

1

**SEDUTA DI MARTEDÌ 13 MAGGIO 1986**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA**

**PAGINA BIANCA**

---

La seduta comincia alle 16,45.

**Audizione dell'avvocato Flavio De Luca, commissario straordinario della flotta Lauro.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dell'avvocato Flavio De Luca, commissario straordinario della flotta Lauro, al quale do senz'altro la parola.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ringrazio il presidente La Penna ed i membri della Commissione.

Mi sia consentito di soffermarmi, oltre che sui due argomenti specifici di questa audizione, su taluni problemi urgenti che, tutto sommato, finiscono per riverberare effetti sulle due operazioni decretate dal ministro con una direttiva del 3 aprile 1985 con la quale il commissario è stato invitato a procedere senza indugio e celermente alla vendita dei due rami aziendali e, successivamente, con altrettanti decreti a seguito della istruttoria.

Credo di non dover aggiungere molto a quanto esposi nel corso della audizione del 19 giugno 1985. Da quella data, infatti, il commissario ha dovuto limitarsi semplicemente alla cura di attività istruttorie riferendo volta per volta all'autorità di vigilanza per rispondere della già citata direttiva del 3 aprile 1985. Infatti, una volta data la disposizione di accantonare una ristrutturazione aziendale soprattutto sotto il profilo dei dirigenti, dei

quadri operativi e della struttura della flotta Lauro, non si è potuto fare altro che orientarsi alla ricerca di forze imprenditoriali che avessero capacità finanziaria tali da poter rilevare l'azienda.

Come loro sanno, la « legge Prodi » ha il fine preciso di rimettere l'azienda sul mercato e, quindi, o restituirla alla proprietà o procedere ad una cessione dell'intera attività.

Come illustrai durante l'audizione del giugno 1985, abbiamo sperimentato tutti i tentativi possibili: abbiamo avvicinato Costa, D'Amico e la Finmare, separatamente e congiuntamente; abbiamo coltivato altre offerte, locali e nazionali. Purtroppo, non siamo arrivati ad alcuna soluzione.

Poi, si sono coagulate tre forze imprenditoriali eterogenee tra di loro, le quali hanno presentato all'autorità di vigilanza credenziali tali da giustificare una istruttoria della loro offerta. Mi riferisco a Ligabue, titolare dell'omonima ditta di *catering*, al dottor Occhetti, vicepresidente della Confitarma e presidente di una società armatoriale genovese ed alla consociata italiana del gruppo anglo-greco Chandris. Credo che tali nomi siano sufficientemente noti per esimersi da ulteriori riferimenti.

Abbiamo cercato, in qualche modo, di sensibilizzare altri armatori italiani di linea, una volta presentata tale offerta, ad accorparsi, ma non abbiamo ottenuto risultati.

Sull'offerta che ho poc'anzi citato intrattenni a suo tempo, anche troppo lungamente, codesta Commissione e mi permisi di inviare successivamente, nel luglio 1985, nel gennaio e nel marzo 1986, della documentazione con cui volevo par-

tecipare alla Commissione medesima quelli che erano stati i risultati raggiunti nel corso della trattativa e gli sviluppi di essa. Li riassumo ora, così come il ministro dell'industria ha inteso evidenziare nel decreto di cessione.

Il Ministero dell'industria ha autorizzato la vendita delle attività armatoriali della flotta Lauro ad una società di nuova costituzione: la Achille Lauro armatore Spa. Per esplicita pattuizione, la gestione della società acquirente sarà svolta esclusivamente dai soci privati. Infatti, il 50 per cento delle azioni di cui il commissario sarà titolare in una prima fase (grosso modo, per 12 mesi) ha il solo scopo di consentire il controllo degli obblighi occupazionali ed il controllo - e, quindi, il rispetto - degli impegni finanziari e di facilitare l'ingresso nelle *conferences* delle quali sappiamo essere titolare la flotta Lauro. Il prezzo di acquisto della flotta è stato fissato in 9 miliardi di lire, circa 500 milioni in più della perizia di stima compiuta da tre esperti nominati o designati dal ministro dell'industria. Gli acquirenti si sono altresì impegnati a mantenere a Napoli la sede della flotta e ad assumere 462 dipendenti, 400 dei quali marittimi, 60 amministrativi e 2 dirigenti contestualmente al trasferimento delle varie navi (che sono 7). Il prezzo sarà pagato per metà all'atto della firma del contratto di compravendita e per la restante metà successivamente. Questa garanzia, concordata con il Ministero dell'industria, è stata chiesta in funzione dei reclami avanzati dai cittadini americani per le vicende collegate al noto sequestro dell'ottobre 1985. È chiaro che, a copertura e a garanzia del 50 per cento di prezzo, il commissario si è premurato di chiedere delle garanzie fidejussorie o comunque delle garanzie di ordine reale.

Termini e modalità dell'acquisto sono dettagliatamente illustrati nel piano che ho inviato a codesta Commissione, che ovviamente posso illustrare, il cui contenuto è quello che mi sono testé permesso di riassumere.

Mi si consenta soltanto di ribadire che questa forma di società mista è stata esclusivamente un *escamotage* di ordine tecnico per cercare di ovviare ad un eventuale rifiuto delle *conferences* alla cessione dei diritti di linea e che la gestione aziendale - cioè l'insieme degli oneri ed onori - competerà esclusivamente ai soci privati, i quali entro dodici mesi - ma noi ci auguriamo anche molto prima - rileveranno anche formalmente il « pacchetto » azionario.

Oggetto della cessione sono la *Achille Lauro*, le cinque navi di linea e la petroliera *Cafiero*, nonché, ovviamente, tutti i diritti di linea Lauro, i quali però - è bene precisarlo - intanto hanno vita e possibilità di valutazione economica in quanto sono collegati alle navi che trasferiamo. Tali navi non sono particolarmente nuove: alcune di esse stanno per scadere di classe e pertanto - come il Ministero della marina mercantile ha più volte indicato - avranno un abbattimento più che proporzionale nel loro valore, ciò nonostante vengono impiegate su linee conferenziali. Insieme alla flotta sono state vendute ovviamente le sedi della società, costituite da due piani del palazzo della flotta a Napoli e un piano del palazzo della flotta a Genova; ed è stato trasferito il contratto di affitto dell'ufficio di Roma. Gli acquirenti, oltre l'impegno economico, si sono impegnati ad assumere 462 dipendenti e ciò comporta un costo abbastanza elevato perché, come sapete, il contratto per i marittimi è particolarmente oneroso e impone soprattutto la necessità di un numero di dipendenti di riserva che finiscono sempre per aumentare, se non per duplicare, i costi di qualunque assunzione.

Per quanto riguarda la perizia, mi rimetto alla documentazione allegata, sia per quanto riguarda i valori raggiunti, sia per quanto riguarda la composizione della commissione peritale e a tutta la documentazione in dettaglio che ho inviato a questa Commissione l'11 marzo 1986.

Per quanto riguarda la cessione del patrimonio immobiliare, con decreto 10

aprile 1986 il ministro dell'industria ha inviato il commissario a vendere in blocco il patrimonio immobiliare della Lauro, tranne le sedi sociali della flotta (i due piani di Napoli e il piano di Genova) per il prezzo di 26 miliardi e 300 milioni in contanti. C'era stata la proposta di optare tra la vendita in blocco e alle condizioni sopra indicate e la vendita frazionata, e in proposito erano state chieste istruzioni per ripetere la pubblicità, con l'abbattimento del quinto previsto dalla legge fallimentare. Il ministro dell'industria, però, esaminando il verbale del comitato di sorveglianza, considerando che per molti cespiti non era arrivata nessuna offerta - ad esempio, dopo un anno di pubblicità per i palazzi di Genova e di Napoli non era pervenuta alcuna offerta -, considerando, altresì, che vi era la necessità di interventi di ordine strutturale su molti cespiti - perché in stato di avanzato degrado - e soprattutto il fatto che molti di questi immobili sono in comunione con altri soggetti, ha optato per la vendita in blocco, invitando il commissario a procedere alla cessione degli immobili stessi.

Per quanto riguarda la cessione del patrimonio immobiliare, nel corso dell'udienza di giugno ho depositato tutte le perizie di stime. Gli immobili del gruppo sono stati oggetto di una perizia sommaria, poi di una perizia di dettaglio eseguita da un dirigente dell'ufficio UTE - il quale credo sia accreditato anche presso i due rami del Parlamento ed è lo stesso che si è recato in Messico per sovrintendere alcuni interventi per conto dell'UTE - ed infine è stata fatta una gara esplorativa durata circa un anno. Di tutte le offerte pervenute, raccolte da un notaio, è stato redatto un verbale e sono pertanto agli atti della Commissione.

Se la Commissione lo consente, vorrei fare ora qualche riflessione sulla flotta Lauro, dopo tre anni che sono responsabile della sua conduzione ed anche tenuto conto delle dimissioni che ho presentato qualche giorno fa al ministro dell'industria su cui anche i giornali hanno fermato la loro attenzione. Nel corso del-

l'audizione del 19 giugno ebbi modo di precisare che ritenevo concluso il mio mandato. Sono rimasto al mio posto *in prorogatio*, in attesa della formalizzazione della vendita della flotta. In questo periodo ho continuato ad insistere per la mia sostituzione, soprattutto perché consapevole che le attività della procedura non solo cambiavano radicalmente, ma presupponevano maggiori e diverse professionalità. Vi sono poi stati avvenimenti come il bombardamento della petroliera *Kharg Island*, il dirottamento dell'*Achille Lauro* o il sequestro in Iran di una delle nostre navi e questo ci ha costretto a vivere in un clima di continua emergenza. Io definisco il direttore generale un po' il nostro « piccione viaggiatore »: non credo dorma mai due notti di seguito nello stesso posto. Dobbiamo girare per il mondo, vivere in continua emergenza. Ciò nonostante abbiamo gestito un'azienda ereditata nelle condizioni che tutti conoscono, con 313 miliardi di debiti, con tutte le navi bloccate nel giugno 1983 e con un passivo di 28 miliardi. Inoltre abbiamo dovuto rispondere ad impegni burocratici - dei riparti parziali, del blocco dei rapporti intrasocietari - assolutamente incompatibili con l'azienda armatoriale, tanto più un'azienda impropria. È inutile nascondersi dietro fatti formali: la flotta Lauro è un gruppo a livello internazionale e nazionale, non lo è soltanto per alcuni istituti di credito e per alcune norme di legge. Ma non sono in grado di spiegare ai dipendenti dell'*Aretusa*, una delle società del gruppo Lauro, che lavorano da un anno sulla *Achille Lauro*, che non posso pagare loro gli stipendi perché, in quanto dipendenti di quella società, non hanno diritto a rivalersi sugli introiti della società proprietaria di quella nave. Non abbiamo dirigenti, tranne il direttore generale e un dirigente addetto al servizio finanziario, due *ex* comandanti di navi, con una esperienza quindi di ordine contabile e finanziario fatta sul campo di cui va dato loro onore. Non abbiamo un capo del personale, non abbiamo contabili, non possiamo fare una programmazione commer-

ziale; i migliori dipendenti del gruppo si sono licenziati. Proprio in questi giorni il capo del servizio tecnico ha avuto un'offerta di impiego da parte della società Grimaldi e tra meno di un mese ci abbandonerà. Tutti i dipendenti amministrativi, tranne pochissimi, provengono dalle navi ed hanno un'esperienza fatta sul campo. Stiamo ancora ricostruendo la contabilità della famiglia Lauro e la contabilità dei commissari Aloe e Batini. Proprio ieri ho trascorso ore insieme alla Guardia di finanza cercando di raccapezzare qualcosa. Per la prima volta, però, quest'anno contiamo di presentare un consolidato di gruppo e finalmente, da che la Lauro esiste, rispetteremo le scadenze fiscali. Tanto per rilevare un fatto strano, il palazzo di via Cristoforo Colombo è stato costruito in modo tale per cui l'accesso principale alla caserma della Guardia di finanza non sia possibile. Da questo si evidenzia il modo con cui il gruppo con i suoi tre rami aziendali — armatoriale, immobiliare ed editoriale — è sempre stato gestito. Vi do qualche dato. Al 30 giugno 1983, quando sono stato nominato, vi erano 1.025 dipendenti (839 marittimi e 186 amministrativi). Abbiamo cercato, nei limiti delle disponibilità finanziarie, di attuare una politica di esodo e, tutto sommato, ci siamo riusciti. Infatti, oggi abbiamo 760 dipendenti, 245 marittimi e 68 amministrativi, più 447 in cassa integrazione, il che significa non solo che abbiamo ridotto l'organico, ma che il 50 per cento di questo è in attività.

