

9

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 LUGLIO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 11,10.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Grippo al fine di ricollegare la discussione svoltasi mercoledì scorso con le conclusioni a cui si dovrebbe pervenire nella seduta odierna. Ricordo che il relatore, ha rassegnato alla Commissione il testo della sua relazione scritta, che sarà pubblicato in allegato al resoconto stenografico della odierna seduta. La documentazione che in tale relazione è citata resterà a disposizione presso la segreteria della Commissione.

Ugo GRIPPO, *Relatore.* Ritengo di aver già espresso la mia opinione e di aver espresso giudizi ed osservazioni, tratti dall'indagine conoscitiva, nella relazione scritta in cui ho cercato di individuare i fatti emersi da questa vicenda essenzialmente nei tre importanti capitoli riguardanti la flotta, gli immobili e il giornale *Roma* che, per altro, sono in un certo senso strettamente collegati fra loro.

La vendita della flotta non può essere agganciata al discorso relativo agli immobili, perché proprio da questi si possono trarre le risorse necessarie per le liquidazioni del personale. Per ciò che concerne il giornale *Roma*, anche se non ci troviamo di fronte ad offerte concrete, si rileva l'esistenza di una serie di vicende per lo meno discutibili.

Ritengo che una delle condizioni che il ministro dovrebbe porre, anche per la vendita degli immobili, debba essere quella di impegnare gli acquirenti, obbligandoli ad assicurare per almeno cinque anni il pagamento del fitto ad equo canone degli spazi attualmente occupati dalla redazione e dalla tipografia del giornale. Qualora questa condizione non dovesse essere imposta, la ripresa del *Roma* resterebbe soltanto una illusione

per coloro che credono nel rilancio di un giornale che ha recitato un suo ruolo che, all'atto della chiusura, vendeva — in maniera già deficitaria — 40 mila copie e che, per ciò che concerne l'impegno sul pluralismo dell'informazione, assolveva ad un compito che ritengo debba essere recuperato.

Ho tentato di fare la « fotografia » della situazione e ciò si evince dalla lettura della relazione che ho predisposto e che non credo sia il caso di illustrare dettagliatamente. Voglio, però, esprimere una considerazione conclusiva: non penso che si possa tacere, specie in questa sede, un sentimento di impotenza che avverte in particolare chi, come me, vive e soffre la vita napoletana. La finalità che la legge Prodi persegue è stata vanificata. Dei 2 mila dipendenti che la flotta Lauro annoverava al momento del commissariamento, secondo gli atti che sono stati sottoscritti, soltanto 460 ottennero il mantenimento dell'occupazione. Ciò anche rispetto ai 637 dipendenti che attualmente sono al lavoro. Per altro, noi siamo preoccupati per il fatto che, proprio in conformità di precise previsioni contrattuali, tale numero sia destinato poi a ridursi consistentemente. Essenzialmente sappiamo bene che questi livelli occupazionali saranno garantiti soltanto per un biennio, soprattutto per il periodo che la legge Prodi prevede.

Ritengo che le modalità per perseguire tale obiettivo non possano essere accettate e, quindi, debbano essere censurate oltretutto per l'assenza di meccanismi di selezione e di eventuali ricorsi, per le tecniche di individuazione di potenziali interessi all'acquisto.

Faccio rilevare che ci troviamo di fronte ad alcuni aspetti che ho messo in evidenza. Ad esempio, come sono stati individuati gli acquirenti della flotta

Lauro. Sono emerse – lo voglio ricordare – due procedure: la prima è quella relativa alla vendita degli immobili, operazione questa pubblicizzata mediante bandi di gara apparsi soltanto su due quotidiani, *Il Mattino* ed il *Secolo XIX*, a cui hanno risposto singoli potenziali acquirenti. Poi si è avuta l'offerta in blocco che, alla fine, è risultata in conformità con quanto previsto nel bando stesso. Ciò non significa che questa sia la migliore strada perché, di fronte a tre perizie, un commissario corretto avrebbe posto come prezzo d'asta la loro media e non – come è stato fatto – la perizia più favorevole.

Nell'acquisto della flotta, quale è stata la procedura? Come sono stati individuati gli acquirenti? Rimane in proposito una serie di dubbi, anche perché, come abbiamo verificato in Commissione, vi sono state trattative avviate ed interrotte non si sa perché: da una parte si dice per la responsabilità del commissario, dall'altra perché le trattative non erano serie. In effetti, non sappiamo come siano stati individuati i potenziali acquirenti.

Ritengo che non sia necessario scomodare i principi che governano in modo immutabile la legge della domanda e dell'offerta per capire, in effetti, che il nuovo acquirente ha dettato i contenuti di tutta l'operazione commerciale ed è stato, in un certo senso, sottratto anche al gogo vivacizzante della concorrenza. La competizione all'acquisto deve essere stimolata e non mortificata da timori indefiniti.

La conseguenza di tutto ciò è l'applicazione di criteri, quale quello della redditività negativa, che finiscono con il costituire un agevole metro di calmierazione del prezzo di vendita.

Tutti i fatti emersi accentuano uno stato d'animo di impotenza e frustrazione che si riflette in maniera inequivoca sul comportamento dell'acquirente, il quale pone una condizione riguardo ai diritti di linea. Già in passato si è sperimentato come tale condizione sia difficilmente realizzabile (ricordiamo le vicende dell'*Euroshipping* e dell'*Italmare*). D'altro canto sappiamo che queste *conferences* sono dominate dai « padroni dei vapori »,

che non hanno alcun interesse ad allargare la concorrenza, anche in considerazione della crisi che obiettivamente investe il settore armatoriale.

Mi chiedo – come ho già fatto nella relazione – con quale disciplina si possa regolamentare questo improbabilissimo accadimento. Non certo dichiarando che l'operazione non si conclude, ma stabilendo che essa si esaurirà per la metà del prezzo, con licenza di eliminare il personale. Questo è il nodo fondamentale di tutta la questione. Ma se ciò si dovesse verificare, noi dobbiamo dire che non si tratterebbe del salvataggio della Flotta Lauro, ma di un'operazione che non salva niente. Considerando questa ipotesi, quale può essere la tristissima previsione? Entro un anno – credo non sia neppure ipotizzabile andare oltre – registreremo nelle nostre coscienze di parlamentari il rimorso del desolante licenziamento di chi oggi si vuole continuare ad illudere che il posto di lavoro sarà tutelato.

Se si dovesse poi, da parte del ministro dell'industria, revocare la sospensione dell'operazione, se ne dovrebbe, comunque, anche per le considerazioni che sono state fatte, subordinare la conclusione alla verifica che le *conferences* consentano o meno il trasferimento dei diritti di linea.

