

**14**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 12.**

**Seguito dell'audizione del ministro dell'Industria, del commercio e dell'artigianato, Valerio Zanone, e del ministro della marina mercantile, Costante Degan.**

**PRESIDENTE.** Proseguiamo l'indagine conoscitiva sulla cessione della flotta Lauro. Prima di cedere la parola all'onorevole Zanone, il quale si era riservato di formulare qualche riflessione sulle dichiarazioni rese nell'ultima riunione, desidero fare il punto della situazione e dare indicazioni sul possibile documento conclusivo dei nostri lavori.

Ricordo che già nella seduta della scorsa settimana avevo inteso — prima che l'onorevole Grippo intervenisse per le sue riflessioni conclusive — svolgere talune puntualizzazioni in merito alla posizione complessiva della Commissione, nel rispetto delle competenze e dei limiti che le sono propri nonché delle raccomandazioni da rivolgere al Governo. E ciò, ovviamente, rimanendo nel corretto ambito del significato e del valore di una indagine conoscitiva.

In quella occasione misi in evidenza che l'attenzione dedicata alla cessione degli immobili intanto aveva avuto rilievo (e, quindi, poteva rientrare nella sfera di competenza della nostra Commissione) in quanto non solo rappresentava un elemento di valutazione per la vicenda della flotta Lauro, dal punto di vista dei capitali a disposizione (debiti e crediti), ma aveva anche riferimento a beni strumentali della flotta medesima. Inoltre, proprio perché beni strumentali, è sembrato che potessimo interessarci anche di quella parte degli immobili afferente alla possibilità di ripresa delle pubblicazioni del giornale *Roma*. Invero si poteva mettere

in dubbio che tale parte rientrasse nella nostra competenza, ma trovandoci di fronte ad uno degli organi di informazione più importanti per l'Italia meridionale, abbiamo convenuto sull'opportunità che la Commissione esprimesse l'auspicio per la ripresa delle pubblicazioni del *Roma* cercando nel contempo di approntare le condizioni affinché il giornale potesse riprendere le sue edizioni.

Con riferimento a queste tre parti, ho predisposto un documento conclusivo articolato.

La premessa è del seguente tenore: « La X Commissione trasporti ha deliberato l'avvio dell'indagine formale il 13 marzo 1986, secondo un programma prestabilito che contemplava numerose audizioni dei soggetti riconosciuti titolari di uno specifico ruolo nella vicenda della cessione della flotta Lauro ».

Il documento prosegue con l'indicazione delle audizioni svolte nonché dei tre capitoli, ai quali mi sono riferito dianzi, con la precisazione che, mentre è incontestabile l'interesse della Commissione relativamente al primo punto (la flotta), si sottolinea che per quanto riguarda il secondo aspetto (gli immobili) la Commissione ha indagato solo in quanto esso poteva avere ripercussioni sulla cessione della flotta e che, quanto al terzo aspetto (il giornale), la Commissione ha ritenuto di potersi pronunciare *extra ordinem* solo per omogeneità, rispetto al criterio utilizzato, nel valutare come strumentali gli immobili adibiti a sede per lo svolgimento delle attività armatoriali. Pertanto, gli immobili strumentali necessari per il mantenimento del giornale possono avere lo stesso trattamento.

Nella seconda pagina del documento vi è la ricostruzione delle indagini svolte ed i punti più salienti. Per la cessione degli immobili sono indicati i criteri di

valutazione e le tre stime ordinate, con la conclusione dell'offerta avanzata dalla Fisim Italia in relazione all'ultima valutazione richiesta dal ministro.

Per il giornale *Roma* vi è un riferimento per altro molto sintetico, perchè, oltre a mettere in risalto come dal 2 novembre 1980 esso abbia cessato le pubblicazioni, si è espresso l'auspicio che riprenda la sua vita; si dà anche atto al commissario, però, di aver predisposto un bando di asta pubblica per il collocamento del giornale sul mercato.

Passerei a questo alle considerazioni finali, che costituiscono l'elemento su cui la Commissione si deve pronunciare. Vi è innanzitutto una premessa, affinché possiamo fare riferimento al modo in cui è stata compiuta la valutazione. A nome della Commissione – credo di esprimere i sentimenti di tutti i colleghi – vorrei ringraziare il collega Grippo per la relazione da lui svolta, lucida, completa, articolata e che ha consentito alla Commissione un esame approfondito e concreto della complessa vicenda della flotta Lauro.

Le considerazioni finali, dunque, potrebbero così svolgersi:

« La X Commissione trasporti, nell'esprimere le proprie considerazioni finali intende pronunciarsi in coerenza:

alle specifiche finalità che la legge Prodi ha voluto assicurare (in modo che risulti che il nostro giudizio è in coerenza con i poteri che il Governo ha e che in questo ambito il commissario ha usato);

al ruolo che la flotta Lauro ha rappresentato per Napoli, per l'intero Mezzogiorno, nonché quale importante componente della marina mercantile nazionale;

all'esigenza di salvaguardare, nei limiti del possibile, le leggi che regolano il mercato.

Per questi motivi, in relazione agli immobili:

considerato che le parti degli edifici di Napoli e Genova in cui hanno sede gli uffici della flotta, non sono oggetto della trattativa con la Fisim Italia;

rilevato che sarebbe opportuno equiparare le modalità seguite per gli immobili strumentali delle attività armatoriali, alle modalità relative agli immobili strumentali del giornale *Roma*;

la X Commissione trasporti raccomanda lo scorporo dalla trattativa con la Fisim Italia degli immobili già appartenenti o comunque già in uso del giornale *Roma*, riadeguando in conseguenza il prezzo complessivo di cessione, e ciò al fine primario di salvaguardare le condizioni essenziali per una efficace trattativa di cessione del giornale *Roma*, idonea a garantire la ripresa delle pubblicazioni ».

ANGELO MANNA. La Fisim, non la Finlauro.

PRESIDENTE. No, questa è la Fisim.

ANGELO MANNA. È improprio, secondo il decreto sarebbe alla Finlauro non alla Fisim. Gli uffici del *Roma* sono considerati della flotta.

PRESIDENTE. Non credo, comunque se è così, ovviamente, bisognerà correggere.

ANGELO MANNA. Non sarebbero venduti con la flotta ?

PRESIDENTE. No, con gli immobili. Continuo la lettura del documento:

« Per quanto riguarda la flotta, la X Commissione premette la raccomandazione che, in ogni caso di cessione della stessa, debba essere posta la condizione che la sede legale della flotta ed il suo centro direzionale debbano essere localizzate a Napoli.

La Commissione raccomanda altresì che in ogni caso, sia di cessione sia di altre soluzioni che assicurino la permanenza della flotta Lauro, il Governo adotti le normative necessarie anche legislative per assicurare il prepensionamento al personale che non si riesca a mantenere in servizio.

La X commissione trasporti inoltre ritiene che debbano essere ricercati spazi per migliorare la qualità delle intese intervenute con l'attuale offerente o, in caso di ritiro della stesso, con altri che – entro la fine di ottobre 1986 – dovessero presentare nuove offerte... ».

Devo aprire una parentesi e chiedo al ministro dell'industria una dichiarazione. Gli domando, avendo avuta notizia, questa mattina, di una proposta ufficiale da parte dell'armatore Di Maio di Torre del Greco che sembra più vantaggiosa rispetto a quella per cui il ministro Altissimo aveva già firmato il decreto di cessione e su cui si è svolta la nostra indagine, se non ritenga che anche l'esame di questa proposta debba avvenire entro la fine di ottobre 1986.

UGO GRIPPO. Ma l'offerta è stata presentata al ministro?

PRESIDENTE. Onorevole Grippo, il senatore Patriarca mi ha fatto pervenire la proposta attraverso un collega deputato, l'onorevole Lucchesi. Certamente la procedura attraverso la quale l'imprenditore ha ritenuto di far pervenire la sua proposta al presidente della Commissione o al ministro è veramente anomala, è atipica. Questa è la verità. Io, più che dire che è anomala e atipica ... dovrei arrivare a giudizi un po' più penetranti sull'attività dei parlamentari.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, vorrei chiarire che ho svolto solo mansioni di « postino », nel senso che sono stato incontrato nel Transatlantico di Montecitorio questa mattina alle 9 e sono stato pregato dal senatore Patriarca di consegnare al presidente della X Commissione un plico, del quale non conoscevo assolutamente il contenuto.

PRESIDENTE. Io ho immediatamente consegnato la lettera ai ministri Zanone e Degan. Vorrei continuare la lettura della parte conclusiva del documento:

« ... al fine di ottenere:

a) il prolungamento del periodo di garanzia occupazionale » (mi pare che la Commissione all'unanimità abbia ritenuto che due anni non siano sufficienti e che si possa iniziare a parlare soltanto se l'impegno abbia durata almeno triennale);

« b) un programma di mantenimento di traffici e livelli occupazionali evitando ogni ulteriore degrado della consistenza di trasporto della flotta ».

Ovviamente la flotta avrà una sua vita, per cui, se alcune navi dovranno andare alla demolizione, certamente si verificheranno delle sostituzioni, probabilmente con variazioni di tonnellaggio. Abbiamo già espresso la convinzione secondo cui deve rimanere inalterato il tonnellaggio globale – può aumentare, ma non diminuire – e, naturalmente, poiché le modifiche del naviglio possono comportare riflessi anche sull'occupazione, desideriamo far presente che anche i livelli occupazionali devono essere mantenuti.

« c) chiarire, all'atto della stipula definitiva, la composizione azionaria della società acquirente al fine di assicurarne la natura italiana e la sicura imprenditorialità già sprimentata positivamente nel settore marittimo »

Emerge qui la terza condizione, da noi unanimemente posta in risalto; in altri termini, ci sembrava che il 9 per cento della Finlauro appartenente agli imprenditori Chandris, Occhetti e Ligabue, i quali rappresentavano la componente professionale all'interno della società, non garantisse nulla rispetto al 91 per cento, la cui appartenenza era ignota. Desideriamo che venga offerta una garanzia di maggiore imprenditorialità; inoltre, sebbene la presenza di soci meridionali potrebbe rassicurare circa la permanenza del centro direzionale a Napoli, non credo che dovremmo esimerci dall'esprimere una nostra valutazione al riguardo.

« La X Commissione trasporti impegna il Governo, qualora le precedenti indicazioni non potessero concretarsi, ad assumere tutte le iniziative atte ad assicurare alla marineria italiana la continuità delle prestazioni della flotta Lauro, assumendo

ogni utile impegno per consentirne il risanamento, l'ammodernamento e la ristrutturazione ».

La Commissione ritiene che, qualora fallissero tutte le possibilità di cessione a terzi, il Governo dovrebbe assumere le opportune iniziative onde evitare che la flotta vada in liquidazione. Nel precedente documento avevamo affermato che in tal caso si sarebbe dovuto procedere ad una proroga della legge Prodi, con un sovvenzionamento per la ristrutturazione della flotta. In questa occasione ci esprimiamo in termini più comprensivi, in modo da offrire al Governo un ventaglio di possibilità ampio, avendo tuttavia quest'ultimo in concreto, in positivo e in chiarezza, di fronte alla sua responsabilità, la raccomandazione in questo momento espressa dalla Commissione: quella di non portare, in caso di mancata cessione a terzi, la flotta alla liquidazione, ma di realizzarne, attraverso le opportune iniziative, un rilancio volto al permanere di questo elemento significativo della marineria italiana.

Naturalmente, nel documento di cui vi ho dato lettura verrà giustamente ringraziato il relatore per la sua lucida relazione, che ha consentito alla Commissione l'esame approfondito dell'intera vicenda.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Ritorno in modo molto riassuntivo – i colleghi me ne scuseranno, visto che siamo giunti alla conclusione dei lavori della Commissione su tale argomento – su alcune questioni prospettate nel corso del dibattito durante la precedente riunione, sul cui merito mi ero riservato qualche ulteriore riflessione ed acquisizione di notizie da parte degli uffici del Ministero dell'industria.

In quella circostanza alcuni colleghi avevano chiesto se non convenisse un accorpamento di tutti i beni del gruppo Lauro in vista della cessione; secondo la valutazione compiuta nel merito, l'accorpamento della flotta, del patrimonio immobiliare e delle attività editoriali avrebbe reso più difficile la cessione e la

trasparenza dell'operazione. Con ogni probabilità, sarebbe risultato particolarmente difficile individuare un unico acquirente interessato ad un complesso di beni così disparato; inoltre, si può ritenere che la vendita in blocco avrebbe comportato un ulteriore abbattimento della valutazione complessiva.

Queste sono le ragioni per cui si è proceduto separatamente per la flotta, per il patrimonio immobiliare e per il giornale; l'onorevole Baghino sa, inoltre, che esistono norme relative alla legge editoriale, le quali obbligano ad una trasparenza nella proprietà delle testate.

Da parte di alcuni colleghi – l'argomento è stato poc'anzi richiamato anche dal presidente – è stata sollecitata l'iniziativa relativa al prepensionamento di quella parte del personale che si ritiene non potrà essere occupata nella continuazione dell'attività della flotta.

In proposito, devo ripetere ciò che ho detto nella precedente riunione: considero giusta questa richiesta, che per altro può essere attuata soltanto con un provvedimento legislativo. Vorrei, perciò, assumere la grande concordanza registrata in questa Commissione in ordine alla proposta di prepensionamento come un impegno politico; in altri termini, auspico che, quando si tratterà di introdurre una norma in questo senso, risulti una larga convergenza su una misura che mi sembra obiettivamente necessaria e che nel caso della flotta Lauro considero obiettivamente motivata e giusta.

Altre osservazioni ascoltate nella precedente riunione riguardavano la situazione dell'azienda, il grado della sua maggiore o minore floridezza in questo momento. Credo convenga ricordare qui e non fuori di qui – vorrei esporre questa considerazione soltanto ai colleghi – che la gestione della flotta Lauro è molto difficile, pesante, per cui, nel caso in cui non si realizzasse al più presto una cessione soddisfacente, ci troveremmo di fronte ad una forte pressione per finanziare la procedura; ricordo che già in questi anni di gestione commissariale la flotta ha ricevuto 40 miliardi di finanzia-

mento garantiti dal tesoro. La gestione relativa al 1985, secondo i conti recentemente presentati, registra una perdita di 1 miliardo e 400 milioni. Vero è che vi sono stati infortuni (il sequestro, il bombardamento di un altro bastimento della flotta) e vi è stato quindi un concorso della sfortuna, ma questi sono i dati aziendali. Conviene stringere i tempi ed arrivare ad una conclusione, perché a febbraio scadrà il tempo previsto dalla legge per la gestione e, se dovremo pensare alla continuazione dell'esercizio di impresa occorrerà adottare un provvedimento legislativo di carattere straordinario.