In ordine al problema del debito verso i dipendenti, devo precisare che abbiamo ricevuto soltanto un finanziamento di 30 miliardi strettamente finalizzato: 24 miliardi per « liberare » le navi fortemente indebitate verso l'estero e 6 miliardi per la gestione dell'azienda. Non abbiamo più avuto alcun finanziamento. Anche quello che il CIPI deliberò il 26 luglio 1984 non lo abbiamo contratto perché non ne avevamo bisogno, perché l'azienda andava bene. Ciò nondimeno il debito verso i dipendenti il 30 giugno 1983, quando ho assunto l'incarico, ammontava a 13 miliardi; oggi ammonta a 4,8 miliardi e

siamo addirittura riusciti a sottoscrivere (d'altra parte vi eravamo tenuti) il nuovo contratto collettivo per il personale di mare, ma non siamo riusciti ad onorarlo per le nuove cifre, per cui oggi ci troviamo un indebitamento verso i dipendenti di 2 miliardi e mezzo, e purtroppo devo dire che sono tre mesi che tutti quanti noi, dal commissario all'ultimo usciere, non prendiamo lo stipendio, cosa che non accadeva dal giugno del 1983. Abbiamo automatizzato la contabilità, ma non siamo in grado d'intervenire. Ripeto, non abbiamo personale, dirigenti; gli unici consulenti che abbiamo nominato (il direttore finanziario e un direttore fiscale) sono stati con me assoggettati ad interventi da parte della magistratura, in quanto il commissario avrebbe pagato delle parcelle superiori a quanto disposto. Mi rifaccio alle tariffe professionali, che molti di loro conoscono meglio di me, perché approvate con legge dello Stato e sono pubbliche, basta andarle a controllare. Avevamo chiesto, dopo il dirottamento dell'*Achille Lauro* che è costato solo di spese 5 miliardi, un intervento straordinario da parte del Governo: c'era stato promesso e non c'è stato concesso. Siamo l'unica azienda che non può beneficiare del prepensionamento e abbiamo 170 dipendenti che potrebbero beneficiarne. Questo perché siamo un'impresa armatoriale. La cassa integrazione ogni anno deve essere rinnovata con provvedimento normativo, né adesso possiamo usare i proventi da smobilizzo dei nostri cespiti per pagare i debiti del gruppo, perché li dobbiamo incanalare singolarmente nelle 19 società del gruppo Lauro. Avremo l'assurdo che la ditta individuale *Achille Lauro*, che è proprietaria di tutti gli immobili e delle linee, magari avrà in cassa 30-32 miliardi e finirà col pagare le banche e fare il concordato con i creditori a stato passivo, e le società, come quella del direttore generale, che dipende da una società che non ha cespiti, che non potranno dare la liquidazione né gli stipendi né alcunché. Questa è una situazione che non sono più in grado di governare (lo dico onestamente), perché non è

possibile chiedere ai dipendenti di lavorare e di fare sacrifici e poi non mantenere gli impegni. La famiglia Lauro ci ha paralizzato la cessione. Abbia fatto bene, abbia fatto male, devo dare atto quanto meno ai commissari acquirenti che non hanno ancora denunciato il contratto. Non parliamo poi dei passeggeri americani: abbiamo richieste per 1.000 milioni di dollari. Non so come si pensa di poter intervenire per questa azienda. Poi c'è la congiuntura internazionale. Abbiamo dovuto cambiare l'itinerario dell'*Achille Lauro*, perché la Farnesina ci ha detto che era una rotta pericolosa. Abbiamo dovuto cancellare due crociere e abbiamo prenotazioni bassissime per quest'anno. Questi sono dati che credo il presidente dell'ENIT vi avrà già illustrato, magari in altra sede. La Lauro non ha bisogno di soldi o, meglio, di finanziamenti, ma ha bisogno di poter lavorare; deve riuscire ad ottenere quello che le era stato detto che avrebbe ottenuto con l'approvazione dei piani, e cioè il prepensionamento, l'intervento straordinario del Governo, la fusione delle società del gruppo, il riconoscimento per i dipendenti di potersi rivale su tutti i cespiti appartenenti alle società. Il commissario ormai assiste impotente e non può prendere decisioni. Poi abbiamo bisogno di un po' di tranquillità. Siamo nella bufera tutti i giorni. Qualunque decisione che riguardi la Lauro ha una ripercussione di ambito nazionale.

ANGELO MANNA. Sul *Mattino* no.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Anche sul *Mattino*, onorevole.

ANGELO MANNA. E avete tutta la sua solidarietà.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sul *Mattino* perché è quello che vive più da vicino le cose (devo essere onesto), ma vorrei fare un esempio: abbiamo fatto una proiezione del costo della liquidazione di questa

azienda: liquidarla, cioè svendere tutto, costa 1 miliardo e 200 milioni l'anno. Non solo, ho letto l'altro giorno il giornale: un mio collega, molto più illustre di me, ordinario di diritto processuale, commissario di una impresa in Prodi, ha due società, uno *staff* dirigenziale di otto elementi e cinque coadiutori; sono tre anni che andiamo avanti io, il direttore generale e da due anni il professor Martorana. Non possiamo lavorare così. Non ce la facciamo. Non è più pensabile, per cui (mi dispiace che non sia presente il rappresentante del dicastero dell'industria) chiedo alla Commissione che il ministro dell'industria (se vuole, ha i poteri) ci metta in condizioni di avere elementi, nomi dei coadiutori per il commissario (qui non c'è nessuna difesa di posti), ci dia un capo del personale, un collaboratore per il commerciale, un esperto di diritto fallimentare. Qualcuno al Ministero mi ha risposto: « Signor commissario, sa che facciamo? Chiudiamo tutto per incapacienza ». Benissimo, però io vi dico che ci sono 300 dipendenti che resteranno in cassa integrazione dopo il trasferimento. Che cosa ne facciamo? Gli mandiamo una bella lettera di licenziamento dicendo: « Lei da domani mattina non dipende più dalla flotta Lauro »? Il ministro dell'industria ha emanato una direttiva, che ho qui e prego il presidente, se possibile, di metterla agli atti, in cui mi dice che il prezzo di vendita di questa azienda deve essere scomposto fra le 19 società del gruppo, dopodiché devo operare tanti riparti parziali quanti sono i cespiti in relazione alle diverse società. Vi dico che questa operazione, oltre ai tempi (sei mesi), costerà almeno 200-300 milioni e creerà delle sperequazioni fra i dipendenti. Non so quali saranno le giuste reazioni dei dipendenti a Napoli. Poi bisognerebbe fare una integrazione di perizia, un artificio contabile. Altro che direttore finanziario! Qui ci vogliono megasperti. Credo che non li troviamo nemmeno e poi, se la flotta Lauro rappresenta un problema sociale di tutto il meridione (credo che questa sia la ragione per cui oggi la Commissione ha voluto

ascoltare il commissario), devo rivolgere un appello perché ci sia un intervento del Governo e delle forze parlamentari per sbloccare questa situazione, perché non è che si possa mettere il lucchetto alla flotta Lauro. Questa non è una impresa siderurgica: mettiamo il lucchetto, tutto fermo. Qui le navi ferme costano più delle navi che perdono, perché i 2 miliardi l'anno di assicurazione li dobbiamo pagare sia che le navi camminino, sia che siano ferme. Il personale dipendente matura il trattamento di fine rapporto sia che la nave sia ferma, sia che la nave cammini. Il *bunker*, cioè il rifornimento delle navi, lo dobbiamo comunque pagare: bisogna considerare i gruppi elettrogeni e anche la sicurezza a bordo ha dei costi proibitivi. Rammento che quando arrivai, giugno 1983, avevamo 30 miliardi di debiti, perché l'azienda costava 1 miliardo e 200 milioni al mese. Non voglio scaricare colpe sui predecessori, però so che sono stati contratti finanziamenti per 21 miliardi e 500 milioni, di cui non ho nessuna intenzione di rispondere, perché il mio *staff* dirigenziale e la mia attività di gestione riguardano 30 miliardi finalizzati come è stato fatto, e l'*Achille Lauro* ha fatto una buona partenza, un'ottima stagione crocieristica lo scorso anno, quanto a quest'anno siamo nelle mani di Dio. Questa è la conclusione. Adesso mi auguro (oggi parlavo con il professor Abbamonte che si costituirà per conto della procedura, difesa del gruppo Lauro) che quanto meno si possa intervenire positivamente per sbloccare una parte del problema. Ma la Lauro non finisce con gli immobili e con la flotta, che sono per me i problemi principali. C'è il problema del *Roma*. Sono sei anni che questo giornale è chiuso. Bisogna avere il coraggio di dire la verità. So che l'onorevole Grippo si è occupato a lungo del problema, con sensibilità particolare, e gli devo dare ragione integralmente, sciogliendo una riserva che da tanto tempo avevo in animo di fare. Questo giornale, come si dice a Roma, è come « il figlio della signora Camilla: tutti lo vogliono, ma nessuno se lo piglia ». Io sono arrivato e il commis-

sario Batini aveva sottoscritto un preliminare con una società, la Sofie, che si è resa inadempiente. Abbiamo provato con la società LAGM, capeggiata dal presidente dell'Unione industriali napoletana. È saltata perché la cooperativa dei giornalisti fece un ricorso.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. La moglie.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'onorevole Grippo ricorda benissimo. Bloccata la cooperativa dei giornalisti, poi c'è stata una contrattazione diretta da parte delle cooperative dei giornalisti con due società. Fallita anche quella. Finalmente riusciamo a sottoscrivere un contratto con la società Edisud. Tutto sembrava risolto. Dal momento in cui ho chiesto di sottoscrivere il contratto definitivo, la società Edisud ha cominciato a chiedere il cambio delle condizioni del preliminare. Non voglio entrare nel merito di valutazioni politiche che non mi spettano, però il ministro dell'industria ha disposto che le condizioni non potevano essere accolte. Il commissario è diventato il bersaglio di una serie di iniziative, anche di ordine squisitamente personale, che non posso condividere assolutamente ed è stato indicato come il nemico del giornale *Roma*. Questa è un'accusa che mi sento di rifiutare in assoluta buona fede. Ho preparato un *dossier* per la Commissione, che lascio agli atti, in cui c'è l'elenco cronologico dello scambio di tutta la documentazione tra il commissario e tutte le parti interessate, e non parlo soltanto del Ministero dell'industria, ma anche del garante dell'editoria, dell'associazione della stampa napoletana, dei presidenti delle cooperative, dei dipendenti, di tutte le società interessate.

Però, a questo punto bisogna trarre una conclusione: o questo giornale ha un'offerta oppure si scelgono strade alternative, si punta ad un accorpamento della proprietà della testata con chi ne ha il possesso. Non dimentichiamo, infatti, che oggi la testata è dei giornalisti e, poi, si prende atto dell'impossibilità



per il commissario di « fare » il giornale, perché costa 5 miliardi l'anno.

Se non si individuano forze imprenditoriali in grado di gestirlo, bisogna trarre le ...

ANGELO MANNA. Lei le aveva trovate le forze imprenditoriali ...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Le avevo trovate.

ANGELO MANNA. Lei personalmente ?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della ex flotta Lauro*. Ho coltivato - forse è stato questo il mio grande appunto - la società che faceva capo all'avvocato Aveta, sottoscrivendo un preliminare, che tra l'altro ebbi cura di far sottoscrivere ai presidenti delle cooperative (giornalisti e tipografi), i quali, per ordine del giudice, tuttora hanno il possesso della testata. Il contratto, quindi, diventava trilaterale e poneva la proprietà acquirente al riparo da ogni azione di rivalsa.

Purtroppo, la società Edisud - è in atti - ...

ANGELO MANNA. C'era anche il costruttore Corsicato ?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Inizialmente sì, poi è uscito. Di fronte al prefetto ha affermato che le condizioni non gli stavano più bene e occorreva cambiare tutto altrimenti non avrebbe firmato.

ANGELO MANNA. C'era un gruppo politico in agguato, al quale lei personalmente era legato.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No.

ANGELO MANNA. L'interesse a non far uscire il *Roma* è politico: conviene che sulla piazza vi sia solo il *Mattino*.

L'ho interrotta, e le chiedo scusa, per affermare che le trattative con l'Edisud fallirono perché lei, nel frattempo, si era messo d'accordo con una coalizione politica.

A questo proposito, le assicuro di avere la registrazione di una telefonata fatta da lei ad un noto « sua eccellenza » napoletano, registrazione che consegnerò al magistrato dopo avergliela fatta ascoltare, per correttezza. Infatti, potrebbe non essere la sua voce...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Del problema del *Roma* ho parlato più volte con tantissimi politici, ma lessi su un giornale qualcosa di questo genere.

La data - se è la stessa - di quella conversazione telefonica, risale a molto tempo prima. Il contratto da me sottoscritto e perorato - è agli atti - è del marzo 1985. Dirò di più: quando - se è la stessa telefonata - ...

ANGELO MANNA. Non è del marzo 1985.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Il mio contratto è del marzo 1985. La telefonata - se è la stessa - risale a molto tempo prima. (*Interruzione dell'onorevole Manna*).

Esatto. Ammesso e non concesso che sia la stessa (lei farà i passi che crede) ed ammesso che quella sia l'interpretazione, comunque, sarebbe stato superato da un succedersi di avvenimenti temporalmente così ravvicinati che non poteva far dedurre l'interesse del commissario a non far uscire il giornale, altrimenti non avrei sottoscritto il contratto.

ANGELO MANNA. Era anche suo l'interesse a non farlo uscire.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole, che io possa aver subito inviti o non inviti, pressioni o non pressioni, in un senso o nell'altro questo... Una cosa è certa, però: hanno avuto scarso rilievo, se

i termini di risposta dei miei atti abbracciano al massimo quindici giorni.

Per tale motivo ho portato l'elenco cronologico dei miei atti. La prego di esaminarli: verificherà che tra una richiesta a me fatta e la risposta al massimo passano ventiquattro ore.

ANGELO MANNA. Le sono grato per la precisazione. Desidero ricordarle, però, che a volte per ottenere un certo risultato un comportamento omissivo vale più di un comportamento attivo.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sì, d'accordo.

Desidero precisare che per la legge Prodi - e questo vale per la vendita della flotta, degli immobili e del giornale - il commissario non ha poteri decisionali. La legge Prodi fa del commissario un proponente.

ANGELO MANNA. Un sensale, nei casi al nostro vaglio!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Nemmeno, un proponente. Io posso solamente raccogliere le proposte e presentarle. Lei riscontierà che la vendita del *Roma* l'ho presentata ad una certa data, la risposta è arrivata otto mesi dopo. (*Interruzione dell'onorevole Manna*).

Ho risposto perché lei ha affermato che il commissario può aver compiuto delle omissioni.

