

6

SEDUTA DI GIOVEDÌ 10 LUGLIO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 19,20.

Audizione del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, Renato Altissimo.

PRESIDENTE. Desidero ringraziare il ministro Altissimo per la pazienza dimostrata: infatti, stamane è arrivato con grande puntualità, ma i lavori dell'Aula ci hanno impedito di svolgere l'audizione.

Ricordo che l'incontro di questa sera è l'ultimo, in quanto il ministro della marina mercantile ha comunicato con lettera - inviata in copia a tutti i colleghi - che, non avendo avuto parte nella vicenda, non ritiene di dover rispondere alle nostre domande.

L'onorevole Altissimo, in quanto ministro dell'industria, si assume tutta la responsabilità della vicenda.

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Signor presidente, nella trattazione dell'argomento affronterò prima la questione della cessione delle aziende armatoriali del gruppo flotta Lauro e, successivamente, la cessione degli immobili.

Non appena le prime verifiche seguite al commissariamento delle società del gruppo flotta Lauro (19 febbraio 1982) dimostrarono l'assoluta impossibilità di procedere ad un risanamento economico delle aziende armatoriali, contando esclusivamente sui mezzi finanziari e sulle energie imprenditoriali a disposizione della procedura, l'obiettivo fondamentale perseguito dai commissari straordinari avvicendatisi fino ad oggi è stato quello di delineare ed attuare concretamente un nuovo assetto proprietario ed imprenditoriale che consentisse alla flotta di prose-

guire con stabilità e positivi risultati economici l'attività armatoriale.

In quest'ottica, già con decreto ministeriale 6 luglio 1983, su conforme parere del CIPI, venne reso esecutivo un programma generale, predisposto dal commissario Batini, che prevedeva la cessione della flotta Lauro al consorzio Euroshipping-Italmare (armatore Mariano Pane). Verificatasi poi la pratica inattuabilità di tale cessione, poiché le condizioni di fatto e di diritto della flotta non consentirono all'armatore cessionario il subingresso nelle *conferences* internazionali, l'attività del commissario (nel frattempo a Batini era subentrato De Luca) si volse a costituire i presupposti dimostratisi - in base all'esperienza della prima cessione inattuata - necessari a qualsiasi ipotesi di trasferimento dell'azienda.

Vennero così previste ed attuate (in base a tre successive variazioni di programma rese esecutive, su conforme parere del CIPI, con decreti ministeriali 17 ottobre 1983, 12 marzo 1984 e 16 novembre 1984) le seguenti operazioni: a) una transazione globale con i creditori esteri (i quali, non soggetti alle limitazioni imposte dalla legge Prodi erano in grado di paralizzare l'attività della flotta sequestrando le navi nei porti stranieri), che comportò l'esborso di circa 24 miliardi ottenuti dal sistema creditizio con la garanzia del tesoro; b) la ristrutturazione della flotta, che comportò l'esborso di altri circa 6 miliardi, sempre ottenuti con la garanzia del tesoro, e la liquidazione del naviglio obsoleto, con l'alienazione della superpetroliera *Coraggio*, della petroliera *Volere*, delle motonavi *Helios*, *Arctusa*, *Brasilia*, *Pallade*, *Manuela I°* e *Santagata*; c) il riavvio dell'attività armatoriale, con il ripristino della presenza della flotta Lauro sulle linee internazionali (in

precedenza ridotta ai minimi termini) e l'individuazione operativa dei livelli occupazionali realisticamente adeguati alle ridimensionate aziende destinate ad essere trasferite.

La citata variazione di programma, resa esecutiva con il decreto ministeriale 16 novembre 1984, prevedeva tra l'altro, a modifica delle previsioni in ordine alle cessioni aziendali contenute nel programma originario del luglio 1983, le linee operative generali della cessione, pur senza avere individuato concretamente i cessionari. La strategia per la cessione era delineata in varie fasi, e principalmente in: a) costituzione di una società mista paritetica tra il gruppo Lauro e i cessionari; b) gestione comune al fine di ottenere il subentro della società mista nei diritti di linea; c) riscatto della quota commissariale da parte del socio.

Sulla base di tale programma, fu individuato un gruppo di possibili cessionari (Occhetti - Ligabue - Chandris), riuniti nella società Finlauro, con i quali venne messo a punto un laborioso accordo sui vari e complessi aspetti della cessione.

L'accordo fu oggetto di una convenzione, resa esecutiva, come integrazione di programma, il 31 dicembre 1985, su conforme parere del CIPI. I punti salienti della convenzione sono i seguenti: costituzione della Nuova Lauro S.p.A., società mista paritetica (nel capitale e nelle cariche) tra commissario e Finlauro; valutazione dell'azienda ex Lauro in base alle modalità della legge Prodi e secondo un criterio patrimonial-reddituale; il commissario assumerà l'obbligo di trasferire sette unità navali alla società e di adoperarsi per rendere possibile il subingresso della stessa nelle *conferences* internazionali; la società si impegnerà ad assumere 402 unità lavorative all'acquisizione delle navi, ed altre 60 in seguito all'avvenuto subentro nei diritti di linea ed in base alle esigenze operative entro i successivi 12 mesi; la nuova flotta Lauro proseguirà l'attività armatoriale, assicurando alla Finlauro la possibilità di procedere a diversificazioni e ristrutturazioni aziendali;

determinata la valutazione complessiva dell'azienda ex Lauro, la nuova flotta Lauro procederà ad un aumento di capitale paritetico (finanziato dalla Finlauro anche per la quota commissariale) in misura pari a tale valutazione. La società verserà poi alla procedura un importo pari al 50 per cento della valutazione, quale parziale corrispettivo del conferimento dei beni. Il residuo 50 per cento verrà pagato entro un anno dall'accertato subingresso in tutti i diritti di linea dietro consegna da parte del commissario della sua quota azionaria.

Ottenuta l'autorizzazione, la convenzione preliminare fu sottoscritta dalle parti presso il Ministero dell'industria il 22 gennaio 1986. Intervenuto in seguito tra le parti, sulla base della valutazione peritale delle aziende eseguita da un collegio di esperti nominati dal commissario (Gerolimich Cosulich - Novi - Frulio), l'accordo definitivo anche sul prezzo di vendita, con decreto ministeriale 9 aprile 1986 il ministro dell'industria ha autorizzato la cessione ai sensi dell'articolo 6-bis della legge Prodi. La stipula definitiva della compravendita è prevista per i prossimi giorni. Questa memoria è stata preparata all'epoca della prima convocazione dell'audizione, quindi risale a un mese fa: i « prossimi giorni » sono rimasti tali nel senso che non ho voluto procedere ad alcun atto formale di cessione fino, a quando non si fosse svolta l'audizione presso la Commissione trasporti della Camera.

Va sottolineato che la cessione è stato il punto di arrivo di un'intensa ricerca svolta negli ambienti imprenditoriali ed intesa ad individuare possibili interessati al rilievo delle aziende; l'offerta presentata dai soggetti con i quali il commissario ha raggiunto l'accordo definitivo (Occhetti - Ligabue - Chandris, riuniti nella Finlauro S.p.A.) è l'unica che ha dimostrato di avere carattere di serietà e contenuti accettabili dal punto di vista economico, tra quelle che sono state presentate, seppure in forma solo abbozzata ed ipotetica.

