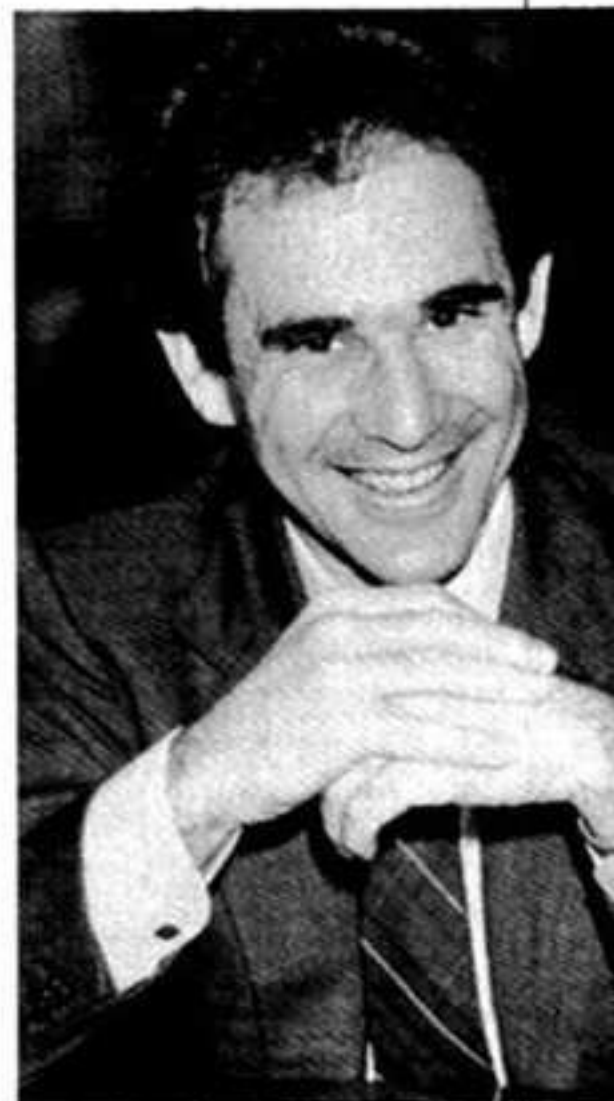


FLOTTA LAURO

In campo
anche Piga

Stavolta tenteranno di venderla in 15 giorni. Anzi Valerio Zanone ne aveva proposto addirittura otto dalla data di pubblicazione del bando su quattro quotidiani. Il ministro dell'industria cerca così di riparare i guasti provocati dal suo predecessore Renato Altissimo, che stava per cedere a buon mercato la flotta Lauro (in amministrazione straordinaria da più di quattro anni) a una società ombra, la Finlauro, in mano a due prestanome. Le offerte di partecipazione alla gara saranno ricevute dal notaio napoletano Carlo Iaccarino fino a lunedì 19. Prezzo base 10 miliardi, con offerta minima di aumento di 100 milioni. Ma a chi fanno gola le navi azzurre dell'ultimo viceré partenopeo? La prima offerta era pervenuta al commissario Flavio De Luca da Giovanni Di Maio, un piccolo armatore di Torre del Greco che si vanta di avere ricoperto «la carica di consigliere del Calcio Napoli quando don Achille, il comandante, ne era presidente». Ha offerto 9,5 miliardi, 500 milioni in più della Finlauro. A ottobre Antonio D'Amico (titolare di una mezza dozzina di navi impegnate nel trasporto merci sulle rotte dell'Atlantico e del Pacifico) si è dichiarato interessato all'acquisto. Un mese dopo è comparso Eugenio Buontempo, industriale del mattone, che ha offerto 9,1 miliardi con l'impegno di garantire il posto a 462 dipendenti. Buontempo ha improvvisato una cordata e ha dichiarato di essere insieme a Salvatore Pianura e alla Fime; ma, secondo il repubblicano Mauro Dutto, la finanziaria pubblica presieduta da Sandro Petriccione «è stata chiamata in funzione di copertura estetica». L'armatore Pianura ha i suoi maggiori interessi a Venezia dove possiede varie società tra le quali la Chemishipping (12 navi per il trasporto del gas), la Stargas (utilizza in subnoleggio le imbarcazioni della prima) e la Rivergas (traffici costieri e fluviali). L'ultima offerta, giunta a novembre, era la più vantaggiosa: 10 miliardi. L'ha fatta la compagnia Caronte (servizi di traghettamento sullo Stretto di Messina) dei fratelli