Infine, sempre riferendomi alle questioni poste dai componenti della Commissione trasporti nel corso dell'ultima seduta, vorrei affrontare alcuni aspetti specifici del problema. Era stato chiesto se vi fosse stata o meno una proposta di acquisto da parte della direzione della flotta nei confronti dei dipendenti per quanto concerne la cassa integrazione.

Su questi due punti gli uffici del mio Ministero non hanno avuto alcuna segnalazione; non sono giunte proteste che convalidino questo problema per quanto riguarda la cassa integrazione, né risulta che la flotta di Stato abbia avanzato una proposta per l'acquisizione della flotta Lauro. Con ciò ho voluto fornire ai colleghi deputati quegli ulteriori elementi utili per assumere decisioni chiare e sorrette dal reciproco scambio di informazioni: questo è il fine principale che mi propongo di raggiungere.

Si registra un piccolo passo avanti su un problema che mi rammarico di aver visto trattato dai giornali in questa settimana con chiaroscuri che, per la verità, non sono presenti nel mio intervento della scorsa seduta così come risulta dal resoconto stenografico: mi riferisco al *pool* degli acquirenti, alla sua composizione. È pervenuto in questi giorni al ministro Degan, al presidente di questa Commissione, onorevole La Penna, e a me, un *telex* di carattere alquanto risentito da parte dell'avvocato Marchese e del dottor Bini, cioè dai due professionisti che — come è noto — rappresentano la

« cordata » degli acquirenti. Desidero darne lettura per richiamare i colleghi alla concordanza con quanto dissi in proposito nel corso della precedente seduta:

« I firmatari della convenzione (dottor Luciano Occhetti, dottor Giorgio Poulides, presidente della Chandris Italia, dottor Giancarlo Ligabue) hanno inteso sottoscrivere in prima persona il 9 per cento della Finlauro, riservandosi la definitiva definizione delle quote e l'intestazione delle stesse a società di loro interesse al momento della formale conclusione dell'operazione.

In tale ottica i suddetti promotori hanno conferito mandato professionale scritto, depositato il 22 gennaio 1986 presso il Ministero dell'industria all'atto della firma della convenzione, conferendo a noi stessi » (cioè a Marchese e Bini) « tutti i poteri per il compimento degli atti necessari alla definizione di tutti gli aspetti tecnici e giuridici dell'operazione.

Nell'adempimento di tale mandato e per esigenze di natura tecnica è stata costituita, nell'interesse dei soci promotori, la Navale finanziaria, che deve pertanto essere ritenuta di interesse e sotto il controllo dei soci proponenti.

La maggiore difficoltà dell'operazione, a causa dell'enorme ritardo verificatosi rispetto ai termini previsti dalla convenzione sottoscritta dalle parti (circa un anno), non può escludere evidentemente l'ingresso di nuovi apporti (come del resto specificatamente previsto dal testo della convenzione a pagina 2) che, come abbiamo già precisato al Ministero dell'industria con lettera del 13 agosto 1986, potranno essere, se finalizzati, di primari imprenditori del ramo dello *shipping*, solo italiani ».

I colleghi mi daranno atto che questo è esattamente ciò che io ho dichiarato alla Commissione leggendo proprio il testo della lettera del 13 agosto che qui viene citata.

Poiché avevo avvertito nel corso della discussione la giusta esigenza da parte della Commissione di andare oltre, per quanto possibile, nell'accertamento della soluzione che conseguirebbe alla stipula

definitiva del contratto con i soggetti dell'accordo preliminare, ho fatto compiere ancora qualche accertamento in questi giorni.

Ciò che posso dire in proposito, in base a notizie ricevute dai miei uffici e che considero pienamente attendibili, è quanto segue: i tre promotori non hanno dichiarato una loro sicura disponibilità ad aumentare la loro quota di partecipazione, però altri partecipanti a questa operazione sono disposti, all'atto della stipula, a coprire oltre la metà del capitale sociale, dando per certo che si tratterebbe di operatori italiani del settore marittimo (armatori, provveditori navali); ciò è confermato dal *telex*.

I promotori (cioè la triade ormai ampiamente citata) e questi nuovi soci, che tutti insieme costituirebbero la maggioranza del capitale, sono disposti a nominare come presidente e amministratore delegato della società operativa il predetto dottor Occhetti (che, come i colleghi sanno, ricopre la carica di vicepresidente della Confitarma) oppure un'altra persona che sia ritenuta idonea dall'amministrazione vigilante.

Inoltre, la società acquirente sembra disposta a farsi carico della richiesta, fortemente avanzata dalla Commissione, di continuare l'attività mantenendo i livelli di occupazione previsti dalla convenzione non soltanto per il termine biennale stabilito dalla legge, ma anche per tre anni, come è stato testé chiesto dal presidente.

Si prospetta anche un'eventualità: dato il tempo trascorso e che continua a trascorrere e considerato, quindi, l'ulteriore deprezzamento delle navi rispetto al momento della stima (compiuta nel novembre 1985) è possibile, anzi probabile, che si pongano questioni e richieste di ulteriore revisione. Ritengo che su tale aspetto si dovrà tenere ben ferma la posizione mantenuta finora, credo, quindi, che questa eventualità debba essere segnalata alla Commissione soltanto per sincerità di esposizione e completezza di riferimenti da parte mia.

Vengo ora al documento che il presidente poco fa ha presentato alla Commis-

sione, non senza dire prima che, come già è stato comunicato questa mattina nel corso dei lavori della Commissione (quindi, senza possibilità di istruttoria e informazione da parte mia) è stata consegnata una formale offerta del signor Giovanni Di Maio, nato nel 1929 a Torre del Greco e ivi residente, in cui si manifesta un interesse a concorrere per l'acquisizione della flotta. Esiste però un decreto autorizzativo emanato dal mio predecessore — il ministro Altissimo — il 9 aprile 1986, che corrisponde ad una serie di obbligazioni delle quali occorre tener conto.

Vediamo allora quale potrebbe essere la positiva conclusione della vicenda.

Non mi pronuncerò sulle valutazioni storiche e critiche della vicenda, ma ho il dovere di tenere presenti le raccomandazioni rivolte al Governo, che ritengo debbano essere soddisfatte nel merito. Tralasciando la questione relativa al prepensionamento, che richiede un provvedimento legislativo per la sua attuazione, desidero ricordare che le raccomandazioni sono quattro: la prima è che la sede e la direzione della flotta rimangano a Napoli. È del tutto giusto, anche perché se non esistesse questo significativo interesse economico-sociale, si sarebbero potute percorrere strade più facili di quella perseguita. Che la sede e la direzione della Lauro restino a Napoli, quindi, mi sembra un'esigenza da rispettare. La seconda raccomandazione riguarda l'estensione della garanzia occupazionale per i dipendenti assunti dalla nuova flotta Lauro da due a tre anni: da questo punto di vista, un chiarimento da parte del *pool* acquirenti si sarebbe già manifestato, salvo poi accertarne l'attendibilità.

Il terzo impegno che si richiede al Governo è rivolto a mantenere il livello occupazionale ed il traffico mercantile (vale a dire l'esercizio effettivo dei diritti di linea) evitando ogni ulteriore degrado della consistenza di trasporto della flotta: è una giusta richiesta in luogo delle ventilate ipotesi di scorporo dei bastimenti. L'ultimo invito rivolto all'esecutivo è teso a fare chiarezza, all'atto della stipula de-



finitiva, sulla composizione della società acquirente, in modo da essere certi che si tratti di imprenditori marittimi italiani che abbiano un'attendibile professionalità.

A mio avviso, tali raccomandazioni sono importanti, ma rendono la trattativa difficile. Comunque, il Governo dovrà tenerne conto sia accertando la possibilità di concludere sulla linea del decreto autorizzativo emanato lo scorso aprile, sia — ove tale possibilità non sussistesse — esaminando altre opportunità.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Innanzitutto desidero confermare di aver ricevuto il *telex* poc'anzi letto dal responsabile del dicastero dell'industria. Inoltre, confermo che il rapporto instauratosi non riguarda la cessione di impresa, ma sostanzialmente di beni; quindi, anche se si verificasse un periodo transitorio di un anno (posto per creare le migliori condizioni per il mantenimento dei diritti di linea), tutti i crediti vantati dalla gestione commissariale rimarrebbero in capo ad essa ed andrebbero a beneficio dei creditori.

In relazione alle notizie richieste dall'onorevole Manna (successivamente formalizzate in un'interrogazione alla quale mi riservo di rispondere) posso affermare che lo *yacht Carana* è stato messo all'asta, ma non si è ancora provveduto alla sua aggiudicazione. In effetti, la gara è stata vinta dal signor Onorino Gennaro per 91 milioni, ma i risultati sono all'esame della gestione commissariale: allo stato, quindi, lo scafo è ancora di proprietà della società La Riviera del gruppo Lauro.

ANGELO MANNA. Ufficialmente è così, praticamente lo vediamo.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Ripeto quanto affermato la volta scorsa: le dietrologie restano tali finché non si ha l'opportunità di fare dichiarazioni fondate!

ANGELO MANNA. Lo vediamo tutti i giorni a Napoli!

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Mi affido alle risultanze che emergono.

Sotto il profilo della sicurezza, posso aggiungere che i dati del RINA, aggiornati ad oggi, confermano che le unità *Palizzi* e *Cafiero* sono in disarmo, mentre l'*Achille Lauro* continua normalmente la sua attività. Le altre navi hanno scadenze diverse, tuttavia, se dovessero riprendere il mare verrebbero anch'esse assoggettate ai controlli di rito.

In relazione al signor Di Maio — del quale stamani siamo venuti in possesso di una proposta — desidero precisare che si tratta di un armatore campano che ha subito una flessione nella consistenza della sua flotta, per cui gestisce piccole navi. Sull'offerta presentata dal signor Di Maio non voglio pronunciarmi. Desidero però far presente alla Commissione che occorrerebbe esprimere valutazioni sulla base dei risultati raggiunti, perché qualora si prendessero in considerazione le offerte presentate settimanalmente, si correrebbe il rischio di non concludere.

Convengo con il ministro dell'industria, onorevole Zanone, sull'impegno ad attuare le necessarie iniziative volte alla riorganizzazione ed al rilancio della flotta perché questo è l'interesse della marina mercantile.

Infatti, ipotesi alternative alla cessione potrebbero farci trovare nella condizione di pervenire alla liquidazione che, certamente, rappresenta il danno più grave per la marineria nazionale.

Mi pare, quindi, che le conclusioni cui sono pervenuti il presidente La Penna ed il ministro Zanone possano trovare consensi — mi auguro — da parte della Commissione.

GUSTAVO MINERVINI. Sono già intervenuto in due precedenti sedute per sottolineare il profilo relativo alla vendita degli immobili, manifestando il mio stupore sul fatto che sia stata formulata e condotta avanti una trattativa per la vendita in blocco degli immobili. Il caso al nostro esame, infatti, non presentava le esigenze di una vendita in blocco della

flotta: si tratta di esigenze del tutto diverse. Si sa che, in occasione di fallimenti del genere e anche di amministrazioni straordinarie diverse da questa, gli immobili si vendono singolarmente all'asta pubblica, e non si procede con vendite in blocco.

Vi è poi un secondo profilo sul quale si è ampiamente intrattenuta la relazione dell'onorevole Grippo e che è stato però a mio avviso riassunto — se mi è permesso — con qualche deformazione, poiché si poneva in dubbio quel susseguirsi di valutazioni tutte fortemente decrescenti. A me pare che di questo dubbio non vi sia più traccia, e vi sia anzi la giustificazione del perché la prima delle relazioni valutative sia stata abbandonata. Mi pare che il contenuto della relazione Grippo abbia subito, per quanto riguarda il susseguirsi dei tre documenti valutativi, una grave deformazione.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Minervini mi consente, faccio una precisazione che può agevolare l'ulteriore corso della discussione. Abbiamo già avuto modo di affermare che la relazione dell'onorevole Grippo non può non essere tenuta presente perché condivisa dall'intera Commissione anche nelle sue valutazioni e nei giudizi. Il documento conclusivo ha voluto soltanto ricordare lo svolgimento della procedura sia per la flotta sia per gli immobili, naturalmente ritenendo che già nel giudizio di ringraziamento e di apprezzamento per la relazione vi sia adesione a quanto affermato dal collega Grippo.

GUSTAVO MINERVINI. La ringrazio del chiarimento, signor presidente, però quando leggo nel documento, che credo sia stato da lei proposto, che la prima perizia « conteneva ipotesi molto discutibili come ad esempio le valutazioni di alcune aree nella penisola sorrentina indicate edificabili pur se classificate dagli strumenti urbanistici quali zone verdi ed agricole »...

PRESIDENTE. È tratto interamente dalla relazione Grippo, ripete le stesse parole.

GUSTAVO MINERVINI. Non posso permettermi di discutere, signor presidente, comunque i fatti lo diranno. Mi pareva però che l'onorevole Grippo mettesse fortemente in dubbio questa sequenza *in minuendo* delle tre valutazioni. Di questa valutazione dell'onorevole Grippo, però, non resta traccia.

Un terzo punto che ho già sottolineato e del quale non vi è parola è quello del carattere a dir poco molto discutibile del soggetto acquirente. Dai documenti esibiti a questa Commissione risulta che è acquirente una società a responsabilità limitata chiamata Fisim, che successivamente ha dovuto modificare il suo nome in Fisim Italia, perché altra società immobiliare Fisim esiste ed ha contestato l'uso del nome. La Fisim Italia è stata costituita *ad hoc* nel 1984, con capitale di 20 milioni, tra due persone: un professionista ed un dipendente. Successivamente ha trasferito la sua sede presso un altro professionista, che è colui che risulta avere versato i tre decimi del capitale alla Banca d'Italia. Ora io dico: è possibile che un compendio di 26 miliardi, a prescindere se il prezzo sia conveniente o meno (e con ciò richiamo il discorso sulle varie valutazioni succedutesi) venga venduto ad una società che ha un capitale di 20 milioni? Mi pare, come ho già accennato nel mio intervento dell'8 agosto, che questa sia una cosa enorme. Avevo chiesto che nell'intervallo tra l'8 agosto e questa seduta il Ministero dell'industria svolgesse accertamenti su questo argomento. Forse il Ministero lo ha fatto e forse ci potrà dire qualcosa. So che gli uffici del Ministero addetti a questa materia sono molto solerti, conosco anche qualcuno dei funzionari e penso quindi che se ne siano occupati.