Indipendentemente dalla considerazione che per 4 miliardi e mezzo si acquisirebbe un patrimonio di 20 miliardi, non so cosa potrebbe accadere nei confronti del personale, qualora le *conferences* non dessero il parer favorevole al trasferimento. Credo sia fondamentale che in questa operazione il commissario ed il ministro si assumano sino in fondo le proprie responsabilità. Occorre innanzitutto garantire i livelli occupazionali e poi tutelare i creditori, fra i quali vi è in primo luogo lo Stato; deve essere inoltre garantito il rilancio di una realtà imprenditoriale che rappresenta un vanto, e non soltanto di Napoli.

Dovremmo pertanto evitare di avalare, per un malinteso ed a volte controproducente amore della tranquillità sociale – che poi è soltanto una tranquillità

di facciata – operazioni che a breve scadenza si ritorceranno come un maledetto boomerang sociale proprio sui dipendenti che con questa operazione si intendeva invece salvaguardare; questi ultimi rischiano di assumere la disumana collocazione – questo dobbiamo riconoscerlo – di alibi per la realizzazione di interessi non compatibili con l'istanza sociale.

Ciò è scritto nei contratti, ma è anche essenziale che il ministro, al momento di firmare, sia ben consapevole di assumersi una responsabilità di ordine morale.

Si tratta, in effetti, di dipendenti che rischiano di essere travolti in un meccanismo contrattuale che li porterà inevitabilmente ad accrescere il già foltissimo numero dei disoccupati napoletani. Ho già espresso le mie perplessità a proposito delle perizie che si sono susseguite nella valutazione dei beni immobili della flotta Lauro, una serie di perizie discordanti fra loro, che non tenevano conto nemmeno delle identiche superfici, né dell'intero pacchetto degli immobili.

Ripeto, sono del parere che occorra garantire il livello occupazionale, cosa che non spetta a noi, ma è compito del ministro; è necessario che i crediti vantati dalla flotta Lauro siano recuperati dal commissario e non siano ceduti agli acquirenti.

Sono del parere che il centro direzionale della flotta debba rimanere a Napoli e che i beni immobili ceduti agli acquirenti debbano essere rivalutati almeno secondo la perizia più favorevole. Infatti, se volessimo prendere come punto di riferimento i tre piani della flotta, due a Napoli ed uno a Genova, sulla base della perizia Rizzi e nel rispetto della norma indicata nel bando di vendita dei beni della flotta, con una riduzione cioè del 20 per cento, arriveremmo ad una valutazione di 3 miliardi e 600 milioni; nel computo del patrimonio tali immobili vengono invece ceduti per un miliardo e cento milioni.

A questo proposito ricordo a me stesso – non mi permetto certamente di farlo

nei confronti del ministro – che nel caso degli immobili la redditività negativa non si applica e quindi non vi sono abbattimenti.

Queste sono soltanto alcune delle valutazioni contenute nella relazione da me redatta, che auspico possa essere condivisa dall'intera Commissione.

Poiché ritengo che questa vicenda investa più che aspetti di ordine politico aspetti di ordine morale, non posso considerarmi soltanto espressione della maggioranza, in quanto ho il compito di perseguire l'unanimità del consenso; qualora questa unanimità non si potesse raggiungere, allora, signor presidente, le chiederei di esonerarmi dall'incarico di relatore.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Grippo ed auspico che, date le premesse con le quali abbiamo affrontato questa indagine, non si arrivi, proprio alla conclusione del nostro lavoro, ad una discrasia di valutazioni.

Poiché per concomitanti votazioni in aula abbiamo ricevuto l'ordine di sconvoazione, desidero fare una proposta sull'ordine dei lavori. Vorrei pregare il relatore di stendere un documento conclusivo, sulla base del quale svolgere la discussione, un documento aperto cioè a tutte le possibili integrazioni o modifiche, per mantenerci entro i limiti della competenza di questa Commissione rispetto ad un argomento che, come abbiamo accertato, ha degli aspetti abbastanza preoccupanti.

Chiedo pertanto se il relatore possa accogliere la mia proposta ed, eventualmente, con quali tempi.

ALTERO MATTEOLI. Una decisione di questo genere spetta alla Commissione, non alla presidenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Matteoli è libero di esprimere il suo parere contrario in merito alla mia proposta.

Nel caso in cui dovesse essere accolta, in quanto tempo il relatore sarebbe in grado di redigere il documento cui ho poc'anzi accennato?

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Prima di giungere alla stesura del documento finale è necessario pronunciarsi sulla relazione. Le conclusioni dovranno fare riferimento, in maniera categorica, ad una relazione accettata all'unanimità. Questo è indispensabile.

Ascoltando il relatore non ho sentito, ad esempio, una considerazione, che ritengo fondamentale, sul fatto che si è tradita la legge Prodi. Il commissario, infatti, non l'ha tenuta presente.

PRESIDENTE. Ricordo che la relazione rappresenta l'impostazione per la discussione. Il risultato di questa si converte in un documento.

Per ciò che concerne la relazione, voglio qui dire che personalmente desidererei emendarla in molte parti, ma l'esame di un documento consistente in 28 cartelle non risulta facile.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Forse abbiamo dimenticato che stiamo trattando di miliardi.

ALTERO MATTEOLI. Non ritengo indispensabile concludere l'esame dell'intera questione nel corso dell'odierna seduta.

PRESIDENTE. Tengo a precisare che è stato già deciso in commissione che non possiamo assumerci la responsabilità - soprattutto dopo le dichiarazioni del ministro dell'industria - di bloccare l'intera procedura accollandoci l'onere di una conclusione negativa nei confronti della proposta di legge già avanzata dal commissario. Dobbiamo, pertanto, stare attenti a tutto ciò.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. L'onorevole Grippo ha dimostrato una estrema saggezza nel corso delle sue dichiarazioni, che condivido: tutta la commissione deve firmare la relazione, non le conclusioni. Ribadisco che il documento è frutto di ciò che emergerà nel corso della discussione.

PRESIDENTE. Questa è una sua proposta, mentre io ne ho avanzata un'altra. Chiedo pertanto se il relatore si dichiara favorevole a predisporre un documento finale che, nel più breve tempo possibile, sia messo a disposizione dei componenti la commissione.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Mi dichiaro favorevole.

MAURO SANGUINETI. Il presidente ha fatto una proposta, che condivido, tendente a far sì che si lavori contemporaneamente su un documento, possibilmente conclusivo, e sulla relazione.