ANGELO MANNA. Può aver avuto un comportamento passivo, non omissivo.

PRESIDENTE. Va bene, è un giudizio.

ANGELO MANNA. ... Il *Roma* non deve uscire.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Io sono stato uno dei più strenui sostenitori, tant'è che per il primo numero, per la difesa della testata, ho scritto l'articolo di fondo e lei ricorderà certamente il contenuto. Forse è

proprio perché ho fatto tanto per farlo uscire che oggi ho qualche problema. Me ne dà atto? Mi fa molto piacere.

ANGELO MANNA. Avvocato De Luca, la conosco bene la mia città!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sto pagando un duro prezzo.

Non credo di dover aggiungere altro. Tuttavia, invito la Commissione a sensibilizzare il Governo sulle necessità che ho rappresentato.

Ho mandato (e prego di metterlo agli atti) l'elenco delle comunicazioni, fatte anche sul *Roma*, ai vari Ministeri: sono 187 al Ministero dell'industria e 78 al Ministero della marina mercantile. Prego di mettere agli atti tale documento in quanto vi sono dati, oggetti, tipo di messaggio e indicazione numerica.

Ricordo ancora che non posso emanare decreti o cambiare decisioni: purtroppo rispondo di direttive che devo eseguire, a pena di omissione d'atti d'ufficio. Grazie a lei, signor presidente, ed ai commissari.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. La domanda che sto per porre dovrà poi essere rivolta anche al ministro, ma poiché nei decreti vi sono, come premessa, una serie di riferimenti relativi al commissario, la questione va posta intanto all'avvocato De Luca.

Siamo, dunque, in presenza di due decreti i quali, se non erro, sono stati emanati a due giorni di distanza l'uno dall'altro.

Il primo di tali decreti, emanato in data 9 aprile, riguarda la vendita della flotta per 9 miliardi di lire, 4 e mezzo dei quali da versare all'atto della firma ed i rimanenti 4 e mezzo da versare non si sa quando. Comunque, non è questo il problema che intendo porre con la mia domanda.

Nel primo decreto, con cui si vende di fatto la flotta, non vi è alcun riferimento alla vendita degli immobili adibiti attualmente ad uffici della flotta.

Il successivo decreto, emanato in data 10 aprile, che autorizza il commissario a vendere in blocco il patrimonio immobiliare dell'impresa Lauro, fa riferimento, invece, all'esclusione dalla vendita del patrimonio immobiliare delle porzioni dei palazzi di Napoli e di Genova. Ciò mi sembra assai improprio, perché, a mio parere, tale ulteriore elemento doveva essere inserito già nel primo decreto.

A questo punto, desidero fare un calcolo molto elementare.

Siamo in presenza di tre perizie: una prima, redatta da un tecnico di valore quale il professore Quistelli, che valuta il patrimonio immobiliare in 73 miliardi, ai quali vanno detratti i conti terzi fino ad arrivare ad una valutazione complessiva di circa 62 miliardi; una seconda, redatta dall'ingegnere Ciciani, che reca una valutazione intorno ai 50-52 miliardi; una terza, redatta dall'ingegnere Rizzi, con una serie di valutazioni, a distanza di due anni da quella del professor Quistelli (che risale al 1983), che reca una valutazione di circa 42 miliardi. Dunque, il passare degli anni non ha favorito un incremento della valutazione del patrimonio perché in tale arco di tempo hanno inciso determinando addirittura fenomeni perversi.

Orbene, considerato questo patrimonio in 26 miliardi - cifra alla quale è stato venduto - e dovendo ritenere che si sia tenuto conto dell'ultima perizia (quella per un ammontare di 42 miliardi), sottrarrei ai 42 miliardi i 26 miliardi del costo finale per valutare così in 16 miliardi di lire i piani adibiti a flotta a Napoli ed a Genova, perché non posso ritenere che il ministro ed il commissario accettino un'offerta inferiore all'ammontare della perizia più favorevole, cioè a 42 miliardi.

Pertanto, considerato che gli immobili valgono 16 miliardi e che la flotta è stata venduta, secondo il decreto, per 9 miliardi di lire, si può dire molto serenamente che si è regalata a quei signori la flotta Lauro con l'aggiunta di ben 7 miliardi di lire forse come buonuscita.

Questi sono i calcoli che ho fatto. Ma se tali non fossero, vorrei maggiori chiarimenti dal commissario ritenendo, oltretutto, che il ministro abbia fatto riferimento nei decreti ad offerte pervenute dal commissario e, quindi, non gestite in proprio.

Desidero porre un'altra domanda, riferendomi al 1983. Dalla documentazione relativa a quel periodo risulterebbero offerte pervenute da parte di D'Amico e della SEMA, che tra l'altro chiedeva di acquistare la flotta ed il patrimonio immobiliare Lauro per un totale di 70-75 miliardi di lire. Dalle carte che ho avuto occasione di leggere si rileva che non fu dato corso a tale offerta, che fu ritenuta non congrua in quanto si disse che 70 miliardi di lire (mi sembra che ciò avvenne proprio durante la gestione De Luca)...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No; quella della SEMA non riguarda me. Vi era, allora, l'avvocato Batini.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Comunque, fu eccepito che l'offerta complessiva era, tra l'altro, inferiore alla valutazione dei soli immobili che era di 73 miliardi, meno i diritti dei terzi (i quali la facevano scendere a 62 miliardi).

Devo domandare, a questo punto, anche per la continuità dell'azione amministrativa del commissario, come mai accaddero questi episodi.

Vorrei porre una terza domanda, che è la seguente: chi ha nominato gli esperti per la valutazione della flotta? Vorrei inoltre domandare se tali esperti, prima di essere nominati, siano stati mai collegati, direttamente od indirettamente, con problemi che riguardavano la flotta Lauro.

Ancora, vorrei sapere quanti operai si trovano oggi in cassa integrazione e con quali criteri gli operai vengano posti in cassa integrazione.

Non ho alcun motivo per non dire qui la verità, probabilmente non nei suoi confronti, bensì nei confronti della direzione.

Devo dire che vi è uno stato di grande preoccupazione e di soggezione dei lavoratori relativamente all'assunzione di atteggiamenti di protesta all'interno dell'azienda, perché si ritiene che qualsiasi protesta all'interno sia punita con l'inserimento nella lista in cassa integrazione.

Quanto alla questione del giornale *Roma*, desidero dire che apprezzo gli sforzi che lei, avvocato De Luca, ci ha qui ricordato e pertanto non mi sento di addebitarle delle responsabilità nella vicenda di quel giornale. Però desidero anche chiederle se non ritenga che, oggi, procedere alla vendita degli immobili (anche di quelli attualmente destinati a sede del *Roma*) significhi liquidare definitivamente quell'iniziativa editoriale. Diversamente, visto che si sono fatti tanti regali, se ne potrà fare anche un altro alla cassa liquidazioni dei giornalisti e tipografi per quanto riguarda i piani adibiti al giornale. Credo che anche di questo lei possa tenere conto nella sua generosità. Comunque, questa domanda dovrà essere rivolta anche al ministro.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La valutazione degli immobili è stata oggetto di tre diverse perizie. La proposta SEMA è del periodo Batini. Non posso entrare nel merito di quella istruttoria, posso dire che gli immobili venduti, insieme alla flotta, al gruppo degli acquirenti, sono stati valutati 3 miliardi 642 milioni. Sono stati così valutati tenuto conto del 25 per cento che appartiene ai comproprietari, e sulla base dei calcoli relativi all'indicazione dei piani.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Il tutto compreso nei 9 miliardi, ovvero nei 4 miliardi e mezzo?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sì. Inizialmente la perizia non è di 9, ma di 20 miliardi. Per altro, la legge Prodi, con una integrazione normativa, consente l'applicazione della redditività negativa, ossia di uno sconto, che tiene conto del costo del per-

sonale riassunto per il biennio successivo all'acquisto dell'azienda.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Del resto questo si evince molto chiaramente dal decreto; in effetti le garanzie che il ministro ci aveva dato che i lavoratori per cinque anni non avrebbero avuto niente da temere si agganciano soltanto per assicurare i benefici della legge Prodi agli acquirenti, mentre i lavoratori sono garantiti solo per un biennio.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La valutazione è stata oggetto di un'oscillazione molto ampia. La perizia redatta dal professor Quistelli è indubbiamente ottima; ma i periti immobiliari, che sono periti dell'UTE — sia l'ingegner Ciciani sia l'ingegner Rizzi sono dirigenti attualmente in forza al Ministero delle finanze — contestarono la perizia Quistelli in quanto in essa si attribuiva valore edificatorio a tutta la tenuta di Massa Lubrense, valutandola circa 18 miliardi, senza considerare che non è assolutamente edificabile, che vi sono 32 coloni e che esiste un doppio vincolo, del piano regolatore che manca e della sovrintendenza dei beni archeologici. Quando assunsi l'incarico, di fronte a queste obiezioni chiesi all'UTE di fare una valutazione di dettaglio. Mi trovai così di fronte ad una perizia che passava da 70 a 52 miliardi. Allora ebbi un certo timore, non ravvisando il perché di quella differenza, e commissionai una terza perizia, questa volta ad un dirigente dell'ufficio UTE che, come ho già detto, è stato più volte utilizzato anche dal Parlamento. Credo vi sia agli atti della Commissione il *curriculum* dell'ingegner Giacomo Rizzi il quale, con sorpresa più mia che di tutti gli altri, ridusse ulteriormente il valore di stima, dopo aver fatto un'analisi di dettaglio, sostenendo che non si era tenuto presente lo stato di degrado, l'incidenza del condono, l'incidenza delle comunioni (infatti, i cespiti più importanti sono in comunione con gli ex soci del comandante Lauro). Comunque sia prendemmo a base per la pubbli-

cità la perizia più alta del professor Rizzi, perché era la più dettagliata, non era una perizia sommaria, e agli atti della Commissione vi sono tutti e cinque i volumi in cui essa si articola. Ci trovammo allora di fronte alle offerte di cui parlavo. Purtroppo anche in questo caso il commissario registra degli atti. Tutte queste offerte furono inviate ad un notaio che le ha tutte catalogate, con tanto di verbale. Io ho dovuto semplicemente dire al Ministero dell'industria che avevamo preso a base quella perizia, che avevamo fatto le pubblicazioni sul *Mattino*, che avevamo addirittura disposto...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Per molti degli immobili più rilevanti non arrivò nessuna offerta.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. È vero. Di fronte ad una situazione del genere alzai le braccia e dissi al ministro che vi erano due strade da percorrere: o di vendere in blocco, accettando qualunque offerta, oppure rifare la gara abbattendo però il valore dei singoli beni, che era già basso. Infatti avevamo pubblicizzato sul giornale il valore dei beni in base alla perizia più bassa e, nonostante questo, offerte non ne erano arrivate. E tuttora, o almeno fino ad un mese fa, la gara era aperta ufficialmente.

Di fronte a questa situazione non ho potuto far altro che dire al ministro: « Queste sono le offerte, mi dia delle indicazioni ». Il comitato di sorveglianza ha emesso tutta una serie di pareri. Tra l'altro, questo comitato è presieduto da sua eccellenza Giorgio Crisci, presidente del consiglio di Stato, e quindi per me ciò ha costituito un'ulteriore garanzia. Però, anche di fronte a questo mi devo arrendere, cioè mi arrendo di fronte ad una legge di mercato. Forse avremmo potuto fare un'asta che prevedesse riduzioni, ai sensi della legge fallimentare, ma comunque avremmo dovuto decurtare di un terzo il valore già basso degli immobili.

Per quanto riguarda la nomina della commissione peritale della flotta, devo

dire che la designazione è stata fatta dal Ministero dell'industria, non perché il commissario si volesse « pilatescamente » lavare le mani, ma perché ritengo che una operazione così complessa dovesse essere sorvegliata con particolare attenzione dall'autorità di vigilanza stessa che ha proceduto a fare delle designazioni. La perizia è agli atti della Commissione. Essendomi stato chiesto di esprimere una valutazione, ho dovuto dire che il commissario fa il commissario e non il perito e non può quindi esprimersi nel merito di una perizia.

Relativamente al giornale *Roma* e al collegamento con i piani di appartenenza, sì, indubbiamente...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Anche perché lei sa che l'Edisud in effetti...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'Edisud disse all'inizio che voleva comprare gli immobili, perché era indubbiamente una operazione finanziaria che gli consentiva, attraverso il successivo smobilizzo di due piani del palazzo, di avere magari una sede più grande. Quindi un autofinanziamento dell'iniziativa, un'operazione finanziaria più che legittima. Però il ministro dell'industria disse di fare attenzione perché, se si dovevano cambiare le cose, occorreva fare un'altra istanza e andare al CIPI. Allora comunicai questo fatto e la questione cadde e quando il rappresentante dell'Edisud nel marzo del 1985 sottoscrisse il contratto, si prevedeva espressamente l'affitto degli immobili al canone di locazione. Ma devo dire un'altra cosa, che se veramente l'Edisud avesse avuto l'intenzione di prendere il giornale...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Ma io non la difendo...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Questo lo faccio io, perché sono il loro avvocato. Lei sa bene che per legge il conduttore ha un diritto di prelazione, a parità di prezzo.

Ammesso e non concesso che avesse preso in locazione quell'immobile...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. È stato sfortunato, perché non conosceva ancora la perizia di 26 miliardi, conosceva quella di 73.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No, l'avvocato Aveta ebbe la perizia dell'ingegner Rizzi. In quell'occasione io suggerii, se volevano proprio l'immobile, di prenderlo in conduzione, spettandogli per legge. Ma devo dire che la perizia dell'ingegner Rizzi è stata pubblicata pressoché immediatamente. D'altra parte, più che rivolgermi ad un dirigente del Ministero delle finanze, sinceramente non potevo fare. Ho preferito forse scegliere, però onestamente mi sento più tranquillo.