Il presidente ricorderà che in una precedente seduta del Comitato ristretto della Commissione raccontai la mia personale ricerca di imprenditori disposti ad acquistare la flotta.

Inoltre, il nome dei concessionari è tale da garantire la massima affidabilità e capacità imprenditoriale nel settore di attività della flotta. La cessione delle aziende armatoriali deve quindi essere considerata, per gli stessi contenuti dell'offerta di acquisto e per le garanzie imprenditoriali che essa contiene, un primo fondamentale esito dell'amministrazione straordinaria del gruppo flotta Lauro, alla luce delle finalità di salvaguardia produttiva ed occupazionale proprie della legge Prodi.

Non si ritiene perciò che abbiano alcun fondamento, neanche da un punto di vista sostanziale, oltre che da un punto di vista tecnico e giuridico, le censure proposte contro la cessione dagli eredi del comandante Lauro, che hanno impugnato davanti al TAR della Campania il decreto di autorizzazione (oggi si conosce l'esito della sentenza del TAR che ha respinto il ricorso degli eredi).

Per quanto attiene più specificamente alla struttura economica dell'offerta di acquisto, va sottolineato che i valori di cessione sono stati determinati partendo dalla stima peritale citata, che ha utilizzato il criterio della redditività negativa. L'utilizzazione di tale criterio è consentita espressamente dalle disposizioni introdotte dalla legge 8 giugno 1984, n. 212; non sono infatti ravvisabili nella normativa citata elementi attinenti al tipo di attività aziendale o al tipo di cespiti da trasferire che possano portare ad escludere l'utilizzazione di tale criterio nel caso della flotta Lauro. Del resto, nella valutazione peritale, sono stati utilizzati criteri e parametri di stima specifici e adeguati alla peculiarità dei beni oggetto del trasferimento e, per ciò che attiene alla redditività aziendale, ai caratteri dell'attività che il cessionario si è impegnato a continuare.

Va precisato che il corrispettivo di cessione (come si è detto 9 miliardi) è

risultato superiore al valore indicato nella perizia (lire 8.509.145.000), poiché, da un lato, si è attribuito un maggior valore agli immobili trasferiti con l'azienda e, dall'altro, si è dovuto tener conto della richiesta dell'acquirente a che il valore dei cespiti (naviglio e diritti di linea), stimati in dollari e tradotti in lire con riferimento al cambio del dollaro alla data della perizia, fosse ricalcolato con riferimento al cambio del dollaro alla data certa, comportante l'efficacia della cessione, del decreto ministeriale di autorizzazione (il che, a causa del calo del dollaro nel frattempo intervenuto, ha portato ad una minore quantificazione in lire, per tali cespiti, rispetto a quella indicata in perizia).

Si ricorda, in sintesi, che il trasferimento riguarda i seguenti cespiti (con accanto i valori indicati nella perizia): le navi: *Achille Lauro*, 3 milioni 250 mila dollari; *Gazzella*, 700 mila dollari; *Tigre*, 700 mila dollari; *Gioacchino Lauro*, 800 mila dollari; *Palizzi*, 360 mila dollari; *Raffaele Cafiero*, 800 mila dollari; *Cervo*, 750 mila dollari, per un totale di 7.360 mila dollari (che, convertito al cambio di 1.700 lire, dà, nella perizia, un totale di 12 miliardi 512 milioni di lire); gli immobili sede degli uffici della flotta a Napoli, 1.824.120.000 dollari, e a Genova, 981 milioni di dollari, per un totale di 2.805.120.000 dollari; i diritti di linea, 1.717.757 dollari e cioè lire 2.920.186.000 (si tratta di un bene immateriale valutato attualizzando i profitti netti mediamente conseguibili per un periodo di tre anni dalla flotta Lauro sul totale del monte noli delle varie *conferences* internazionali attivabili); le partecipazioni: società per azioni Finanziaria di navigazione, lire 378 milioni; Telemar, lire 1.650.000; SIAP S.p.A., lire 1.588.300.000, per un totale di lire 1.967.950.000. Vi sono infine gli automezzi, lire 34.200.000; i mobili ed arredi, lire 77.367.000; i sistemi amministrativi-contabili, lire 160 milioni e l'ufficio di Roma, lire 82.971.000. Il totale complessivo ammonta a lire 20.559.794.000.

Prendendo poi come base la somma algebrica del margine lordo registrato nel pe-

riodo di ripresa delle attività da parte del commissario (*running costs* delle diverse navi e ricavi ottenuti dalle stesse) e dei costi indiretti che l'azienda dovrà sopportare, considerate le spese generali e tenuto conto che la cessione prevede l'assorbimento immediato di 402 unità lavorative (66 in più di quelle comprese nel margine lordo di gestione) e di altre 60 unità entro un anno, la redditività negativa delle aziende determinata, in base alla legge n. 212 del 1984, con riferimento all'atto della stipula ed al biennio successivo ammonta a lire 12.050.649.000.

Pertanto il valore complessivo della flotta Lauro determinato ai sensi della legge Prodi ammonta a lire 8.509.145.000. Tale valore, come già detto, è stato poi definitivamente fissato nella maggior somma di lire 9 miliardi.

Ho concluso sulle questioni riguardanti la flotta; permettetemi però di aggiungere alcune riflessioni, che ho già espresso in sede di Ufficio di Presidenza.

La legge Prodi, nella sua filosofia, ha consentito un *vulnus* al diritto fallimentare con l'obiettivo preciso di ricollocare sul mercato imprese che si trovavano in situazioni di difficoltà.

Lo ripeto perché, per esempio, nell'area napoletana, per le aziende minori, ho dovuto richiamare la stessa direzione e il commissario - per altre situazioni - i quali mi prospettavano, nei casi specifici, che la somma della liquidazione di beni diversi poteva essere più interessante (per il creditore) di quello che si poteva ottenere dalla cessione complessiva dell'azienda.

Ho richiamato il commissario e la direzione ai fini che la legge Prodi si propone, e cioè ricollocare le aziende nel mercato, altrimenti rientriamo semplicemente nella filosofia della procedura fallimentare. Se questo non viene tenuto presente non abbiamo colto il significato della legge, nel merito del quale non entrò (la legge Prodi è oggetto di lungo e difficile dibattito al Senato e il Governo ha proposto un disegno di legge per la sua abrogazione); comunque, la legge esi-

ste ed ha un significato preciso in questo senso.

Desidero ancora dire alla Commissione ed al presidente, avendolo letto, che è vero che io ho coperto interessi privati pubblicamente: gli unici interessi privati che ho coperto pubblicamente sono stati quelli dei lavoratori della flotta Lauro. Se avessimo scelto strade diverse, avremmo scelto la strada di cedere pezzo a pezzo le navi, lasciando a casa anche i 402 più 60 lavoratori ai quali, allo stato attuale, possiamo immaginare di garantire l'occupazione nel futuro.

Passo ora alla questione riguardante le cessioni di immobili.