Propongo che i nostri lavori siano aggiornati a domani mattina, al fine di permettere a tutti di esaminare entrambi i documenti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ribadisco che non mi interessa il documento conclusivo che, per altro, va suffragato dall'accordo sulla relazione. Qualora, infatti ciò non dovesse avvenire, proporrei una relazione di minoranza.

MAURO SANGUINETI. Nessuno è obbligato ad esprimere un parere preventivo di assenso sul documento conclusivo.

MAURO DUTTO. Ritengo accoglibile la proposta dell'onorevole Sanguineti perché il nostro obiettivo non è tanto quello di stroncare il dibattito sulla relazione o di integrare la stessa, ma di avere uno strumento idoneo a far concludere l'indagine prima della sospensione estiva.

Il Parlamento non potrà, per altro, accollarsi responsabilità per ritardi che non gli possono essere addebitati. Ritengo pertanto che sia nostro dovere raccogliere, nel corso dell'ampia discussione, le opinioni di tutti i gruppi parlamentari, per giungere alla conclusione dell'indagine.

La proposta dell'onorevole Sanguineti, che raccoglie anche quella del presidente, permette di integrare, migliorare ed eventualmente modificare la relazione dell'onorevole Grippo e, nello stesso tempo, di

avere già pronta una proposta che potrà essere accettata o respinta, sulla base del dibattito che si svilupperà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. L'indagine conoscitiva ci permette di convocarci in qualsiasi momento. Non esistono né chiusure, né ferie, quindi io non posso ammettere che in una tanto importante questione si dica che entro l'8 agosto dobbiamo concludere, e fare così tutto in fretta.

PINO LUCCHESI. Il gruppo della democrazia cristiana ritiene che la proposta formulata dal presidente sia accettabile e che essa rappresenti anche la logica conseguenza del modo in cui si sono sviluppati i lavori all'interno della Commissione sul problema della Flotta Lauro.

Se cerchiamo di coniugare la proposta del presidente con la condizione sostanziale di carattere politico formulata, nella fase finale, dal relatore circa la necessità di una convergenza unitaria della Commissione sulle conclusioni dell'indagine conoscitiva, è certo che tale convergenza si debba verificare su un documento sintetico, che tenga conto delle posizioni emerse durante la fase di approfondimento e che tenga conto oltre che della relazione finale, anche della discussione che si svolgerà su tale relazione.

È per me evidente – e credo lo sia anche per i colleghi – che quanto più sintetico sarà il documento, tanto più sarà leggibile e chiaro per i nostri interlocutori.

Condivido le preoccupazioni manifestate dal collega Dutto circa la possibilità che, approfittando dell'indagine conoscitiva che rappresenta il nostro contributo al chiarimento della vicenda, si scarichino sulla Commissione responsabilità che non sono nostre.

Questa tendenza che purtroppo, specialmente nelle molte chiacchiere che a livello informale si fanno sull'argomento, sta prendendo consistenza, è estremamente pericolosa.

Al di là delle considerazioni del collega Baghino, non vi è dubbio che esistano difficoltà di carattere oggettivo nel riunire la Commissione durante la fase finale del mese di agosto; sarebbe inutile nascondere essendo ormai ognuno di noi a conoscenza dei meccanismi che regolano il nostro lavoro ed anche il nostro diritto di avere qualche giorno di riposo dopo una fase politica estremamente travagliata.

Vi è, quindi, l'esigenza – alla quale il gruppo della democrazia cristiana non intende sottrarsi – di giungere, comunque, alla conclusione di questa indagine conoscitiva entro la prossima settimana. È un fatto del quale dobbiamo tener conto e rispetto al quale ci sembra che la proposta del presidente sia coerente.

SILVANO RIDI. La posizione del gruppo comunista è stata chiaramente manifestata. Non abbiamo alcuna difficoltà – lo abbiamo dichiarato e lo ribadiamo ora – a ritrovarci in una impostazione unitaria della Commissione. Questo però per quanto riguarda la relazione che è stata « costruita » in modo sereno e oggettivo, attraverso la serie di audizioni svolte. Il relatore ci ha dato, con molta serietà, la prova di essersi attenuto all'accertamento dei fatti.

Nel momento in cui la relazione offre uno « spaccato » della vicenda della Flotta Lauro, non vi sono ragioni per cui il mio gruppo non debba ritrovarsi in questa serena ed intelligente « fotografia ». Diverso è il discorso per quanto riguarda il documento. Se questo rifletterà in modo oggettivo...

PRESIDENTE. Il documento sarà proposto dal relatore che, come prima esigenza, avrà quella di essere coerente con se stesso.

SILVANO RIDI. Io sto parlando del nostro atteggiamento, sto parlando di una cosa che non conosco, alla quale non posso vincolarmi.

Ribadisco la piena disponibilità a sottoscrivere la relazione, ma del documento non abbiamo mai parlato ed io non so a quali indicazioni vorrà giungere la Commissione.

PRESIDENTE. Vorrei rileggere il punto 3 dell'articolo 144 del regolamento della Camera: « L'indagine si conclude con l'approvazione di un documento che dia conto dei risultati acquisiti ».

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ma noi siamo all'inizio, abbiamo appena ascoltato la relazione. Il documento verrebbe prefabbricato su quello che il relatore ha scritto e non su quello che noi abbiamo detto.

SILVANO RIDI. Intendevo solo dire che, a fronte delle dichiarazioni rese dall'onorevole Lucchesi, una considerazione unita-

ria per quanto riguarda la relazione non presuppone un'identica conclusione per quanto riguarda il documento. Non abbiamo neppure iniziato a discutere circa i caratteri che dovrà avere tale documento.

PINO LUCCHESI. Non ho detto queste cose.

SILVANO RIDI. Per quanto riguarda la relazione, non vi sono problemi da parte del gruppo comunista; per quanto riguarda invece il documento manifesteremo la nostra posizione dopo la discussione.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani alle 9,30.

La seduta termina alle 11,55.

ALLEGATO.

RELAZIONE DI SINTESI RASSEGNA
DAL RELATORE
UGO GRIPPO ALLA COMMISSIONE NELLA SEDUTA
DEL 30 LUGLIO 1986

PAGINA BIANCA

Premessa.

In relazione all'indagine conoscitiva della X Commissione trasporti autorizzata dalla Presidenza della Camera sulla cessione della flotta Lauro, ed a seguito delle audizioni svolte nelle sedute del 13 e 21 maggio e del 3, 11 e 24 giugno 1986, nonché ancora il 10 luglio 1986 con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, ho tratto le seguenti considerazioni che sottopongo all'attenzione della Commissione.

