno di noi può avere sulle possibilità di riuscita di questa operazione) per un eventuale gruppo imprenditoriale, qualunque sia, che si accinge ad un'opera ipotetica di salvataggio della Flotta Lauro, di valutare facilmente la situazione odierna.

Vi è la necessità di commisurare il valore delle navi all'operazione che si intende portare avanti, se vogliamo dare un giudizio serio sull'intera operazione; altrimenti, rischiamo di prendere in considerazione soltanto un aspetto parziale. Certo è che, con le ultime notizie che abbiamo acquisito, i dubbi, che già erano presenti all'interno della Commissione prima della chiusura estiva, si sono in qualche modo dilatati, credo, però, che si debba prendere atto, in termini positivi, delle dichiarazioni rese dal ministro dell'industria non solo in ordine alla necessità di rispettare, dal punto di vista politico, quanto emerge al termine dei nostri lavori, ma anche in ordine ad una serie di garanzie reali che il ministro dell'industria, in termini di direttive, si impegna a fornire; vi sarà una precisa direttiva perché il complessivo pacchetto azionario della nuova Lauro sia totalmente in mano ad imprenditori italiani.

Rispetto alle posizioni precedenti, a mio parere si tratta di un momento di maturazione importante, vi accenno fin d'ora perché questo potrebbe essere utilizzato, anche dal punto di vista formale, nel momento in cui decideremo di giungere ai risultati finali, al documento finale relativo a questa indagine conoscitiva.

In relazione all'intervento del collega Sanguineti, personalmente non ritengo possibile — ripeto forse considerazioni già svolte — dal punto di vista strutturale, e comunque ritengo sarebbe sbagliato dal punto di vista imprenditoriale, pensare oggi ad una soluzione di scorporo dell'*Achille Lauro* dal resto della flotta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sono pienamente d'accordo con l'affermazione del collega Lucchesi.

PINO LUCCHESI. Ammesso che la flotta possa essere salvata, è per me assolutamente chiaro che l'operazione deve essere tentata nel suo complesso e – soprattutto in relazione alla vicenda del mantenimento dei diritti di linea – questa operazione ha un senso, anche per la flotta italiana nel suo complesso, se finalizzata al mantenimento dei diritti di linea e a un lancio della flotta Lauro nel settore dei trasporti internazionali.

Anche rispetto a questo fatto sono portato a pensare che occorra una posizione bilanciata della Commissione che tenga realisticamente conto dei fattori alla nostra attenzione, se è vero – come è vero, non ho motivo di dubitarne – che una delle condizioni già vigenti per la possibile sopravvivenza, in termini economici, della flotta Lauro (oltre alla necessità di svariati miliardi a partire dal prossimo anno) è quella dell'utilizzo in parte di marittimi italiani in modo consistente, mi sembra per due terzi: e così ho risposto all'ipotesi dell'utilizzo dei 400 marittimi italiani.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non è obbligatorio, si tratta di una convenzione internazionale.

PINO LUCCHESI. Sto dicendo una cosa diversa: oggi come oggi, due terzi dei marittimi imbarcati sulla flotta Lauro non sono italiani, perché un equipaggio così strutturato consente economie di scala reali, non ipotizzabili con un equipaggio totalmente composto da marittimi nazionali.

Sulla base di queste considerazioni, certamente integrative delle altre – che rappresentano sostanzialmente un giudizio critico sull'operato del commissario De Luca – ritengo vi sia la necessità di valutare comunque l'operazione nel suo complesso e di arrivare alle conclusioni di un'indagine conoscitiva che nella sostanza sia finalizzata ai compiti previsti e alle competenze della nostra Commis-

sione, cercando di debordare il meno possibile da tali competenze, ragionando in termini positivi sulle concordanti dichiarazioni dei ministri dell'industria e della marina mercantile che ampliano – comunque vadano a finire le vicende – la gamma di garanzie per la flotta italiana rispetto a quanto non avvenisse fino ad un mese fa.

Infatti, a questo punto si potrebbe arrivare alla conclusione dell'indagine in tempi sufficientemente rapidi, considerando anche il fatto che è difficile pensare di utilizzare l'indagine, come è stato scritto sulla stampa, come momento di rallentamento rispetto alle trattative in corso. Sarebbe però sbagliato cercare di usare l'indagine conoscitiva come « coprichio » di operazioni – qualunque esse siano – meramente gestionali.