Il decreto di autorizzazione a vendere il patrimonio immobiliare di Lauro alla FISIM Italia ha la data del 10 aprile 1986. Il prezzo fissato è di lire 26 miliardi e 358 milioni.

Con lettera del 12 aprile 1986 il decreto è stato trasmesso al commissario con la direttiva di accantonare la somma ricavata dalla vendita, detratte le spese legali e fiscali inerenti l'atto, al fine di destinarla, previa autorizzazione, al riparto tra i creditori.

L'autorizzazione suddetta è stata preceduta nel tempo da reiterate richieste al CIPI di approvare la liquidazione del patrimonio immobiliare di Achille Lauro contenuta nell'originario programma Battini dell'inizio 1983 e dal nuovo inserimento della parte attinente il patrimonio immobiliare nella variazione di programma trasmessa al CIPI il 22 settembre 1984, nella quale erano elencate le proprietà e si chiedeva l'autorizzazione a vendere cespite per cespite mediante asta oppure in blocco a trattativa privata. Vi è quindi stato l'invio al CIPI di informazioni aggiuntive fornite dal commissario in data 14 ottobre 1985 (all'elenco dei beni furono aggiunte le quote di proprietà ed i valori della perizia Rizzi); infine c'è stato un sollecito del ministro al CIPI in data 30 ottobre 1985 e al parere espresso il 31 ottobre 1985 fece seguito il decreto ministeriale 23 novembre 1985, che rese esecutivo il programma del settembre 1984.

Per la valutazione degli immobili, furono fatte varie perizie: architetto Qui-stelli, incaricato da Batini nel novembre 1982 (stima parziale); ingegner Ciciani e dottor Puliafito nel novembre 1983 (stima parziale); ingegner Rizzi nel luglio 1984 (valore complessivo tra i 37 e i 45 miliardi); ingegner Rizzi nell'ottobre 1985 (valore complessivo compreso tra 26.678 e 32.607 milioni nell'ipotesi di vendita in blocco e a breve termine).

Sulla base della perizia dell'ingegner Rizzi il commissario, nelle more dell'approvazione del programma da parte del CIPI, pubblicizzò su *Il Mattino* e *Il Secolo XIX*, in data 14 e 21 aprile 1985, la messa in vendita del patrimonio immobiliare.

Pervennero offerte non inferiori ai valori di perizia soltanto per alcuni dei cespiti messi in vendita per un totale di lire 7.665 milioni.

Il commissario non ritenne pertanto di richiedere le prescritte autorizzazioni a vendere, anche perché nel frattempo si andava delineando una concreta offerta di acquisto in blocco.

La FISIM Italia, in data 6 giugno 1985, offrì infatti per l'acquisto in blocco 20 miliardi 800 milioni, prezzo considerato dalla procedura incongruo. Seguì una lievitazione dell'offerta a 27 miliardi (2 miliardi in contanti ed il resto in sei rate semestrali senza interessi).

Su tale offerta fu espresso un parere negativo dal comitato di sorveglianza in data 10 febbraio 1986, cui fece seguito un ulteriore miglioramento dell'offerta che si attestò sui 28 miliardi 350 milioni (pagamento in contanti) in linea con la seconda perizia Rizzi.

Il commissario ritenne allora di sottoporre l'offerta all'esame di due esperti del settore (lo stesso ingegner Rizzi e l'architetto Barbin) che confermarono la validità della vendita in blocco, stante la situazione del mercato immobiliare, la necessità di interventi sulle strutture di molti beni e la situazione giuridica (comunione e occupazione) in cui si trovano alcuni cespiti.

Sull'istanza del commissario per l'autorizzazione alla vendita, il comitato

di sorveglianza espresse in data 26 marzo 1986 un parere molto critico, cui fece seguito una nota del commissario indirizzata al comitato stesso a ulteriore chiarimento dell'istanza.

In data 3 aprile il comitato espresse un nuovo parere non contrario alla vendita in blocco purché il prezzo fosse aumentato da 24 miliardi 708 milioni (nel frattempo gli uffici della flotta di Napoli e Genova, valutati in 3 miliardi 642 milioni, erano stati promessi in vendita agli acquirenti della flotta) a 27 miliardi 506 milioni, pari al valore dei beni esposti nella base d'asta ridotti del 20 per cento.

Ulteriore trattativa con la parte acquirente portò l'offerta a 26 miliardi 358 milioni e tale fu il prezzo definitivo nella citata autorizzazione ministeriale.

Spero di aver fornito alla Commissione tutte le notizie di cui potevo disporre.

Vorrei ora dare lettura di un *telex* pervenutomi in data 31 maggio a firma del ministro Carta:

« Con *telex* in data 27 corrente mese il presidente della Finlauro dottor Occhetti mi comunica le sue ampie riserve circa la concreta possibilità di portare a termine la programmata operazione di acquisizione e ristrutturazione delle attività armatoriali del gruppo Lauro, in considerazione del rilevante ritardo registrato sui tempi di attuazione dell'operazione predetta cui si è accompagnato il concomitante ulteriore aggravamento della situazione finanziaria e amministrativa del gruppo.

« Attualmente l'operazione è del tutto ferma a seguito della nota opposizione degli eredi Lauro al decreto 9 aprile 1986.

« Al riguardo, nel ritenere che l'impugnativa del decreto, in assenza di un'ordinanza di sospensione da parte del TAR, non possa di per sé costituire ostacolo alla stipula del previsto rogito notarile, mi permetto in ogni caso di richiamare ulteriormente la tua attenzione sulla assoluta necessità che l'operazione program-

mata e a suo tempo approvata dal CIPI sia ripresa e portata a termine con la massima urgenza al fine di non vanificare le iniziative assunte e gli sforzi sinora fatti dalle varie parti interessate per assicurare alla flotta la continuazione dell'esercizio delle attività armatoriali in una forma gestionale ordinata e razionale nella salvezza, nella massima misura consentita, degli attuali livelli occupazionali. Cordiali saluti. Gennaio Carta ».

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro. Passiamo ora alle domande.

Ugo GRIPPO, Relatore. Innanzitutto desidero dare atto al ministro della sua correttezza; egli, infatti, ci ha assicurato di non aver proceduto alla esecuzione dei decreti che erano stati già firmati e che darà corso ad essi soltanto a conclusione di questa indagine conoscitiva della nostra Commissione.

Vorrei avanzare qualche perplessità sulla vendita della flotta, essenzialmente per quanto riguarda alcune garanzie che secondo me debbono essere alla base di tutto. Mi riferisco in primo luogo alla garanzia di assicurare il mantenimento del centro direzionale a Napoli. Questo tipo di garanzia non mi sembra trasparire; non so se poi nella convenzione questa parte sia stata definita in maniera esplicita. Se è stata indicata, credo lo sia stata in maniera abbastanza sfumata.

Un secondo problema concerne le unità lavorative; attualmente in forza alla flotta Lauro vi sono 630 o più unità lavorative. La garanzia viene assunta attraverso il decreto solo per due anni e ritengo che non poteva essere altrimenti, perché il meccanismo della legge Prodi definisce nel biennio questo tipo di impegno che, per altro, viene assicurato soltanto per 402 lavoratori.