La conclusione, in verità, del documento, così nella sua parte assertiva come in quella conclusiva, mi pare contraddica con quella che era la mia interpretazione del documento Grippo e con

quella che dovrebbe essere secondo me la conclusione. Nella fase iniziale, lei giustamente rileva, signor presidente, che in realtà il nucleo della discussione riguarda esclusivamente la cessione della flotta Lauro e solo relativamente gli immobili ed il giornale *Roma*. Questo, però, potrebbe al massimo far presupporre che tali materie fossero stralciate e non che si esprimesse un giudizio positivo sulla vendita degli immobili; il modo in cui, nella parte finale, viene dato il via alla vendita alla Fisim Italia, soltanto chiedendo lo scorporo, potrebbe far presupporre che in realtà si coonesta nel fatto il trasferimento alla Fisim Italia, cioè proprio quello su cui chiedevo un controllo da parte del Ministero. Il documento nella sua fase di impostazione esclude in sostanza dalla propria attenzione, perlomeno prevalente, la parte immobiliare, mentre il documento dell'onorevole Grippo era profondamente critico, a mio avviso, circa tale vendita. Invece, dell'argomento si tratta nella parte centrale, esprimendo un giudizio che è diffforme da quello dell'onorevole Grippo perché è sostanzialmente positivo. Nella parte finale in sostanza si dice: vendete alla Fisim Italia fuorché i cespiti degli uffici e del *Roma*. Naturalmente, a questo punto, vi è l'autorizzazione al Governo a vendere alla Fisim Italia, perché è questo, mi pare, che si legge in positivo. Quindi ciò che si diceva di non voler fare, cioè prendere posizione sulla cessione degli immobili, tanto più che, da parte mia, era stato chiesto un supplemento di informazione, che forse il ministro può dare... la conclusione è invece che si esorta alla vendita, sia pure scorporata di certi limitati cespiti. Su questo mi permetto di esprimere, naturalmente con il dovuto rispetto, un dissenso.

PRESIDENTE. Onorevole Minervini, la ringrazio della sua espressione finale, però vorrei rassicurarla che la mia convinzione è conforme alla sua e che se il documento non rende tale volontà si è disposti ad apportare qualunque modificazione.

Poiché la vendita degli immobili non rientra nella competenza di questa Commissione, si voleva mettere in risalto che così come si scorporano i beni strumentali della flotta da qualunque vendita debba intervenire, si desidera che ciò avvenga anche per i beni strumentali del giornale. Per quanto concerne ogni altro giudizio o valutazione, concordo con quanto da lei detto ed aderisco in prima istanza alla relazione svolta dall'onorevole Grippo.

ANGELO MANNA. Concordo pienamente con quanto osservato dall'onorevole Minervini, e del resto – mi permetto di dire – anticipai le sue osservazioni in una precedente seduta.

Secondo il documento raccomandato dalla presidenza, la X Commissione dovrebbe chiedere al Governo l'impegno di mantenere a Napoli il centro direzionale – su questo punto non si può non essere d'accordo –, di conservare il naviglio attuale, oppure sostituirlo, mantenendo invariati il tonnellaggio globale e l'occupazione complessiva concordata. Signor presidente, mi sembra che questa raccomandazione...

PRESIDENTE. Onorevole Manna, mi sembra che lei stia facendo riferimento...

ANGELO MANNA. Sì, ma, pur esprimendosi con termini diversi, questa è la sostanza.

PRESIDENTE. Ho cercato di dare eco ad alcune convinzioni della Commissione, che poi in concreto riproducono quanto sta dicendo. In ogni caso, volevo richiamarla ad un altro documento.

ANGELO MANNA. Per quanto riguarda gli impegni indicati nel punto b), pur condividendoli in pieno, mi chiedo per quale motivo non siano stati indicati quando si è fatto ricorso alla legge Prodi per tentare di salvare la flotta Lauro!

Senza dubbio, signor presidente, dobbiamo avanzare una simile richiesta nei confronti di un Governo il quale si ac-

cinga a rendere valido o a rinnovare quel decreto secondo gli impegni che, su nostra sollecitazione, dovrà assumere. Tuttavia, mi sembra che si abbia fretta di discutere su quanto sta avvenendo e su quanto dovrà avvenire. Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi e dei nuovi ministri su un altro aspetto della questione, particolarmente grave ed importante: abbiamo deciso lo svolgimento di questa indagine conoscitiva perché ci sembrava che le cose non procedessero positivamente non solo successivamente all'adozione dei decreti del 9 aprile 1986, ma fin dal momento in cui si era deciso di fare ricorso alla legge Prodi per tentare il risanamento del gruppo della flotta Lauro. Avevamo l'impressione che da una parte si tentasse un'operazione di salvataggio e dall'altra vi fossero interessi – aggiungo – privati immediati all'«*affondamento*» della flotta. Ciò risulta chiaramente dai fatti; il 17 febbraio 1982 essa possedeva 18 navi, di cui ora ne rimangono 7 che, essendo malamente ridotte, devono essere svendute. Non siamo stati noi a determinare questa situazione! Né credo, né voglio credere che esista una responsabilità del ministro della marina mercantile e – aggiungo senza alcuna polemica – del suo predecessore, il quale dichiarò di non aver mai saputo nulla di queste vicende, come risulta dal resoconto stenografico.

Non è sufficiente, signor presidente, l'estensione della garanzia occupazionale ai dipendenti assunti e le spiego il motivo. Il ministro dell'industria, il quale ha dato prova di una sincerità di cui abbiamo preso atto con grande soddisfazione, temo non abbia detto tutto, forse per essere egli stesso all'oscuro di una circostanza, di cui voglio riferire: ieri sera a tarda ora si è svolto presso il Ministero dell'industria un incontro tra – credo – uno dei direttori generali o un altro funzionario e i rappresentanti della cordata Chandris, Ligabue, Occhetti, non so se tutti e tre o uno di essi o altri, come l'avvocato Marchese o il dottor Bini. Si sarebbe raggiunto un certo accordo, per cui essi avrebbero dichiarato

di essere pronti a garantire 3 anni di occupazione per i dipendenti, a depositare presso il notaio il 51 per cento delle azioni, nonché ad assicurare la sottoscrizione da parte di armatori italiani; tuttavia essi si sarebbero impegnati – è questo l'aspetto più inquietante dell'intera vicenda – a riconoscere per i lavoratori da assumere solamente il rispetto dell'attuale busta paga e anzianità. Bisogna sapere, signor ministro – lei certamente non conosce questo elemento, che altrimenti avrebbe senza dubbio comunicato alla Commissione – che i lavoratori della flotta Lauro percepiscono, oltre alla busta paga e ai diritti di anzianità, uno straordinario forfettizzato ed un super minimo *ad personam*; in altri termini, la busta paga e l'anzianità costituiscono il 60 per cento dell'attuale retribuzione mensile prevista. Non si dovrebbe, pertanto, in sede di valutazione, parlare di 19, ma di 12 miliardi, secondo quanto risulta dai conteggi fatti questa notte (quando si assume un impegno, bisogna adempierlo fino in fondo). Non ho partecipato a quella riunione, ma devo credere ai lavoratori della flotta Lauro, i quali hanno manifestato le loro preoccupazioni in ordine ad un accordo che, pur essendo informale, è comunque indicativo di quello definitivo; accordo secondo cui i dipendenti sarebbero assunti al 60 per cento degli emolumenti ora percepiti.

PRESIDENTE. Con chi sarebbe stato fatto questo accordo?

ANGELO MANNA. L'incontro si sarebbe svolto presso il Ministero dell'industria con i rappresentanti dell'attuale «*cordata*», evidentemente chiamati per chiarimenti, dal momento che il ministro aveva assunto l'impegno di appurare, per poi riferire alla Commissione, se certe condizioni sarebbero state informalmente accettate.

SILVANO RIDI. Tra chi è intervenuto l'accordo?

ANGELO MANNA. Tra i rappresentanti della cordata e un rappresentante del Ministero dell'industria! Non il ministro! Comunque, ho precisato che non si tratta di un accordo, sebbene sia indicativo dell'intesa definitiva.

Vi sarebbe questo orientamento: essi cederebbero su alcune condizioni (quelle puntualizzate dal ministro Zanone) ma non sarebbero d'accordo sul rispetto della busta paga comprendente tutto ciò che ho elencato. A questo punto mi sembra che l'assunzione di 462 persone si tradurrebbe in denaro nell'assunzione di 300 persone.

Questa mattina stavo per affermare di avere l'impressione che le offerte giunte attraverso il quotidiano *Il Mattino* o attraverso il plico chiuso recapitato dall'onorevole Lucchesi dovessero essere considerate mai avanzate, perché presentate informalmente. Il ministro le ha ricevute, ma non dal signor Giovanni Di Maio di Torre del Greco, il quale di questa operazione potrebbe saperne tanto quanto ne sappiamo noi. Potevo sospettare che questa offerta non spostasse i termini della questione; gli anonimi affaristi sono finora rimasti in agguato dietro il paravento Chandris, Occhetti, Ligabue, nell'illusione che questa Commissione non fosse ormai tanto smaliziata da poter cadere facilmente nella trappola dell'ulteriore temporeggiamento.

Mi sembra di aver capito che la Commissione non intende concludere oggi, perché il termine previsto è la fine del mese di ottobre di quest'anno.

PRESIDENTE. No, questo varrebbe per il Governo.

ANGELO MANNA. Se queste sono le condizioni, devono essere ampliate.

ALTERO MATTEOLI. Il documento che ci viene sottoposto appare contraddittorio, poco chiaro e, a mio avviso, inaccettabile. Esso, soprattutto nella parte storica, non tiene conto, o tiene conto in maniera sfumata, di ciò che è stato accertato durante le indagini; inoltre, la sua parte conclusiva sembra scritta non dalla

Commissione, ma da coloro che vogliono l'accordo, cioè dalla Finlauro SpA.

Cosa abbiamo accertato in questa indagine? Che in tutti e tre i capitoli (flotta, immobili e giornale *Roma*) le valutazioni sono state elastiche (le navi sono state valutate a volte a prezzo di rottame e a volte a prezzo addirittura maggiorato); sugli immobili sono state effettuate tre perizie con valori diversi addirittura di decine di miliardi. Le giustificazioni che vengono portate nella parte storica del documento (secondo le quali un terreno non edificabile è stato valutato come se lo fosse) sono puerili.

Ritengo « leggera » l'autorizzazione del ministro Altissimo alla vendita degli immobili per 26 miliardi attraverso un decreto, dopo che erano state effettuate valutazioni così diverse. Abbiamo finalmente saputo come è composta una « cordata » costituita *ad hoc* per fini affaristici. Non siamo in condizioni di dare un giudizio sereno; l'accordo sembra poco chiaro.

In tutto ciò, abbiamo letto sulla stampa l'offerta di un bergamasco che vuole acquistare solo la *Achille Lauro*: come aveva giustamente affermato il presidente, si tratterebbe di uno smembramento della flotta.

Questa mattina apprendiamo che casualmente (lo dico tra virgolette) l'onorevole Lucchesi incontra in Transatlantico il senatore Patriarca che gli consegna la copia dell'offerta.

PINO LUCCHESI. Ero in attesa di svolgere una relazione in Aula, e quindi, ero arrivato prima degli altri.

ALTERO MATTEOLI. I tre commissari che si sono succeduti non hanno saputo svincolarsi da una logica tipicamente speculativa. Nessuno dei tre si è impegnato seriamente in un programma; nel migliore dei casi si è trattato di fuga, come ha fatto il mio concittadino, l'avvocato Batini, che è fuggito velocemente.

Questa è la storia della vicenda Lauro sintetizzata al massimo. Il ministro Zanone oggi ci ha detto che l'accorpamento

di tutti i beni non sarebbe stato possibile, perché avrebbe reso difficile e poco trasparente la trattativa ed avrebbe condotto ad un abbattimento del valore: su questo siamo d'accordo. Sul prepensionamento, egli ha affermato che occorre un intervento legislativo e, mi sembra di aver capito che esiste la volontà di emanare un provvedimento in tal senso. Quanto alla situazione dell'azienda, la gestione della flotta è difficile ed in pochi anni di commissariamento è costata 40 miliardi allo Stato. La gestione 1985 registra una perdita di un miliardo 400 milioni. Si è acclarato che la flotta di Stato non è interessata e, sembra che non siano state adottate misure discriminatorie nei confronti dei dipendenti.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Non abbiamo avuto segnalazioni in tal senso.

ALTERO MATTEOLI. Per quanto concerne la Finlauro, i tre promotori non sono disposti ad aumentare le loro quote, ma vi è la garanzia dell'entrata di nuovi soci italiani che acquisterebbero oltre il 50 per cento della società.

L'offerta presentata dal signor Di Maio, il quale sembra interessato a concorrere all'acquisto, non può essere valutata in quanto non si possiedono elementi atti a tale scopo.

Il ministro Zanone, poi, non si è pronunciato sulla cronistoria del documento, ma si è interessato alle raccomandazioni finali concernenti il mantenimento della sede e della direzione della flotta a Napoli; l'estensione della garanzia occupazionale per i dipendenti assunti dalla nuova flotta Lauro; il mantenimento del livello occupazionale e del traffico mercantile nonché l'introduzione di elementi di chiarezza circa la professionalità e nazionalità dei componenti la società acquirente.

Tutto questo, signor ministro, è stato completamente disatteso dal suo predecessore! La domanda che le rivolgo è una sola: è disposto a disattendere i decreti emanati dall'onorevole Altissimo il

19 aprile 1986, qualora le indicazioni della Commissione vadano in tal senso? Questa è la domanda cardine di tutta la vicenda, ed io mi sono permesso di formularla in quanto solamente in presenza di una risposta la Commissione potrà orientarsi in una direzione oppure nell'altra.

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, la parte importante del documento è quella finale, dal momento che la parte storica può essere ricostruita in molti modi. In effetti, sarebbe bastato riferirsi alla relazione svolta dall'onorevole Grippo per avere il quadro dell'intera vicenda, comunque, possiamo sempre procedere alla correzione del documento.

Desidero sottolineare che le raccomandazioni della Commissione, se accolte, costituiscono, in qualche modo, elementi modificativi del contenuto dei decreti ministeriali, tant'è vero che il ministro ha affermato che non ritiene doversi attenere ad essi alla lettera in quanto considera giustificate le raccomandazioni formulate.

ALTERO MATTEOLI. Ho posto la domanda al ministro perché ho quest'impressione.

PRESIDENTE. Per esempio, il punto b), ove si dice « Un programma di mantenimento di traffici e livelli occupazionali evitando ogni ulteriore degrado della consistenza di trasporto della flotta », credo sia un passo integrativo degli accordi realizzati in aprile.