In conclusione, dopo tanti mesi di lavoro oggi ci assumeremmo, avendo presumibilmente larga conoscenza di tutti i dati potenzialmente acquisibili, una responsabilità abbastanza rilevante se ipotizzassimo – come proposto dal collega Ridi – un supplemento di istruttoria: comunque, non ho ben capito se per supplemento di istruttoria si intenda un prolungamento dei lavori della Commissione.

SILVANO RIDI. Anche.

PINO LUCCHESI. Secondo me, invece, è possibile arrivare ad un documento conclusivo nel quale vengano sottolineati oltre che gli aspetti sui quali siamo d'accordo, e che già sono stati accennati, anche momenti di garanzia ulteriore, di cui ha parlato il ministro dell'industria.

SILVANO RIDI. A chi richiedi questi elementi di garanzia?

PINO LUCCHESI. Qualunque sia l'acquirente del gruppo Lauro, non è un compito che spetta a noi.

SILVANO RIDI. Prendo atto delle tue dichiarazioni, ma devo anche chiederti se ritieni credibile la « cordata » cui è stato fatto cenno.

PINO LUCCHESI. Non desidero esprimere in merito alcun giudizio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Invito i ministri Zanone e Degan a chiedere all'attuale commissario De Luca che cosa occorre per porre l'azienda Lauro in condizione di proseguire l'attività nel quadro della legge Prodi attuando nel contempo la fusione della società, il prepensionamento di circa 170 dipendenti nonché l'istituzionalizzazione della cassa integrazione guadagni.

Una volta saputo ciò, sapremo se sarà indispensabile vendere.

SILVANO RIDI. Il problema non è vendere, ma a chi si vende.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. I 20 miliardi di *deficit* di cui si è tanto parlato non derivano dalla gestione di questi ultimi due anni, ma sono un residuo delle gestioni precedenti. Se poi si fa un calcolo delle entrate e delle uscite, dei guadagni delle crociere, del valore delle sei navi presenti e di altre due chieste in noleggio, si noterà un'evidente diminuzione del *deficit*. Ciò significa che una certa quantità di fondi è stata trovata senza ricorso a prestiti da parte dello Stato o di banche.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, le vorrei ricordare che noi dobbiamo rifarci interamente al contenuto della legge Prodi che prevede una sospensione del diritto fallimentare. Non dobbiamo dimenticare poi i diritti dei creditori.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La legge Prodi è fatta per risanare l'azienda; ove non si riesca a farlo, allora si procede alla liquidazione ...

PRESIDENTE. I debiti non vanno cancellati, ma pagati!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La verità è che l'azienda si può risanare, e ancora meglio lo si poteva fare due anni fa!

PRESIDENTE. Su questo argomento vi è un giudizio unanime di cui dobbiamo tener conto; non possiamo seguire le opinioni personali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non si tratta di un'opinione personale, ma di un'interpretazione autentica della legge Prodi, di cui ho avuto conferma da persone competenti.

PRESIDENTE. Ma la gestione della flotta, anno per anno, è in passivo!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non è vero! Allora è stato dichiarato il falso!

PRESIDENTE. Non è vero: è stato dichiarato soltanto quello che attiene alla *Achille Lauro*, ma la gestione del complesso di tutte le navi, compresa l'*Achille Lauro*, non è positiva. Comunque, onorevole Baghino, la valutazione non può essere relativa soltanto all'*Achille Lauro*, ma deve essere riferita al complesso della flotta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ma bisogna considerare anche tutta la parte immobiliare. L'errore che si va compiendo da due anni a questa parte è nel volere liquidare a tutti i costi; se il *Roma* non è stato ancora ceduto, è stato grazie alla reazione dei giornalisti che ha impedito il « giochetto » del regalo del giornale ad un gruppo editoriale.