Vorrei pertanto sapere dal ministro che fine faranno i rimanenti 200 e più lavoratori, perché non credo che in questo caso si possano applicare norme di prepensionamento. Dovremmo far ricorso per lo meno ad un decreto apposito per quanto riguarda i rimanenti 200 lavora-

tori. Ritengo che non si possano creare disparità tra i lavoratori; vi è quindi bisogno di questo tipo di garanzia.

Vorrei affrontare ora il problema delle valutazioni, sulle quali sono emerse alcune perplessità nel corso delle audizioni che abbiamo svolto. In passato ci sono state delle offerte; mi riferisco ad una offerta della SEMA che, anche se in questo caso non vi era l'applicazione della legge Prodi, assicurava l'acquisto degli immobili della flotta per 70 miliardi. Nella consultazione che abbiamo svolto con l'amministratore di questa società è emerso che, nonostante una serie di solleciti, non si è dato corso o, comunque, non si sono sollecitate ulteriori iniziative incoraggianti.

Un altro aspetto del problema riguarda la valutazione dei diritti di linea su cui abbiamo una serie di dati abbastanza incerti. Mi riferisco, ad esempio, all'offerta dell'Euroshipping-Italmare che poi non ebbe seguito e che individuava nella somma di 7 miliardi 575 milioni il valore dei diritti di linea. Non sappiamo il motivo della caduta della trattativa; personalmente ritengo che vi sia più responsabilità da parte di chi aveva avanzato l'offerta che non da parte del commissario.

Gli stessi tre esperti nominati per la valutazione della flotta (Cosulich, Novi e Frulio), quando sono stati ascoltati qui in Commissione, hanno dichiarato che i diritti di linea andavano definiti intorno ai 3 miliardi di lire (non ricordo bene la cifra esatta) anche perché si trattava essenzialmente della linea che poteva avere un certo valore.

Qualche altra perplessità è emersa anche dalle offerte - che non hanno avuto seguito - avanzate dalla stessa società di navigazione Italia, anche se questa offerta era divisa in fasi successive. La prima fase prevedeva la ripresa dell'attività su base internazionale, con il recupero essenzialmente dei diritti di transito delle linee Lauro e con l'inserimento di due navi della flotta nelle linee dell'Italia.

La seconda fase - di cui non erano indicati obiettivamente i tempi - doveva scattare dopo la verifica di ripresa com-

merciale; soltanto allora, infatti, si sarebbe potuto procedere alla costituzione di una società a partecipazione paritetica tra Italia e Lauro.

Abbiamo ascoltato tutti ed è emersa la sensazione che da parte del commissario non vi sia stata l'effettiva volontà di concludere o, comunque, concretizzare le offerte intervenute nel corso delle intese e degli incontri avviati.

Un'altra perplessità si esprime a proposito della valutazione dei tre piani affidati agli acquirenti. Si tratta di due piani adibiti a flotta a Napoli e di un altro avente la stessa funzione a Genova. I 1.090 metri quadri di edificio della centrale via Marina di Napoli sono stati valutati un milione di lire al metro quattro, stima questa piuttosto modesta se si considerano i costi di mercato. Altrettanto può dirsi per l'immobile di Genova, la cui valutazione di 981 milioni mi sembra esigua.

Queste valutazioni sono state registrate attraverso una serie di incontri, compreso quello con i periti. Considerando anche i criteri della redditività negativa e la riduzione notevole dei parametri si raggiunge la cifra di 8 miliardi 500 milioni, che potrebbe essere nettamente aumentata se solo si rivedessero i valori di mercato.

Indipendentemente da questi discorsi, i problemi di fondo della flotta riguardano le garanzie che questa Commissione ritiene di dover richiedere per ciò che concerne la tenuta del centro direzionale ed il numero dei lavoratori che, come è noto, è stato notevolmente sfoltito durante questi anni di gestione commissariale. Si tratta di due garanzie essenziali, dal momento che fra due anni si potrebbe realizzare l'azione perversa del licenziamento dei lavoratori e del disarmo delle navi. Ricordo, a tale proposito, che gli stessi consulenti hanno reso noto che l'azione di disarmo ammonterebbe a 13 miliardi di lire, che andrebbero poi a sommarsi alle partecipazioni di Lauro che, come ha detto lo stesso ministro, sono pari a 1 miliardo 967 milioni, nonché ai piani degli edifici di Napoli e Ge-

nova che, stando ad alcune stime, hanno un valore di 4 miliardi di lire che, con un'opportuna rivalutazione, secondo i prezzi del mercato corrente, potrebbero anche essere raddoppiati.

In sostanza fra due anni si potrebbe verificare questa ipotesi: trasferimento del centro direzionale da Napoli ad altra sede; aumento della lista dei disoccupati di 630 unità; realizzazione dell'affare da parte di Chandris, Ligabue ed Occhetti.

Il secondo aspetto riguarda gli immobili. Ci troviamo — come ha correttamente ricordato il ministro — di fronte a tre perizie: una prima di Quistelli, che valutava in 73 miliardi il complesso dei beni immobili della flotta Lauro, comprensivo anche dei tre piani adibiti ad uffici della flotta. Nella relazione del Quistelli si sosteneva che, calcolando il 10 per cento per le partecipazioni di terzi, si giungeva ad una valutazione complessiva di 63 miliardi, rispetto ai costi del 1981.

La seconda perizia, quella di Ciciani, risale al 1983 ed il complesso viene valutato in 52 miliardi di lire.

La terza, dell'ingegner Rizzi, è addirittura di 42 miliardi.

Le incidenze, come si evince, sono sempre in diminuzione anziché in aumento. C'è da dire che la prima perizia è stata elaborata con una certa sommarietà, ma le successive sono state calcolate con un eccessivo restringimento rispetto ai reali prezzi di mercato. Considerato che alcune proprietà possono suscitare interessi di ordine storico-ambientale, propongo di interessare strutture pubbliche, come ad esempio la regione, il comune e lo stesso Ministero dei beni culturali, ad acquisire questo patrimonio o parte dello stesso.

Ho voluto avanzare alcune valutazioni, riassumendo anche le perplessità che sono state registrate nel corso dei vari incontri che la Commissione ha tenuto.

SILVANO RIDI. A mio avviso, se avessimo la percezione che quel *vulnus* aperto nel diritto fallimentare garantisse la flotta ed il proseguimento dell'attività, molto probabilmente la Commissione non

sarebbe riunita questa sera. Invece, avvertiamo la sensazione che questo obiettivo – insito nello spirito e nella lettera della legge Prodi – sia tutt'altro che realizzato. Infatti, crediamo – confortati dalle considerazioni svolte da esperti di marineria e di traffico marittimo – che i concessionari individuati non siano assolutamente in grado di mantenere in mare le navi che sono disposti ad acquistare.

Avvertiamo la sensazione che non soltanto – come sosteneva anche l'onorevole Grippo – i 200 e più marittimi non troveranno spazio né impiego, ma neanche per le 402 unità (per le quali il ministro intravede la possibilità di un futuro) questo si potrà realizzare. Perché tutto ciò?