Questo ci conferma che le raccomandazioni formulate, se accolte, modificano il decreto emanato.

MAURO DUTTO. A mio avviso, il ministro dell'industria ha recato alcuni elementi positivi, in particolare le informazioni circa la disponibilità della cosiddetta « cordata » — all'atto della conclusione dell'operazione — a farsi rappresentare da imprenditori del settore italiani. In effetti, questo è il punto centrale del dibattito, in quanto dimostra la serietà, l'imprenditorialità e la volontà di conti-

nuare a svolgere l'attività da parte di chi intende acquistare la flotta, quindi, occorre evitare i forti pericoli – tratteggiati in una parte delle conclusioni del documento – di scoraggiare tutte le operazioni di vendita, per puntare magari ad una sovvenzione di pubblico denaro che mantenga in piedi la flotta così com'è o la trasformi in una flotta pubblica o finanziata dal denaro pubblico.

Attorno alla « cordata » sono state espresse perplessità, alle quali vanno aggiunte anche le mie; comunque, se il dato della composizione azionaria e della qualità imprenditoriale fosse acquisito ed affidabile, e le garanzie richieste ottenute, si potrebbe chiudere la trattativa.

Al presidente domando se sia possibile eliminare dal documento quella parte che prevede, o delinea, la possibilità che la flotta – caduta la richiesta esistente di acquisto – sia assunta a carico del finanziamento statale. Da questo punto di vista ho rivolto una domanda al ministro Degan, nel corso dell'ultima riunione, perché credo che lo sforzo compiuto per mantenere la flotta non collimi con gli obiettivi della politica marittima italiana. Ricordo, infatti, l'approvazione di una legge per la rottamazione che, pur prefiggendosi lo scopo di rinnovare, impegnò lo Stato a mantenere una flotta vecchia: sono punti di stridente contrasto che è opportuno riportare a coerenza. In questo senso, la cessione ad armatori capaci potrebbe contribuire a dare una nuova imprenditorialità a questa sigla.

In ordine agli immobili, il presidente ha sottolineato l'estraneità del tema dalle competenze della Commissione trasporti. Ho osservato con attenzione i passaggi dell'operazione di vendita e, dal punto di vista formale, non ho riscontrato irregolarità evidenti. Ciò che però risulta del tutto incongruente è la dimensione della spesa per l'acquisto, rispetto al valore potenziale degli immobili. Non credo, quindi, che possa essere sancito nel documento – come giustamente rilevava il collega Minervini – un « lasciapassare » all'acquisizione, chiedendo solamente lo scorporo degli edifici relativi al giornale.

Se entriamo sugli edifici del giornale, entriamo sugli edifici nel complesso. In questo senso, non possiamo che chiedere, anche se le procedure formali che correttamente sono state svolte dal commissario non portano a questa conclusione, la riapertura dell'asta, perché non ci sembra che la conclusione sia corretta nella sostanza. Spero che questo nostro legittimo dubbio possa essere accettato come una valutazione del Parlamento dall'opinione pubblica. Le procedure sono corrette, le offerte sono state formulate, vi è stato anche un annuncio su *Il Secolo XIX* e su *Il Mattino*: il risultato di tutta questa procedura, che è corretta e formale, non è soddisfacente. Ritengo, dunque, che si debba riaprire l'asta per gli immobili. Mi riferisco anche ad una disponibilità del ministro Zanone, che nella scorsa seduta ha detto che gli interessa soprattutto cercare di prendere in considerazione i tempi ristretti che abbiamo, rispetto al degrado della flotta. Per quanto riguarda gli immobili non esiste una formula iugulatoria di tempo, per cui si può vedere il da farsi. Se ciò non entrasse nelle competenze di questa Commissione potremmo stralciare il problema degli immobili e portarlo in Commissione industria o in altra Commissione competente dove possa essere affrontato.

Concludendo, devo dire che non sono disponibile, soprattutto per la parte relativa agli immobili, a votare a favore del documento che considera acquisita e conclusa l'operazione. Intendo proporre, anche in forma estremamente sintetica, che, per la parte degli immobili, la Commissione chieda la riapertura dell'asta, considerando la conclusione dell'asta stessa – anche se corretta formalmente – non corrispondente ai dati di sostanza. Mi riferisco anche al rispetto dei diritti dei creditori o alla possibilità...

ANGELO MANNA. O di altri concorrenti...

MAURO DUTTO. I concorrenti no, perché se essi avessero avuto interesse, o avessero potuto muoversi in un ambiente

imprenditoriale forse troppo influenzato in quel territorio dalla politica, avrebbero potuto presentarsi. Non voglio dire altro, ma a questo punto intendo politicizzare questo caso, perché ritengo che sull'asta relativa agli immobili vi sia qualcosa che, anche se corretto formalmente, è scorretto nella sostanza. Con la riapertura, invece, ci toglieremmo qualsiasi dubbio. Se non vi sono imprenditori coraggiosi, disposti a pagare anche una lira in più rispetto a quanto offerto, perché l'ambiente impedisce una concorrenza reale nell'avvicinarsi ad un'asta, noi avremmo perso, perché l'offerta presentata dalla Fissim Italia era la migliore possibile; ma dobbiamo avere la possibilità di toglierci questo dubbio, perché è nell'interesse della collettività nazionale.

SILVANO RIDI. Desidero riproporre brevemente alcune questioni inevitabili. Mi pare che le considerazioni finali, per quanto riguarda gli immobili, non siano molto coerenti con le conclusioni contenute nella relazione dell'onorevole Grippo. Di ciò ha già parlato il collega Minervini, perciò non intendo ripetere quanto da lui detto; voglio soltanto aggiungere un elemento ad integrazione del suo ragionamento e delle affermazioni del collega Dutto. La relazione Grippo si conclude con l'ipotesi di una rivalutazione del prezzo di vendita. Mi pare che, se vogliamo cogliere le considerazioni dell'onorevole Dutto e quelle contenute nella relazione Grippo anche alla luce di quanto detto dal collega Minervini, non vi sia alternativa alla rimessione sul mercato degli immobili. Si tratta infatti di un patrimonio che ha consistenza diversa rispetto a quanto è stato offerto. Se vogliamo essere coerenti con la relazione Grippo, sulla quale ci siamo dichiarati concordi, non possiamo che prendere atto dell'ipotesi del relatore di una rivalutazione del patrimonio immobiliare, che è risultato essere sottostimato non soltanto da una serie di perizie intervenute dopo, ma anche perché ci sembra incongruo un abbattimento del 20 per cento sulla stima quando tale cifra è ulteriormente decur-

tata. L'offerta avanzata per 26 miliardi e 350 milioni (quindi di poco inferiore ai 28 miliardi richiesti) viene giustificata per una serie di motivi che non voglio ripetere. In realtà i decrementi del valore erano già compresi in quel 20 per cento, dato che la stima iniziale era di 35 miliardi e 759 milioni. Credo che tale impostazione vada concretamente rivista, come ha proposto il relatore. In questo senso proponemmo in una scorsa seduta un supplemento di istruttoria. La misura a cui vogliamo giungere è quella di rimettere sul mercato il patrimonio immobiliare, indicando per esso una cifra – che deciderà il ministro dell'industria – che se non può o non vuole essere una sorta di media fra le tre ipotesi, sia perlomeno pari a quella indicata nell'ultima proposta, senza ulteriori abbattimenti: il valore di mercato delle proprietà immobiliari, infatti, non diminuisce, ma si incrementa nel tempo.

Pertanto, per quanto riguarda la parte delle considerazioni finali che si riferisce agli immobili, riformulo il nostro giudizio: troviamo la conclusione contenuta nell'ultima parte non in armonia con quanto proposto dal relatore Grippo. Sono, quindi, del parere che occorra riformulare completamente il documento, nel senso di suggerire l'opportunità che queste proprietà immobiliari vengano rimesse sul mercato.

Per quanto riguarda la flotta, credo sia superfluo ripetere che la preoccupazione espressa questa mattina dal ministro della marina mercantile non ha ragione di essere, dal momento che nessuno in questa Commissione prospetta ipotesi alternative rispetto alla cessione; non è mai emersa in questa sede una soluzione che si ponesse in contraddizione con lo spirito e la lettera della legge Prodi e tuttora non intendiamo ricercare « cavilli » volti ad impedire una certa conclusione.

Abbiamo detto – voglio ripeterlo ora – che la cessione non può avvenire in tempi biblici; occorre realizzarla in tempi rapidi, ragionevoli e tali da consentire che l'operazione abbia un senso per gli



acquirenti. Già nel momento attuale, secondo quanto risulta dalle indicazioni fornite dal ministro, alcune delle sette navi non potranno più navigare, mentre altre necessitano a tal fine di consistenti investimenti, per cui emerge l'urgenza di agire con particolare rapidità.

Il punto centrale consiste nel sapere a chi vendere! Anche le ulteriori informazioni fornite dal ministro non ci paiono soddisfacenti, se intendiamo perseguire quella finalità che è nei voti di tutti i membri della Commissione. Sappiamo, tra l'altro, che al Senato è stato approvato, nell'ambito della legge sulla Finmare, un emendamento con cui si prevede un congruo finanziamento pubblico alla rinata flotta Lauro.

**COSTANTE DEGAN, Ministro della marina mercantile.** Desidero precisare che si tratta di un'ipotesi di articolato, che è ancora all'esame della Commissione e che, addirittura, dovrà poi essere approvato dall'Assemblea! Tra l'altro, la Commissione bilancio ha rinviato il parere, poiché presso la Commissione trasporti, alla luce dei fatti nel frattempo accaduti circa le possibilità di finanziamento e la volontà condivisa dal Ministero del tesoro di fornire « una boccata di ossigeno » anche ai privati, si è deciso di rivedere il testo cui lei fa riferimento.

**SILVANO RIDI.** Vorrei risultasse chiaro che non sono contrario all'erogazione di contributi a favore dell'armamento privato...

**COSTANTE DEGAN, Ministro della marina mercantile.** Non ho erroneamente interpretato il suo pensiero: sono intervenuto solo per rettificare alcune sue affermazioni che non sono esatte.

**SILVANO RIDI.** Prendo atto della sua dichiarazione, per la quale la ringrazio. Resta comunque il fatto che, all'interno di un'ipotesi di sostegno all'armamento privato anche attraverso lo strumento di un rilancio della flotta pubblica, si colloca anche la flotta Lauro.

Ho fatto riferimento a tale circostanza per dire che questa Commissione, affrontando la questione degli acquirenti, deve sottolineare la necessità che questa flotta sia affidata ad imprenditori dotati di capacità manageriale e di esperienza di mercato, tali da essere in grado di dirigere la società, anche in considerazione del fatto che attualmente questa cessione risulta estremamente vantaggiosa per gli acquirenti; si è detto proprio in questa sede che lo Stato è impegnato su questo fronte per una somma di 40 miliardi.

Da quanto è stato detto dal ministro Zanone, non emerge alcuna garanzia, risultando semplicemente la possibilità, una volta concluso l'atto definitivo, di un ingresso di altri, i quali offrirebbero questa garanzia.

**VALERIO ZANONE, Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.** All'atto.

**SILVANO RIDI.** Se è vero che anche la « cordata » di cui abbiamo sempre ragionato e che in tempi non sospetti ci è stata presentata come un « toccasana » non è come ci è stata dipinta, per quale motivo – al pari di come si intenderebbe procedere per il patrimonio immobiliare – non si può rimettere la flotta sul mercato in tempi brevi, chiedendo una risposta rapida? Del resto, la « cordata » non è perfezionata e, sia pure sotto banco e in modo inaccettabile, sono giunte altre offerte; una decisione in tal senso varrebbe ad introdurre elementi di maggiore chiarezza, eliminando la sensazione che vengano compiute operazioni ben congegnate, ben costruite, per arrivare a determinati risultati a favore di particolari soggetti; un tale sospetto traspare dai *mass media* e, perfino, dalle nostre discussioni.

Questo documento potrebbe, dunque, essere ulteriormente migliorato, in coerenza con il contenuto della relazione dell'onorevole Grippo, facendo riferimento ad una riapertura delle procedure sia per la flotta, sia per i beni immobiliari, sia per il giornale *Roma*. Stabilendo termini

estremamente tassativi, forse anche ravvicinati, potremmo con tale decisione ottenere ogni garanzia circa lo svolgimento delle operazioni non soltanto sul terreno della massima trasparenza, ma anche su quello del miglior vantaggio sia per i creditori, sia per lo Stato; non dimentichiamo che la continuazione della gestione della flotta, anche sotto il regime della legge Prodi, ha comportato la spesa di non poco denaro. Occorre « uscirne al meglio », sia dal punto di vista dei vantaggi economici, sia sotto l'aspetto della credibilità. Senza dubbio, per l'andamento dell'intera vicenda, per quanto è stato scritto sull'argomento, per le ombre che sono state gettate, per il modo in cui si è mosso il commissario, esiste il rischio che il Parlamento e il Governo vengano in qualche maniera contestati dai creditori, nonché da quegli operatori la cui offerta è stata rifiutata, essendo già stati firmati i decreti.

Non esponiamoci a queste situazioni sgradevoli per tutti, non diamo corpo alle ombre, non consentiamo che si mettano in discussione la serietà e la serenità con le quali Governo e Parlamento hanno voluto procedere in questa delicata e complessa operazione. Secondo me la rimessa sul mercato di queste partite aiuterebbe la trasparenza e la credibilità delle istituzioni.

MAURO SANGUINETI. Ritengo che non ci si possa sottrarre ad una valutazione globale di tutta la vicenda dal punto di vista del merito e dei lavori della nostra Commissione rispetto all'indagine conoscitiva, al dibattito e alle informazioni che si sono succedute nel corso delle varie sedute.

Concordo con chi ha affermato che bisogna comunque mantenere lo spirito e la sostanza della legge Prodi rispetto al rilancio produttivo dell'ex azienda Lauro e che occorre avere come punto di riferimento per ogni trattativa attuale o futura la garanzia occupazionale.

Se così stanno le cose, sulle quali siamo d'accordo (anche se poi l'evolversi della discussione forse ha lasciato inten-

dere qualcosa di diverso), credo che si debba partire dalla relazione dell'onorevole Grippo. Se si è d'accordo, bisogna esserlo fino in fondo, cioè interpretare i contenuti e lo spirito della relazione, che era tendenzialmente negativa sulla valutazione di tutto il complesso della trattativa, per quanto riguarda sia il giornale *Roma*, sia i beni immobili, sia la flotta Lauro.