La funzione di relatore mi pone di fronte alla necessità di definire in questa fase tutti i possibili caratteri istruttori della vicenda, in forma riassuntiva e di indirizzo interpretativo.

La relazione che segue cerca di rispondere a queste esigenze, descrivendo il quadro complessivo della questione e sottolineando gli aspetti dubitativi e le zone d'ombra emersi dall'indagine conoscitiva. In sede di replica, porterò quelle ipotesi di proposte conclusive che in parte vengono in ogni caso già in questa sede abbozzate.

Origine della crisi.

Nell'estate del 1981, a seguito di un'azione intrapresa dall'Italcantieri SpA, a cui si associavano ben presto tutte le banche, va in crisi il gruppo Lauro. Sarebbe bastato probabilmente invece assecondare il prestito richiesto di 13 miliardi per continuare l'attività e predisporre un piano di adeguamento per superare il momento di crisi. All'epoca i dipendenti erano circa 2.000. Tale crisi era venuta a determinarsi *in primis* per la grave crisi mondiale dell'attività armatoriale, ma era anche dovuta all'assorbimento di risorse da attività collaterali nonché da mancati processi di modernizzazione nella stessa gestione.

La gestione della flotta Lauro, prima della sua messa in amministrazione straordinaria, non è stata oggetto di esame da parte della Commissione durante l'indagine conoscitiva, ma non si può esprimere un giudizio critico per il modo in cui la società (ovvero le società che formavano il gruppo) è stata gestita prima della crisi.

La lettura sommaria delle scelte e delle linee di indirizzo della flotta Lauro, consentono di verificare la totale imprevidenza (a voler essere cauti) dei responsabili del gruppo; la loro superficialità circa i modi di affrontare la crisi armatoriale e dello specifico settore crocieristico, gli investimenti quanto meno avventati (si pensi al caso delle super-petroliere in un momento in cui una più approfondita valutazione del contesto commerciale e geopolitico avrebbe sconsigliato l'acquisto di così imponenti navi il cui mercato sarebbe stato nullo in brevissimo tempo), la gestione corrente ben lontana da una corretta e solida impostazione mirante a salvaguardare il patrimonio e a definire lo sviluppo dell'azienda. Questi aspetti, che non attengono direttamente all'indagine, meritano di essere richiamati per comprendere le premesse della crisi del gruppo Lauro e i caratteri di questa crisi.

Con una serie di sentenze emesse dall'11 febbraio al 30 aprile 1982, il tribunale di Napoli dichiarò lo stato di insolvenza del gruppo e si fece quindi ricorso alla legge n. 95 del 3 aprile 1979 (legge Prodi). È opportuno ricordare che la succitata legge è finalizzata ad evitare fallimenti di grandi imprese in crisi con oltre 300 dipendenti ed oltre 30 miliardi di debiti avendo come finalità quella prioritaria di salvare i livelli occupazionali, attraverso meccanismi finanziari fondati su garanzia dello Stato.

Amministrazione straordinaria.

Con decreto del 19 febbraio 1982, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* n. 63 del 5 marzo 1982 il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con quello del tesoro, assoggettava la srl Lauro Lines di Napoli alla procedura di amministrazione straordinaria, così facendo seguito alla sentenza in data 11 febbraio 1982 con cui il tribunale di Napoli aveva accertato lo stato di insolvenza della srl Lauro Lines di Napoli e della sua collegata società Aretusa e disponendo per anni due la continuazione dell'esercizio di impresa nominando commissario il dottor Carlo Alhadeff (amministratore delegato della Merzario). All'atto dell'insediamento del commissario la flotta contava su 18 navi ed il piano predisposto dallo stesso, che assicurava la piena occupazione a tutti i dipendenti, richiedeva un impegno di risorse pari a 40 miliardi di lire. Con successivi decreti venivano poste in amministrazione straordinaria le SpA Pluto, Eraclite, Alcione, società di navigazione collegate con la Lauro nominando commissario lo stesso dottor Alhadeff. Con decreto 14 giugno 1983 veniva assoggettata a tale amministrazione straordinaria anche la società Lauro Transoceanica Lines Service. Le perdite dichiarate in 40 miliardi si rivelarono sin dal 1982 di maggiore portata superando attraverso una verifica contabile oltre 150 miliardi di lire.

Nonostante il commissario Alhadeff avesse avviato trattative per proseguire l'esercizio dell'impresa, trovò le porte chiuse sia all'IMI, che alla Banca Nazionale del Lavoro, al Banco di Roma ed al Banco di Napoli, ottenendo da questi soltanto quale anticipazione l'erogazione di 7,5 miliardi (prestito assunto per due terzi dall'IMI quale maggiore creditore e per un terzo dalle altre banche in parti uguali).

Tutto ciò è riscontrabile nella lettera che Carlo Alhadeff indirizzò ad una serie di autorità in data 8 giugno 1982, che si allega in copia (allegato 1). È opportuno anche ricordare che il patrimonio navi era rapidamente passato da 50 a 18 (numero di navi consegnate ad Alhadeff), a seguito degli interessi passivi per 14 miliardi l'anno che la flotta Lauro era costretta a pagare. Ma la legge Prodi, come si sa, non era applicabile all'estero e quindi era molto difficile assicurare la ripresa dei traffici.

Tale difficoltà fu poi superata con il decreto ministeriale n. 185 del 28 aprile 1982 che autorizzava i pagamenti all'estero dei debiti contratti precedentemente, quando però ben 14 navi su 18 si trova-

vano già sotto sequestro. Altra causa di aumento di difficoltà fu determinata dalla mancanza di un decreto di cassa integrazione guadagni per i dipendenti. Impossibilità di rescindere gli onerosi contratti sottoscritti per mancanza di liquidità; notevoli risorse occorrenti per il pagamento dei dipendenti; impossibilità di utilizzare le navi sequestrate furono le cause dell'aggravarsi della situazione che trovò anche in strutture di Stato degli irriducibili avversari. Basti pensare al ritiro del noleggio e del *leasing* da parte dell'Italcantieri della motonave « Ercole Lauro », sebbene questa fosse stata già in gran parte pagata dal gruppo.

Si procedeva così alla vendita delle navi « Edera » e « Sorrento » ed alla fine del mese di giugno 1982 il dottor Carlo Alhadeff dichiarava l'impossibilità di salvare l'azienda e si dimetteva da commissario. Ai primi del mese di luglio dello stesso anno veniva nominato commissario l'avvocato G. Batini, che si proponeva come primo obiettivo quello di ottenere la cassa integrazione guadagni. Nel mese di agosto a seguito della mancata corresponsione delle retribuzioni la tensione sociale aumentava e si giungeva anche all'occupazione del palazzo di Napoli della flotta. Il 28 ottobre veniva però emanato il decreto di concessione della cassa integrazione speciale per i dipendenti delle aziende armatoriali (legge Prodi).