Per quanto riguarda la cessione della flotta, gli aggiustamenti da fare non sono solo quelli contenuti nel decreto. In realtà manca questo riferimento, tant'è che noi, anche su richiesta degli acquirenti, abbiamo chiesto al ministro di fare un decreto integrativo, perché questo forse manca di diversi elementi di specificazione.

In attività abbiamo 245 marittimi e 68 amministrativi, per un totale di 313 unità, e in cassa integrazione ne abbiamo 447. Quindi dico una cosa (che non mi sentano gli acquirenti): gli acquirenti assumono più dipendenti di quelli che onestamente servono oggi per gestire l'azienda.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Questo perché i marittimi vanno soggetti ad una certa rotazione per cui, per condurre un certo numero di navi, bisogna avere circa il 40 per cento in più dei marittimi necessari.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Per quanto riguarda le offerte che erano pervenute prima della sua nomina, non ha mai pensato di sentirli nuovamente? Li ha richiamati?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Devo dire che ho tampinato Costa, D'Amico e la Finmare.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Anche l'offerta dei 70 miliardi?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La SEMA si è dissolta. Ricordo, perché ero nel comitato di sorveglianza...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Anche l'Italmare?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Voleva soltanto le linee e lì forse Costa e D'Amico si dovrebbero mettere la mano sulla coscienza, perché l'operazione fallì, ammesso che fosse un'operazione perseguibile. Dobbiamo pensare che le linee sono dei club privati. Se uno esce, chi rimane si prende la parte di chi esce. Tuttora ritengo che per questa operazione, per questa cessione, l'unico vero pericolo sia che gli armatori italiani di linea...

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Se avessero saputo questi nuovi costi, queste nuove valutazioni, probabilmente...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Li sanno.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. La domanda che le faccio espressamente è se D'Amico e gli altri, dopo aver fatto queste nuove valutazioni, sono stati sentiti o no.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. D'Amico, Costa e Finmare sicuramente sì, e agli atti della Commissione c'è lo scambio di corrispondenza avuto con loro. Le dirò di più: io personalmente andai dal dottor D'Amico a dirgli che si stava creando questo gruppo che mi era stato segnalato dal Ministero dell'industria e che, a mio parere, la sua presenza sarebbe stata più che qualificante. Praticamente non ebbi nemmeno risposta.

ANGELO MANNA. Fu il ministro dell'industria a indicarle coloro che oggi si chiamano Finlauro ?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Più che indicarmi, diciamo che questo coagulo è stato segnalato dopo una serie di incontri, e arrivò questa offerta.

ANGELO MANNA. Del resto, non li poteva conoscere, data la sua inesperienza...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ligabue lo conosco, perché è il *catering* delle navi, gli altri due non li conoscevo. Conoscevo di fama Ciandris: avevamo il *joint* per l'Achille Lauro. È una combinazione imprenditorialmente importante. Se li prendiamo singolarmente, sono tre colossi nel loro specifico campo.

ANGELO MANNA. Quindi la combinazione le venne segnalata dal ministro dell'industria.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Un coagulo.

ANGELO MANNA. I diritti di linea costano parecchio ?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. I diritti di linea purtroppo sono una cosa un po' strana: valgono tanto e niente. Dipende da due fattori: primo, se le *conferences* consentono il loro trasferimento; secondo, in quanto valgono in quanto le *conferences* consentano che su quelle linee vadano navi diverse da quelle che ci andavano fino al giorno prima. La proposta Pani non passò per questo motivo: perché fu chiesto quali navi l'Italmare avrebbe usato per gestire le linee. Noi risponderemo che non si sarebbero potute usare le Lauro, in quanto sequestrate. Allora disse che la Lauro le doveva riattivare, perché era la Lauro che le doveva gestire.

ANGELO MANNA. Quindi la Finlauro subentra anche nelle linee, automaticamente.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Non è automatico. Dovremo chiedere alle linee di subentrare.

ANGELO MANNA. Una formalità...

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Non è tanto una formalità, tant'è vero che è stato messo il nome Achille Lauro armatore/Lauro Lines proprio per cercare di diminuire al massimo le possibilità di rifiuto. Il detentore dei diritti di linea è l'Achille Lauro armatore.

ANGELO MANNA. Quindi la nuova società armatoriale come si chiamerà ? Sfrutterà il nome...

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Achille Lauro armatore/Lauro Lines.

ANGELO MANNA. Quindi pagherà sempre lo stesso prezzo, anche per potersi chiamare Achille Lauro.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Sì.

ANGELO MANNA. E già... La denominazione non costa niente, vero ?

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. La denominazione è un'altra cosa e non costa niente.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La denominazione in fondo sono le linee.

ANGELO MANNA. E quanto costa questa ditta ?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La ditta vale tanto quanto valgono le linee che in perizia sono state valutate...

ANGELO MANNA. Quindi vale qualcosa in più. Chiamarsi flotta Lauro o Finlauro,

riferendosi esplicitamente all'Achille Lauro, credo che costi...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole, però oggi come oggi il nome Achille Lauro sul campo internazionale e commerciale-turistico...

ANGELO MANNA. Dopo il dirottamento?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Anche prima. Deve pensare che avevamo 140 miliardi di debiti.

ANGELO MANNA. È il nome di un assassinato, Achille Lauro. È in discredito perché è stato assassinato una seconda volta. Giustamente il collega Grippo le faceva osservare, e lei assentiva, che ci sono parecchie cose in questo decreto che sono tutte da « riscrivere » (lo metto fra virgolette, perché non credo che sarebbe stato il caso di scriverle). Nel decreto è scritto che questa Finlauro deve prestare per la metà residua adeguata garanzia. Non si dice quando e se. Sono malizioso nell'aggiungere « se », ma sono anche abbastanza realista, trattandosi di un obbligo che deve durare solo due anni.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No, la prestazione di una garanzia è condizione indispensabile per la firma dell'atto notarile di trasferimento.

ANGELO MANNA. Però chi deve durare due anni è la Finlauro, cioè la Finlauro s'impegna...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. A mantenere il personale per due anni.

ANGELO MANNA. S'impegna formalmente alla continuazione dell'attività produttiva almeno per un biennio. Ma questo lo dice la legge. Lei non ha chiesto nulla di più né il ministro si è peritato di

contestarle questa ristretta, striminzita visione delle cose...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ma non posso chiedere nulla di più, perché l'offerta è arrivata strutturata in un certo modo; il commissario l'ha istruita, anche in presenza del fatto che l'unica alternativa è rappresentata dalla ristrutturazione, che esposi qui. Dissi che questa era l'offerta. Vorrei ancora chiarire che il commissario non ha potere decisionale. Ha potere di registrare una serie di offerte arrivate. Poi dice: questo sì, questo no. L'impegno per il pagamento della somma (ho già scritto agli acquirenti) deve essere una fideiussione bancaria. Il ministro non l'ha indicata.

ANGELO MANNA. Quante sono le navi?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sette.

ANGELO MANNA. Quale anzianità di servizio e quale tonnello hanno? Lei è al corrente che esiste una nuova legge. Parliamoci in termini realistici e alla napoletana (chiedo scusa ai colleghi che non sono napoletani): vi è il caso, legittimato dalla normativa vigente, quindi non un caso illegittimo, di un armatore il quale compra una nave che è quasi un colabrodo perché costa poco, si rivolge quindi allo Stato chiedendo, dato che si deve avvalere di quella famosa legge sulla cantieristica e sulle aziende armatoriali, 4 miliardi per comprare una nave nuova di trunca o per rinnovare la vecchia... Avvocato, ella sa già quello che voglio dire. Ciò non di meno ella ha segnalato al ministro l'opportunità di firmare questo decreto.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Purtroppo a noi è inibito l'accesso a quella legge e lo spiego perché: quel genere di attività presuppone un forte investimento iniziale e, quindi, liquidità. Noi per avere liquidità dovremmo contrarre altri finanziamenti con il Tesoro.



ANGELO MANNA. Non voi!... E a questo prezzo ci esponiamo al rischio che costoro, domani, rinnovino la flotta con i soldi del contribuente, caro avvocato! È questa la mia perplessità sulla « convenienza » dell'operazione.

Inoltre, lei sa – lo deve sapere – che le navi della flotta Lauro, almeno quelle che seguivano la linea dell'America del sud, avevano una privativa di fatto sull'importazione in Europa (Europa, non solo Napoli o Genova) della farina di pesce.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Forse potrà rispondere il direttore generale.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Ne ha portata tanta, ma adesso non se ne porta più.

ANGELO MANNA. Ma se ne può portare.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. No.

ANGELO MANNA. Non se ne porta più?

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Se ne porta poca...

ANGELO MANNA. Ma si porta?

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Quando riusciamo ad averla. Inoltre, tenete presente che sono state approvate numerose leggi per la protezione della bandiera. Proprio stamane mi sono recato al Ministero della marina mercantile, dal direttore del naviglio, per cercare di bloccare una legge che il Governo peruviano ha emanato un mese fa, la quale impone che le merci in importazione e in esportazione siano trasportate dalle navi peruviane, solo se non c'è, disponibilità di navi peruviane, possiamo... Questo malgrado viga la legge di reciprocità.

Come lei sa, noi operiamo nel sud Pacifico...

ANGELO MANNA. Comunque esiste la possibilità?

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. La legge di mercato è molto dura. D'altra parte, non sempre si riesce a riempire una nave.

ANGELO MANNA. Certo è che le navi di Lauro in partenza dal sud America...

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Prima sì.

ANGELO MANNA. Lei non ha detto « una volta », ha sostenuto che forse c'è una riduzione notevole, sensibilissima.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Notevolissima.

ANGELO MANNA. Però c'è.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Noi importiamo.

ANGELO MANNA. Tutto ciò ha un costo.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole, questo fa parte della valutazione dei « diritti di linea ». Quando parliamo dei « diritti di linea », intendiamo il diritto che la Lauro possiede di trasportare un determinato quantitativo di prodotti da un certo porto ad un altro. Per ridurre i costi, come commissario ho preferito allinearli con la società Italia, perché avevamo maggiori garanzie nelle nostre esportazioni, che non con quelle private. Una cosa è certa: i « diritti di linea » possiamo valutarli in termini di potenzialità di acquisizione di carichi o come nome o come prodotto: non possiamo valutarli tre perché equivarrebbe alla triplicazione di una stessa voce.

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. Vorrei precisare che su alcune linee abbiamo i « diritti di linea », ad esempio in quanto membri della Me-

diterranea che è una linea percorsa da navi porta-containers. Attualmente, però, non è remunerativa in quanto i noli sono talmente bassi che ci si rimette. Lo stesso dicasi per il *West Africa*, dal quale siamo stati buttati fuori perché non compivamo viaggi. Se ora volessimo riprendere non ci converrebbe, ci rimetteremmo. Avere dei diritti non significa guadagnare o avere il diritto di caricare. Abbiamo il diritto di caricare, ma se merce non ce n'è... ?

ANGELO MANNA. Quindi, era opportuna la mia richiesta.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Opportunissima. Onorevole Manna, ciò che lei afferma sul cosiddetto autofinanziamento è sacrosanto. Noi abbiamo la nave *Achille Lauro* che è del 1947 (immaginate, quindi, che età ha) e la *Palizzi* che risale al 1956: tenete presente che dopo quindici anni la nave quadruplica i costi...

FAUSTO VIGNALI, *Direttore generale della flotta Lauro*. E non può partecipare ai « diritti di linea ».

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Alcune linee, inoltre, non sono più sufficientemente igieniche per certi tipi di merce.

Onorevole Manna, so che per chi compra questo è un affare !

ANGELO MANNA. Un grosso affare !

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ma noi che cosa facciamo ? Il commissario ha chiesto di poter aprire trattative con la GEPI, ha chiesto il diritto di continuare, ma bisogna avere il coraggio di dire allo Stato che occorrono 50 miliardi, bisogna rifare tutta la flotta, ristrutturare l'azienda ed assumere otto dirigenti.

La legge Prodi, a febbraio del prossimo anno, « chiude i battenti »: io sono partito nel giugno del 1983, ho impiegato un anno per avere l'approvazione del piano da parte del CIPI e ci hanno co-

stretto a perdere la bellezza di 12 miliardi ! Ricordo di essere stato nominato il 23 giugno, il 26 giugno il piano era pronto. Vi sono state due delibere del CIPI, due decreti dei ministeri, quattro audizioni in un comitato interministeriale e ora si torna a parlare dei creditori esteri ? Inoltre, abbiamo alleggerito la posizione della famiglia, perché i 313 miliardi sono diventati 120 con la transazione, però con 6 miliardi come potevamo rifare una flotta, onorevole Manna ?

ANGELO MANNA. Ella dice: con 30 miliardi abbiamo liberato le navi.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Con 24 miliardi: abbiamo rimesso tutto in mare e pagato l'arretrato ai dipendenti. Quindi, l'azienda in qualche modo ha tirato: i soldi non li abbiamo presi da qualche parte !

ANGELO MANNA. A questo punto non mi si può impedire di considerare ad alta voce che sarebbe stato meglio lasciare le navi dove stavano: liberarle per 26 miliardi e poi venderle per 9...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Quando l'avvocato Batini provò a seguire quell'idea, le navi erano all'estero.

ANGELO MANNA. Che barzelletta !

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Desidero precisare che quando le navi erano ancora sottoposte ai creditori esteri si trovavano fuori Italia. Se le avessimo vendute là, all'asta, in Italia non sarebbe arrivata una lira. Almeno qualcosa abbiamo pagato ai dipendenti ! Questi non avanzeranno una lira... e lavorano da due anni !