Dopo aver ascoltato il pronunciamento dei colleghi sull'ipotesi presentata nel documento conclusivo, mi sembra che siamo d'accordo solamente sulla relazione dell'onorevole Grippo. Credo, quindi, che il documento presentato dal presidente (anche se formulato con spirito costruttivo e con l'impegno di mantenere l'unità della Commissione) debba essere rivisto, in quanto i colleghi lo hanno interpretato in maniera non corrispondente alle intenzioni di quanti hanno manifestato consenso sui contenuti della relazione Grippo.

Nel merito, non posso che riconfermare quanto a suo tempo affermato in questa Commissione: vi è scarsa credibilità sia per quanto riguarda la gestione commissariale degli ultimi tre anni, sia per quanto riguarda la conduzione della trattativa per l'acquisizione della flotta. Tale scarsa credibilità, riconosciuta – mi sembra – da tutti noi, sarebbe elemento sufficiente per non dare esecuzione ai decreti firmati, proprio perché il presupposto è costituito dall'interpretazione autentica della legge Prodi e dalle garanzie occupazionali per i lavoratori dell'ex flotta Lauro, non da un affare che lo Stato debba consentire ai privati di concludere.

Per quanto riguarda i beni immobili, nel riconfermare la valutazione negativa della proposta, mi associo alle considerazioni svolte da altri colleghi, in particolare dall'onorevole Minervini, così come mi associo alle osservazioni negative sulla gestione della vicenda del giornale *Roma*.

L'opinione del gruppo socialista è che, mantenendo lo stesso spirito e sostenendo la necessità delle proposte, avanzate dai nuovi ministri, di addivenire ad una solu-

zione in tempi rapidi (confermando che non mi sembra vi sia alcun membro della Commissione, o comunque alcun socialista, che sostenga un'iniziativa affinché tutto venga mantenuto a carico dello Stato), occorra indire nuovamente un'asta o comunque una gara formale, per garantire le procedure e, con valutazioni appropriate, i risultati di eventuali offerte che dovessero pervenire.

Condivido un'osservazione oggi ribadita dal ministro Zanone: la messa sul mercato dell'offerta complessiva avrebbe comportato una maggiore difficoltà di trovare un offerente ed anche una diminuzione del valore. Credo che se si dovesse riandare – come auspico – ad una apertura pubblica di asta o di gara, una delle condizioni dovrebbe essere quella di un ulteriore frazionamento dei beni, senza anticipare alcuna ipotesi in tal senso, ma riservando al Governo la valutazione di eventuali offerte frazionate.

Desidero cogliere l'occasione per sottolineare – come hanno già fatto il presidente ed altri colleghi – l'atipicità della presentazione stamane dell'ulteriore offerta del signor Di Maio.

In conclusione, la nostra proposta è che questo documento venga rivisto o possa anche non essere presentato e discusso. Occorre andare alla sostanza, senza perdere tempo, e accogliere le proposte del relatore; bisogna rimettere in tempi rapidi sul mercato tutto il patrimonio dell'ex flotta Lauro per raggiungere quegli obiettivi di garanzia della legge Prodi, di garanzia occupazionale, di credibilità da parte di chi fa l'offerta, e per acquisire maggiori introiti a favore della collettività.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, onorevole ministro, con l'intervento che mi accingo a pronunciare, desidero formulare talune osservazioni. Innanzitutto, ricordo che la flotta Lauro ha fruito di una sovvenzione di 26 miliardi, senza però utilizzare l'ulteriore autorizzazione stanziata, cosa della quale si è vantato il commissario, come risulta, per altro, dagli atti. Oggi i miliardi sono

40, e se conoscessimo la spiegazione di questi 14 miliardi in più potremmo capire se il miliardo e 400 milioni di deficit del 1985 è riparabile con l'acquisizione dei 5 miliardi di danni richiesti!

Quanto, poi, alla proroga della legge Prodi, ritengo sia stata autorizzata da un recente decreto-legge: del resto, alcune società in regime Prodi fin dal 1979, non sono ancora state poste in liquidazione.

Mi domando: che cosa abbiamo chiesto con l'indagine conoscitiva? Premetto che, già in precedenza, avemmo modo di preoccuparci delle sorti della flotta Lauro – infatti, svolgemmo ripetute audizioni – finché avvertimmo, pur nell'assenza di informazioni ufficiali, che si poneva in liquidazione: di qui l'avvio, in marzo, dell'indagine conoscitiva, al fine di ascoltare i responsabili dei dicasteri della industria e della marina mercantile. Nemmeno un mese dopo l'avvio di tale indagine, però, il ministro dell'industria *pro tempore* procedette alla convenzione: secondo me, ciò denota la non rilevanza in cui viene tenuto il legislatore, il quale, ora, dovrebbe fornire indicazioni circa l'attuazione o meno dell'operazione stessa.

A questo punto, quindi, ritengo che l'indagine conoscitiva non possa concludersi con un apprezzamento sui 4 miliardi e mezzo oppure sui nove da versare, quando si otterrà il riconoscimento dei diritti di linea, ma debba evidenziare ciò che si è acquisito, demandando ai ministri interessati di trarre le conclusioni, coscienziosamente, pienamente responsabili delle decisioni da adottare; diversamente la Commissione obbligherebbe il Governo a tener fede alle nostre indicazioni e su di noi ricadrebbe la responsabilità di opporsi alla vendita e di rinnovare l'asta!

Non so se il Governo sia in grado di obbedire ad una decisione così drastica della Commissione; tuttavia, abbiamo il dovere ed il diritto di presentare i risultati dell'indagine conoscitiva ai ministri interessati affinché valutino e decidano. Non dobbiamo fornire indicazioni, ponendo quasi condizioni, altrimenti la decisione della vendita diventa nostra, e noi

non possediamo tale diritto. Ripeto: possiamo soltanto segnalare quanto accaduto. È vero, farlo risulta fatalmente negativo, tant'è che le espressioni da me usate nelle precedenti riunioni sono state pesanti al punto da arrivare a parlare di inganno, truffa, incapacità ed incompetenza da parte di chi si è interessato dell'applicazione della legge Prodi, ed il gruppo del MSI-destra nazionale ha proposto la costituzione di una commissione di inchiesta sull'intera vicenda Lauro. Ma a tale decisione siamo giunti dopo aver meditato su quanto abbiamo ascoltato in questa sede, sul gioco di parole effettuato e sulla situazione determinatesi; infatti, si è verificato che alcuni armatori hanno negato di essere stati ricevuti dal commissario, mentre quest'ultimo ha sostenuto di averli ascoltati. Chi dice la verità? Ancora: sappiamo che l'armatore Costa ha formulato delle proposte, ma non ha ricevuto alcuna risposta!

Quanto alla parte relativa agli immobili, se fossi un semplice cittadino — e non un parlamentare investito di onori ed oneri — mi sentirei di presentare un esposto alla procura della Repubblica. La legge, infatti, impone ai cittadini, quando ritengono possa essere stata commessa una violazione di legge, di segnalarla, mentre noi, come parlamentari, sosteniamo di non essere competenti in quanto parliamo solo di navi! Signori, siamo venuti a sapere cosa c'è sotto e ne dobbiamo tener conto!

Dobbiamo impedire che sia consumato quello che io, modestamente, ritengo un reato. Anche se, come ha detto l'onorevole Dutto, nel fatto burocratico è tutto normale, come cittadino non posso ammettere che si compia una svendita assoluta, dimenticando che si viene meno alla tutela dei creditori. Questo è il punto: meno si incassa, minori sono le probabilità che si possano rimborsare i creditori.

**PRESIDENTE.** Il comitato di sorveglianza, che rappresenta la massa creditizia, ha espresso parere favorevole su ambedue le cessioni.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Benissimo... Veda, presidente, lei sa meglio di me, perché è più preparato di me, che il legislatore, per le cause di lavoro, ha fissato un termine entro il quale concludere la vertenza. Perché? Perché il lavoratore creditore è in una condizione di debolezza assoluta, in quanto ha bisogno di avere ciò che gli spetta, ma spesso si giunge alla conclusione dopo due anni: cosa avviene in questi due anni? Che il lavoratore adotta il principio « pochi, maledetti e subito » e perde gran parte dei suoi diritti e il datore di lavoro ci guadagna. È la sorte anche dei creditori di cui stiamo parlando che pensano: vendiamo, almeno prendiamo qualcosa, altrimenti, data la situazione, non prendiamo niente. Questa è la realtà. Non è possibile andare avanti così!

**COSTANTE DEGAN,** *Ministro della marina mercantile.* Se è una realtà, vuol dire che è possibile.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Signor ministro, non farei riferimento al tre per cento o al nove per cento; non penso che debbano essere criticati i tre che hanno fatto le offerte perché cercano di fare un affare. È chi deve accettare o meno che deve valutare se i tre personaggi sono all'altezza di certe responsabilità, di certi appesantimenti finanziari o no. Non critico gli interessati che hanno formulato le offerte; vedo le colpe nel campo del Governo e del commissario, e magari anche in quello del comitato di vigilanza.

Signor presidente, signori ministri, noi non possiamo accettare le conclusioni del documento che ci viene proposto. Accettiamo la relazione Grippo e riteniamo che debba essere consegnata ai ministri competenti. Se desideriamo veramente far ripetere l'asta, come è stato proposto da alcuni colleghi... Personalmente non credo molto in questa ipotesi, perché trasferendo il detto « avvocato non mangia avvocato », armatore non mangia armatore. Comunque, si può anche tentare.

Per quanto riguarda il documento presentato al ministro, credo dal commissario

rio, circa la situazione sotto il profilo della sicurezza, credo che esso debba essere letto. La direzione generale di navigazione del traffico marino ci potrebbe dire se è vero o no che le motonavi *Palizzi* e *Raffaele Cafiero* sono ferme, in disarmo, essendo state noleggiate altre due navi e non essendo stato richiesto il rinnovo dei controlli di queste due, dato che la loro garanzia di sicurezza è scaduta in agosto. Come mai il commissario della flotta Lauro ha in noleggio altre navi? Se le ha in noleggio è perché gli conviene, non credo lo faccia a passivo, perché altrimenti sarebbe da chiedergli perché vuole aggravare il passivo (a prescindere dal fatto che le navi in disarmo costano di più di quelle in funzione).

Le altre navi vengono considerate tuttora valide. Mentre, dunque, si sottolinea che l'*Achille Lauro* dovrà essere sottoposta ad un consistente numero di operazioni e di controlli continuativi – ma dopo il 30 novembre –, risulta che le altre navi necessitano solo di alcune riparazioni di modesta importanza; in definitiva, questo naviglio è ancora valido! Per quale motivo da due anni – e forse più – a questa parte si è deciso di vendere? Come mai, nonostante tutte le disavventure, dal sequestro al bombardamento, e la conseguente diminuzione di afflusso turistico, il deficit di questi due anni risulta inferiore rispetto a quanto ancora si deve ricevere sia per il risarcimento delle assicurazioni, sia per il riconoscimento anche da parte statale del sequestro dell'*Achille Lauro*, evento quest'ultimo che certamente investe lo Stato? In questo frattempo ho continuamente rivolto questa domanda: per quale motivo volete vendere? Non ho mai ricevuto risposta e, sebbene di tanto in tanto pervenga qualche nuovo documento, il commissario in questa sede non ha mai motivato tale decisione con l'esistenza di una notevole passività, avendo al contrario dichiarato che esisteva la possibilità di proseguire l'attività.

ADELMO RICCARDI. Proprio perché ci troviamo di fronte a due ministri, i quali

hanno di recente assunto la responsabilità rispettivamente dei Ministeri dell'industria e della marina mercantile, mostrando di seguire con grande sensibilità l'ultima fase di questa tormentata vicenda, ritengo occorra riportarci in modo molto rapido alle ragioni che inizialmente ci convinsero sulla necessità di avviare l'indagine decisiva.

Di fronte alla diffusione di notizie piuttosto disarticolate si ritenne di percorrere questa strada, preoccupandoci in particolar modo di verificare se la soluzione emergente rispondesse all'esigenza di rafforzare la flotta di bandiera anche secondo l'indirizzo espresso dal Parlamento; non bisogna mai dimenticare che, parlando della flotta Lauro, facciamo riferimento ad una parte importante, almeno dal punto di vista storico, dell'armamento italiano. Intendevamo verificare se tale soluzione avrebbe comportato un rafforzamento dell'armamento italiano, il mantenimento della direzione della flotta a Napoli e la difesa dell'occupazione.

Un secondo punto della questione riguardava la chiarezza dei passaggi che avevano caratterizzato l'intera vicenda, essendo nostro obiettivo verificare se fossero tutti condivisibili; in seguito allo svolgimento delle audizioni siamo giunti, attraverso il contributo di tutti i colleghi, alla stesura della relazione dell'onorevole Grippo, intorno alla quale si è registrato un pieno consenso all'interno della X Commissione.

Al punto in cui siamo, al termine di un'attività di indagine, credo sia nostro compito, più che imporre, raccomandare, dovendo piuttosto il Governo, e in particolar modo i due ministri interessati, decidere, sulla base di quanto disposto dalla legge Prodi. Mi pare che in tal modo la questione sia posta nei giusti termini. Gli onorevoli Ridi, Dutto, Sanguineti ed altri hanno avanzato l'ipotesi di rimettere tutto sul mercato.

Desidero fare una valutazione di carattere personale. Ciò che stiamo dicendo, ciò che abbiamo letto stamane nei documenti rimette tutto in discussione; infatti, quando parliamo del periodo di garanzia

dei problemi del prepensionamento, della necessità di impedire l'ulteriore degrado della flotta, della garanzia di un gruppo di armatori professionalmente preparati e del nostro paese, riproponiamo una revisione sostanziale dei due decreti già firmati ma non ancora resi esecutivi.

Non so se il ministro Zanone voglia percorrere questa strada. Esiste una differenza tra il contenuto dei decreti non ancora esecutivi e ciò che noi raccomandiamo come Commissione; lo dico con riferimento all'ipotesi emersa di rimettere in discussione tutta la questione. È vero che il nostro compito era quello di parlare della flotta, però siamo stati portati a discutere per gli intrecci tra l'alienazione dei beni immobili e la cessione della flotta, le questioni dei creditori, la situazione attualmente esistente.

Vorrei che si fornissero maggiori garanzie. Condivido quanto affermato da altri colleghi, in particolare dall'onorevole Ridi. Per esempio, per quanto concerne la seconda *tranche* dei 4 miliardi e mezzo, nel caso in cui si acquisiscano i diritti di linea cosa si fa, « mosca cieca »? Dalle mie parti « mosca cieca » significa non prenderli. Deve essere chiaro che, comunque vadano le cose, i 4 miliardi e mezzo devono essere pagati dalla « cordata ».