Vorrei che il ministro dell'industria riflettesse su quanto si è inteso sollecitare, con un'ostinazione ed una pervicacia veramente incredibili: l'acquisto delle attività della flotta Lauro, e ciò mentre vi sono state, da parte della società Italia e di altri armatori, disponibilità ed offerte – alle quali non è stata fornita una seria risposta – per un rilancio della flotta, acquistando prima alcune linee e navi e, poi, procedendo a successive acquisizioni, in una logica di rilancio graduale della flotta medesima.

L'aver scartato (come risulta, del resto, dalle dichiarazioni del commissario) questa ipotesi, da più *partners* affacciata, ha portato all'individuazione della « cordata » che conosciamo, la quale, a detta di tutti, compresi gli interessati, non fornisce alcuna garanzia. Infatti, quando abbiamo chiesto loro se con le navi acquistate potevano garantire al di là dei due anni, la risposta è stata negativa, anzi hanno sostenuto di doverle rinnovare perché obsolete. E quando chiedemmo se con tale quota di marittimi si potesse reggere una flotta, un traffico di linea, qualcuno rispose: « No, non è possibile ».

Gli elementi scaturiti dalle risposte dei nostri interlocutori ci convincono che questa operazione, in sostanza, mette a disposizione alcune navi ad una « cordata » che, probabilmente, nel termine di due anni (cioè quando scadranno alcuni impegni formali assunti) scomparirà dal mercato e venderà le navi per avere non

solo i famosi contributi per la demolizione, ma anche quelli che lo Stato eroga a chi demolisce una nave per costruirne un'altra.

Abbiamo l'impressione che l'operazione finisca per smontare un « pezzo » importante della nostra flotta: ciò che nessuno voleva. Nello spirito e nella lettera della legge Prodi, infatti, era insito il rilancio di questa parte importante della flotta italiana: tra l'altro, il risultato dell'operazione è a carico di Pantalone...

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Nel caso specifico, è a carico dei creditori, non di Pantalone!

SILVANO RIDI. Dei creditori fino a un certo punto. Lei ha affermato che il tesoro ha anticipato dei soldi, la cassa integrazione qualcuno l'ha pagata: quindi, al sostegno di tali attività ha concorso anche lo Stato...

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Senza dubbio.

SILVANO RIDI. ...facendosi carico degli oneri per consentire alla legge Prodi di operare in questi due anni.

Comprendiamo benissimo che, allo stato, non vi sono molte alternative; non ci creiamo illusioni per una soluzione migliore, però non vogliamo essere coinvolti in un facile ottimismo né assumere una posizione di certezza analoga alla sua, signor ministro, circa il fatto che con questa operazione salviamo un « pezzo » della flotta ed il lavoro di 462 persone. Questo vogliamo dirlo con estrema franchezza.

Un'altra osservazione riguarda il patrimonio della Lauro. Senza ripetere quanto sostenuto dal collega Grippo, e cioè che si è passati attraverso tre perizie a decurtazione successiva, a noi pare che il patrimonio sia stato ampiamente sottostimato. Infatti, se si pensa a quanto costa oggi un appartamento in via Petrarca e a quanto invece si è stimato uno di questi

appartamenti, viene da sorridere. La mia parte politica intende fare questa dichiarazione per non essere coinvolta.

È vero che per determinate aree esistono dei vincoli (come, per esempio, per la tenuta di Massa Lubrense) per cui il loro valore può ridursi, tuttavia vi sono altri beni e proprietà immobiliari che hanno un valore di mercato e, quindi, possono essere venduti a prezzi di mercato.

Anche in questo caso si è voluto procedere con ostinazione alla vendita in blocco di tutti i beni immobiliari. Non aver voluto procedere con un criterio diverso che cosa nasconde se non — ci si lasci il sospetto — la volontà di qualcuno di fare un affare o di farlo realizzare ad altri?

Ad esempio, tra i beni che lei ha indicato e che sono stati messi in vendita, non ho sentito citare lo *yacht*. A quanto è stato venduto? Si tratta di una proprietà personale di Lauro di cui conosco il valore commerciale; so anche a quanto è stata venduta.

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Me lo dica!

SILVANO RIDI. Io non dico niente; è lei che deve sapere queste cose! È a lei che ho chiesto a quanto è stato venduto lo *yacht* personale del comandante Lauro! Desidero verificare questa informazione.

Signor ministro, vi è una serie di fatti che ci porta a ritenere che non tutto è stato fatto solo nello spirito e nella lettera della legge Prodi, con quel minimo di serietà affinché questo patrimonio, che doveva essere in qualche modo alienato per pagare i creditori, non consentisse ai soliti « avvoltoi » di speculare sulle disgrazie della gente.

Vogliamo esternare la nostra amarezza non solo per la dispersione del patrimonio immobiliare, che viene svenduto per consentire ad altri di concludere degli affari, ma anche perché un patrimonio più importante, la flotta, rischia di fare la stessa fine. Infatti, questa « cordata » non è oggi in grado di garantire che un

« pezzo » importante della flotta mercantile italiana continui a navigare.

Mi consenta, ministro, un'osservazione su una cosa che non riguarda lei. Trovo strano che un ministro della marina mercantile che vede sparire un « pezzo » decisivo della flotta nazionale invii un fonogramma dicendo: « Poiché non sono stato coinvolto, non mi presento a discutere », come se la flotta riguardasse la mia competenza, la mia responsabilità, il mio mandato e non invece quello del ministro della marina mercantile. Questa posizione del ministro è perlomeno curiosa.

MAURO DUTTO. Signor presidente, signor ministro, ho difficoltà ad entrare nell'analisi delle cifre di questa intricata vicenda, cifre che ho conosciuto, almeno in parte, soltanto oggi. Non vorrei che l'audizione si trasformasse in una duplice vicenda, cioè che assumesse, da una parte, toni da Commissione d'inchiesta su prezzi e misure e, dall'altra, centrasse quelli che sono più strettamente i problemi di questa Commissione e cioè capire se l'operazione « flotta Lauro » entra o meno in una strategia per la nostra flotta e in una strategia di recupero e sviluppo industriale.

Dall'andamento dell'audizione risultano alcuni dati alquanto curiosi, come quelli citati dal collega Grippo che vede le perizie scendere in rapporto inversamente proporzionale all'aumento del costo della vita e, quindi, della valutazione degli immobili. Su questo chiederò una riflessione tecnica in quanto ritengo che la nostra Commissione non abbia gli strumenti tecnici e commerciali per mettere sulla bilancia pezzo per pezzo la flotta e gli immobili del patrimonio Lauro.

Per questi motivi ho difficoltà ad entrare in un'analisi dettagliata ed a sollevare l'indice accusatore contro eventuali sopravvalutazioni o sottovalutazioni.

Possiamo eventualmente esaminare alcuni aspetti della procedura ed in questo senso mi sembra che il ministro abbia detto che, per quanto riguarda gli immobili, vi è stato, sui giornali, un annuncio per la vendita frazionata del patrimonio.

Forse sarebbe utile avere qualche chiarimento in proposito, per capire se la pubblicizzazione è stata sufficiente e se vi è stato o meno interesse da parte di possibili acquirenti.