In sede Confitarma veniva avanzata la proposta di una società di gestione che prevedeva la cessione dei diritti di linea ad una società costituita da vari armatori che ne avrebbero curata la gestione mentre navi e beni sarebbero stati destinati alla liquidazione. Gli armatori però chiedevano al Governo gli sgravi degli oneri sociali previsti dalla legge 25 ottobre 1969, n. 1089.

In sede Ministero della marina mercantile, giustamente non fu ritenuta percorribile tale proposta. Sono seguite poi una serie di proposte tra cui quella della Euroshipping del gruppo Italmare che rappresentava il salvataggio della parte migliore dell'azienda e di alcune navi e soltanto parzialmente assicurava i livelli occupazionali (300 tra amministrativi e marittimi).

Si trattava di una soluzione parziale con la certezza che la parte rimanente dell'azienda sarebbe andata in liquidazione e che non sarebbero stati salvati nemmeno i diritti di linea. Ma il maggior pericolo era che l'Euroshipping dell'Italmare non offriva solidità di garanzie. Ciò che più preoccupava era che la Italmare intendeva subordinare gli effetti del contratto di compravendita all'evento futuro ed incerto della trasmissibilità a suo favore dei diritti di partecipazione alle linee; aspetto qualificato come essenziale, e in mancanza del quale non sarebbe sussistito più alcun interesse alla stipula del contratto. Le altre proposte avanzate furono:

a) proposta Sema che prevedeva il rilevamento globale dell'azienda con il mantenimento del nome « Lauro » — 70 miliardi offerti per navi e patrimonio immobiliare facendo ricorso ad armatore estero per quanto riguardava la ripresa della flotta. Fu risposto negativamente in quanto i 70 miliardi erano di poco superiori ai 63 miliardi valutati come valore dei soli immobili secondo la perizia del professor Quistelli (allegato 2);

b) proposta Flotta di Stato che prevedeva un esteso prepensionamento ed un opportuno esodo agevolato riducendo del 50 per cento la consistenza del personale e assicurando la gestione dei diritti di linea e l'acquisizione del personale qualificato. Offriva un lato negativo costituito dalla offerta per fasi (allegato 3).

Il 22 giugno 1983 il commissario Batini viene sostituito dall'avvocato Flavio De Luca. All'epoca la consistenza dell'azienda era la seguente:

- 1) Achille Lauro — ditta individuale, titolare dei beni immobili;
- 2) Achille Lauro Lines s.r.l.;
- 3) Achille Lauro ed altri — gestione armatoriale della M/n « Achille Lauro » s.n.c. armatrice della M/n « Achille Lauro »;
- 4) Achille Lauro ed altri — gestione armatoriale della M/n « Angelina Lauro » s.n.c. armatrice della M/n « Gioacchino Lauro »;
- 5) Achille Lauro ed altri s.n.c. — gestione armatoriale navi noleggiate;
- 6) Alcione S.p.A. di navigazione;
- 7) Aretusa S.p.A. di navigazione armatrice T/n « Aretusa », M/n « Tigre », M/n « Gazzella »;
- 8) Egeria S.p.A. di navigazione;
- 9) Elios S.p.A. di navigazione armatrice T/n « Elios », M/c « Raffaele Cafiero »;
- 10) Eraclide S.p.A. società di Armamento Salvataggi e Rimorchi armatrice M/n « Volere »;
- 11) Erice S.p.A. di navigazione armatrice M/n « Pallade », M/n « Manuela Prima »;
- 12) Megara S.p.A. di navigazione armatrice M/n « Palizzi »;
- 13) Mereide S.p.A. di navigazione armatrice M/n « Santa-gata »;
- 14) Pollinia S.p.A. di navigazione armatrice M/n « Cervo »;
- 15) Pluto S.p.A. di navigazione armatrice T/n « Brasilia », T/c « Coraggio »;
- 16) Lauro Transoceanica Lines S.p.A.

Con il seguente organico di personale:

Dirigenti	6
Impiegati	140
Marittimi	1.129

Totale 1.275

Con i seguenti beni immobili:

- 1) Napoli — Via C. Colombo (palazzo Flotta Lauro);
- 2) Napoli — Via F. Crispi (villa Lauro);
- 3) Napoli — unità di Via Orazio;
- 4) Genova — piazza della Nunziata;
- 5) Sorrento — Fondo Petrulo;
- 6) Sorrento — Fondo « discesa Puolo »;
- 7) Sorrento — Hotel Capri;
- 8) Sorrento — terranei ad uso negozio;
- 9) Massalubrense — Villazzano Capo di Massa;
- 10) Massalubrense — fondo Pontecorbo;
- 11) Massalubrense — ristorante Franceschiello e villa Pina;
- 12) Massalubrense — villa signorile e dipendenze nel fondo Villazzano;
- 13) Massalubrense — fondo Prasio;
- 14) Massalubrense — villa sul mare (Villazzano);
- 15) Massalubrense — villa Eliana;
- 16) Massalubrense — villa Pontecorbo.

Con i seguenti diritti di linea:

- 1) E.S.P.M.;
- 2) C.M.M.;
- 3) CONCA Zona influenza centro America/sud Pacifico;
- 4) CONECA;
- 5) F.E.F.C.;
- 6) I.F.E.C.;
- 7) JAPAN E.C. Zona influenza Europa/estremo Oriente;
- 8) PHILIPPINE E.C.;
- 9) M.E.W.A.C. Zona influenza west Africa;
- 10) MEDMECON Zona influenza Golfo arabico;

ed i seguenti accordi:

1) Accordo Italia/Lauro sud Pacifico . . .	partenze	annue	18
2) CONECA Spagna	»	»	18
3) CONCA IT/FR/SP	»	»	18
4) C.M.M. IT/FR/ST	»	»	8
5) M.F.E.C.S	»	»	36
6) West Malaysia Med.			
7) Afrimed	»	»	47
8) Accordi tronchi			
9) Golfo Persico	»	»	15
10) India-Pakistan	»	»	4

Con un fatturato riferito al 1981 che era il seguente:

Linea	Monte noli 1981 U.S. \$.	% Gruppo Lauro	Quota gruppo U.S. \$.
Italia/Venezuela	33.356.281	8,90	2.968.700
Francia/Venezuela	1.418.080	8,11	115.000
Spagna/Venezuela	19.800.682	4,04	800.000
Italia/Colombia	11.810.668	33,87	4.000.273
Francia/Colombia	905.120	29,91	270.721
Spagna/Colombia	5.918.040	12,03	712.000
Italia/Rio Orinoco	221.183	8,90	19.685
Francia/Rio Orinoco	357.802	8,11	29.018
Italia/Messico	17.556.829	10,93	1.918.614
Francia/Messico	1.116.794	13,93	155.581
Spagna/Messico	8.611.111	3,96	341.000
Italia/Sud Pacifico	23.370.000	25,00	5.842.250
Francia/Sud Pacifico	2.090.000	19,00	397.100
Spagna/Sud Pacifico	16.435.000	15,00	2.465.250
Sud Pacifico/Mediterraneo	5.993.953	51,00	3.076.916
	<hr/>		<hr/>
Totale ...	148.967.543		23.092.123
	<hr/>		<hr/>

Ed inoltre:

Italia/Golfo Persico	6.726.082
Mediterraneo/Far East	21.373.070
Italia/West Africa	10.000.000
West Africa/Italia	2.100.000
	<hr/>
Totale ...	40.199.152

Il bilancio del gruppo nel periodo di questo commissariamento era di 20 miliardi di introiti rispetto ai 46 spesi con un concordato definito di 9 miliardi, circa, rispetto all'esposizione dei 60 con i creditori esteri.

Alcune navi come la « Cafiero » e la « Palizzi » furono noleggate a *time-charter* per un anno.

Gestione De Luca.

Il subentrante commissario De Luca si era trovato di fronte alla decisione di revocare l'esercizio di impresa, con la perdita di 1.300 posti di lavoro e dell'attività diretta ed indotta, o di assicurare nello spirito della legge Prodi la ripresa autonoma della Flotta rimanendo in piedi l'esposizione con i creditori nazionali. Le navi di proprietà della flotta in navigazione, al momento dell'insediamento erano: la « Cervo », la « Tigre », la « Gazzella », la « G. Lauro » e la « Palizzi » oltre alle due petroliere « R. Cafiero » e « Volere » e alla nave passeggeri « Achille Lauro ». Durante la gestione De Luca sono state alienate le unità petroliere « Elios », « Aretusa », « Brasilia » e « Coraggio », come si rileva dalla relazione dello stesso commissario del 24 giugno 1985. Tutte le linee commerciali erano state riavviate (sud Pacifico, centro America, Messico, Golfo Persico) ad eccezione della Far East, cui la flotta Lauro partecipa come *sleeping member*, perché al momento antieconomica da gestire. Inoltre era stata avviata una nuova linea (dal Nord Europa al Golfo Persico), mentre un'altra è allo studio (dall'Adriatico alla Turchia). A Roma sono state infine aperte nuove relazioni commerciali i cui effetti in parte si sono già prodotti per altra parte si spera abbiano presto a prodursi, come rileva il commissario nella relazione.

« Il finanziamento di 4.000.000.000 autorizzato dal CIPI per la gestione corrente non è stato contratto — dice ancora De Luca — e ciò non di meno sono stati effettuati lavori su navi per riclassifica e riarmo per oltre 9 miliardi; sono stati pagati arretrati ai dipendenti per oltre 1 miliardo oltre al condono INPS, Previdenza Marinara e Cassa Marittima. Inoltre è in corso l'accordo transattivo con i marittimi per competenze in contestazione per cinque miliardi. I dipendenti vantano ormai in totale arretrati per solo quattro miliardi e liquidazioni per nove miliardi, di cui però solo quattro da corrispondere ed il residuo da accantonare ».

Il prezzo di alienazione della « Coraggio » (US\$. 5.300.000) avrebbe dovuto essere impiegato quasi integralmente proprio per ripianare questi debiti. Rimarrebbe fuori dall'immediato pagamento — si rileva sempre dalla relazione De Luca — esclusivamente il trattamento di fine rapporto dei dipendenti tuttora in forza, ai quali peraltro non può corrispondersi alcuna somma a detto titolo se non all'interruzione del rapporto di lavoro. A garanzia di dette somme sarebbe accantonata una parte del ricavato della vendita degli immobili, mentre il resto sarà probabilmente destinato al Tesoro dello Stato a fronte dei finanziamenti ricevuti.

La situazione dei dipendenti flotta Lauro a tale data (24 giugno 1985) era la seguente:

DATA	MARITTIMI			AMMINISTRATIVI		
	in forza	C.I.G.	Totale	in forza	C.I.G.	Totale
19 febbraio 1982	—	—	1.132	—	—	196
12 aprile 1985	279	400	679	62	81	143

DATA	TOTALE in forza	TOTALE C.I.G.	TOTALE generale
19 febbraio 1982	1.328	—	1.328
12 aprile 1985	341	481	822

Così per quanto riguarda i problemi di attività e di centro direzionale dalla stessa relazione si rileva che « la ripresa dell'attività aziendale e la tipologia della procedura concorsuale hanno reso indispensabile un ufficio in Roma della flotta altresì giustificato dal tenore e quantità di lavoro svolto e da svolgere nella capitale. Gli stessi componenti il Comitato dei creditori — che negli uffici romani del gruppo tiene le proprie riunioni e di cui utilizza le strutture di segreteria per le proprie esigenze — hanno avuto modo di rilevare che il gruppo Lauro necessita di adeguati uffici in Direzione generale. Parte degli uffici crociere e commerciale sono tenuti a risiedere — per quelle esigenze di funzionalità che sono proprie di ogni impresa e che sono macroscopiche per un'impresa soggetta alla legge n. 95 del 1979 — nella stessa sede ».

« La valutazione è stata fatta — è sempre il commissario che parla — avendo riguardo alla molteplicità di rapporti commerciali da riavviare e riavviati proprio da Roma (Ferruzzi, Alfa Romeo, Fiat, ecc.) ed alla faticosa ricostruzione dell'immagine aziendale che si sta effettuando. Prescindendo dall'osservazione che lo spostamento a Roma e Genova di alcune funzioni aziendali non ha comportato la riduzione dell'organico in Napoli né il potenziamento di quello in Roma o in Genova, confermo che le scelte effettuate, e preannunciate, poggiano su specifiche necessità operative e su dati economici incontestabili. Tutto ciò non ha peraltro comportato la denapolizzazione dell'azienda; la Lauro è e resterà un'azienda napoletana e non è mai stato nelle mie intenzioni trasferirla in altra sede. I piccoli interventi strutturali effettuati furono preannunciati sia nel piano sia nella seconda relazione semestrale e poggiano su specifiche necessità operative. Ritengo evidente per tutti quanto sia necessaria una sede nella capitale per una qualunque azienda, tanto più se di servizi. Il terziario è un settore ad alta concorrenza, che diventa altissimo se svolta nel campo marittimo. La riconquista di nuovi spazi, poggia

sulla presenza fisica dell'azienda. Aggiungasi, almeno per la flotta Lauro, l'impossibilità di ricostruire l'immagine. Si accerti infine dove tutto ciò può farsi per ubicazione degli interlocutori, e il posizionamento a Roma della sede del commissario e della Direzione generale verrà naturale. Da ultimo non si dimentichi che il gruppo Lauro è sottoposto alla "legge Prodi" e che le autorità di vigilanza pretendono – e giustamente – aggiornamento, colloqui e comunicazioni in tempi reali e che la stessa Lauro necessita di atti e fatti ministeriali in tempi altrettanto reali. Al momento, in ogni caso, non vi sono stati trasferimenti di servizi o di uffici, sebbene sinergie ed economie di gestione lo imporrebbero e, a mio avviso, lo imporranno sempre di più ».