Considero importante chiarire un altro aspetto della questione. Dalla somma di 26 miliardi 300 milioni si propone di scorporare le due sedi di Napoli e Genova e gli stabili del giornale *Roma*: come avviene ciò? Sottraendo queste somme dai 26 miliardi 300 milioni? In tal caso cambierebbe il valore dei 9 miliardi e diminuirebbero i 26 miliardi.

Ritengo che nemmeno stamattina sia emersa una garanzia; mi riferisco alla richiesta che avevamo avanzato nel corso dell'ultima seduta circa la difesa dell'occupazione. Non è stata data una risposta alla domanda che avevamo posto circa il rapporto tra la consistenza dell'occupazione sulla *Achille Lauro* e i 462 dipendenti che si dichiarava di voler assumere. La difesa dell'occupazione in una sede come quella e in una località come Na-

poli rappresenta un dato molto importante.

Se abbiamo garanzie maggiori intorno a questo gruppo di questioni, ognuno di noi può tenere in migliore considerazione tutti gli altri aspetti del problema; per ora non vi è nulla di certo, salvo alcune informazioni che ci ha fornito il ministro Zanone in ordine alla possibilità di assunzione entro tre anni. Sappiamo solo che, terminata l'efficacia della legge Prodi, saremo senza navi e probabilmente senza occupazione.

Desidero concludere questo mio intervento nello stesso modo in cui l'ho aperto: il Governo deve assumersi le proprie responsabilità. Do atto ai due nuovi ministri di seguire la vicenda con grande interesse; essi hanno la responsabilità di decidere se ed in quale momento firmare e rendere esecutivo il decreto oppure se non firmare e riaprire l'intera questione.

**PRESIDENTE.** Desidero ringraziare l'onorevole Minervini, che mi ha dato l'occasione per fare una precisazione circa lo spirito con cui avevo raccomandato alla Commissione un testo che poteva essere la bozza di un documento conclusivo. Proprio perché mi sono accorto che qualche collega ha potuto interpretare diversamente il testo, vorrei apportare alcune modifiche al documento conclusivo.

La prima parte del documento conclusivo, contenente l'elencazione delle audizioni, credo possa rimanere immutata; la parte, invece che attiene alla ricostruzione storica vorrei fosse eliminata perché ritengo faccia riferimento alla più puntuale relazione dell'onorevole Grippo, il cui contenuto potrebbe essere assorbito da un periodo di cui darò lettura.

Il documento conclusivo con le modifiche da me proposte, risulterebbe quindi del seguente tenore:

« La X Commissione trasporti ha deliberato l'avvio della indagine formale il 13 marzo 1986, secondo un programma prestabilito che contemplava numerose audizioni dei soggetti riconosciuti titolari di uno specifico ruolo nella vicenda della cessione della flotta Lauro.

La X Commissione ha quindi ascoltato il Commissario straordinario della flotta Lauro, i rappresentanti della Finlauro, della Cinfitarma, della Giacomo Costa srl, dei sindacati, della Sema srl, della Finmare, della Fisim Italia srl, della D'Amico SpA, e i ministri dell'industria e della marina mercantile.

I tre capitoli dell'intera vicenda riguardano la cessione della flotta in senso stretto, la cessione dei beni immobili e le sorti del giornale *Roma*.

Mentre è incontestabile l'interesse della Commissione relativamente al primo punto, va precisato che, per quanto riguarda il secondo aspetto, la Commissione ha indagato solo in quanto esso poteva avere ripercussioni sulla cessione della flotta e che, quanto al terzo aspetto, la Commissione ha ritenuto di potersi pronunciare *extra ordinem* solo per omogeneità rispetto al criterio utilizzato nel valutare come strumenti gli immobili adibiti a sede per lo svolgimento delle attività armatoriali.

Per le valutazioni generali sul complesso delle audizioni, la Commissione fa propria la relazione dell'onorevole Grippo a cui esprime non solo gratitudine per l'impegno svolto ma anche apprezzamento per la lucidità e la completezza con cui è stata ricostruita l'intera vicenda.

La X Commissione trasporti, nell'esprimere le proprie considerazioni finali, intende pronunciarsi in coerenza:

alle specifiche finalità che la legge Prodi ha voluto assicurare,

al ruolo che la flotta Lauro ha rappresentato per Napoli, per l'intero Mezzogiorno, nonché quale importante componente della marina mercantile nazionale,

all'esigenza di salvaguardare, nei limiti del possibile, le leggi che regolano il mercato.

Per questi motivi, in relazione agli immobili da cedere globalmente o in modo frazionato, da cui comunque insieme ai beni strumentali della flotta, è opportuno incorporare anche gli immobili utilizzati

dal giornale *Roma* per rendere più concreta la possibilità della ripresa delle pubblicazioni di un organo di informazione molto significativo per Napoli ed il Mezzogiorno.

Per quanto riguarda la flotta, la X Commissione premette la raccomandazione che in ogni caso di cessione della stessa, debba essere posta la condizione che la sede legale della flotta ed il suo centro direzionale debbano essere localizzati a Napoli.

La Commissione raccomanda altresì che in ogni caso sia di cessione che di altre soluzioni che assicurano la permanenza della flotta Lauro il Governo adotti le normative necessarie anche legislative per assicurare il prepensionamento al personale che non si riesca a mantenere in servizio.

La X Commissione trasporti ritiene che debbano essere ricercati spazi per migliorare la qualità delle intese intervenute con l'attuale offerente o, in caso di ritiro dello stesso con altri che – entro la fine di ottobre 1986 – dovessero presentare nuove offerte, al fine di ottenere:

a) il prolungamento del periodo di garanzia occupazionale;

b) un programma di mantenimento di traffici occupazionali evitando ogni ulteriore degrado della consistenza di trasporto della flotta;

c) certezza prima della stipula definitiva sulla composizione azionaria della società acquirente al fine di assicurarne la natura italiana di sicura imprenditorialità già sperimentata positivamente nel settore marittimo.

La X Commissione trasporti

impegna il Governo,

qualora le precedenti indicazioni non potessero concretarsi, ad assumere tutte le iniziative atte ad assicurare alla marina italiana la continuità delle prestazioni della flotta Lauro assumendo ogni utile impegno per consentirne il risanamento, l'ammodernamento e la ristrutturazione ».

Per quanto riguarda il punto b), vorrei far notare che si tratta di una novità anche rispetto al provvedimento che il ministro Altissimo aveva già emanato; con il punto c), invece, vorrei che fosse certa la composizione azionaria della società acquirente prima della stipula definitiva.

GUSTAVO MINERVINI. Vorrei presentare un subemendamento all'emendamento del presidente in ordine alla cessione degli immobili, esso risulta del seguente tenore:

*Prima delle parole:* « Per questi motivi », *aggiungere il seguente comma:*

« La Commissione,

nutrendo perplessità circa i criteri e le modalità nella procedura di cessione degli immobili, e ritenendo altresì insufficienti i risultati conseguiti, raccomanda di rimettere sul mercato gli immobili, in una procedura della quale l'autorità vigilante vorrà prescrivere i criteri e le modalità.

È in ogni caso opportuno verificare ».

Il mio subemendamento è volto unicamente ad indicare che non si tratta soltanto di un giudizio teso a far valere la insufficienza quantitativa, ma propone una valutazione anche in ordine ai criteri ed alle modalità seguite; questo inciso riproduce letteralmente due righe dedicati dal relatore, onorevole Grippo, a questo aspetto.

Quindi, se ci siamo rapportati alla relazione, non vedo per quale motivo nelle conclusioni non dovremmo ricomprenderne incisi importanti.

Per quanto riguarda la parte del mio subemendamento nella quale chiedo vengano prescritti criteri e modalità, credo siamo tutti d'accordo, anche lei, signor presidente.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, nello spirito con il quale il collega Minervini ha presentato il suo subemen-

damento, anch'io mi accingo a presentare la seguente proposta di modifica:

*Sostituire il penultimo e l'ultimo comma con i seguenti:*

« La X Commissione trasporti ritiene che debbano essere ricercati spazi per migliorare la qualità delle intese tra le parti; pertanto invita il Governo ad operare per consentire la messa sul mercato della flotta (anche in modo frazionato), non ponendo pregiudiziali nei confronti della cordata rappresentata da Occhetti ed altri.

Le offerte devono pervenire entro il 30 ottobre.

Si raccomanda al Governo:

di garantire i livelli occupazionali;

di verificare un programma di mantenimento di traffici e livelli occupazionali evitando ogni ulteriore degrado della consistenza di trasporto della flotta;

di chiarire preventivamente la composizione azionaria della società acquirente al fine di assicurarne la natura italiana e di sicura imprenditorialità già sperimentata positivamente nel settore marittimo ».

PRESIDENTE. A me non compete dare un parere in merito, ma vorrei far osservare che questa proposta contrasta con tutto quanto detto nel corso dell'indagine.

MAURO SANGUINETI. Lo stesso emendamento del collega Minervini propone la rimessa sul mercato.

PRESIDENTE. Naturalmente, onorevole Sanguineti, non contrasta per quanto riguarda la rimessa sul mercato, ma in ordine al frazionamento della vendita: in questo modo disperdiamo il significato della flotta.

MAURO SANGUINETI. La verifica di eventuali offerte non comporta di per sé un giudizio positivo; si tratta di un'opportunità aggiuntiva.



GUIDO BERNARDI. Finora non sono intervenuto nel merito di questa complessa e laboriosa indagine conoscitiva, ma a questo punto della discussione desidero fare una breve considerazione di carattere generale.

Mi chiedo, anzitutto, se noi non stiamo sostituendoci al commissario, ai collaboratori del commissario, al Governo, ai collaboratori del ministro o dei vari ministri, dettando norme di condotta di una specificità tale da esulare, a mio avviso, dal compito che noi dovremmo adempiere come parlamentari.

Quando l'onorevole Minervini esprime perplessità circa i criteri e le modalità nella procedura di cessione degli immobili, differisce notevolmente dall'onorevole Dutto, il quale dava atto della correttezza delle procedure e si riteneva invece insoddisfatto – evidentemente per paure o per omertà ambientali – dell'esito delle procedure medesime; richiamava pertanto l'attenzione del commissario su nuovi tentativi. Cosa questa che, personalmente, condivido.

Dunque, nel momento in cui il Parlamento esprime perplessità circa i criteri e le modalità con cui sono state portate avanti le procedure, le ipotesi sono due: o noi abbiamo prove di scorrettezza, o non possiamo gettare la croce addosso a personaggi che, pur avendo agito responsabilmente, hanno adottato criteri e modalità che non hanno sortito i risultati sperati. Fare questo non significa certo portare avanti un'azione di chiarimento, ma semplicemente intorbidare le acque senza avere alcuna specifica prova in materia. Se riteniamo invece che le nostre perplessità siano determinate da reali irregolarità, sarebbe nostro dovere inviare il tutto alla magistratura.

Un'altra osservazione desidero svolgere, signor presidente, circa l'inderogabilità della permanenza della sede a Napoli. Concordo perfettamente con la sostanza del suo pensiero, e mi chiedo però se sia giusto legarci a soluzioni che potrebbero essere, al limite, incompatibili con quelle di mercato.

PRESIDENTE. Condivido questa sua ultima osservazione, onorevole Bernardi, e ritengo, pertanto, che al documento conclusivo da me predisposto possa essere tolto l'inciso tendente a localizzare in modo inderogabile a Napoli la sede legale della flotta ed il suo centro direzionale.

GUSTAVO MINERVINI. Ho seguito con attenzione l'intervento dell'onorevole Bernardi, signor presidente, e sono giunto alla conclusione che se nel testo da lei presentato si ricorresse ad una formula non quantitativa ma più neutrale, ovvero sia se all'aggettivo « insufficienti » fosse sostituito l'aggettivo « insoddisfacenti » potrei ritirare il mio subemendamento.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Minervini.

GUSTAVO MINERVINI. Ritiro il mio subemendamento.

PRESIDENTE. Ha chiesto di intervenire il ministro dell'industria, onorevole Zanone, a cui do pertanto la parola.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. La ringrazio, signor presidente. Devo subito ricordare che non ero presente alla riunione dell'8 agosto in cui l'onorevole Minervini sollecitò accertamenti sulla composizione della Fisim Italia e, proprio per questo, forse questi non sono stati compiuti.

Del resto, trattandosi di puro e semplice acquisto di patrimonio immobiliare, al quale non consegue poi attività che abbia riflesso sull'occupazione, o comunque attività di carattere economico, non vi erano quelle preoccupazioni che sono invece del tutto legittime quando si tratta di accertarsi sulla natura imprenditoriale di una società che svolge un'attività economica e che come tale deve proseguire.

ANGELO MANNA. Poteva essere anche Cutolo o Bardellino!

PRESIDENTE. Non abbiamo queste conoscenze!

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Non entro in quest'ordine di considerazioni e non tocco neppure l'aspetto, del tutto autonomo, della cessione degli immobili rispetto all'oggetto della discussione in corso – vale a dire la continuazione dell'attività della flotta – ma desidero richiamare alcuni elementi che credo la Commissione già conosca.

Quanto all'opportunità di cedere il patrimonio immobiliare in blocco o in modo frazionato, ricordo che, nell'aprile 1985, il commissario De Luca ne pubblicizzò la messa in vendita sui giornali delle città dove insistono questi immobili (Napoli e Genova). Pervennero offerte non inferiori al valore delle perizie soltanto per alcuni dei cespiti, per un totale di poco superiore a 7 miliardi di lire.

Maturò, perciò, la propensione a tentare la vendita in blocco: pervenne l'offerta della società Fisim Italia ed il commissario diede l'incarico a due esperti (ingegner Rizzi e architetto Barbin) di valutare la validità di tale vendita. Il giudizio degli esperti fu favorevole, stante la situazione del mercato immobiliare, la necessità di intervento sulle strutture di molti di questi beni ed alcune particolarità e condizioni della loro situazione giuridica.

Dopo una serie di stime, si arrivò ad un decreto di autorizzazione a vendere il patrimonio immobiliare per 26 miliardi 358 milioni, previo giudizio favorevole del comitato di sorveglianza.

Nella riunione della scorsa settimana ebbi a dichiarare ciò che ora ripeto, vale a dire che, non avendo sugli immobili le preoccupazioni che invece si devono avere per la continuazione dell'attività della flotta, da parte mia vi è piena disponibilità ad una ulteriore verifica dei valori sulla base dei rilievi formulati.