Lo stesso può valere per gli interessati all'acquisizione della flotta. Il collega Ridi ha affermato che sarebbe stata più opportuna una vendita frazionata, per intervenire per segmenti progressivi di dismissione dell'attività, facendoli riassorbire da altri operatori. L'interrogativo centrale riguarda l'esistenza intorno alla flotta Lauro, al suo patrimonio di navi e di immobili, di interesse da parte degli imprenditori.

Il ministro ha sottolineato l'opportunità dell'operazione così come si è conclusa, perché sembra sia stata l'unica, di fatto, a produrre la soluzione del caso.

A questo punto entro nella parte politica di questa operazione, parte nei cui confronti devo manifestare alcune perplessità.

Molti colleghi hanno sottolineato l'esigenza di salvare la flotta per le implicazioni di carattere occupazionale. I problemi occupazionali sono sacrosanti, però noi non possiamo intervenire con una logica assistenziale se sappiamo che il salvataggio è inutile in prospettiva.

Attirandomi, forse l'antipatia di molti colleghi, io avrei optato per il fallimento della flotta Lauro se il suo salvataggio, in prospettiva, ci avesse portato a continui interventi di risanamento e ad un costo complessivo superiore a quello che si sarebbe affrontato con la fine della flotta Lauro. Ciò anche in considerazione del fatto che vi è l'esigenza nel nostro paese di restringere il settore della cantieristica e di rinnovare il naviglio.

L'operazione di salvataggio della Lauro si colloca in una strategia di rinnovamento della flotta italiana o è un'operazione che riguarda solo 400 dei 600 marittimi della flotta Lauro?

Non posso addentrarmi nella serie di sospetti che esistono sulle cifre perché se l'operazione, così com'è stata configurata, aveva un'unica possibilità di soluzione, anche se a costo basso, essa era di fatto

positiva. Il problema è sapere se, di fronte alla mancanza di alternative, l'operazione può essere valutata positivamente anche rispetto alla politica marittima del nostro paese e al problema dello sviluppo industriale.

L'interrogativo che io pongo si riallaccia poi a quello del collega Ridi, il quale si domanda cosa accadrà tra due anni. Forse il ministro dell'industria ci può dire qualcosa di più, forse può dirci se coloro che sono subentrati hanno caratteristiche imprenditoriali di settore, se sono affidabili, se vi sono possibilità di competizione sul mercato, considerata la vetustà delle navi.

Queste sono le cose che dobbiamo chiarire a proposito di un'operazione che complessivamente non mi sento di giudicare negativamente o positivamente. Certo è negativo il fatto che tra due anni probabilmente dovremo intervenire di nuovo per tenere in piedi un'attività che da sola non potrebbe proseguire.

Per quanto riguarda gli immobili, non posso entrare nella materia in sede parlamentare. Probabilmente potremo poi approfondire l'argomento per assicurarci che vi sia quel dato di trasparenza che qualcuno ha messo in dubbio. D'altro canto, senza una specifica conoscenza tecnica, ritengo che non possiamo giudicare l'equità delle cifre né sapere se i casi specifici, citati dal collega Ridi, possono essere considerati uno per uno, o piuttosto non debbano essere inseriti in una situazione globale.

Se, come il ministro ha ricordato, vi è stata un'offerta pubblicizzata sui giornali per una vendita frazionata, che non ha trovato acquirenti, quali altri interrogativi possiamo porci?

Possiamo solo porci delle domande sulla scelta di politica industriale e marittima che con questa operazione è stata fatta.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non voglio entrare in una indagine che rasenterebbe l'inchiesta, perché non è questa l'occasione per farlo. Anche oggi, come nella precedente seduta, ho sentito che

l'offerta è stata unica, ma allora come mai abbiamo avuto notizia che più di un armatore si è lamentato di non essere stato interpellato, oppure, addirittura, (per esempio Costa) di non avere avuto nemmeno l'accusa della ricezione della sua richiesta?

PRESIDENTE. Non si trattava di una richiesta di acquisto!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Si trattava di offerte, e un'offerta di qualsiasi genere merita considerazione, anche se negativa.

Nella valutazione dei costi a carico degli imprenditori che acquisterebbero la flotta globalmente è stato inserito un dato negativo di notevole entità finanziaria, vale a dire l'obbligo di mantenere per due anni 402 marittimi. Attualmente la Lauro svolge attività di crociera e navigazione: ebbene, si trova in passivo? Per quanto riguarda le crociere è in attivo, per cui non possiamo appesantire il costo dell'operazione con l'obbligo di mantenere 402 marittimi. Vorrei una spiegazione su questo aspetto.

Precedentemente erano stati assunti gli impegni creditizi, con garanzia del tesoro, per 24 miliardi e per 6 miliardi; dopo quella operazione, o in occasione di quella operazione, la flotta Lauro si è liberata di un certo numero di navi. A quanto ammonta il ricavato?

PRESIDENTE. I dati ci sono stati forniti dal commissario; abbiamo tutti gli elementi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mentre è possibile che perizie successive relative alle navi (che quando sono ferme costano certamente di più di quando sono in movimento) portino ad una diminuzione di valutazione a causa della loro vetustà, come mai gli immobili vengono svalutati quando nel mercato si registra l'aumento delle loro stime? Deve esservi certamente una ragione (la collocazione della zona o il non essere tutto lo stabile appartenente alla Lauro), altrimenti è un fatto sorpren-

dente, in quanto non abbiamo avuto gli enormi aumenti verificatisi dal 1980 al 1986 nelle valutazioni degli immobili di qualsiasi città e in qualsiasi posizione.

Per fortuna non è stata effettuata una quarta perizia; spero che non la facciano ora e che si accontentino di quei tre miliardi, che sono comunque pochi. Questi interrogativi possono dar luogo alle preoccupazioni sorte in noi. Non devo valutare attraverso le cifre se l'operazione sia fatta bene o male; come ha detto l'onorevole Dutto, il problema va inquadrato in una più generale politica marinara e immobiliare.

Mentre il collega Ridi incentra tutta la questione sull'impegno di 402 marittimi per due anni, secondo me le operazioni di salvaguardia del lavoro devono essere poste su un piano non assistenziale. Se diciamo che l'unica soluzione è quella a favore dei 402 marittimi, compiamo solo un atto assistenziale, sia pure per due anni, ma non anche un'operazione di politica marittima.

ADELMO RICCARDI. La ricerca di una soluzione unitaria, al di là delle prescrizioni della legge Prodi, pare una strada corretta, nel senso che, anche in rapporto alla crisi della nostra flotta, vi era la necessità di difendere l'unità della flotta Lauro, la sua direzione italiana, i livelli di occupazione; ciò si poteva avere solamente ricercando una soluzione unitaria.

Indubbiamente però questa soluzione unitaria nasce secondo me nella peggiore delle condizioni, sia per quanto riguarda i costi dell'operazione finanziaria, sia per quanto riguarda la certezza che gli obiettivi che consigliavano la soluzione unitaria saranno perseguiti. Questa convinzione, signor ministro, è nata in noi ascoltando molti dei protagonisti che hanno lavorato intorno a questa vicenda, sulla quale dopo due anni credo ci sia molto annerimento. Sul terreno del metodo mi sento di dire che la soluzione unitaria è più corretta di quella spezzettata. Mi sembra invece non corretta la ricerca della soluzione, altrettanto globale ed unitaria, per l'alienazione degli immo-

bili. La contrattazione articolata immobile per immobile avrebbe avuto come risultato complessivo quello di realizzare maggiori risorse finanziarie. Mi domando pertanto perché si sia conseguita, per l'alienazione degli immobili, la soluzione unitaria.