ANGELO MANNA. Scusate l'ulteriore interruzione, ma è una precisazione che mi interessa personalmente. Nel decreto del ministro dell'industria datato 9 aprile 1986, a pagina 2, ultimo capoverso, si legge: « Vista l'istanza presentata dal

commissario del gruppo flotta Lauro in data 21 aprile 1986»: come potevate presentare istanza il 21 aprile se il decreto è di dodici giorni prima?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. È l'altro errore materiale che hanno compiuto.

ANGELO MANNA. O l'altro falso ideologico?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'abbiamo già segnalato.

ANGELO MANNA. Nella sua relazione, ella ha affermato che un dirigente dell'UTE ha periziato gli immobili, poi si è corretto ed ha detto due. Desidero sapere: si intende l'ufficio tecnico erariale, non privatamente i dirigenti dell'UTE?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Il Ministero delle finanze non esegue perizie dirette. Il ministro delle finanze, su richiesta, autorizza i suoi dirigenti a prestare attività, di volta in volta.

ANGELO MANNA. Cioè l'ufficio?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'UTE, ufficio tecnico erariale.

ANGELO MANNA. Questo deve essere chiaro perché avevo capito che era stata un'iniziativa a titolo personale del dirigente.

Tra gli immobili della flotta Lauro dei quali ho chiesto l'elenco...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'elenco è già agli atti di codesta Commissione, con le relative perizie.

ANGELO MANNA. Vi è anche Villa Lauro, in via Posillipo 222?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No; non è roba nostra.

Noi abbiamo avviato per sequestrare quella villa, ci siamo accorti però che è ipotecata, per 10 volte il suo valore, dalle banche. Noi non abbiamo ipoteche, pertanto non possiamo intervenire in alcun modo.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Lo stesso discorso vale per Canale 21?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sì.

ANGELO MANNA. Avendo letto i decreti e pur ammettendo la buona fede dell'avvocato De Luca, devo tuttavia chiedere il blocco delle operazioni di svendita – o la revoca di esse, ove mai sia stata iniziata, o si sia conclusa – per manifesta illegittimità. Inoltre mi riservo di denunciare il ministro dell'industria alla Commissione parlamentare per i procedimenti di accusa per connivenza con tutti coloro i quali in modo diretto od in modo indiretto siano responsabili di fattispecie previste dal codice penale come reati. Infine, chiederò ufficialmente che sia la Finmare ad acquisire la flotta Lauro ed a cederla in gestione alla società Tirrenia di navigazione.

PRESIDENTE. Onorevole Manna, tutto questo attiene ad altra sede di discussione e cioè al momento in cui la Commissione valuterà i risultati di questa indagine conoscitiva al fine di decidere le opportune iniziative.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Purtroppo io eseguo ordini e pertanto non posso rispondere a molte delle domande che mi sono state rivolte.

SILVANO RIDI. Porrò all'avvocato De Luca due domande, alle quali vorrei che egli rispondesse con sincerità e franchezza.

Una di queste domande, più che risposta (che è stata già fornita), esigerebbe una ulteriore precisazione.

Primo: vorrei sapere se lei, avvocato De Luca, sa da chi è composta questa FISIM Italia che, per un corrispettivo di 26 miliardi e 358 milioni, dovrebbe acquisire tutto il patrimonio dell'impresa flotta Lauro.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Non so chi siano i componenti di quella società.

È arrivata ad un notaio l'offerta di una società...

SILVANO RIDI. Lei non sa chi è dietro questa operazione?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Ridi, le rispondo in buona fede che le offerte sono arrivate da un notaio di Napoli.

SILVANO RIDI. Questo signor Lauro era fra i maggiori contribuenti italiani; era quello che, sul piano fiscale, pagava più tasse di quante ne pagassero altri soggetti nel nostro paese.

È possibile che il patrimonio di questo signore, deceduto, venga posto in liquidazione per un valore di appena 26 miliardi e 358 milioni di lire?

Cosa c'è, chi sta dietro?

Io so, per esempio (ed a Napoli questa è pratica diffusa), che non si partecipa alle gare per non rischiare, molte gare, infatti, vanno deserte.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Mi arrendo di fronte a questa dichiarazione.

SILVANO RIDI. Lei sa benissimo queste cose! Lei non ignora la realtà di quella città!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Ridi, mi consenta. Io non...

SILVANO RIDI. Vorrei capire se siamo in presenza di un fatto del genere, perché è difficile spiegare alla gente co-

me quel patrimonio possa essere alienato per 26 miliardi di lire quando le stesse perizie artendo da 85 miliardi non scendono però al di sotto di 42 miliardi di lire.

Vorrei solo capire chi sta dietro a tutta questa operazione.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Ridi, ribadisco quanto ho detto prima.

Pur non essendovi tenuto, ma avendo - per legge e per direttiva ministeriale - indicazione di procedere per trattativa privata (perché questo si chiede ad un commissario), ho fatto una gara pubblica con verbali notarili. Non so né quante né quali offerte siano arrivate, né so come e da chi esse siano arrivate.

SILVANO RIDI. Questa è la sua risposta, quello che rimane agli atti della nostra Commissione?

Permetta, allora, che le dica che da quando si è presentato a questa audizione lei non fa che difendersi dietro la seguente affermazione: io sono semplicemente un esecutore, devo fare questo, chi decide è il ministro. Va bene: rivolgeremo questa domanda al ministro, perché uno che vende roba che non è sua deve pure dare un minimo di informazione!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Ridi, io posso impostare una procedura, ma non posso rendere conto di... Se io addirittura metto sul giornale un certo cespite (e lei ne è a conoscenza, perché è molto documentato) prendendo a base la perizia di 42 miliardi, con l'elenco dei nomi e dei relativi prezzi; se, poi, sono arrivate offerte da un notaio ed ora lei fa riferimento addirittura a minacce o ad altro...

SILVANO RIDI. No! Guardi: ho fatto riferimento ad una prassi, assai diffusa purtroppo. Per questo le ho chiesto se lei sappia chi stia dietro l'operazione.

Lei ha risposto che non lo sa. La prima questione si chiude qui.

La seconda questione riguarda la flotta. E della flotta gli acquirenti li conosciamo per fortuna.

Quando convocammo qui il ministro dell'industria gli chiedemmo di darci qualche ragguaglio per potere valutare non soltanto la congruità dell'affare, bensì anche la serietà intesa come possibilità che la cessione consentisse poi che quanto sarebbe rimasto della flotta Lauro restasse sul mercato.

Il ministro ci disse delle cose che poi, alla luce dei fatti, non sono risultate vere.

Innanzitutto il ministro parlò di cinque anni di garanzia dell'impiego. Ma dove stanno questi cinque anni? Dalle carte risulta, infatti, che l'impegno di questa « cordata » può durare al massimo per un biennio.

Lei ha detto – ecco il senso della mia seconda domanda – che non è possibile quantificare la redditività negativa. Ma il ministro l'ha quantificata!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Non ho detto che non è possibile. Ho detto che la « legge Prodi » dice, in sostanza: l'azienda vale tanto; poi, la redditività negativa comporta un abbattimento del valore di...

Ma questo non vale solo per la flotta Lauro: lo hanno fatto per la Cotorossi e lo stanno facendo per la Gondrand, per la Einaudi, per l'Italia (sulla quale, se non sbaglio, la redditività negativa ha inciso per l'80 per cento).

Da quanto ho letto nella perizia – che è agli atti di codesta Commissione e su cui non posso esprimere una valutazione di merito perché devo, per legge, attenermi ai risultati di essa – risulta che, facendo il calcolo di quello che costa l'acquisto ed il riavvio dell'azienda anche in termini occupazionali, vi è un'incidenza pari ad una sottrazione da 20 ad 8 (che poi è diminuita perché è sceso il valore del dollaro e, quindi, è aumentata nuovamente perché ho detto che bisognava aumentare).

Dunque, il famoso scatto da 8 e mezzo a 9 è stata una sorta di mia... Ma queste

sono cose che pregherei di non mettere a verbale.

La redditività negativa è un fatto su cui, purtroppo...

SILVANO RIDI. Vogliamo capire se questa operazione serve per rimettere in mare una flotta – nel tempo, intendo – oppure serve a fare altre operazioni. La nostra preoccupazione è che la svendita di queste navi – perché è chiaro che siamo di fronte ad una svendita – possa preludere ad un'operazione di alienazione da realizzarsi magari con i contributi sulla demolizione.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Attenzione, i contributi sulla demolizione sono però collegati alla costruzione di nuove navi.

SILVANO RIDI. Appunto: la mia preoccupazione è che il grande armamento privato non abbia voluto entrare direttamente nell'operazione. Voglio accertare e capire se per caso non stia per entrarci pezzo per pezzo. Infatti il signor Ligabue, che non è un armatore, fa altre cose, potrebbe benissimo acquisire una flotta a un prezzo stracciato, poi queste navi rivenderle ad altri armatori separatamente, recuperando i soldi spesi. In questo caso si disperderebbe una flotta che costituiva un patrimonio per il paese. La nostra preoccupazione, avvocato De Luca, è solo questa, che si disperda un patrimonio per consentire affari, anche affari leciti. È la legge che abbiamo fatto noi a stabilire che si possa acquistare una nave vecchia, acquisire un contributo per la demolizione e poi acquisirne un altro per la costruzione di una nuova.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Se fosse così, magari lo facessero!

SILVANO RIDI. Se fosse questa l'intenzione, non mi scandalizzerei perché saremmo in quell'ottica di cui parlavo prima di una flotta che rimane al servizio del paese. Ho invece l'impressione che

si cammini su altri versanti. Vorremmo da lei una documentata risposta in proposito, perché ci preoccupa molto la sorte della flotta e dei marittimi.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Spero di darle una risposta esauriente. Si tratta di un'operazione in cui vi è da un lato l'impegno occupazionale per un biennio, dall'altro l'impegno a non cedere l'azienda per cinque anni.

SILVANO RIDI. Questa è aria fritta!

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Ridi, è impossibile entrare nella mente dei consiglieri di amministrazione della società acquirente. Vi potranno rispondere loro se hanno un piano. Il compito del commissario, lo ripeto, è quello di trasferire un'azienda al meglio che trova sul mercato. Purtroppo il meglio... Il dottor Colonnello, il dottor D'Amico e il dottor Costa possono testimoniare, sono stati da me subissati, e mi hanno solo detto che le navi sono vecchie, che non vanno, che la sede è a Napoli e così via. In questo caso, almeno, siamo riusciti ad ottenere un impegno scritto. Bisognerà poi vedere se verrà rispettato e sarà questo compito del commissario. In altri termini il commissario, chiunque sarà, dovrà controllare che vi siano le assunzioni, che la sede rimanga a Napoli e tutto il resto. Ricordo che l'onorevole Grippo fece una giustissima osservazione, che la sede non era più a Napoli (e noi ce l'abbiamo riportata), che l'indotto veniva trasferito... Purtroppo sono valutazioni che sfuggono a chi vende, ma sono proprie di chi compra. D'altra parte, alternative non ne abbiamo. Ricordo che quando venni qui in Commissione dissi che ci trovavamo di fronte ad un bivio: o cedere a chi voleva comprare, oppure ristrutturare l'azienda. Mi fu obiettato che l'azienda aveva già speso 51 miliardi, ma io rilevai che ne aveva spesi 30, ossia 24 nella transazione e 6 per navi che girano da anni, con fatturati negli ultimi tre mesi di 9 mi-

lioni di dollari. Abbiamo pagato il personale, soldi ne abbiamo prodotti, ma il futuro è nelle mani di chi acquista, tant'è che nella convenzione è detto espressamente che la gestione è completamente in mano agli acquirenti. Quello da lei esternato, onorevole Ridi, è anche un mio dubbio, ma il mio successore ha, tra i suoi compiti, quello di vigilare sul rispetto della convenzione che è stata esaminata dal CIPI, come io ho preteso, non l'ha fatta solo il ministro, comunque oltre certi limiti non posso andare. Non voglio scaricare colpe, ma il mio è un ruolo ben preciso e devo anche dire che ieri ho pregato il ministro di essere presente alla seduta odierna o perché già sapevo che vi sarebbero state domande sull'autorità di vigilanza. Quando mi giunge una direttiva che prevede di scompare, di fare i riparti, io posso solo dare le dimissioni, perché non vado a spiegare ai dipendenti che non li posso pagare. Ho presentato pertanto al ministro le mie dimissioni, che qui confermo, perché non posso più gestire l'azienda. Abbiamo dovuto spostare il programma della *Achille Lauro*, il che ha comportato ulteriori spese, ma che dobbiamo fare?

ANGELO MANNA. Non mi pare però nemmeno corretto dimettersi ora. Doveva dimettersi prima di svendere!...

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Sono d'accordo con lei, ma come faccio ad ottenere qualcosa? Ho trecento persone in cassa integrazione, cosa gli racconto tutti i giorni? Che non posso pagarli, che non posso liquidarli, che non posso dar loro il prepensionamento perché il Governo ha stabilito che spetta solo alle aziende industriali? Quando scadrà il periodo di cassa integrazione, cosa gli racconteremo?