In ordine alla flotta e, quindi, alla possibilità di una sua cessione a condizioni convenienti, desidero richiamare alcune considerazioni che, per la verità, mi pare fossero state in precedenza espresse. Per quanto riguarda la valutazione dei diritti di linea e l'eventualità di una ridu-

zione dell'offerta qualora questi non fossero conservati – sulla quale proposi la possibilità di inserire una clausola che proporzioni il problema al valore attribuito ai diritti di linea, che è due miliardi e 900 milioni sul totale di venti – tale eventuale riduzione sarebbe proporzionale ai diritti di linea che non dovessero essere conservati.

L'onorevole Manna ha sollevato una questione, che mi ha sorpreso, circa accordi intervenuti ieri sera al Ministero dell'industria, per quanto riguarda la remunerazione del personale.

In esecuzione di richieste avanzate dalla Commissione, cioè l'esercizio di tutte le possibili iniziative al fine di chiarire la composizione del *pool* di acquirenti, ho incaricato un dirigente dell'ufficio legislativo del Ministero – che, fra l'altro, è un alto magistrato – di incontrare i cessionari e di porre loro le questioni che stamani ho esposto alla Commissione e che ho riportato negli esatti termini in cui mi sono state riferite. Non mi risulta affatto che in tale incontro – il quale, per precisione, non è avvenuto ieri sera, ma ieri mattina – si siano poste questioni relative alla remunerazione del personale: diversamente, ne sarei stato informato.

Un altro aspetto sul quale una precisazione è dovuta e doverosa da parte del Governo concerne l'entità delle risorse utilizzate dalla gestione commissariale su garanzia del tesoro. L'onorevole Baghino si è dimostrato sorpreso della cifra di 40 miliardi da me indicata. Al riguardo, ricordo che già nella relazione svolta dal ministro Altissimo il 30 maggio in questa sede (e da me utilizzata come base di partenza per i nostri colloqui), si richiamavano questi dati di fatto: in base a successive variazioni di programma, rese esecutive con decreti ministeriali su parere conforme del CIPI, sono state autorizzate una serie di operazioni, la prima delle quali fu la transazione globale con i creditori esteri, i quali se non l'avessero ottenuta avrebbero sequestrato le navi, che comportò l'esborso di oltre 24 miliardi con garanzia del tesoro. Inoltre, ci

fu la ristrutturazione della flotta con esborso di 6 miliardi, sempre con garanzia del tesoro; la liquidazione del naviglio obsoleto con l'alienazione di tutta una serie di navi, che, progressivamente, sono state poste in dismissione e, infine, il riavvio dell'attività armatoriale, con il ripristino della presenza della flotta Lauro sulle linee internazionali e l'individuazione dei livelli occupazionali possibili. Il totale di queste operazioni ha portato ad una esposizione di 40 miliardi.

Devo esprimere la mia fortissima preoccupazione circa l'ipotesi, formulata in talune proposte di modifica al documento predisposto dal presidente, di menzionare una cessione frazionata della flotta, che rappresenta l'esatto contrario di quanto i sindacati richiedono e dell'orientamento in cui ci muoviamo, per trovare una soluzione a questo problema che è complicato proprio perché si scarta il frazionamento.

Per quanto concerne l'asta pubblica per la flotta, dopo aver interpellato gli uffici, posso affermare che i tempi necessari per condurre un'operazione del genere ci porterebbero oltre febbraio prossimo (che rappresenta la « mannaia » ed oltre il quale viene meno ogni certezza sulla possibilità di continuare la gestione) e che con un'asta pubblica ad offerta segreta non si vaglierebbero i requisiti imprenditoriali posti a base delle trattative. Con tutto il rispetto che si deve ad un'indagine parlamentare ed alla volontà di attenermi alle indicazioni che da qui usciranno, desidero sottolineare che ci troviamo di fronte ad una situazione fortemente compromessa (nel senso neutrale del termine) dai decreti autorizzativi emanati dal ministro dell'industria — mio predecessore — per la cessione della flotta e degli immobili, anche se il secondo problema è, a parer mio, meno grave del primo.

Quindi, anche nel caso in cui le trattative non vadano a buon fine, si dovrà provvedere a tutelare le ragioni dell'amministrazione, la quale si è impegnata. Credo quindi che, per quanto riguarda il decreto del 9 aprile relativo all'autorizza-

zione alla cessione alla Finlauro, si possa intanto vedere in quale misura e in quali termini possano essere soddisfatte le raccomandazioni che la Commissione si appresta a formulare. Accertato questo si vedrà se il *pool* degli acquirenti intende mantenere la propria offerta o meno, se il Governo ha ragioni per poter recedere dal decreto di autorizzazione tutelando l'amministrazione, e si esamineranno le ulteriori offerte che potranno essere presentate e che ci auguriamo siano migliori di quella precedentemente autorizzata.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Desidero aggiungere soltanto una notazione sulla valutazione delle offerte, che rendono estremamente complicato il giudizio circa il frazionamento eventuale della flotta. Mi domando come siano comparabili le due diverse ipotesi (offerte compatte o frazionate) rispetto al punto che sembra raccolga unanimi consensi per la definizione di un programma finalizzato a salvaguardia dei livelli occupazionali che, in un panorama internazionale certamente non favorevole, mantenga ad un certo livello i traffici della flotta. Ciò mi sembra in contraddizione con l'ipotesi di un frazionamento della flotta stessa. Vorrei pregare il collega Sanguineti di verificare questa che mi pare una contraddizione, nel momento in cui dichiara di accettare il punto b) della proposta del presidente. Il percorso del presidente mi sembra vada in direzione della tutela della pubblica amministrazione, indicando finalità sulle quali il ministro dell'industria e la gestione commissariale devono procedere nel sondare tutti gli spazi necessari per portare ad una conclusione auspicabilmente positiva la vicenda. Contemporaneamente, non bisognerà rifiutare ulteriori passaggi qualora questi si rendessero necessari per una dichiarata e palese insufficienza e impossibilità, da parte del *pool*, di corrispondere alle tesi e alle raccomandazioni prospettate. In questo senso il documento conclusivo è di raccomandazione, ma, data la pregnanza politica dell'argomento, cerchiamo di non interpretare male la vo-

lontà del ministro Zanone, perché da parte del Governo si instaura un rapporto politico che certamente non può non tener conto della volontà del Parlamento.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, desidero rivolgere una domanda al ministro Zanone. Vorrei chiedergli se, rispetto agli emendamenti predisposti in riferimento agli immobili e alla richiesta di metterli sul mercato, al di là delle complesse valutazioni dei livelli occupazionali, non si incorra, in entrambi i casi, in eventuali inadempienze della pubblica amministrazione e se possiamo accettare questo fatto per gli immobili e non per la flotta Lauro, o viceversa. I decreti sono entrambi firmati non dico contemporaneamente, ma quasi. È chiaro che se vi è una questione di principio su quello riguardante la flotta, ve n'è un'altra su quello riguardante gli immobili. Immagino che si dovrebbe avere un atteggiamento omogeneo sulle due questioni.

VALERIO ZANONE, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Se ho capito bene le preoccupazioni dei parlamentari della X Commissione sulla questione degli immobili, le obiezioni che ho ascoltato riguardano soprattutto la congruità della valutazione, e sono dovute al fatto che vi sono state tre stime successive fortemente decrescenti. Mi dichiaro disponibile, come ho fatto fin dal primo momento nella scorsa seduta, ad un'ulteriore valutazione dei vari cespiti. Se noi accertassimo, infatti, che la valutazione precedente conteneva qualche difetto nella stima, vi sarebbe un principio di autotutela che ci consente di sospendere quanto era stato convenuto in sede di compromesso preliminare con i possibili acquirenti. Poiché un immobile ha una sede ben precisa e non pone problemi di occupazione o di attività economiche, non credo vi sia una grande fretta nel concludere la vicenda: cercheremo di farlo nei termini che possano assicurare tutti al meglio. Del tutto diversa è la questione della flotta, perché il protrarsi del tempo produce un rapido, anzi rapidissimo de-

prezzamento del suo valore, dovuto al fatto che è stato documentato dal ministro Degan che i bastimenti richiedono revisioni e che vi è una richiesta del commissario di ottenere un notevole finanziamento per provvedere ad esse. In mancanza di tale misura, infatti, una parte del naviglio perde definitivamente la possibilità di operare. D'altra parte una caduta di operatività già esiste, e gli acquirenti sosterranno un po' la tesi, probabilmente, che l'anno trascorso dal momento della valutazione ha provocato un ulteriore deprezzamento delle navi. In questo campo, pertanto, occorre procedere con la maggiore rapidità possibile, tenendo conto, naturalmente, delle raccomandazioni di questa Commissione e quindi vedendo se il *pool* di acquirenti è in grado di fornire elementi ulteriori che possano rispondere a tali raccomandazioni. Se così non fosse, e se vi fossero altre offerte, le esamineremo. Ho già detto la scorsa settimana, e ripeto oggi, che abbiamo poco tempo a disposizione. Se non ricordo male, i cinque anni che, con tutte le proroghe, la legge consente, a febbraio scadranno e quindi dovremo approvare una legge atipica che esce dallo spirito, dalla filosofia (che, per conto mio, non è nemmeno un'eccellente filosofia) della legge Prodi, cioè una legge del tutto speciale. Ciò comporta una dotazione finanziaria sulla quale non posso assumere alcun impegno, se non dopo aver sentito il Governo e il Ministero del tesoro, che forse non sorriderrebbero in un quadro di politica finanziaria così avaro di sorrisi. Credo, quindi, che la necessità di stringere i tempi per arrivare ad una situazione accettabile — qualora esista — rappresenti un elemento da considerare.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Replicando brevemente, vorrei anzitutto ringraziare il presidente e i colleghi delle parole di apprezzamento rivoltemi, per aver cercato di essere quanto più obiettivo possibile nell'esaminare materiale raccolto durante le diverse audizioni.

Desidero, inoltre, esprimere — rivolgendomi anzitutto a me stesso — qualche

preoccupazione. Credo vada in primo luogo ribadita l'impossibilità di accettare ulteriori offerte; anche se qualche illustre collega ha ritenuto di scambiare la sede della Commissione con quella del Governo o di un ufficio postale, ogni offerta dovrebbe essere restituita al mittente, poiché, qualora riaprimmo i relativi termini di presentazione, non so quanti avventurieri si presenterebbero, mettendo a disposizione risorse in ordine alla cui accumulazione occorrerebbe svolgere opportune indagini.

Pur riconfermando il mio giudizio di profonda onestà relativamente agli interventi dei ministri, devo dire che le mie preoccupazioni non sono fugate su entrambi i capitoli; in ordine al terzo — quello riguardante il giornale *Roma* — attendiamo di assistere alla preannunciata asta, augurandoci che non si tratti di una farsa, dal momento che, come i colleghi sanno, questo discorso è già in parte compromesso e si stanno organizzando delle società per l'occasione, onde poter avanzare offerte.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Fortunatamente, i giornalisti sono i proprietari!

Ugo GRIPPO, *Relatore*. I giornalisti sono i gestori, non i proprietari della testata: occorre precisare questa differenza.

La mia preoccupazione nasce dal fatto che gli acquirenti della flotta con 4 miliardi e mezzo si vengono a impossessare di un patrimonio avente un valore, secondo una perizia di parte e non secondo una valutazione obiettiva, di 20 miliardi. Basterebbe considerare la parte immobiliare, i due piani di Napoli e quello di Genova, per comprendere come quella valutazione sia profondamente discutibile; in particolare, quella compiuta da Rizzi, la più favorevole ai compratori, si attesta su una stima di 3 miliardi e 600 milioni, per cui non si comprende per quale motivo si sia poi giunti alla cifra di 1 miliardo e 100 milioni. A tali quesiti non è stata fornita risposta né dagli interessati, né dal Governo, né da altri.

Sappiamo, inoltre, che la flotta vanta 15 miliardi di crediti, cifra che deve es-

sere recuperata al fondo delle liquidazioni dei dipendenti, senza in ogni caso costituire un diritto da parte di chi acquista la flotta.

Non mi soffermerò sul « premio » di cui alla legge sulla Finmare, in ordine al quale non possiamo essere certi, sebbene il ministro Degan ci abbia assicurato della sua intenzione di attivarsi presso l'altro ramo del Parlamento.

Oltre ai diritti di linea, non va ignorato ciò che si può ricavare dalla demolizione, avendo a tale proposito i periti di parte compiuto una stima di 17 miliardi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Esclusa l'*Achille Lauro*.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Esclusa l'*Achille Lauro*.

Emerge, dunque, un movimento di 30-40 miliardi, rispetto ai 12 dovuti — qualora venissero mantenuti gli impegni — come costo dei due anni di assicurazione e retribuzione dei dipendenti; questo è il meccanismo previsto dalla legge Prodi la quale, nel calcolare la redditività negativa, considera i costi del personale.

Poiché — dobbiamo dirlo francamente — fino a questo momento non ci sono state date garanzie, la necessità di essere rassicurati sotto questo profilo deve essere ancora soddisfatta. Come il presidente e i colleghi ricorderanno, il ministro Altissimo ci diede ampie assicurazioni in ordine all'acquisto della flotta da parte di tre personaggi operanti nel settore, che rispondono ai nomi di Ligabue, Occhetti e Chandris. Queste assicurazioni abbiamo ricevuto! Se avessimo saputo che il 91 per cento del pacchetto azionario avrebbe avuto una destinazione ignota o sarebbe finito nelle mani di imprenditori non esperti non solo del mestiere marittimo, ma anche di quello croceristico — che è già cosa diversa — probabilmente avremmo contestato allo stesso ministro tale soluzione, affermando l'opportunità di non muoversi in tale direzione. Solo grazie all'onestà del ministro Zanone, abbiamo saputo con chiarezza in

quale misura sono presenti i veri uomini del settore: si tratta di un 9 per cento!

Questo non ci può lasciare tranquilli. Votiamo pure l'ordine del giorno, in cui si raccomanda il mantenimento del centro direzionale a Napoli e la costituzione di una maggioranza composta da imprenditori del settore marittimo. In ogni caso, non possiamo dirci profondamente tranquilli sul fatto che l'operazione andrà in porto e si concluderà nel migliore dei modi. Mi auguro — lo dico con profonda convinzione — di venire smentito in questa stessa Commissione tra due anni, ma questo attualmente è il mio pensiero.

Vorrei ancora ricordare al ministro Zanone che, per quanto riguarda gli immobili, si sono succedute tre perizie, in seguito alle quali è risultato un valore discendente degli edifici, valore che al contrario avrebbe dovuto incrementarsi. Devo dire che non fu richiesto ai diversi periti un giudizio di congruità sull'offerta; fu invece posta a base dell'asta l'offerta più favorevole, quella di Rizzi, che prevedeva 42 miliardi; poi, a seguito dell'abbattimento per una serie di confusi discorsi, venne portata ad un costo totale di 35 miliardi, con la condizione che, qualora vi fosse stata un'offerta di tutti i beni complessivamente, essa avrebbe potuto godere del beneficio di una riduzione del 20 per cento.