Pongo poi un altro quesito per ciò che concerne le numerose perizie che si sono susseguite nel corso di questi ultimi anni.

PRESIDENTE. Voglio ricordare che l'indagine è rivolta alla flotta Lauro, in coerenza con quello che il Governo ha realizzato in questi ultimi tempi, per l'applicazione della legge Prodi. Tutte le operazioni sono state portate a termine sul piano della pubblicità più assoluta e, nonostante ciò, non si sono riscontrate proposte di eventuali altri acquirenti.

ADELMO RICCARDI. Io sto soltanto contestando la ricerca di una soluzione unitaria.

PRESIDENTE. Ribadisco che si è trattata dell'unica proposta avanzata al commissario e portata poi innanzi al CIPI.

ADELMO RICCARDI. Le stime - voglio ricordarlo ancora - sono state tre. Si è partiti da 73 miliardi, scendendo poi a 52 e, infine, a 42 miliardi. Vi è stata poi la proposta di una società immobiliare che è partita con una base di contrattazione (le cifre sono state rese note decine di volte, quindi parlo a memoria) di 20 miliardi 800 milioni, per giungere poi a 27 miliardi.

Non mi convince la ripetizione di perizie e, soprattutto, la messa in scena di una società immobiliare che tratta anche per conto di persone che non abbiamo potuto ascoltare.

Ribadisco pertanto che il metodo della ricerca della soluzione unica per la flotta mi sembra corretta, al di là delle tre questioni di fondo relative all'unità della flotta, alla permanenza in Italia della direzione della stessa e, soprattutto, alle garanzie di occupazione, anche se soltanto per due anni.

PRESIDENTE. Tengo a precisare che non si è trattato di « una soluzione corretta », dal momento che è stata percorsa l'unica strada possibile. Non poteva essere fatto diversamente. Se non fosse intervenuta la legge Prodi, in fase fallimentare molte navi sarebbero rimaste all'estero, con la conseguenza che non si sarebbe realizzato quello che l'onorevole Riccardi considera un elemento importante, cioè la conservazione della flotta al patrimonio italiano. La legge Prodi è invece intervenuta per salvare l'azienda.

ADELMO RICCARDI. Nel ribadire che la soluzione globale mi sembra giusta a livello di metodo, formulo un'altra domanda: quante navi sono state alienate prima della stessa soluzione globale da parte dei commissari straordinari?

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Durante la mia relazione ho fatto i nomi. Si è trattato di 8 navi.

A questo punto voglio fornire alcune risposte, non nascondendo le difficoltà che incontro ad esprimere giudizi di valore, dal momento che ho svolto diversi tipi di attività nella mia vita, ma non sono stato mai *broker* marittimo o immobiliare. Mi sono pertanto limitato - nella mia responsabilità istituzionale - a suggerire al commissario, tramite il Gabinetto, la scelta di persone che dessero, per le perizie, il massimo di garanzie anche istituzionali. Ne sono state richieste, per tale ragione, più di una. Non ho avuto la fortuna di conoscere personalmente il perito Rizzi che, tuttavia, è presidente dell'ordine di Roma ed ufficialmente ricopre la carica di capo dell'ufficio tecnico erariale, struttura attraverso cui lo Stato esprime le sue valutazioni.

Come già detto, non ho competenza ad esprimere valutazioni in campo navale, che spettano alla Commissione trasporti, ed in quello immobiliare.

Voglio anche rammentare che sono stato proponente di un disegno di legge, approvato dal Consiglio dei ministri, per l'abrogazione della legge Prodi che, tutta-

via, è in vigore. Numerose aziende si trovano oggi nella condizione prevista da tale norma e posso dire di essere orgoglioso del fatto che, nell'arco di due anni di attività al Ministero dell'industria, sono riuscito a cedere buona parte di queste aziende, rimettendole *in bonis* e salvaguardando l'occupazione. Questo discorso vale per la Radaelli di Milano, per la CEAT di Torino e per una serie numerosa di situazioni in cui siamo intervenuti cercando di rimettere in condizione di operatività le stesse aziende.

Per quanto concerne il caso Lauro, quando arrivai al Ministero dell'industria mi fu prospettato in maniera drammatica, nel senso cioè che non esisteva possibilità di trovare degli interessati a rilevare l'azienda: sottolineo il termine azienda che è cosa diversa dall'acquisto di una nave, di un pezzo di nave o di un pezzo di un palazzo.

Mi sono messo personalmente alla ricerca di operatori interessati all'azienda (dico personalmente, intendendo che mi sono trasferito a Napoli), ho incontrato il presidente dell'unione industriali di Napoli, Paliotto, il quale ha convocato taluni imprenditori; ci siamo visti due o tre volte ed io mi sono recato a Napoli per sollecitarli. L'offerta — come mi fu sottolineato in taluni ambienti partenopei — era importante, perché la flotta Lauro per Napoli è paragonabile alla Fiat per Torino e, quindi, non si poteva portarla via da Napoli.

Ripeto, mi sono impegnato di persona ad andare a Napoli in tre occasioni per cercare di mettere assieme il gruppo armatoriale napoletano, al fine di rilevare le navi: sapete qual è stata l'offerta? Quale corrispettivo dell'operazione, le parti ritenevamo di poter offrire all'amministrazione straordinaria l'aliquota del 10 per cento sul monte noli guadagnati nel primo biennio.

Ho ricevuto D'Amico due volte nel mio ufficio e gli ho chiesto se era interessato ad operazioni di acquisizione. Mi ha risposto di no: poteva essere interessato forse a qualche nolo di determinate parti della flotta. Altrettanto si può dire per i

signori Costa, i quali hanno avanzato un'offerta al fine di prendere in gestione, per un nolo nominale, alcune navi per tre anni, come risulta dalla corrispondenza.

Infine, per la società Italia, ho interpellato direttamente il presidente Prodi per domandare se ritenesse coerente con le politiche del suo istituto consentire alla società italiana di navigazione di intervenire sulla flotta Lauro. Il presidente Prodi, molto succintamente, mi ha risposto che questo non interessava la società Italia, la quale, poi, si è fatta avanti immaginando l'utilizzo sia delle *conferences* sia del nolo di alcuni spezzoni.

Ho continuato la ricerca attraverso conoscenze arrivando, finalmente, a Ligabue e agli altri. Qualcuno ha chiesto chi siano questi operatori. Ligabue è uno dei più grossi *catering* italiani (tra l'altro è un forte creditore nei confronti della Lauro e, quindi, credo nutrisse qualche interesse per la sua posizione); quanto agli altri due armatori, Chandris ed Occhetti: il primo è un grosso operatore, il secondo è un armatore genovese di buon nome e professionalità. Sulla base di queste considerazioni, è stato così messo insieme questo gruppo. Non ho trovato altri interlocutori né alcun altro si è fatto vivo, ben sapendo che la flotta Lauro si trovava sotto il regime della legge Prodi e posso assicurare che per altre aziende interessate (come per esempio gli zuccherifici e la Marelli) c'è la fila; in questo caso, al contrario, c'era la fila per la fuga.