PRESIDENTE. Vorrei rivolgerle una domanda assai semplicistica; se fosse stata questa la situazione della flotta Lauro, cioè che vendendo gli immobili e facendo funzionare la flotta si sarebbero potuti pagare tutti i debiti, il proprietario legittimo che cosa avrebbe dovuto aspettare? Le cose stanno in questi termini. Ritengo che questa mattina i ministri Zanone e Degan abbiano riassunto la situazione in termini efficaci, con la considerazione che il fine ultimo della Commissione è il salvataggio della flotta. Soltanto marginalmente ci siamo interessati del pro-

blema degli immobili, anche perché non ci riguarda direttamente; allo stesso modo, solo superficialmente, ci siamo interessati del giornale *Roma* che è pur sempre un organo di informazione importante e per Napoli e per il meridione d'Italia.

Tuttavia, vorremmo rivolgere ai ministri, anche se ciò non rientra fra le competenze, una raccomandazione: così come dal complesso della proprietà immobiliare sono stati scorporati i beni immobiliari, che sono quelli strumentali della flotta, allo stesso modo si potrebbe procedere nei riguardi dell'edificio del giornale, una parte del quale è in proprietà, mentre l'altra è in uso di due società.

Per quanto riguarda il prezzo offerto, anche se ci è sembrato forse insufficiente rispetto ad una più adeguata valutazione della flotta, non abbiamo potuto prendere in considerazione altre possibilità, ma ritengo che sia un dovere verificare la consistenza del *pool* degli acquirenti e la loro identità, affidando la gestione della maggioranza ad operatori appartenenti al mondo armatoriale, in modo tale che non si abbia l'impressione che queste persone si occupino solo marginalmente della situazione della flotta.

PINO LUCCHESI. Questo significa, allora, che l'attribuzione delle azioni avviene preventivamente?

PRESIDENTE. Nel momento in cui il ministro opererà la cessione dovrà accertare che la parte armatoriale sia prevalente all'interno della società.

Riassumendo le nostre osservazioni, raccomandiamo al ministro di verificare che nell'ambito del *pool* acquirente la parte più decisamente armatoriale abbia la prevalenza, altrimenti si perderà fiducia circa la continuazione dell'attività oltre i due anni. Infatti dopo due anni si potrebbe avere lo smembramento e la liquidazione di quella flotta che noi invece vorremmo vedere acquisita in permanenza alla flotta italiana.

Per quanto riguarda la garanzia dell'occupazione, ci sembra insufficiente fer-

marsi al disposto della legge Prodi; è vero che la legge fissa il biennio, ma considerato che in effetti si tratta dell'unica impresa armatoriale del Mezzogiorno, tale limite potrebbe essere insufficiente per il valore economico-sociale di questa flotta nel sud d'Italia. Raccomandiamo perciò al ministro di fare in modo di garantire qualcosa di più sul piano occupazionale.

Temiamo che trascorsi due anni, il *pool*, pur avendo speso i previsti 19,5 miliardi all'anno per il mantenimento dei 462 dipendenti, non si impegni nella ristrutturazione della flotta per i motivi esposti poco fa dall'onorevole Lucchesi. Si tratta infatti di naviglio certamente superato, che ha bisogno di impegni di ristrutturazione che esigono notevoli finanziamenti.

Dopo due anni si potrebbe invece andare verso uno smembramento della flotta, mantenendo soltanto l'*Achille Lauro*; ciò vanificherebbe ugualmente la nostra visione di salvezza complessiva della flotta. Nel caso in cui si decida per la demolizione del naviglio occorre mantenere invariato il tonnellaggio, o comunque operare valutazioni diverse circa le dimensioni delle navi, poiché l'operazione complessiva in cui ci si è impegnati rimanga stabile.

In effetti, tutto quello che si deve esigere come contributo del Ministero della marina mercantile (che non è stato ancora pagato) e come rimborsi per il sequestro e l'indennizzo per danni causati dal missile che sarebbe caduto su un'altra nave appartiene all'amministrazione straordinaria. Per quale motivo però si debbano includere nella vendita anche le partecipazioni azionarie o i beni non strumentali che non appartengono alla flotta, non è ben chiaro, dato che ciò porterebbe soltanto ad appesantire la procedura di liquidazione.

Se, in base a questi elementi, il Governo potesse meglio definire il rapporto, credo che si risponderebbe alle perplessità che sono state messe in risalto durante l'indagine.

Per quanto riguarda l'ipotesi subordinata avanzata dall'onorevole Sanguineti, e cioè quella di rimettere sul mercato la flotta, ritengo che si tratti di una eventualità che dovrebbe seguire soltanto all'impossibilità di procedere con l'attuale *pool* al conseguimento di tutte le necessarie garanzie.