« Sotto un secondo profilo – prosegue De Luca –, qual è quello dei dati economici, preferisco scendere al dettaglio. Prendiamo i lavori navali. Dal maggio 1983, partenza della prima nave di linea "Cervo", sono stati effettuati lavori cantieristici per circa 9 miliardi e 600 milioni; eravamo sull'orlo del fallimento circa 15 mesi or sono per aver effettuato lavori a credito su alcune navi della flotta Lauro, che comunque continua ad offrire disponibilità, prezzi e condizioni di pagamento assolutamente competitivi. Discorso particolare merita la "Volere" rifiutata da tutti i cantieri nazionali in quanto "non gas free", mentre per i lavori più consistenti (che per le stesse ragioni sarebbero state rifiutate in Italia), si è dovuto ricorrere ai cantieri del luogo di potenziamento della nave (a Dubai in *Lay up*, in attesa di fissaggio). Tengo a sottolineare che l'aggiudicazione dei lavori è stata preceduta da una gara tra più ditte specialistiche di cui si sono confrontati i preventivi ».

Fino a qui la relazione del commissario De Luca.

Riportiamo ora l'« investimento » su Napoli e Genova al « prodotto » dei relativi porti ed avremo dati paurosi:

Napoli	- 0,41
Genova	+ 2,6

Come mai ciò? Basta esaminare i monti noli dei porti italiani ed i dati del traffico in entrata. Considerati i viaggi del « Cervo » 1/8 (iniziato il 24 maggio 1984) fine viaggio 2/84 della Motonave Egozia (iniziato il 17 dicembre 1984) per un totale di n. 8 viaggi, il totale dei noli lordi è stato di US\$ 11.806.000.

Alla data 23 maggio 1986 il personale in servizio all'azienda è il seguente:

in servizio:

290 marittimi imbarcati
69 amministrativi

in C.I.G.:

340 marittimi dei quali 115 in rotazione con quelli imbarcati
62 amministrativi

per un totale di:

630 marittimi
129 amministrativi.

Successivamente provengono altre proposte. Il 4 aprile 1984 l'armatore D'Amico (allegato 4) presenta una « proposta di riattivazione dei servizi di linea » alle seguenti condizioni: che prima fosse la Lauro a procedere all'armamento di una o più navi per poi decidere in base ai risultati ottenuti se una nuova società di gestione avrebbe preso in considerazione il noleggio di navi Lauro. Solo successivamente ed in base a precisa necessità economica si sarebbe provveduto ad esaminare la convenienza di attivare gli altri servizi di linea. D'Amico stesso dichiara - nella lettera del 21 aprile 1984 - che la proposta avanzata non offre « soluzioni globali ». A tale proposta aderisce anche con telex il 23 maggio 1985 Nicola Costa, Presidente della Costa Armatori. Sembrerebbe che non sia stato dato seguito dagli interessati all'iniziativa.

Fatta sommariamente questa cronistoria, e rimettendo i dettagli alla vasta documentazione depositata presso la X Commissione trasporti della Camera, vanno individuati i tre capitoli della vicenda relativa alla flotta Lauro che sono: A) quello della flotta in senso stretto; B) quello dei beni immobili; C) quello del giornale *Roma*.

A) Flotta Lauro.

Il Ministro dell'industria, commercio e artigianato, con proprio decreto (allegato 5) emesso il 9 aprile 1986, autorizza il commissario avv. De Luca secondo una preliminare convenzione sottoscritta il 22 gennaio 1986 a cedere le aziende armatoriali del gruppo flotta Lauro alla Finlauro SpA (costituita dai signori Luciano Occhetti, titolare Ascomar sas, vicepresidente Cofitarma, Giancarlo Ligabue, fornitore di generi di prima necessità a compagnie italiane ed estere, e il greco John Chandris, finanziere ed armatore).

Le aziende armatoriali del gruppo Lauro, che sono: le SpA Pluto-Soc. di navigazione, Eraclide-armamento Salvataggi e Rimorchi, Aretusa-soc. di navigazione, Nereide-soc. di navigazione, Elios-soc. di navigazione, Megara-soc. di navigazione, Erice-soc. di navigazione, Egeria-soc. di navigazione, Alcione-soc. di navigazione, la s.n.c. Lauro Achille ed altri-gestione M/n « Achille Lauro », la s.n.c. Achille Lauro ed altri-gestione armatoriale navi noleggiate (o navi di appoggio), la srl Lauro Lines, l'impresa individuale Achille Lauro, gestione M/n « Angelina Lauro », la società di fatto Achille Lauro ed altri, la srl Marine Trading Services e la SpA Lauro Transoceanica Line Services, verrebbero cedute per un corrispettivo di 9 miliardi di lire, assicurando l'impegno formale dell'acquirente e la continuazione dell'attività produttiva per la durata di almeno un biennio con l'assunzione di 402 dipendenti al momento dell'acquisizione e di 60 entro un anno. L'impegno dell'acquirente è quello di versare in contanti la metà del corrispettivo e di offrire garanzie per la parte residua.

È da rilevare che da detto decreto non risulta trasferimento di altro bene agli acquirenti. Emergono, dal contenuto della convenzione preliminare sottoscritta, in conformità della decisione della « legge Prodi » (articolo 2), alcune perplessità circa la violazione dello spirito di detto articolo, che ha come finalità di preservare l'unità dei complessi operativi dell'azienda e non invece, come si è

inteso operare, una vera e propria cessione dell'intero complesso armatoriale. Non risulta chiaro come il commissario sia pervenuto ad acquisire questa unica offerta e con quali mezzi di indagine sia ricorso per la individuazione degli stessi soggetti.