Tutto il resto, signor presidente, lo affido alle valutazioni del commissario, fatte attraverso le perizie, il parere del comitato di sorveglianza e il punto di equilibrio tra acquirente e venditore: non ho altre possibilità.

Onestamente non me ne intendo, ma se la flotta fosse appetibile, vorrei capire perché non si sono fatti avanti altri compratori. Tuttavia non si possono citare solamente i nomi, occorre dichiarare anche in quale momento e con quale offerta si presentavano. Quando si parla di affari nascosti in questa Commissione — arriverò ad una conclusione poiché sono argomenti delicati, in cui le parole pesano —

bisogna immaginare la responsabilità di chi ricopre incarichi istituzionali al pari di chi li ricopre in Parlamento.

Per quanto concerne la parte immobiliare, ho già detto di non essere un *broker* immobiliare. Comunque, credo che la perizia di Quistelli contenesse un errore concettuale perché valutò a prezzo di mercato aree...

UGO GRIPPO, *Relatore*. Che non erano edificabili.

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Quindi, si è trattato di un errore abbastanza rilevante. Infatti, se si rendessero edificabili alcune aree di Capri, il loro valore sarebbe elevato. Al momento, non essendo edificabili, tali zone non hanno valore.

Fermandomi alle ultime perizie, torno a ripetere di aver chiesto l'intervento di professionisti di assoluta garanzia per le perizie ufficiali, rivolgendomi a quelli che lo Stato utilizza.

Per quanto concerne la vendita globale, desidero ricordare che è stata fatta un'offerta pubblica. Sulla base della perizia dell'ingegner Rizzi, il commissario, nelle more dell'approvazione del programma, pubblicizzò su *Il Mattino* e su *Il Secolo XIX* (in data 14 e 21 aprile 1985) la messa in vendita dell'intero patrimonio immobiliare. Pervennero offerte non inferiori ai valori di perizia soltanto per alcuni dei cespiti messi in vendita, per un totale di lire 7 miliardi e 600 milioni. Il commissario, pertanto, ritenne di non chiedere le prescritte autorizzazioni a vendere perché nel frattempo si andava delineando la concreta offerta di acquisto in blocco.

A questo punto, desidero aprire una parentesi — che non interessa la Commissione trasporti della Camera — per raccontare un episodio — che mi sono trovato a gestire — e per sottolineare che queste sono materie delicate, anche perché l'autonomia del commissario è insospettata rispetto ai creditori e al tribunale. Mi riferisco al caso del gruppo Gen-

ghini di Roma, che ha un grosso patrimonio immobiliare. In questi anni il commissario ha ritenuto di continuare nella vendita frazionata perché, giustamente, il valore dei singoli immobili sommato è superiore a quello delle offerte in blocco. Esiste, inoltre, un particolare. Chi aveva avanzato l'offerta in blocco acquistava un palazzo di quindici piani occupato da quattro anni da abusivi e un palazzo sotto sequestro: tali immobili, valutati a prezzi di mercato, possedevano un valore di grande interesse, ma sul mercato non avevano realizzabilità (non ricordo i nomi degli offerenti, ma chi vive a Roma li conoscerà certamente).

Ritornando al patrimonio della Lauro, che ammonta a circa 28 miliardi, se lo avessimo ceduto in blocco due anni fa, avremmo nelle casse della flotta interessi attivi pari a tre miliardi e mezzo l'anno (al 15 per cento consentito dal ministro Goria) che significano 7 miliardi, cioè il doppio della rivalutazione fatta dagli offerenti del blocco: questa è una valutazione articolata e complessa.

Non so rispondere alle domande concernenti lo *yacht Cristina*, ma certamente si tratta di informazioni preziose che desidero avere e che vi darò nei prossimi giorni.

Per quanto riguarda la politica marittima, si è seguita la logica tendenza a salvare un « pezzo » di flotta nazionale. Se non fossimo intervenuti con la legge Prodi, probabilmente saremmo andati incontro alla disintegrazione della flotta Lauro, come è avvenuto per altre situazioni aziendali.

Qualcuno ha chiesto cosa nasconde l'operazione. Per quello che mi riguarda, non nasconde niente, ma siccome è stata formulata questa domanda, voglio essere lineare e coerente con le mie responsabilità ed il mio rispetto nei confronti del Parlamento e perciò le comunico, signor presidente, che non mi sento nelle condizioni di poter firmare alcun atto di cessione fino a quando il Parlamento, che ha voluto occuparsi attivamente della vicenda, non mi avrà dato indicazioni precise.

Non avrei mai posto il problema, ma nel momento in cui la Commissione ha dibattuto l'argomento, ha sentito periti, operatori economici, sindacati, mi sembra legittimo, specialmente nella situazione in cui si trova attualmente il Governo, che il ministro non proceda fino a quando non vi siano indicazioni da parte della Commissione.

Mi auguro che ciò possa avvenire presto e che vi sia tempo per trovare uno sbocco alla difficile situazione della flotta Lauro, anche se i segnali che ho purtroppo non sono positivi.

L'affermazione dell'onorevole Baghino, secondo cui non vi sarebbe più l'obbligo di vendere le aziende « in Prodi », per fortuna non è esatta. La legge prevede un periodo di cinque anni, ed il Parlamento ha approvato decreti di proroga per aziende per le quali esistevano concrete possibilità di cessione. Ma al termine di questo periodo vi è l'obbligo per il commissario di procedere alla liquidazione del patrimonio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi sembra che vi sia una proposta, forse dello stesso Prodi, tendente ad eliminare tale obbligo.

RENATO ALTISSIMO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*. Credo che, se la Commissione, nel concludere i suoi lavori, riterrà opportuno far procedere il Governo secondo queste indicazioni, in quella sede saremo nelle condizioni di chiedere maggiori garanzie per la tenuta del centro direzionale a Napoli. Mi sembra si tratti di un atto dovuto.

Non mi sento di rispondere, allo stato attuale, sulla questione dei lavoratori, in quanto non ho con me la convenzione, ma ritengo che proprio su questo – considerato che si segue la filosofia di salvare l'impresa – si debbano chiedere garanzie.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro per le notizie che ci ha dato e per la considerazione che ha espresso nei confronti della Commissione, dichiarando che non avrebbe adottato provvedimenti fino al termine di questa discussione. Comunque, è necessario procedere con rapidità per evitare che la vicenda abbia delle conseguenze che nessuno desidera.

A tal fine ritengo che la Commissione debba tornare a riunirsi la prossima settimana.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ricordo ai colleghi che la prossima settimana saremo impegnati nei lavori d'aula.

PRESIDENTE. In considerazione delle ultime affermazioni del ministro, secondo le quali non procederà alla firma di alcun atto relativo alla vicenda oggetto delle indagini, se non dopo aver atteso le conclusioni cui perverrà la Commissione, propongo che la Commissione stessa si riunisca giovedì 17 luglio alle ore 9,30. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 21.