Poiché credo che nessuno dei componenti la Commissione desideri arrivare alla liquidazione, ritengo che nel caso in cui la trattativa non riesca nel rispetto delle condizioni che abbiamo elencato, si porrà sicuramente per il Governo la necessità di un prolungamento della legge Prodi.

Esiste infatti un preminente interesse nazionale, in nome del quale abbiamo varato tanti provvedimenti: non credo che questa realtà possa essere cancellata ...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non vorrei disturbare il presidente, ma vorrei rivolgere un pensiero ai 300 di cui non si parla ...

PRESIDENTE. Siamo tutti d'accordo sulla necessità del prepensionamento: bisogna provvedere a tutto il personale dipendente dalla flotta tramite un apposito provvedimento di legge.

Se non si potesse realizzare il rilancio della legge Prodi, prorogando per un biennio e senza soluzione di continuità l'amministrazione straordinaria, occorrerebbe autorizzare l'attuazione di un programma di ristrutturazione aziendale, sia relativamente ai quadri, sia relativamente all'unità della flotta, al suo svecchiamento, con ammissione anche al credito navale; bisognerebbe altresì assicurare l'erogazione di una sovvenzione straordinaria, atta a garantire l'attuazione del programma di ristrutturazione, adottando nel contempo i necessari provvedimenti per il prepensionamento.

Non mi illudo di poter arrivare questa mattina alle conclusioni, darei quindi la parola ai ministri perché ci esponano le rispettive considerazioni, in modo che la Commissione possa concludere il più presto l'indagine con l'approvazione di un documento conclusivo.

PINO LUCCHESI. Se posso esprimere brevemente un'opinione personale, desidero ribadire che non sono fra i sostenitori di questa operazione: ritengo soltanto che debbano essere utilizzate tutte le garanzie necessarie, qualunque sia l'acquirente della flotta.

In secondo luogo, poiché noi « mastichiamo » questa materia da tempo e quindi, abbiamo acquisito una certa conoscenza dell'argomento, dobbiamo stare attenti a non mettere condizioni « iugulatorie »; per esempio, in presenza dell'attuale situazione, pensare oggi che un gruppo imprenditoriale La Penna, Lucchesi e Zanone, tanto per dire, rilevi la flotta con l'impegno, per quanto attiene ai servizi di linea, di conservare la flotta attuale o di sostituirla, significa « andare a caccia di farfalle ».

La condizione che noi potremo mettere nel periodo intermedio non ritengo possa essere di questo tipo; non credo ci sia alcun folle che possa andare incontro ad una ipotesi del genere. Credo si debba puntare al mantenimento dei diritti di linea e all'utilizzo del naviglio attuale, ipotizzando razionalmente, per un periodo intermedio, anche l'ipotesi di noleggio di naviglio oggi esistente sul mercato in condizioni decisamente buone, ma soprattutto con la finalità del mantenimento dei diritti di linea, ipotizzando l'idea - alla quale credo stia pensando ogni persona che voglia rilevare la flotta - del noleggio del naviglio oggi esistente sul mercato a prezzi decisamente possibili.

ADELMO RICCARDI. Ritengo che la richiesta avanzata dal collega Ridi a nome del gruppo comunista mantenga la sua validità; eventualmente, si tratterà di vedere quali strade siano percorribili, anche per l'urgenza di chiudere questa vicenda. Tale richiesta mantiene intatta la sua validità almeno per due motivi: in primo luogo, occorre sapere chi compra, chi compie questa operazione; la Commissione trasporti ha bisogno di conoscere chi vi sia dentro questa cordata, perché così si può capire se si rafforzi o si inde-

bolisca l'attività armatoriale del nostro paese. In secondo luogo, a me pare urgente capire quale sia il rapporto esistente, in termini di difesa dell'occupazione, tra gli organici - quello a terra e quello sulla nave - attualmente utilizzati dall'*Achille Lauro* e le 462 unità che rappresentano il livello sul quale l'intesa mi sembra si assesti.