PRESIDENTE. D'altra parte, se si impone una procedura non condivisa e che comporta effetti che sono stati proprio contraddetti dalle premesse, è chiaro che non vi è altra via.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Da quanto ha detto l'avvocato De Luca emerge che, con il regime commissariale, col muovere la flotta, i debiti sono diminuiti, in definitiva la gestione è stata attiva, il che mi fa pensare che il nome Lauro non sia scaduto, sia ancora valido e che chi ha retto finora le sorti della flotta è stato sufficientemente abile per andare avanti. Abbiamo ora due decisioni di vendita, e un fermo della magistratura. Quindi è ancora tutto sospeso. Se queste decisioni venissero annullate, è ancora salvabile il patrimonio? Cosa servirebbe per la ristrutturazione della flotta, per non dar luogo a speculazioni?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Baghino, le dirò solo una cosa. Quando la famiglia Lauro ha impugnato il decreto del ministro, una delle voci ricorrenti a Napoli era che ciò era avvenuto su mia ispirazione, perché volevo mantenere il mio ruolo. Non rispondo nemmeno, perché le mie dimissioni sono del giugno del 1985. Desidero tornare alla professione. Posso dire una cosa: ho coltivato anche un'ipotesi GEPI. Il direttore generale della GEPI me ne può dare atto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. M'intere-  
resserebbe anche se al suo posto ci fosse un altro.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. La legge Prodi purtroppo non ce lo consente, perché il prossimo anno questa legge comunque aprirà la fase liquidatoria.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È un'obiezione che feci allora al ministro, e mi pare siano passati tre o quattro mesi: sommando sette mesi a tre arrivavamo a dieci mesi, per cui avevamo, e avremmo ancora, altri mesi, ma comunque un anno per decidere diversamente. A me occorre sapere se c'è una via per arrivare a questo, come e attraverso che cosa. Non faccio tutte le accuse, perché le accetto tutte. Le volevo riversare io.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Non le considero accuse. Sono giuste osservazioni.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sono a tutta l'operazione. Non sono personali, per carità. Occorre avere una risposta precisa, perché mi sono accorto di aver fatto un errore non stando a stretto contatto e non andando dal presidente che metteva a disposizione tutta la documentazione. Sono rimasto sorpreso di tutta la sua documentazione e di come si sia arrivati a questo, considerando le sue affermazioni e quelle del ministro Altissimo, secondo le quali nessuno ci offriva niente, nessuno voleva niente, le aste erano andate deserte, la pubblicità fatta era risultata inutile, dopodiché si è visto si poteva trovare benissimo un'altra strada. Allora domando: ero malamente informato?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Baghino, se mi sono espresso in questo senso, devo correggermi. Non abbiamo avuto offerte alternative per l'acquisto della Lauro, azienda armatoriale. Questo è documentato in atti. Abbiamo esperito dei tentativi per aprire delle trattative, ma sono abortiti subito. Questa è l'unica. Allora le strade sono due: o noi troviamo altri acquirenti, ma facciamo un avviso dicendo flotta Lauro vendesi, poi si fa l'elenco e si dice chi se la compra, oppure che cosa vogliamo fare? La legge Prodi non ce lo consente. Adesso è inutile stare a dire, come ho fatto nelle relazioni semestrali che sono già tutte agli atti, che, se fossimo partiti nel febbraio del 1982, la Lauro sarebbe stata addirittura restituita alla famiglia. Bisognava vendere subito tutte le navi che invece abbiamo venduto nell'arco di tre anni. Avremmo dovuto subito smobilizzare gli immobili e forse l'azienda sarebbe rimasta tutta quanta così com'era, ma questa era storia addirittura irrecuperabile fin dal giugno del 1983. È un'azienda che oggi viaggia con 50 miliardi di debito verso il Tesoro. Ho chiesto al ministro Goria il consolida-

mento del debito. Mi è stato detto di no, nel senso che vi sono stati degli abbozzamenti; non ci sono atti a livello del giudice per consolidare il debito, però ci sono delle relazioni semestrali che ho fatto solo io e non i miei predecessori, così come gli stati passivi e il riordino della contabilità. Noi stiamo ancora lavorando sulla contabilità di Batini.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Lei avrà fatto tutto questo, ma io lo apprendo solo ora. Sarà colpa mia.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ne faccio ammenda io.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi addosso tutte le colpe, però da questo momento mi voglio pulire di queste colpe e devo sapere quale può essere la via per correggere, perché non è ammissibile che si possa svendere, distruggere, perché poi le vendite fatte in questa maniera permettono a chi acquista di fare ciò che crede. Infatti, anche se questi dovesse venir meno a qualche clausola, non si potrebbe tornare indietro e quale rivendicazione si potrebbe fare? Si potrebbe richiedere un risarcimento in danaro se venisse meno al rispetto di quelle norme che limitano? A fronte di una dichiarazione dopo due anni e un giorno di non poter arrivare ai cinque anni, che cosa potremmo fare a costoro? Quale indennizzo potremmo chiedere e a nome di chi? Non è possibile questo. Comunque, a parte tutto questo, in quanto cercheremo una risposta nei limiti del possibile, e considerando che lei ha insistito qui opportunamente sul fatto che deve attenersi a disposizioni, e cioè in definitiva che deve attuare ciò che le dicono, le domando: che cosa farebbe se le chiedessero di attuare cose che lei ritiene illegittime, se non addirittura disoneste?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Certamente non lo farei.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Allora ritiene onesta questa operazione?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Onorevole Baghino, non posso dare una risposta semplicissima. La questione non si può porre in questi termini. Ho fatto una serie di indagini di mercato. Io ho una direttiva: il 3 aprile 1985 si è detto a me, come a tutti i commissari, che occorreva vendere immediatamente, perché cinque anni di legge Prodi avevano dimostrato che nessun commissario era stato capace di restituire le aziende ai legittimi proprietari. Di fronte a questa direttiva, la mia relazione di quel periodo, in cui si parlava di una ristrutturazione anche dirigenziale, si dovette fermare, perché, in base ad una politica CIPI e del Ministero dell'industria, tutte le aziende soggette alla legge Prodi dovevano essere vendute. Ci siamo messi a cercare dappertutto, è spuntata solo questa « cordata ». Il mio dovere era quello di dire che questa era quanto al meglio eravamo riusciti ad ottenere da questa controparte che si dichiarava interessata all'acquisto, presentandola al signor ministro.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non sarebbe stato suo dovere dire che era l'unica, ma uno schifo?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. L'ho detto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se per combinazione l'avesse detto, mi farebbe piacere.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Il fatto è sacro, il commento è libero.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È un'ingiustizia.

ANGELO MANNA. Sono collegate a questo esito le sue dimissioni?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. No, assoluta-



mente. Le mie dimissioni sono collegate a tutta una serie di fattori che non ci permettono di andare avanti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ho fatto un conto: praticamente sono 4 miliardi e mezzo che vengono subito versati. Gli immobili che vengono conservati a Napoli hanno un valore di 3 miliardi e 642 milioni. Per 958 milioni si acquista la flotta Lauro.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ci sono gli altri 4 miliardi e mezzo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Quando e come?

SILVANO RIDI. Poi ci sono i diritti di avviamento.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Devo fare la difesa d'ufficio del ministro, mi dispiace, magari ognuno ha le sue idee anche politiche, però minimamente la devo fare: ci sono 462 dipendenti. Oggi il direttore generale costa una certa cifra.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Questo è il fine della legge Prodi.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Ho proposto quattro emendamenti alla legge Prodi alle Commissioni industria della Camera e del Senato. Me li hanno bocciati tutti e quattro. Sono stati tutti approvati dal CIPI e sono tutti nei miei piani. Le dirò di più, onorevole Baghino: questi soldi non me li fanno nemmeno dare a chi ne ha diritto, i dipendenti. Non glieli posso dare. L'ho messo agli atti. Non me li fanno usare.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Poiché tutto è stazionario, in quanto la famiglia Lauro ha bloccato e reagito e lei non può andare avanti così, gradirei avere da lei alcune indicazioni per poter presentare una risoluzione che questa Commissione certamente approverebbe.

PRESIDENTE. Vuole il dottor De Luca come consulente?

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Mi paga l'onorevole Baghino! Le faccio una parcellona lunga, visto che sono tre mesi che non prendiamo lo stipendio! Scusi la battuta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi permetto di ricordarle che sono genovese! Occorre comunque una risoluzione in attesa della magistratura e considerando che l'azienda deve andare avanti. Lei ci suggerisca tutto quello che dobbiamo mettere in questa risoluzione. Io ricevo anche lettere anonime, ma utilizzo i suggerimenti quando sono utili.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Li ho già elencati tutti, ma mi farà piacere riassumerli. Comunque, li lascio agli atti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiederemo al presidente di farli pervenire ai capigruppo.

FLAVIO DE LUCA, *Commissario straordinario della flotta Lauro*. Signor presidente, farò pervenire alla Commissione un documento contenente l'estrapolazione dei punti sottolineati dall'onorevole Baghino.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'avvocato De Luca per la collaborazione fornita, dichiaro conclusa l'audizione.

**Audizione del dottor Egidio Ortona, presidente della Confitarma.**

PRESIDENTE. Proseguiamo l'indagine conoscitiva con l'audizione del presidente della Confitarma, dottor Egidio Ortona, al quale do la parola.

EGIDIO ORTONA, *Presidente della Confitarma*. Signor presidente, non ho cose molto travolgenti da dire in quanto la

Confitarma, non per sua volontà, è estranea alla vicenda Lauro, tranne che in un primo momento e cioè allorché il primo commissario, Carlo Alhadef, chiese a Confitarma se si potessero interessare alcuni armatori al fine di studiare un modo per riprendere in mano i problemi della flotta Lauro. Taluni armatori (Costa, D'Amico, Grimaldi, Italmare, Libera navigazione del Tirreno, Medafrica e Setramar) si riunirono ed avanzarono una proposta circostanziata al ministro della marina mercantile, onorevole Mannino, alla quale non fu mai data risposta.

Non siamo riusciti a capire la ragione del silenzio da parte del Ministero. Successivamente, sono intervenuti nuovi commissari - rispettivamente nella persona del dottor Batini e dell'avvocato De Luca - ma non siamo stati mai « portati in gioco » per qualsiasi intervento.

Pertanto, auspichiamo che possa essere trovata una soluzione al più presto. Sappiamo che la Commissione incontrerà un gruppo di armatori, che si sono fatti parte diligente per rilevare, se possibile, la flotta Lauro: senza appoggiare gli uni o gli altri, rinnoviamo l'auspicio di tempi brevi, al fine di accelerare la ricostituzione e ristrutturazione della flotta Lauro. So che a questo fanno obiezione gli eredi, ma mi auguro che possa esserci un componimento molto rapido.

È presente, comunque, l'avvocato Perasso che potrà aggiungere qualcosa.

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Non ho nulla da aggiungere.

ANGELO MANNA. Credo che con questa battuta il presidente abbia liquidato l'argomento.

EGIDIO ORTONA, *Presidente della Confitarma*. La mia intenzione non era di liquidare, ma di dire la verità.

SILVANO RIDI. Desidero rivolgere al dottor Ortona alcuni quesiti. Lei ha affermato che a suo tempo fu presentata un'ipotesi, ma il ministro della marina mer-

cantile dell'epoca non tenne conto dell'offerta formulata da un gruppo armatoriale. Il commissario De Luca ha insistito molto sul fatto di aver cercato di stabilire contatti personali: ha parlato di impegno personale con gli armatori, dai quali ha ricevuto diniego rispetto ad un'ipotesi - da lui caldeggiata - di associare le più grandi aziende armatoriali del paese.

Dirò di più: un'identica affermazione è stata fatta dal ministro dell'industria Altissimo, in questa sede. Anche il ministro Altissimo si è meravigliato che alcune grandi imprese armatoriali abbiano « snobbato » l'ipotesi che, ripeto, i commissari sostenevano.

Inoltre, per ciò che concerne la stima della flotta - sulla base delle perizie - il commissario ha dichiarato di aver fatto ampiamente circolare nel paese i valori, chiedendo delle offerte attraverso i giornali.

Risulta a Confitarma, cioè alle imprese armatoriali che voi rappresentate, la richiesta formale di risposte, rispetto ad una disponibilità del commissario ad offrire la flotta al migliore offerente?

ADELMO RICCARDI. Vorrei continuare dove ha finito il collega Ridi.

Siccome stiamo parlando con il responsabile di una parte importante dell'armamento italiano, vorrei sapere se la soluzione, che sta venendo avanti, dei problemi dell'*Achille Lauro* - con annessi e connessi - sia un momento che si possa collegare alla prospettiva di rafforzamento della nostra flotta tenendo conto dei danni da essa subiti.

Dunque, avvocato Perasso, lei dovrebbe dirci con molta sincerità se si va indietro o se, al contrario, si va verso un rafforzamento.

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Ricordo che la nostra è un'associazione e che, pertanto, essa non ha - a differenza di una finanziaria nell'ambito dell'armamento pubblico - poteri coercitivi. Pertanto, il nostro è, molte volte, uno sforzo di mediazione tra interessi disparati.

Quando la proposta fu formulata all'allora ministro della marina mercantile Mannino (il quale però in quel momento stava per lasciare la carica di ministro — lo dico per rispetto della verità storica e non certo per scusare un ministro che certamente non ha bisogno di essere scusato — tant'è che quando andammo a presentargli la proposta stava quasi congelandosi) era da poco in carica il commissario Batini e non il commissario De Luca.

Tale proposta, presentata da noi come Confitarma e da sette grandi società che avevano contribuito a formarla dopo parecchie laboriose riunioni, non ebbe, per mesi e mesi, alcuna risposta. Pertanto i presentatori si sentirono demotivati, anche per un motivo tanto semplice quanto doloroso: che il mercato si era deteriorato già allora. Non c'è bisogno che io lo ricordi a voi che ci avete soccorso con provvedimenti e che speriamo continuiate a darci una mano nei prossimi mesi perché la crisi è acutissima.

Tuttavia non mancò ai proponenti uno stimolo ad insistere ed a perseverare perché le condizioni che avevano posto erano, a loro parere, abbastanza buone mesi prima ed un po' meno buone nei mesi successivi.

