

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2129}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOLOGNESI, CAPRILI, BOGHETTA, FISCHETTI

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle responsabilità politiche e manageriali nella crisi della Finmare e delle società da essa controllate

Presentata il 18 gennaio 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — La necessità di un'inchiesta parlamentare sulle responsabilità politiche e manageriali del dissesto della Finmare risulta dalle cifre della situazione finanziaria del gruppo, e dall'importanza dei trasporti marittimi per il nostro paese.

La struttura economica del nostro paese fa assumere, per ragioni oggettive (carenza di materie prime, importazione di semilavorati, eccetera) un gran peso ai trasporti marittimi. La flotta Finmare, in particolare per quanto riguarda i traffici di linea, il trasporto di prodotti per la siderurgia ed i servizi di collegamento con le isole, ha assolto ad una funzione strategica per lo sviluppo economico e sociale d'Italia.

L'atavica natura speculativa e la debolezza strutturale dell'armamento privato italiano non hanno mai consentito ad esso, pur massicciamente sostenuto dallo Stato, una funzione analoga. In tutti i passaggi cruciali dell'evoluzione del trasporto marittimo, dalla « containerizzazione » allo sviluppo del traffico *Ro-Ro*, il ruolo della flotta pubblica è stato insostituibile e trainante.

Il costante passivo della bilancia dei noli indica l'insufficienza strutturale della flotta nazionale. Tutti i paesi europei ed industrializzati sostengono e proteggono le loro flotte attraverso diversi canali, finanziari o fiscali. Ciò che andrebbe messo in discussione non è dunque il sostegno dello Stato a questa attività, da ogni paese con-

siderata strategica, quanto piuttosto le forme di tali interventi.

Ma lo stesso discutibile progetto di privatizzazione della flotta non può avere come premessa un « colpo di spugna » sulle gravi responsabilità politiche e personali di chi a diversi livelli e con diverse colpe ha gestito la politica statale dei trasporti marittimi, la Finmare e le società ad essa collegate.

Non vi è dubbio che il livello dell'indebitamento Finmare (mutui per 1200 miliardi) è anche fortemente derivato da scelte errate (quando non « truffaldine ») dell'attuale gruppo dirigente.

Basti pensare alle continue ed ingiustificate trasformazioni delle navi Tirrenia e a discutibili scelte di « iperautomatizzazione » per le nuove costruzioni Italia e Lloyd, nonché ai vari « balletti » per la costituzione di nuove società, (Interlogistica, Italmare, Viamare), all'azzardo dell'inserimento nel settore del gas e all'assenza di una specifica politica economica del settore.

Di tutto ciò si dovrà discutere e qualcuno dovrà rendere conto.

La finanziaria dell'IRI Finmare, ha anticipato, fuori dagli indirizzi definiti dal Parlamento, processi di dismissione di attività di cui tutt'oggi sfuggono criteri e obiettivi, dato che, a fronte di queste operazioni, scarsissimi saranno gli introiti per le casse dello Stato, mentre già sono evidenti i gravi danni sul piano sociale e occupazionale.

In particolare appare poco chiaro l'operato delle società Italia e Lloyd Triestino cui la legge 5 dicembre 1986, n. 856, affidava lo svolgimento dei servizi internazionali di linea, grazie ad un piano di risanamento che prevedeva investimenti per nuove navi, prepensionamenti del personale eccedente, contributi di avviamento.

I piani della legge n. 856 del 1986 non sono stati realizzati; le navi *Europa* ed *Africa* sono state vendute a compagnie concorrenti per poi essere rinoleggiate; si sono create nuove aziende (Italmare e Interlogistica) di cui è oggi evidente l'inutilità ed il peso economico.

Vi è poi l'operazione Sidermar, di cui Finmare è azionista di maggioranza, che vede avviata la scissione dell'azienda in tre diverse società finalizzata alla vendita delle stesse.

Questa operazione, che di per sé va contro la notoria tendenza dell'armamento internazionale alle forti concentrazioni che consentono la realizzazione sia di economie di scala sia di una struttura della flotta e dell'assetto finanziario in grado di meglio affrontare la competizione, viene realizzata con un'evidente sottovalutazione dei beni e delle navi (alcune delle quali di recente costruzione e di tipologia speciale), fatto che prefigura non una vendita ma una vera e propria « regalia » a favore di acquirenti privati: ciò non va certo a beneficio del bilancio dello Stato.

Va sottolineato che la società Sidermar ha chiuso il bilancio 1992 con un utile di oltre 4 miliardi. E già le navi *Lupus* e *Draco*, analogamente a quelle del Lloyd Triestino, sono state vendute a terzi per essere poi rinoleggiate per un periodo di dieci anni.

Da questo quadro muovono serie preoccupazioni per la tenuta occupazionale del gruppo. È di questi giorni, ad esempio, la decisione del Lloyd Triestino di licenziare 72 marittimi, licenziamenti solo momentaneamente sospesi; è una decisione ingiustificata assunta al di là degli accordi sindacali.