Dall'intervento del collega Ridi, nonché da quello di altri commissari, mi pare di aver capito che se tutte le unità fossero garantite da una sola nave, ci troveremmo di fronte ad una situazione che capovolgerebbe in modo radicale i presupposti di tutta la nostra discussione. Chiedo che si prenda in considerazione la proposta dell'onorevole Ridi per queste ragioni, poi, quando conosceremo in dettaglio la situazione, potremo agire di conseguenza con le competenze tipiche di una Commissione d'indagine.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. La mia impressione, trattandosi della prima riunione nella quale mi occupo del caso in questione, è che l'indagine svolta dalla Commissione mantenga ancora aperti alcuni interrogativi che, presumo, non hanno trovato risposta nelle audizioni effettuate in precedenza, o che forse riguardano fatti ed aspetti della vicenda intervenuti successivamente. A questo punto, considerata anche l'impossibilità da parte mia di fornire dati ed elementi precisi per rispondere agli interrogativi ancora aperti, potrei inviare una documentazione scritta in un momento successivo, in tempi ovviamente brevi e fornendo puntuali risposte; per esempio, per quanto riguarda la composizione dei soggetti cessionari, ho già riferito tutti gli elementi a disposizione del Ministero dell'industria, che sono abbastanza recenti in quanto derivano da una lettera datata 13 agosto 1986.

Vogliamo cercare, se possibile, di compiere qualche passo avanti? Rifacendomi alle considerazioni riassuntive del presidente, ritengo innanzitutto accoglibile la raccomandazione riguardante il patrimo-

nio immobiliare del giornale *Roma*, in modo da garantire la ripresa delle pubblicazioni, mantenendo distinti i suoi beni strumentali.

La seconda osservazione si riferisce alle considerazioni piuttosto preoccupate espresse questa mattina circa la cessione e la valutazione degli immobili.

Già nella premessa ho dichiarato che questo è l'aspetto che mi preoccupa meno per la ovvia e banale considerazione che gli immobili non presentano risvolti occupazionali, non hanno una perdita progressiva di valore, come accade per il naviglio. Se si decidesse di procedere ad un'ulteriore stima di tale patrimonio, non ho motivi per oppormi.

Per quanto riguarda l'aspetto prettamente armatoriale, ci muoviamo su di un terreno che, come i colleghi sanno meglio di me, è ampiamente compromesso (compromesso in senso neutro, senza attribuire a tale termine alcuna valutazione negativa); siamo in presenza di una delibera del CIPI del 28 novembre 1985 che ha espresso parere favorevole alla realizzazione del piano di cessione e ad un conseguente decreto del ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato *pro tempore* del 9 aprile 1986, che ha compiuto una serie di valutazioni sulla base del parere espresso dal comitato di sorveglianza, così come la legge prescrive. Tale parere indicava come prima esigenza la rapida cessione della flotta; esso chiedeva anche che si potesse procedere ad un equo aumento del prezzo pattuito per la cessione, che infatti è stato aumentato da 8 a 9 miliardi.

Ritengo di dover ricordare, circa la cessione in oggetto, che, pur comportando il minor soddisfacimento delle ragioni creditorie ed a parte una carenza di concrete soluzioni alternative tali da realizzare un'apprezzabile salvaguardia dell'attività aziendale e dei livelli occupazionali, il decreto ha autorizzato a cedere l'azienda armatoriale del gruppo Lauro e ha posto alcune condizioni. Esse consistono nelle garanzie della continuazione dell'attività produttiva per almeno un biennio, nell'assunzione di 402 dipendenti

al momento dell'acquisizione del naviglio e di altri 60 entro i 12 mesi successivi e nella modalità di pagamento che ben conoscete con un differimento per la metà residua, di cui si è già parlato.

Se, successivamente all'indagine svolta, la Commissione trasporti ritiene di indicare condizioni diverse ed ulteriori rispetto a quelle contenute nel decreto del 9 aprile, è doveroso da parte mia accertare la disponibilità dei concessionari ad accettare. Se così non fosse, occorrerà ricercare con altri mezzi la disponibilità di altri acquirenti alle condizioni che la Commissione trasporti avrà accertato nel corso dell'indagine svolta e che, a questo punto, diventano un termine di riferimento particolarmente impegnativo.

Ritengo giusta la preoccupazione espressa dall'onorevole Lucchesi di salvaguardare tutto il possibile, evitando condizioni di carattere troppo oneroso e restrittivo.