Quando, poi, in questa ridda di commissari, fu nominato un terzo commissario avemmo da quest'ultimo una visita che fu di mera cortesia. Infatti, come associazione, non abbiamo mai avuto proposte.

Certamente non abbiamo motivi per dubitare di quello che egli vi ha detto. Ho saputo, infatti, che si rivolse a parecchi nostri associati (ricordo che contattò D'Amico ed altri). Ma, come confederazione, dopo il fallimento del nostro sforzo — fallimento non imputabile a noi — e, quindi, della nostra proposta, rimettersi di nuovo a mediare tra altri armatori non avendo avuto una risposta politica alla nostra ipotesi sarebbe sembrato curioso anche perché, nel frattempo, nell'ambito associativo si era creato un interesse di Tizio od un interesse di Caio a

subentrare ed a fare domande individuali come sempre accade quando ad uno sforzo di compromesso non fa riscontro un orientamento verso un esame se non verso l'accettazione della proposta.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Dunque, non aveste alcuna sollecitazione.

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. No.

EGIDIO ORTONA, *Presidente della Confitarma*. Desidero aggiungere a quanto ha detto l'avvocato Perasso che durante il colloquio che avemmo con il commissario quest'ultimo non fece cenno ad una nostra presa di posizione che potesse essere induttiva, nei confronti di nostri associati, a prendere l'eredità della flotta Lauro.

Il commissario ci raccontò quello che stava facendo, punto e basta.

Quello che egli può avere voluto dire nel corso dell'audizione odierna è che prese contatti con alcuni armatori (il che certamente non possiamo escludere), ma non ha preso contatto con la Confitarma come tale perché essa si facesse parte diligente per la creazione di un gruppo.

GIUSEPPE PERASSO, *Direttore generale della Confitarma*. Altrimenti vi sarebbe qualcosa di scritto al riguardo.

Alla domanda dell'onorevole Riccardi se l'operazione in corso rafforzi la nostra flotta rispondo che noi non conosciamo i termini esatti del problema, conosciamo bensì alcuni dei signori qui presenti, i quali sono stimati ed affidabilissimi soci, ben conosciuti nell'ambiente armatoriale, in cui godono di grande fiducia e di grande stima. Non possiamo entrare nel merito dell'operazione perché non ne conosciamo esattamente i termini.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione dei rappresentanti della Confitarma, ai quali rivolgo a nome della Commissione un vivo ringraziamento per la collaborazione da essi fornita in questa sede.

**Audizione del dottor Luciano Occhetti,  
presidente della Finlauro.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del dottor Luciano Occhetti, presidente della Finlauro, che è accompagnato dal dottor Giorgio Poulides e dall'avvocato Camillo Marchese, entrambi consiglieri di amministrazione della Finlauro.

Do senz'altro la parola al dottor Luciano Occhetti.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. La Finlauro è la società madre che genera la convenzione tra essa stessa ed il commissario straordinario della ex flotta Lauro avendo ricevuto l'assenso del CIPI ed il benestare del Ministero competente.

Il meccanismo previsto nella citata convenzione è il seguente: la Finlauro genera una società al 50 per cento tra Nuova Achille Lauro e commissario straordinario per un determinato periodo di tempo, per consentire questo trasferimento di beni ed attività assicurando continuità operativa. Infatti, la cessione di un'azienda armatoriale è cosa ben diversa dalla cessione di un immobile o di un altro tipo di azienda. Basti pensare semplicemente che oggetto di questo tipo di cessione sono delle navi, le quali possono addirittura trovarsi all'estero, cosicché la cessione di esse non è possibile fino a quando rimangano fuori dal territorio nazionale. Diversi sono anche i problemi di questo tipo di cessione, oggetto della quale sono anche i diritti di linea, impalpabili ma importanti perché richiedono come base la continuità di azione dell'azienda. Per tale motivo è stato escogitato - a mio parere molto saggiamente - un marchingegno per cui la società Finlauro genera una Nuova Achille Lauro S.p.a. che entra in società con il commissario straordinario per potere procedere al trasferimento graduale, nei tempi e nei modi opportuni, dei beni della ex flotta Lauro. Una volta ultimato il pagamento,

il commissario straordinario girerà le proprie azioni ed il discorso proseguirà in capo alla società acquirente.

Nella fase attuale è chiaro che la Nuova Achille Lauro S.p.a. non ha ancora nulla da dire perché non opera. Comunque, dato che la Finlauro è la società madre, sostanzialmente voi state parlando con il gruppo acquirente.

Ciò detto, mi dichiaro a disposizione, insieme con i due consiglieri di amministrazione qui presenti, per tutte le domande che codesta onorevole Commissione intenda pormi.

Come introduzione all'illustrazione del problema oggetto dell'indagine conoscitiva sento la necessità di esternare la nostra viva preoccupazione per il modo in cui stanno andando le cose. Nonostante la nostra migliore buona volontà ed un vero senso imprenditoriale del rischio nell'assumerci questa impresa - che fa tremare le vene e i polsi - attraverso lungaggini estenuanti, burocratiche e no, ed ora anche in presenza di un'impugnativa avanti il tribunale amministrativo regionale del Lazio - con tempi che non si possono prevedere - siamo estremamente perplessi e temiamo che l'operazione finisca per non giungere a buon fine, per due diversi ordini di idee: da un lato, per non rimandare eternamente il passaggio dei beni e per fare in modo che la nuova società possa operare; dall'altro, per difficilissima situazione di mercato e per le difficoltà finanziarie dell'attuale impresa commissariata. Infatti, una società commissariata non può avere quella operatività e quella decisionalità che ha invece l'imprenditore che si assume ogni rischio e parte per la sua avventura. In presenza, quindi, di una situazione di mercato difficile, di una situazione finanziaria precaria e di mancanza di iniziative, vi è il sospetto vivissimo che, prolungando nei mesi l'operazione, si arrivi ad un secondo fallimento, e che per noi sia materialmente impossibile, anche se lo volessimo, acquisire questi beni. Vi è una situazione di difficoltà oggettiva perché se la flotta si vanifica prima dei tempi non possiamo

acquisire nulla. Vi sono anche difficoltà da parte nostra perché le operazioni che vogliamo effettuare non sono certo di carattere filosofico, ossia tali che, una volta impostate, si possano discutere per anni. È da oltre un anno che seguiamo con molta buona volontà e pazienza questa operazione e ci siamo dimostrati aperti su tutti i fronti per abbreviare i tempi, ma per un complesso di circostanze non si arriva mai alla fine. Il nome della Lauro può essere addirittura intaccato perché in questa operazione vi è anche da tener presente il valore del marchio, del nome della flotta. Se le cose vanno avanti in questa maniera vi è da dubitare sul valore di questo marchio. La volontà non ci manca, ma potremmo anche trovarci in condizioni difficili per mantenere il nostro impegno.

Questo è il quadro della situazione, estremamente delicato e pericoloso. Non dimentichiamo, inoltre, l'incidenza sociale del problema. Noi potremmo al limite aver perso molto tempo, e anche del denaro, per organizzare l'operazione, ma vi possono essere centinaia di persone che rischiano di perdere il loro posto di lavoro. Per questo ci lascia estremamente esterrefatti e perplessi il fatto che si sia giunti all'impugnativa del decreto, per motivi che ci lasciano anche dubbiosi.

ANGELO MANNA. Nel 1983 il perito Quistelli valutò il palazzo della flotta Lauro in 12 miliardi 591 milioni. Per 3 miliardi e mezzo in meno voi comprate la flotta tutta intera e anche una parte cospicua dei palazzi di Napoli e di Genova. È esatta questa constatazione?

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Lei mi fa una domanda sulla valutazione, deve sapere che nella valutazione non c'entriamo assolutamente nulla. Tanto per cominciare, la cifra che lei ha indicato prima non è esatta, perché la stima è stata di 20 miliardi e rotti. Se poi i meccanismi della legge Prodi - di cui non sono il responsabile - che sono quelli che sono, prevedono determinati

elementi di valutazione, di redditività negativa e così via, è una faccenda che non mi riguarda.

Per quanto riguarda la famosa valutazione dei palazzi, devo innanzitutto dire che non ho nulla a che fare col settore palazzi. L'eredità Lauro in definitiva è stata divisa in parte immobiliare e parte mobiliare. Lei mi parla di 12 miliardi per un palazzo, ma debbo dirle che mi risulta che l'intero patrimonio immobiliare fu ceduto per 26 miliardi. Quindi lasciamo perdere questi discorsi...

ANGELO MANNA. No, è un discorso che riguarda voi. Voi, comprando la flotta...

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Ma non compriamo i palazzi!

ANGELO MANNA. Come no! Due piani a Napoli e uno a Genova non sono baracche!

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. La valutazione immobiliare dei piani è di 2-3 miliardi, ed è giusto, se il palazzo di sette piani è stato valutato 12 miliardi. Ma desidero sia molto chiaro che nella valutazione non abbiamo assolutamente interferito. Il ministro ha incaricato tre periti di fare la perizia e noi abbiamo atteso con una certa ansia il risultato e abbiamo addirittura fatto un'offerta in aumento sul prezzo che era stato determinato. Guardate, comunque, che rilevare un palazzo è un discorso, rilevare un palazzo più 450 dipendenti è un altro. Occorre cioè considerare l'accollo imprenditoriale di tenere in piedi l'azienda e il valore sociale dell'operazione. Ripeto che sulla valutazione non abbiamo nulla da dire, speravamo che fosse migliore perché è molto difficile partire dalla cifra che è stata fatta e risalire, con i tempi che corrono.

ANGELO MANNA. Avete valutato il costo dei 462 futuri dipendenti?

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. In che senso?

ANGELO MANNA. Il costo di 462 dipendenti per due anni. Lei ha fatto prima una premessa chiarissima e pienamente condivisibile – anche se l'avvocato De Luca non è dello stesso avviso – e cioè che il nome Lauro offre qualche garanzia in più... Lo ha ammesso prima lei.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Non è che ci offre una garanzia, è qualcosa che ha un certo valore.

ANGELO MANNA. È un « avviamento » commerciale o non lo è ?

PRESIDENTE. Ha detto che man mano che si procede la valutazione iniziale potrebbe anche diminuire.

ANGELO MANNA. Quindi avete fatto un contratto a perdere. Comunque avevo chiesto al dottor Occhetti quanto costano 462 dipendenti per i due anni per i quali la società si è impegnata a tenerli alle proprie dipendenze.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Innanzitutto due anni rappresentano un termine minimo, perché in altre parti della convenzione si parla di cinque anni prima della cessione di quote. La nostra idea è quella di iniziare un'impresa e portarla avanti e non fare solo un programma di costi di dipendenti per due anni, e poi liquidarli. Non ho fatto il conto, ma ritengo che supererebbe ampiamente tutti i valori eventualmente in eccesso. Guardate che in eccesso c'è molto poco. Su questa valutazione potrei discutere come esperto del settore, come armatore, e potrei anche dire che certi tipi di navi valutate una per una hanno un valore, tutte assieme valgono di meno. In sostanza la nostra azione è quasi un atto di fede, o di rischio imprenditoriale, come sfida, tant'è vero che non si è fatto avanti nessuno. È un anno e mezzo che si sa che ci battiamo per questa operazione e non c'è stato nessuno in Italia che si sia mosso: tutti sono scappati, semiatterriti dall'operazione che, in effetti, presenta moltissimi rischi.

Quanto costano i dipendenti? Siamo vicini a un miliardo al mese, credo, ma anche di più. In due anni si può fare un calcolo di 24 miliardi, cui si aggiunge l'indennità per l'anzianità. Vengono fuori cifre da capogiro. Dobbiamo pertanto rimboccarci le maniche e speriamo di riuscire in questa impresa (se in base alle due premesse che ho fatto, una oggettiva e l'altra soggettiva, l'operazione verrà conclusa) che si presenta oltremodo difficile. Lo dichiaro apertamente: è una impresa estremamente difficile. Questa domanda mi dà l'occasione di fare una considerazione: io personalmente, in quanto presidente della Finlauro, ho avuto contatti con le forze sociali. Siamo in tempi democratici. Quindi, abbiamo presentato l'operazione a suo tempo ai sindacati e avuto contatti successivi. Ai sindacati sostanzialmente ho presentato l'operazione, ma ho anche detto che questa operazione non solo sarebbe avvenuta solo a condizione del loro accordo, ma anche che volevamo il loro aiuto, in quanto l'operazione si presentava difficile. Cioè ho detto che non erano sufficienti il loro accordo e interessamento e che mi rifiutavo di dare inizio a questa operazione se non avevo (l'ho chiesto alle tre segreterie nazionali e ho avuto tre conferme) il loro chiaro assenso di aiuto in caso di bisogno, perché da qui non uscivamo vivi. La stessa istanza devo fare qui alle forze politiche, perché si fanno i conti con la politica e voi dovete conoscere questi problemi. Quindi, il rilancio della flotta passa attraverso molte cose, attraverso una giusta comprensione dei problemi, ma questo è un rilancio molto particolare. Noi prendiamo un'azienda dissestata, in condizioni tragiche, con navi vecchie, con manutenzioni da fare. Recentemente ho visto a Genova delle navi tenute in una maniera abominevole. Mi fanno giustamente rilevare i consiglieri che le valutazioni sono state fatte circa o quattro o cinque e forse sei mesi fa: i termini di paragone sono cominciati in quel momento e da allora il valore delle navi è ulteriormente sceso. Oggi stiamo facendo non un affare, ma un pessimo affare considerando sulla