I colleghi però sanno che sono state avanzate offerte per un totale di 20 miliardi di lire, ad esclusione delle proprietà più importanti, cioè l'edificio di Napoli, quello di Genova e la tenuta di Villazzano; volendo buttare queste proprietà, si sarebbero potuti ricavare altri 20 miliardi di lire. Non sarei sincero con me stesso se non avanzassi nuovamente questi dubbi in Commissione.

Concludendo, ritengo che sotto la guida del presidente abbiamo condotto questa indagine con impegno da parte di tutti e con grande spirito unitario; nessuno di noi ha fatto di questa indagine una speculazione politica, tant'è vero che sulle conclusioni siamo stati tutti d'accordo.

Non possiamo però concludere questo importante impegno della Commissione in maniera non unitaria; credo quindi che si debba compiere ogni sforzo per raggiungere l'unanimità sul documento conclusivo. Se non vi fosse tale possibilità, potremmo percorrere un'altra strada, quella di concludere i nostri lavori con l'approvazione della relazione consegnandola ai ministri competenti, i quali trarrebbero le conclusioni sia dalla relazione stessa sia dall'insieme del dibattito svoltosi in Commissione. Mi sono permesso di avanzare questa ipotesi perché ritengo che essa rappresenti l'ulteriore sforzo che bisogna compiere.

**PRESIDENTE.** A questo punto sarebbe necessaria una sospensione per consentire la nuova stesura del documento.

**ANGELO MANNA.** Si tratta di un documento in dissonanza con le dichiarazioni del relatore.

**PRESIDENTE.** Credo che il relatore abbia aderito all'impostazione del documento.

**ALTERO MATTEOLI.** Non è giusto travisare le cose in questo modo! Il relatore non è d'accordo, l'ha detto chiaramente! Non è giusto continuare a lavorare così!

**Ugo GRIPPO, Relatore.** Vi sono alcuni dubbi sul documento conclusivo, anche se sono stati presentati emendamenti; occorre valutare se tali dubbi siano condivisi da tutti.

**PRESIDENTE.** Onorevole Matteoli, la sua interpretazione non era esatta. Vorrei dire al relatore che trasmettere la relazione al Governo significa affidargli una serie di riflessioni sulle procedure senza formulare proposte. Abbiamo detto che occorre rimettere sul mercato gli immobili; per quanto concerne la flotta, abbiamo sempre espresso la preoccupazione che l'occasione fallisca e non se ne ripresentino altre. Volevamo indicare anche la soluzione della proroga della legge Prodi,

perché l'interpretazione del ministro Zanon su tale proroga è corretta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Esiste un decreto-legge convertito in legge: volete tenerlo presente, oppure non vale per la flotta Lauro?

PRESIDENTE. Se ciò non dovesse verificarsi, arriveremmo alla liquidazione della flotta.

ALTERO MATTEOLI. Non può farci questo ricatto.

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, non è un ricatto! L'abbiamo detto più volte!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È stato approvato un decreto-legge di autorizzazione della proroga!

PRESIDENTE. Si tratta di una valutazione riguardante il Governo che deve emanare un provvedimento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. No, deve applicare semplicemente il decreto-legge convertito in legge! Se non vuole, non lo fa!

PRESIDENTE. Questa è la sua opinione. Se vogliamo rimanere su un piano propositivo e fornire al Governo non solo valutazioni sulla procedura, ma anche raccomandazioni, dobbiamo metterci su questa linea. Ci trovavamo su una linea di sforzo unanime di valutazione e devo riconoscere che nessun gruppo ha speculato su questo; ritengo però che la conclusione debba consistere in un documento propositivo e non in una semplice relazione, perché i gruppi potranno riacquistare autonomia di giudizio.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, nel corso della seduta odierna ho volutamente evitato di prendere la parola perché immaginavo — come puntualmente è avvenuto — che si finisse per ripetere ar-

gomentazioni e ricordare avvenimenti sui quali il relatore ed i colleghi intervenuti si sono già a lungo soffermati.

Ritengo che l'impostazione proposta dal presidente sia corretta: è necessario approvare un documento conclusivo dell'indagine conoscitiva. Ho già avuto modo di affermare che non solo ritengo questa una soluzione corretta, ma l'unica concretamente perseguibile in questa fase. Per la verità io concordavo anche sulla stesura iniziale del documento, ma in linea di massima quella finale, letta dal presidente, credo possa rappresentare in modo equilibrato gli orientamenti emersi nel corso del dibattito.

È stata fatta una polemica artificiosa — che io per la verità mi aspettavo — sulle conclusioni dell'onorevole Grippo, che spero non ostacoli il raggiungimento di una convergenza tra le parti politiche. In alternativa l'onorevole Grippo proponeva di ricercare la possibilità di formalizzare solo il testo della relazione; tale orientamento è già emerso nel corso di precedenti sedute, ma la mia opinione è — ripeto — che non può essere seguita questa strada: è necessario approvare un documento conclusivo. Anche per il gruppo della democrazia cristiana è importante raggiungere questa convergenza.

Credo a questo punto che i ministri dell'industria e della marina mercantile abbiano un'opinione circa l'orientamento che presumibilmente emerge da questa Commissione. Credo, signor presidente, che non sia un gran male se in occasione di un periodo forzato di riposo dei lavori della nostra Commissione, ci concedessimo un'ulteriore pausa di riflessione; una volta formalizzata l'ipotesi di stesura finale del testo, si potrà giungere all'approvazione del documento conclusivo nella prima seduta utile della Commissione.

GUIDO BERNARDI. Signor presidente, per altra strada sarei giunto alle stesse conclusioni dell'onorevole Lucchesi: vi è una relazione dell'onorevole Grippo sulla quale si è espressa unanimità; vi sono delle conclusioni per le quali il relatore, pur consentendo in linea di massima, ha

tuttavia espresso dei dubbi, legittimi da parte sua, che hanno dato luogo a polemiche.

Ritengo che correttezza voglia, ove il relatore dichiararsi di non essere completamente concorde sulle conclusioni, che gli si dia il tempo di esaminare le conclusioni come sono state abbozzate questa mattina. Egli stesso potrà essere il *trait d'union* tra i vari gruppi politici per giungere, insieme al presidente, alla redazione di un testo sul quale possiamo tutti concordare.

Come non è auspicabile concludere senza un nulla di fatto i nostri lavori, non è altrettanto augurabile — data anche l'attenzione della pubblica opinione sull'argomento — arrivare a votare una relazione di maggioranza in presenza di un documento della minoranza: ciò si presterebbe ad essere malamente interpretato.

Per queste ragioni anch'io sono d'accordo sul rinvio della votazione del documento alla prima seduta utile.

ANGELO MANNA. Anch'io sono d'accordo per un rinvio.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Facendo uno sforzo di memoria per ricordare i miei trascorsi di presidente di Commissione, devo dire che le indagini conoscitive sono una cosa e le risoluzioni in Commissione altra: queste ultime, infatti, contengono delle indicazioni che, nella fattispecie, sono anche rilevanti ai fini di una futura iniziativa legislativa e sono normalmente connesse ad una Commissione di inchiesta, più che ad una indagine conoscitiva.

Mi pare che la prima seduta utile sia quella del prossimo primo ottobre, ma questa data deve essere rapportata a tutta una eventuale serie di impegni ai quali è necessario adempiere entro il 30 ottobre.

Devo dire che il ministro Zanone è il più diretto interessato, ma è mio diritto-dovere proporre al Parlamento tutte le questioni che ineluttabilmente si potrebbero determinare in seguito a questo ulteriore rinvio.

PRESIDENTE. Propongo alla Commissione di riunirci entro i primi giorni di ottobre.

COSTANTE DEGAN, *Ministro della marina mercantile*. Ricordo che vi sono adempimenti operativi piuttosto urgenti; può anche accadere che il Governo chieda alla Commissione di riunirci prima della data stabilita.

MAURO SANGUINETI. Signor presidente, mi associo alla richiesta di rinvio con la motivazione che sarebbe bene ed utile mantenere l'unità della Commissione in ordine alla questione della flotta Lauro. Mi permetto di dire, però, che un tentativo di trovare un'intesa sul documento potrebbe essere effettuato oggi stesso perché le preoccupazioni espresse dal Governo sono del tutto legittime.

Il mio emendamento ha suscitato un dibattito sulla questione del frazionamento della vendita della flotta. In questo senso, quindi, mi dichiaro disponibile a ritirare quella parte dell'emendamento che riguarda proprio il frazionamento. Ritengo, infatti, che una corretta politica armatoriale debba distinguere i problemi relativi alla flotta merci da quelli riguardanti il servizio passeggeri; che poi il tutto venga gestito da una o più società, credo sia ininfluente. Non è mai esistita una politica armatoriale con prospettive serie che abbia fatto ricorso alla commistione di gestione merci e passeggeri: questo è lo spirito del frazionamento.

Aggiungo che queste argomentazioni mi portano a richiedere un'indagine sul comportamento commissariale che ha, invece, utilizzato il frazionamento in modo sproporzionato e non corrispondente alle finalità.

ADELMO RICCARDI. Desidero anzitutto far presente che il gruppo comunista avverte ormai l'esigenza di chiudere rapidamente la vicenda. Ciò premesso, ritengo che si potrebbe pertanto procedere all'approvazione della relazione e in una successiva seduta a quella del documento conclusivo contenente le raccomandazioni da affidare al Governo.



**PRESIDENTE.** onorevole Riccardi, la Commissione ha svolto una discussione ed ha presentato un documento sul quale sono state avanzate proposte di modifica. In particolare, adesso, ci stavamo soffermando sull'emendamento dell'onorevole Sanguineti...

**ALTERO MATTEOLI.** Non solo su quello. Per quanto ci riguarda, non solo su quello!

**ADELMO RICCARDI.** Torno a precisare, onorevole presidente, che il gruppo comunista intende chiudere al più presto questa vicenda...

**PRESIDENTE.** Onorevole Riccardi, l'onorevole Sanguineti si era dichiarato disponibile a rivedere il suo emendamento. È questa richiesta che la Commissione dovrebbe adesso verificare. Vorrei sapere se questo è un tentativo che la Commissione è ancora in grado di fare.

**MAURO SANGUINETI.** Ho dichiarato la mia disponibilità, onorevole presidente.

**PINO LUCCHESI.** Desidero ribadire la mia opinione assommando alle motivazioni espresse prima quelle dell'onorevole Bernardi, che per altro considero piuttosto sensate. Entrambe limitano questa fase al risolversi di una breve sospensione e all'aggiornamento dei lavori alla prima riunione utile della Commissione.

Concordo anch'io sulla necessità assoluta di giungere all'approvazione del documento finale, altrimenti non ha senso l'aver svolto l'indagine conoscitiva. Sinceramente, a me non sembrano perseguibili ipotesi diverse da questa, come quella, non prevista dal punto di vista regolamentare, di fermarci ad un'approvazione della relazione dell'onorevole Grippo, sulla quale per altro tutti conveniamo come risultato di carattere politico.

Abbiamo compiuto oggi un grosso passo in avanti perché disponiamo finalmente di un documento sul quale, a mio avviso, è possibile realizzare, secondo le

dichiarazioni rese dal relatore, la convergenza di tutti i gruppi politici presenti in Commissione. Lo stesso relatore ha nella sostanza posto quella condizione come elemento sostanziale per un esito finale conclusivo, in termini politici, dell'indagine conoscitiva.

A me pare che malgrado la buona volontà dimostrata in questa fase finale dal collega Sanguineti nel rivedere il suo emendamento malgrado le dichiarazioni rese in questa fase finale, l'assenza di qualche gruppo politico, l'ora tarda a cui siamo pervenuti e le perplessità stesse dichiarate dal relatore siano elementi sufficienti a considerare opportuno aggiornare una decisione finale sul documento conclusivo alla prima riunione utile della Commissione.

Convengo con il punto di vista dell'onorevole Bernardi, ovvero che il presidente della Commissione ed il relatore si diano carico, in questa fase, di verificare gli aggiustamenti che si renderanno necessari.

**PRESIDENTE.** Onorevole Sanguineti, nella proposta di modifica da lei presentata si invita il Governo ad operare per consentire la messa sul mercato della flotta (anche in modo frazionato) non ponendo pregiudiziali nei confronti della « cordata » rappresentata da Occhetti ed altri. Che significa quest'ultimo periodo?

**MAURO SANGUINETI.** Non ho dato un giudizio negativo definitivo. Il periodo significa che questi armatori possono riconfermare la loro proposta che, se non ne perverranno altre, sarà valutata.

**PRESIDENTE.** Inoltre, stabilire il termine entro il quale devono pervenire le offerte rientra nella gestione governativa, non nella responsabilità del Parlamento.

**MAURO SANGUINETI.** Sono d'accordo.

**PRESIDENTE.** Comunque, diciamo al Governo di non procedere con la « cordata » attuale?

MAURO SANGUINETI. No, non porre pregiudiziali significa riaprire ad altri tenendo conto, però, di quest'offerta.

PRESIDENTE. Se apriamo ad altri, permettiamo anche a questi di modificare, cioè di aumentare o diminuire il prezzo. In sostanza, rimettiamo tutto sul mercato.

Con la stesura precedente si arrivava allo stesso risultato, dicendo « La X Commissione ritiene che debbano essere ricercati spazi per migliorare la qualità delle intese intervenute con l'attuale offerente, o, in caso di ritiro dello stesso, con altri che entro la fine di ottobre 1986 dovessero presentare nuove offerte... » si è tenuta aperta la possibilità di ricevere offerte, ma ne è pervenuta una sola.

Possiamo discutere sul piano delle perplessità incontrate nella procedura, però in realtà vi è una sola proposta.

MAURO SANGUINETI. È pervenuta una sola proposta, in quanto sono mancate le condizioni affinché altre offerte pervenissero al commissario: questo è il motivo in base al quale ritengo che si debba rimettere sul mercato la possibilità di

presentare offerte. Dalle audizioni è emerso che proposte presentate precedentemente, rispetto a quella oggi esaminata, non sono state prese in considerazione dal commissario, per motivi formali e non sostanziali. La vicenda è stata condotta affinché un'unica offerta venisse formulata e ci si è trincerati dietro questioni formali e non sostanziali, così come è emerso, ripeto, dall'indagine conoscitiva.

PRESIDENTE. Siamo di fronte al documento ed all'emendamento Sanguineti: su di essi si tenderà ad una convergenza fra i gruppi. Pertanto, il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 16,30.**