È pertanto opportuno ricercare nel pool degli acquirenti una specifica caratterizzazione di professionalità armatoriale con la clausola che non si includano soggetti esteri.

È stata avanzata la richiesta di salvaguardare l'occupazione oltre il biennio: è una facoltà che la legge consente, ma procedere in questo senso significa aggravare gli elementi di redditività negativa e rischiare un ulteriore abbassamento del valore di stima.

Per quanto concerne il tonnellaggio e la sua invarianza, effettivamente si tratterebbe di un vincolo imposto alla responsabilità imprenditoriale del nuovo armatore, per cui la soluzione proposta dall'onorevole Lucchesi appare preferibile.

A questo punto si pongono le ipotesi subordinate, perché se i soggetti cessionari che finora sono stati individuati ritenessero di non avere più interesse a concludere l'accordo alle condizioni con cui stiamo trattando, atteso il fatto che bisognerebbe esperire in tutti i modi attraverso le più ampie forme di pubblicità di acquisire nuovi acquirenti, l'aspetto più preoccupante è rappresentato dal tempo che tutto ciò richiederà, tanto più che le

condizioni dell'azienda, a quanto mi risulta, non sono destinate a migliorare. Credo che al riguardo l'onorevole Baghino abbia espresso una valutazione troppo ottimistica, nel senso che se ci riferiamo all'ultimo *telex* del commissario citato dal ministro Degan, la situazione dell'azienda si evolve e si modifica negativamente di giorno in giorno, gli uffici tecnici segnalano che due unità navali hanno superato rispettivamente la rispettabile età di 25 e 30 anni e che per questo necessitano per la riclassifica di costi rilevanti difficilmente ammortizzabili, sia per il periodo di riutilizzazione, sia per le tendenze generali del mercato. Infine si dettano quelle condizioni che l'onorevole Baghino ha richiesto circa l'attuale procedura. Per quanto riguarda il prepensionamento, prendo atto della tendenza favorevole in tal senso da parte di tutti i gruppi, però il problema dovrà essere posto in altra sede, quella della reiterazione del decreto, poiché è necessario il consenso dell'amministrazione del tesoro.

La proroga per un biennio dell'esercizio provvisorio dell'impresa significa uscire dal termine che la legge prescrive e fare del caso Lauro un caso tipico rispetto alla condizione di altre aziende sottoposte ad amministrazione speciale.

PRESIDENTE. Esiste un precedente, quello della Maraldi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vi sono aziende che usufruiscono della legge Prodi da oltre quattro anni.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Il termine massimo cui si può arrivare è di cinque anni: d'altra parte si tratta di un provvedimento di carattere straordinario.

L'ultimo punto, peraltro assai importante, riguarda l'erogazione immediata, che qui si richiede, di un finanziamento pari a 10 miliardi per un'azienda di cui ben conosciamo la redditività negativa.

Desidero richiamare proprio su questi aspetti l'attenzione della Commissione,

perché presentano motivi di forte preoccupazione. Non ho obiezioni alla richiesta di rimettere tutta la questione sul mercato. Dal punto di vista procedurale questa è la soluzione più limpida purché si tenga conto che i tempi presumibili non sono brevi e che non si può nemmeno prevedere che siano tranquilli.

Tuttavia, credo anche che si debba tener conto – ed è questo che mi induce ad esprimere ancora maggiori riserve su questa eventualità – del fatto che, a mio avviso, non è bello concludere un caso lasciandovi incorporati elementi di dubbio e di sospetto. Consideri pertanto la Commissione se l'eventualità che ora noi prospettiamo possa essere commisurata ad un esito positivo.

Dove invece farei previsioni più oscure è circa la possibilità di soluzioni legislative che vadano ancora oltre nella atipicità dei provvedimenti. Non occorre ricordare che lo scopo della legge Prodi è di provvedere al risanamento di imprese che si presume possano essere ristrutturate in coerenza con gli indirizzi della politica industriale, tenendo altresì conto degli interessi dei creditori.

Ci muoviamo quindi in un quadro che ha riferimenti abbastanza sicuri sicché, se dovessimo accertare che i cessionari attualmente disponibili non sono favorevoli alle condizioni che proponiamo, l'idea di provvedere con una legge straordinaria presenterebbe gravi difficoltà, sulle quali non potrei pronunciarmi senza aver prima sentito l'indirizzo collegiale del Governo.