carta la domanda e l'offerta. Le valutazioni sono scese. Perché insistiamo a farlo? Premesso che non so se arriveremo alla fine in queste condizioni, perché la situazione è veramente penosa, non bisogna considerare solo il valore della nave, ma tanti altri elementi e confidiamo di avere degli aiuti, se necessario, cioè aiuti normali, logici, se sarà possibile, attraverso l'inserimento di emendamenti in eventuali leggi. Abbiamo bisogno di aiuto. Non basteranno le nostre forze imprenditoriali per uscirne fuori se le cose continueranno in questa maniera, con un mercato in discesa e con navi che invecchiano. Sapete che l'arresto della *Lauro* da parte dei *feddayn* l'anno scorso e tutti gli avvenimenti mediterranei stanno creando nel settore delle crociere in Mediterraneo una crisi notevolissima. Le prenotazioni sono state annullate del 30-40 per cento. Abbiamo navi che viaggiano mezze vuote. Abbiamo una sommatoria di problemi. Tra le altre cose ci hanno anche imposto questo (è un dettaglio): nella valutazione fatta dagli esperti le navi si valutano in dollari. È una vecchia storia. Il mercato è fatto così. Poi ad un certo punto bisognava mettere pure un valore. Noi stiamo pagando il dollaro a 1.670 lire e non a 1.490. È un insieme di cose che vi dà un quadro veramente disastroso dell'operazione. Comunque non vogliamo essere né eroi né altro. Siamo partiti con buona volontà e cerchiamo di resistere. Hanno cercato veramente di stancarci in tutte le maniere, con attese, rinvii, adesso con questa impugnativa di cui non si capiscono le ragioni, perché in genere chi impugna ha un interesse lesso. Non si vede come gli eredi siano lesi da questi provvedimenti che collaborano a tenere in piedi il nome e i vecchi dipendenti dell'azienda. Impugnando, se i tempi andassero come potrebbero anche andare, ce n'è per sei mesi, un anno. Chi esce vivo da questa storia? Un'operazione commerciale che dura due anni e mezzo per essere conclusa, ma fosse un'operazione d'oro! Abbiamo un mercato che è tragico, navi che invecchiano. I prezzi

sono accettati, per cui non stiamo discutendo su questi, ma vi voglio illustrare una situazione che è altamente carente, degradata e sta degradandosi. Quindi, fate quello che potete verificando se vi sono vie possibili sia per sollecitare il giudizio finale, sia un domani per darci una mano, un appoggio, perché è veramente molto difficile e lo sta diventando sempre di più. Cioè, non stiamo camminando con un mercato che ci spinge come il vento alle spalle. Qui il mercato va all'incontrario, le navi invecchiano e i tempi diventano spaventosi.

SILVANO RIDI. Quando abbiamo proposto, chiesto di svolgere questa indagine conoscitiva siamo partiti da una esigenza molto ferma, precisa: capire il senso di questa operazione. Soprattutto per quanto riguarda questa parte della navi, della flotta (la questione patrimoniale è un altro capitolo che vedremo con altri soggetti). Vogliamo capire se questa operazione ha come finalità vera quella di consentire alla flotta *Lauro* di rimanere nel traffico marittimo nazionale e rimanerci a livello di quella entità qualificata che è stata in passato. Abbiamo questa preoccupazione e da qui discendono alcune domande. Intanto a noi è parso strano che alcune delle imprese armatoriali di maggiore spicco e tradizione si siano defilate. Voi siete una nuova impresa armatoriale, una nuova cordata, somma di piccoli armatori. Anche se al vostro interno ci sono certe competenze queste non hanno il peso, la consistenza dei *Costa*, *D'Amico*, di una *Finmare*, per quanto riguarda il pubblico, come spiegare che prestigiose, consolidate imprese armatoriali nazionali, che pur avevano lasciato intendere all'inizio di avere qualche interesse a non perdere questa entità costituita dalla flotta *Lauro*, si sono improvvisamente defilate, allontanate e, come lei ha detto poco fa, per un lungo periodo siete rimasti soli a curare questa operazione?

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non li farei troppo coraggiosi se insistono da soli!

SILVANO RIDI: La domanda è molto precisa: se gli altri si sono defilati, come lei stesso ha ammesso, è perché l'impresa è veramente rischiosa oppure ci sono altre ragioni? In questa resistenza, sforzo, ostinazione e rischio vi ispira un'operazione di rilancio della flotta o di altro genere? Scusate la franchezza, in quanto può succedere che uno decida di acquistare dei diritti di linea e con essi anche delle navi, perché poi non è che le acquisti a prezzi proibitivi. È vero che il dollaro ha subito quelle oscillazioni, però tutto sommato, da quello che qui leggiamo, mi pare che siamo a 5 miliardi. Ora, il giorno che questo qualcuno decidesse di vendere a qualche armatore, riprenderebbe facilmente i 5 miliardi. Mi passi la franchezza forse eccessiva, non me ne voglia, ma desidereremmo comprendere se effettivamente la vostra « cordata » punta a riqualificare, a ricomporre un'efficienza, una capacità, un ruolo a questa flotta che le vicende hanno ridotto. È questa la scelta vera?

A nostro avviso, l'impegno che voi chiedete alle forze politiche – così come lo avete chiesto alle organizzazioni sindacali – deve avere dei momenti di verifica. Dovete darci qualcosa di più per convincerci perché abbiamo qualche preoccupazione a capire il senso della vostra operazione.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Lei sta chiedendo delle prove sulle intenzioni, comunque non ho alcuna difficoltà a rispondere alle sue domande.

È stato chiesto per quale motivo altri gruppi armatoriali, noti e grandi, non si sono orientati sull'operazione. Non posso sapere quali ragioni inducano gli altri gruppi ad operare una certa scelta, potrei semmai indovinare. Oggi, i grossi gruppi armatoriali soffrono più di quelli medi o piccoli in quanto, in una situazione di crisi, le spese generali e la stessa importanza dell'azienda hanno incidenze diverse: al limite, il naviglio minore (di cui sono un esperto sotto un'altra veste), azienda prevalentemente a carattere fami-

liare, si comporta alla stessa stregua della trattoria a conduzione familiare dove tutti lavorano. È chiaro che questa costa meno del grande ristorante che ha orari sindacali precisi, ferie e contributi: ciò non vuol dire che il minore non paghi i contributi, ma è chiaro che l'azienda grande incontra problemi di rilevanza maggiore rispetto alla media. In questi casi si trattava di raddoppiare, e non so quali aziende armatoriali, oggi, in Italia (tolta la Costa nel reparto passeggeri) possano avere 400 o 500 persone. In sostanza, per queste aziende, l'operazione consisteva nel raddoppio del loro volume di quote e di impegno in un momento difficile. Non conosco le ragioni in base alle quali abbiano agito in un modo o nell'altro, posso dire ragionevolmente che la prudenza forse imponeva di salvare la propria azienda senza avventurarsi in altre operazioni.

Da parte nostra, il discorso è diverso. Noi non siamo un'azienda, ma un insieme di soci riuniti, ognuno dei quali gioca la propria parte, di conseguenza il rischio è più polverizzato. È una società nuova.

È una vera società con otto, dieci, dodici soci e non la tradizionale azienda familiare, come potevano essere i Costa, i Grimaldi, i Lauro (a suo tempo) e i Fasio. Vi è stato un precedente, la NAI, quotata in borsa e interessata alle petroliere, ma è un altro discorso. Tutto questo per spiegare il motivo delle diverse decisioni assunte da altre aziende.

Per quanto ci riguarda – oltre al rischio – non bisogna dimenticare che tra i soci iniziali c'è anche un'azienda, particolarmente esperta nel settore delle crociere, che agisce in *joint ventures*: al riguardo, ricordo che l'Achille Lauro è stata rilanciata sul mercato ed ha portato movimento nella flotta, proprio grazie alle *joint ventures* con una ditta che certamente conoscete, la Chandris (che opera in Italia con la Chandris italiana) la quale, ripeto, fa parte del gruppo promotore.

Mi pare di aver risposto – se non a tutte – a qualcuna delle sue obiezioni.



Desidero aggiungere, però, una notazione di carattere personale. Ho collaborato per molti anni nel settore della linea: in questo momento non gestisco linee, ma l'idea di tuffarmi nuovamente in tale comparto mi interessava, mi appassionava – se crede – e così abbiamo riunito questa schiera di coraggiosi e siamo partiti all'attacco.

Dirò di più: in queste operazioni sovente un gruppo teme l'altro e se una grossa azienda armatoriale italiana avesse assorbito anche la Lauro sarebbe diventata troppo potente. Il nostro gruppo non mette paura a nessuno, siamo un piccolo gruppo, però le intenzioni sono serie e i capitali che ciascuno destina sono tesi alla imprenditorialità. Ma i mesi passano, la questione si complica e un po' di paura comincia a venire anche a noi.

Per ora proseguiamo con riserva, se i tempi lo permetteranno arriveremo alla fine, tuttavia, ripeto, cominciamo ad avere delle riserve che sei mesi fa non avevamo. A questo punto la parte valutazione non ci interessa più, anche se fare brutte figure, fallire o perdere denaro non piace a nessuno; come lei comprenderà l'interesse dell'operazione nasce dal fatto che le crociere ci sembrano un mercato interessante, per cui speriamo in una ripresa del settore mediterraneo.

In ultimo, mi richiamo all'accenno relativo all'aiuto delle forze sociali e politiche (da lei ripreso) per chiarire che non parlo di assistenze, siamo nel campo della libera concorrenza. Mi rifaccio a un esempio: in relazione alle merci acquistate CIF o FOB, se qualche merce sarà comprata FOB, spero che una quota arrivi alla flotta Lauro per dare una mano a tirarla su.

Non vogliamo la legge speciale per la flotta Lauro! Sia perché non la fareste sia perché non possiamo partire con questa idea. Mentre chiedere di beneficiare di quanto logicamente potrà essere fatto, con un occhio di riguardo per l'operazione sociale che stiamo intraprendendo, mi pare sia una richiesta logica.

ANGELO MANNA. Il decreto dice due anni, voi affermate cinque.

PRESIDENTE. Loro sostengono cinque perché pensano di andare avanti.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Nella convenzione c'è un preciso riferimento a non smembrare, cioè a non vendere quote all'estero per cinque anni. Questo abbiamo firmato perché pensavamo di fare un lavoro che durasse. Speriamo di riuscirci.

ANGELO MANNA. Prendiamo atto della dichiarazione: per tale motivo chiederemo la revoca del decreto.

PRESIDENTE. Dovremo dirlo al ministro, non a loro.

ANGELO MANNA. Per loro tranquillità dobbiamo rilevarlo.

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Per la verità sono due concetti diversi. I due anni si riferiscono all'impegno sociale di assorbire questa gente, i cinque anni riguardano la cessione di quote della società all'estero. Mi sembra logico sostenere che se ce la facciamo « a campare » per cinque anni non vendiamo nulla all'estero; per quanto riguarda l'impegno sociale di sopravvivenza, chi può prenderlo a più lungo termine? Noi pensiamo di riuscirci per due anni, cercheremo di avere le risorse finanziarie, economiche, morali e imprenditoriali per due anni; sui tempi lunghi non possiamo rispondere.

ANGELO MANNA. Confermate per un biennio l'assunzione di 462 dipendenti al momento dell'acquisizione del naviglio?

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Nel decreto si parla di assumere, cioè di gestire, di continuare per due anni: questo è l'impegno.

ANGELO MANNA. Quindi, solo per due anni.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. E i cinque anni?

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. I cinque anni si riferiscono alla non cessione di quote all'estero, cioè al non smembramento della flotta. Mi permetto di sottolineare, però, che i due aspetti sono abbastanza legati: se la flotta rimarrà *grosso modo* di quella consistenza, avremo bisogno di quel personale, diversamente... Soltanto la *Achille Lauro*, che è la nave passeggeri, coinvolge il maggior numero di persone (circa 200); le altre 6 o 7 navi (calcolando i turni di ferie, che sono di 20-25 giorni per ogni nave) coinvolgono complessivamente altre 200 persone, mentre i rimanenti 60 dipendenti sono amministrativi. Dunque, mantenendo il numero prefissato si ha quella determinata forza lavoro. Il problema è di riuscire a mantenerlo. È chiaro che bisogna darsi da fare.

ANGELO MANNA. Secondo lei, che cosa significano, all'articolo 3, le parole: « Il contratto di compravendita dovrà altresì contenere l'impegno dell'acquirente a versare in contanti la metà del corrispettivo ed a prestare, per la metà residua, adeguate garanzie »?

LUCIANO OCCHETTI, *Presidente della Finlauro*. Per la verità, non ho chiesto al notaio che cosa egli ci dirà, in avvenire, a tale proposito. Posso presupporre che si tratti di una fideiussione, o di altro tipo di garanzia.

ANGELO MANNA. Dunque, il significato resta molto vago.

PRESIDENTE. Una garanzia deve esservi. Il notaio dirà, poi, quale dovrà essere.

CAMILLO MARCHESE, *Consigliere di amministrazione della Finlauro*. Bisogna tenere conto di una particolare situazione giuridica.

La Nuova flotta Lauro è una società che, nel primo anno, sarà gestita al 50 per cento dal commissario ed al 50 per cento dalla Finlauro, perché entro un anno è previsto il pagamento integrale del prezzo. Soltanto ad avvenuto pagamento integrale del prezzo di 9 miliardi il 50 per cento spettante al commissario sarà girato alla Finlauro.

Credo che questa sia la migliore garanzia.

ANGELO MANNA. Questo è un chiarimento necessario, perché dal testo del decreto non si evince il tipo di garanzia.

CAMILLO MARCHESE, *Consigliere di amministrazione della Finlauro*. È nella convenzione scritta firmata.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa anche questa audizione e ringrazio ancora, anche a nome della Commissione trasporti, i rappresentanti della Finlauro per la collaborazione da essi offerta.

La seduta termina alle 19,30.