Amedeo ed Elio Maticena. L'interesse per la flotta Lauro era aumentato dopo che la commissione trasporti della camera, al termine di un'indagine conoscitiva, il 16 ottobre, aveva consegnato un documento di raccomandazioni al governo. Dice Ugo Grippo, membro della commissione e commissario della Dc napoletana: «La cessione della flotta era stata trattata, per motivi che non conosco, come la vendita di una imbarcazione da diporto». Che significa? Per capire bisogna fare un passo indietro. Il 22 gennaio era stata firmata una convenzione per l'acquisto della flotta tra il commissario straordinario e la Finlauro. Il 9 aprile il ministro Altissimo con un decreto autorizzava il commissario De Luca a vendere per 9 miliardi, un prezzo indicato dai periti dello stesso Altissimo. Le cose si sono complicate quando, a più riprese, si è tentato di conoscere i padroni della Finlauro. Allo scoperto erano usciti l'armatore genovese Luciano Occhetti, il greco John Chandris e il fornitore di bordo Giancarlo Ligabue: un trio che detiene appena il 9% del pacchetto azionario. E il rimanente 91%? È in mano a due prestanome, gli avvocati genovesi Camillo Marchese e Roberto Bini. La mancata trasparenza della società acquirente ha fatto variare i programmi. Il ministro Zanone non ha ritenuto più valida la convenzione con la



Flavio De Luca



Valerio Zanone

Finlauro «alla luce di nuove e migliorative offerte di armatori qualificati del Mezzogiorno». C'è ora al lavoro un collegio arbitrale composto da Natalino Irti (flotta Lauro), Giuseppe Guarino (Finlauro) e, al di sopra delle parti, il presidente della Consob Franco Piga.

Goffredo Locatelli

I quadri militari sono al centro delle attenzioni del missino Vito Miceli, del socialdemocratico Martino Scovacricchi, del dc Bruno Stagagnini (ex ufficiale dei carabinieri) e di tre comunisti che si sono divisi il lavoro: Arnaldo Baracetti, friulano, si concentra sulle forze terrestri, il milanese Enea Cerquetti sull'aviazione e il tarantino Vito Angelini sulla marina.

Abituati a trattare direttamente con il governo e con le segreterie di partito, i grandi gruppi, soprattutto quelli parastatali, non hanno in genere bisogno di coltivare terminali parlamentari per la tutela dei loro interessi. Interlocutori abituali ci sono, ma quasi sempre per motivi di collegio elettorale o di incarico parlamentare: il dc Paolo Caccia, di Busto Arsizio, deputato della commissione difesa, per le aziende aeronautiche di Varese (Agusta, Aermacchi, Siai-Marchetti), il dc livornese Pino Lucchesi, deputato della commissione trasporti, per la Piaggio, il presidente della commissione industria della camera, Michele Viscardi (ex vicepresidente della commissione per i programmi delle partecipazioni statali) per l'Iri, il dc Carlo Sangalli per l'Alitalia, i socialisti Maurizio Sacconi e Biagio Marzo per l'Eni, il dc Giuseppe Botta per l'Italstat, il liberale Giuseppe Facchetti e il dc Guido Bernardi per la Fiat.

«Un parlamento che non conosce il lobbying» ha detto al *Mondo* Franco Piro, «è un parlamento pericoloso perché non conosce il paese. La difesa degli interessi parziali deve avvenire alla luce del sole». Segnali che vanno in questa direzione però ancora non si vedono. Alla commissione lavoro della camera è fermo, anche per l'opposizione della Confindustria, un testo unificato che prevede l'istituzione di un registro ufficiale dei lobbisti autorizzati a lavorare in parlamento.

Per molti deputati la strada giusta per ridurre e portare allo scoperto la pressione delle lobby non è però questa. Per il comunista Barbera bisogna abolire il voto di preferenza, per il radicale Rutelli tirare a sorte i membri delle commissioni (ora sono designati dai gruppi) e consentire lo sgravio fiscale dei finanziamenti alle campagne elettorali.

Piro propone l'obbligo di indicare il costo e la copertura di ogni emendamento per poterlo votare. E per Bassanini le medicine sono la riduzione del numero delle commissioni, superando la attuale e troppo spinta specializzazione, e la trasmissione all'amministrazione di molte competenze legislative microsettoriali che oggi sono monopolizzate dal parlamento.

Renato Crusa