**COSTANTE DEGAN, Ministro della marina mercantile.** Questa discussione, pur essendo inserita sul binario dell'indagine conoscitiva, sembra propedeutica ad una attività risolutiva del Parlamento.

Per quanto riguarda la prima parte, ritengo che occorra distinguere fra le aree di sospetto che possono emergere dalla valutazione dei fatti ed i sospetti che derivano dai *pour parler* di varia natura. A questo proposito invito i colleghi – questo sarà anche il mio comportamento – ad indicare nomi e cognomi ed a passare dal

condizionale all'indicativo affinché il Ministero della marina mercantile possa prendere le decisioni del caso. Diversamente si potrebbero creare forme di pressione alle soluzioni che debbono essere trovate, che potrebbero determinare esiti molto distorti; dico questo con grande serenità e franchezza, perché credo che viceversa non saremmo in grado di formulare un giudizio obiettivo.

Per quanto riguarda i quesiti posti, all'onorevole Ridi che mi domanda perché io mi sia così a lungo intrattenuto sui diritti di linea, faccio osservare che egli certamente avrà avuto modo di rilevare che si tratta di un aspetto importante, sia rispetto all'erogazione della seconda *tranche* del finanziamento, sia rispetto ai livelli occupazionali.

In effetti, per quanto riguarda questi ultimi, alla lettera *a)* del punto 5 della convenzione si dice che all'atto dell'acquisizione delle navi, per la lettura attenta e per ulteriori sussidi assunti, le navi sono acquisite così come sono, senza positività o negatività, così come esclude espressamente un apposito decreto ministeriale: « (...) all'atto dell'acquisizione delle navi dirigenti 2, impiegati 30 e personale di mare 350; in dipendenza dell'effettivo godimento dei diritti di linea indicati nell'allegato in misura funzionale alle esigenze operative delle società nei successivi dodici mesi, impiegati e amministrativi 10, personale di mare 50 ».

Ritengo che il decreto ...

**SILVANO RIDI.** Mi scusi, ma il decreto non dice cosa succederebbe nel caso in cui non si verificasse il subentro nei diritti di linea. Questa è la domanda alla quale la nostra indagine conoscitiva deve dare risposta.

**COSTANTE DEGAN, Ministro della marina mercantile.** Sto rispondendo con la lettura della convenzione, in parte modificata dal decreto del ministro Altissimo, il quale non fa soggiacere l'assunzione di 60 ulteriori lavoratori all'effettivo godimento dei diritti di linea, mentre per quanto riguarda il versamento degli ulteriori 4,5

miliardi, così come per la gestione dell'attività della flotta, dà rilievo all'acquisizione o meno di tali diritti.

Vorrei domandare ai colleghi se essi ritengono che vi sia la possibilità giuridica di vendere con la certezza della acquisizione dei diritti di linea da parte del compratore. A me pare che ciò, per la natura delle *conferences* e per le condizioni di fatto, sia impossibile tant'è che...

SILVANO RIDI. Tranne l'*Achille Lauro* che non è sottoposta a tali condizioni.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Non sto parlando dell'*Achille Lauro*: non sono in discussione i primi 450 lavoratori, ma gli ulteriori 60, che sono soggetti ai diritti di linea, almeno stando a questa preipotesi e non secondo il decreto ministeriale, che viceversa ritiene che l'assunzione di quei 60 elementi sia indipendente dall'acquisizione dei diritti di linea.

Del resto, credo sia una norma che può valere per questa cordata come per qualsiasi altra; non si sarebbe immaginata la gestione per un anno in compresenza del commissario e della cordata, al 50 per cento, se non finalizzando il tutto al tentativo di acquisire i diritti di linea. Se il commissario fosse stato in grado di offrire la certezza di diritti di linea conservati, utilizzati o meno, trasferiti giuridicamente *tout court*, non si sarebbe sovraccaricato, insieme alla cordata, di questa compresenza, finalizzata essenzialmente al recupero o, meglio, al mantenimento dei diritti di linea che, in questo momento, sono intestati alla Flotta Lauro, perché come tali nella *conference* sono presenti e ci si augura che in un anno possano diventare effettivi. Questo può e deve essere un impegno politico degli armatori della società acquirente e certamente — poiché è scritto nella convenzione — del commissario, in quanto tutta l'operazione è finalizzata al mantenimento dell'attività complessiva della flotta Lauro, al mantenimento nella misura più ampia possibile dei diritti di linea, facendo sì che gli acquirenti stessi

si facciano promotori di quanto contenuto nella legge Prodi.