Sono anche inevitabili alcuni dubbi su indirizzi che portano ad una vera e propria svendita della flotta pubblica (per altro, come nel caso Sidermar, in attivo), ove è difficile intravedere una minima strategia in favore di interessi generali. Emerge un contesto in cui le commistioni di interessi pubblici con interessi privati del *management* sono inquietanti. Ed ancora più inquietante è l'assenza da parte del Governo di una politica di settore che renda quanto meno comprensibili le scelte di dismissioni che stanno per essere compiute.

Va pertanto chiarito:

se le scelte autonomamente compiute dalla Finmare possono essere considerate compatibili con gli orientamenti governativi e, comunque, con finalità di interesse generale;

se non sia opportuno bloccare l'operazione di scissione e vendita della Sidermar finché non siano chiariti tutti i termini dell'operazione attuale, così come di quelle passate, rendendo trasparente l'utilizzo delle risorse derivanti dalla vendita all'estero di *Lupus* e *Draco* a fronte dei costi affrontati dalla Sidermar per rinoleggiare le suddette imbarcazioni;

quali siano le motivazioni che non hanno permesso di portare a termine i piani previsti dalla legge n. 856 del 1986 da parte delle società Italia e Lloyd e quali siano gli obiettivi della conseguente operazione di vendite di alcune navi di proprietà sociale alla compagnia concorrente M.S.C. di Ginevra.

È bene considerare inoltre che la procura della Repubblica di Roma ha avviato un'indagine preliminare sulla vendita di otto navi, cedute nel corso dell'ultimo quinquennio dalla Finmare, per l'appunto, alla Mediterranean Shipping Company, una società svizzera che fa capo all'imprenditore Gianluigi Aponte. Tali navi, prima di essere consegnate, o in periodi precedenti non molto distanti, erano state oggetto di costosissimi lavori di ristrutturazione.

Inoltre, non si può non segnalare il fatto che, mentre le portacontainer *Europa* e *Africa*, due turbonavi da 27.836 tonnellate di stazza lorda, venivano vendute dal Lloyd Triestino a 4 miliardi di lire ciascuna, un'altra società pubblica, l'Italia (parimenti del gruppo Finmare) era impegnata in acquisti di navi usate sul mercato estero.

Si fa presente che nel 1990 la Finmare aveva venduto alla Mediterranean Shipping Company due navi della società Italia, le turbonavi *Italica* e *Americana*, a prezzo di rottame, circa 1,5 miliardi l'una, salvo rinoleggiarle subito dopo dalla compagnia svizzera.

È difficile capire le motivazioni di questo *bazar* di svendite, acquisti, noleggi, trasformazioni e intermediazioni all'interno del gruppo Finmare.

Solo da questi brevi cenni emerge l'esigenza di fare luce sulla materia. Svolgere questa inchiesta rappresenta un elementare impegno di giustizia nei confronti dei dipendenti del gruppo, che vedono oggi in forte pericolo il loro posto di lavoro, nonché nei confronti dei cittadini utenti. Nessuno deve poter sfuggire alle proprie responsabilità.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È istituita una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle responsabilità politiche e di direzione che hanno contribuito a produrre il grave dissesto finanziario della Finmare e delle società da essa controllate.

ART. 2.

1. La Commissione è composta da 10 senatori e da 10 deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati in modo che sia osservato il criterio della proporzionalità tra i gruppi parlamentari e comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ogni componente politica costituita in gruppo in almeno un ramo del Parlamento.

2. I Presidenti delle due Camere, d'intesa tra loro, procedono alla nomina del presidente della Commissione, al di fuori dei componenti della Commissione stessa, tra i membri dell'uno e dell'altro ramo del Parlamento, e alla convocazione della stessa perché proceda all'elezione di un vicepresidente e di un segretario.

ART. 3.

1. La Commissione ha, in particolare, il compito di accertare:

a) il ruolo e le responsabilità dei Governi, dei Ministri e dei Sottosegretari di Stato responsabili, che si sono succeduti dal momento della costituzione della Finmare e in particolare negli ultimi dieci anni, in merito agli indirizzi ed alle scelte

attinenti all'attività delle società da essa controllate, che hanno determinato l'indebitamento della Finmare;

b) il ruolo e le responsabilità dei dirigenti della Finmare, anche nella gestione degli enormi flussi di denaro che sono pervenuti alla società a titolo di contributi di varia specie;

c) il ruolo e le responsabilità delle direzioni aziendali delle società controllate dalla Finmare;

d) i motivi delle scelte e le eventuali responsabilità.

ART. 4.

1. Il presidente della Commissione può richiedere ai dirigenti della Finmare e delle società da essa controllate gli atti ed i documenti che ritenga utili per l'espletamento delle funzioni previste dalla presente legge.

ART. 5.

1. La Commissione può avvalersi delle collaborazioni che ritenga necessarie e può stipulare convenzioni con organizzazioni di consulenza organizzativa o contabile. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati e per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica.

ART. 6.

1. Le sedute della Commissione sono pubbliche, salvo che la Commissione medesima disponga diversamente.

2. L'attività ed il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno, approvato dalla Commissione prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica del regolamento.

ART. 7.

1. La Commissione completa i suoi lavori entro sei mesi dalla data di insediamento.

2. Entro i successivi trenta giorni, la Commissione presenta a ciascuno dei due rami del Parlamento una relazione unitamente ai verbali dalle sedute e ai documenti e atti utilizzati.