Per quanto riguarda la cessione a stranieri, nel preliminare è scritto che l'*Achille Lauro Spa* pretende che nello statuto della costituenda nuova Flotta Lauro Spa sia previsto il veto di cessione delle azioni a persone fisiche o giuridiche di nazionalità estera. È stata sollevata qualche obiezione, in quanto una norma statutaria di questo tipo non può essere indefinita, ma deve prevedere un limite di tempo; altrimenti, potrebbe persino essere anti-giuridica.

Ritengo importante la flotta Lauro per la marineria italiana, altrimenti non mi sarei così dilungato sui diritti di linea; ritengo importante avere una presenza italiana nel traffico sui mari e cercherò di agevolare in ogni modo la sopravvivenza della flotta. Dovremo stare attenti nello scerverare tutte le critiche che vengono rivolte a questa operazione, cosa cui credo di aver contribuito questa mattina con le indicazioni che ho fornito. Occorre stare attenti a verificare che tutto sommato non si provveda, più o meno inavvertitamente, ad eliminare un potenziale concorrente dal mercato, che gode di un certo prestigio, che ha un suo nome e ha i suoi diritti di linea.

Questo lo dico anche rispetto ad alcune notazioni dell'onorevole Sanguineti: mi informerò in maniera puntuale se sia vero che le navi corrano a proprio rischio, il ministro della marina mercantile non può consentire che si verificano fatti del genere. Anche su questi fatti preferirei che si passasse dal condizionale all'indicativo; poiché ho vissuto le vicende dell'*Itavia* in prima persona, quando ero sottosegretario per i trasporti, e poiché ho dichiarato in Parlamento di non avere neanche l'idea che degli aerei *Itavia* volassero a rischio, sono stato allora violentemente attaccato: gli avvenimenti di questi giorni stanno dimostrando che avevo ragione io.

Ora, dato che il far navigare delle navi a rischio rappresenta una responsabilità pubblica, prendo atto di questo e mi assumo l'impegno di investire gli or-

gani interessati del Ministero affinché la situazione sia valutata e verificata. Si tratta, infatti, di cose estremamente delicate, non potendo assolutamente immaginare che dei marittimi possano essere imbarcati su navi a rischio o che comunque vi siano navi che corrano a rischio e che possano creare un pericolo, oltre a chi è imbarcato, anche a coloro che non lo fossero.

Ho voluto dare una serie di indicazioni, rifacendomi per il resto all'imminente responsabilità del ministro dell'industria per quanto riguarda le valutazioni che verranno da questa Commissione, ribadendo la necessità e il dovere, credo, di considerare che i tempi debbono essere estremamente ristretti per tali valutazioni e per gli atti conseguenti; ci si deve affidare ancora una volta esclusivamente al protrarsi ineluttabile dei tempi per ricorrere a quest'ultima ipotesi formulata dal presidente che, già per il solo fatto di essere stata qui ventilata, fa scaturire il timore che possa essere condizione perché non si provveda in altri modi, che pure la legge Prodi privilegia nella sua filosofia, e che io stesso intenderei privilegiare; infatti, ritengo che gli interventi dello

Stato per la sovvenzione degli armamenti debbano intervenire nella gestione solo là dove vi sia un grande interesse definitivo programmaticamente, come è scritto negli articoli a premessa della legge sul finanziamento della FINMARE, che mi auguro possa, con il mio contributo, concludere il suo *iter* entro l'anno in corso.

**PRESIDENTE.** Ringrazio a nome della Commissione i ministri Zanone e Degan per essere intervenuti alla seduta odierna; a questo punto riterrei opportuno rinviare il seguito dell'indagine a giovedì 18 settembre, invitando il relatore ad esperire gli opportuni contatti con tutti i gruppi per la predisposizione dello schema di un documento finale dell'indagine che possa raccogliere l'unanimità dei consensi. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 15.**