Dall'audizione degli stessi periti di parte - Cosulich, Novi e Frulio - è emerso che la valutazione delle navi è stata definita ad un prezzo inferiore a quello di demolizione pur trattandosi di navi che effettuano tuttora servizi di linea.

Gli stessi diritti di linea sono stati valutati in base ai profitti netti mediamente conseguibili in un periodo di tre anni, mentre la loro valutazione avrebbe dovuto riguardare un periodo di gran lunga maggiore, considerato che tali diritti risultano assicurati dalle *conferences* internazionali in via definitiva salvo inadempienze alla flotta Lauro e non per un periodo nelle migliori ipotesi limitato. Ad esempio la sola quota spettante alla Flotta Lauro per i diritti di linea riguardanti il traffico da e per il Pacifico risulta essere per il 1986 di nove milioni di dollari, senza considerare il valore delle quote spettanti alla flotta Lauro per le linee del Sud America. Sul valore complessivo dei beni, valutato in lire 20.599.794.000, è stata poi praticata una svalutazione di ben lire 12.050.649.000, a seguito dell'applicazione del credito della redditività negativa di cui alla legge n. 212 del 1984, che è basato su parametri di costi dell'azienda riguardanti esclusivamente il primo periodo di attività della nuova gestione della flotta Lauro da parte dell'amministrazione straordinaria.

In particolare occorre rilevare che il criterio della redditività negativa, ai sensi della « legge Prodi », nella valutazione delle aziende e dei complessi aziendali da dismettere, deve essere adottato in concorso con altri criteri di cui i periti nominati dal commissario devono tenere conto a seconda dei tipi di aziende o complessi aziendali da trasferire. Nella specie la perizia dei tecnici incaricati dal commissario nella procedura « Lauro », come risulta anche dalle dichiarazioni del ministro Altissimo, ha calcolato su base triennale sia la redditività negativa che i profitti netti conseguibili dalla flotta Lauro sul totale del monte noli nelle varie *conferences* internazionali attivabili.

Si sono, in questo modo, equiparati due dati non omogenei. Mentre infatti la redditività negativa, per effetto dell'attività imprenditoriale dei concessionari del complesso armatoriale Lauro, non potrà che diminuire progressivamente sino a scomparire per effetto del risanamento (la cui prospettiva è presupposto per la cessione della flotta), i profitti derivanti dall'esercizio dei diritti di *conferences* sono costanti nel tempo ed assicurano, con il consolidamento dei traffici, entrate certe. Sicché, mentre il dato relativo alla redditività è congruamente stimabile su base triennale, quello relativo all'esercizio dei diritti di linea non lo è, dovendosi per la valutazione economica di tali diritti, come si è visto, tenere conto di un periodo

di tempo ben più lungo. Per quanto riguarda poi il versamento del 50 per cento dell'importo complessivo del corrispettivo di cessione, che verrebbe pagato dalla Finlauro entro un anno dall'accertato subingresso della medesima in tutti i diritti di linea dietro consegna del commissario della sua quota azionaria, c'è da osservare che non è prevista l'ipotesi alternativa (mancata cessione dei diritti di linea) la quale con tutta probabilità si verificherà, come già verificatosi nel caso dell'accordo che prevedeva la cessione della flotta Lauro al Consorzio Euroshipping Italmare. Ed invero venendosi a costituire una nuova società, la Finlauro S.p.A., le *conferences* che avevano rapporti soltanto esclusivamente col gruppo armatoriale Achille Lauro non hanno alcun interesse ad autorizzare il passaggio alla nuova società. In pratica al termine dell'anno previsto nella convenzione, non verificandosi l'ipotesi del subingresso nei diritti di linea, potrebbe non essere versato nemmeno il residuo 50 per cento del prezzo convenuto. In definitiva la Finlauro si troverà ad aver acquisito per soli 4 miliardi e 500 milioni beni per un valore superiore di gran lunga a 20 miliardi! (questo secondo le stime).

Se si considera inoltre, come elemento fondamentale per la valutazione della redditività negativa, l'esigenza di assicurare l'assorbimento immediato di 402 unità lavorative e di altre 60 entro un anno, si paventa la possibilità di creare disoccupazione nel caso che andasse a monte la trattativa *de quo*. È sufficiente considerare che la sola Motonave « A. Lauro » attualmente impiega 350 unità lavorative oltre il personale in continuità. Con la manodopera impiegata sulle altre navi di linea e negli uffici della flotta si supera il numero delle 462 unità lavorative. In ogni caso ove non andasse in porto la trattativa in questione non vi è alcun pericolo di disoccupazione essendo il personale attualmente impiegato sulle navi che continuano ad effettuare servizio di linea.

Le organizzazioni sindacali hanno espresso il proprio soddiscamento alla trattativa in corso, invitando la Commissione a sbloccare la cessione del gruppo Lauro (vedi allegati 6 e 7) pur considerando che l'accordo non prevede l'occupazione di tutti gli attuali dipendenti. Solo con successivo decreto datato 10 aprile 1986 (allegato 8) il Ministro dell'industria, commercio e artigianato, nell'autorizzare il commissario a vendere in blocco il patrimonio immobiliare dell'impresa alla Fisim Italia s.r.l. per lire 26.358.000.000, indica che le porzioni dei palazzi di Napoli e Genova, sede dell'azienda armatoriale ex Lauro, vanno scorporate dal patrimonio ed acquisite dai compratori della flotta. In ogni caso, qualora si volesse dar corso alla cessione occorrerebbe almeno:

- 1) assicurare la sistemazione di tutto il personale attraverso anche un decreto-legge che preveda il prepensionamento a 50 anni, ottenibile anche per causa di risanamento, ristrutturazione e crisi aziendale. Personale che alla data del 23 maggio 1986, come si rileva da una nota (allegato 6) della rappresentanza sindacale

aziendale, ammonterebbe ad un totale di 759 dipendenti di cui 630 marittimi e 139 amministrativi, secondo la seguente tabella:

In servizio:	290 marittimi imbarcati 69 amministrativi
In C.I.G.:	340 marittimi dei quali 115 in rotazione con quelli imbarcati 62 amministrativi
Per un totale di:	630 marittimi 129 amministrativi

Il personale prepensionabile a 50 anni sarebbe dunque di:

n. 237	marittimi
n. 54	amministrativi

Rimarrebbero pertanto, a seguito di rilevamento dell'azienda, fuori dalla stessa 230 marittimi e 59 amministrativi.

2) Che vengano date maggiori assicurazioni per i livelli occupazionali per i rimanenti 462 dipendenti e per un periodo superiore al biennio (almeno 5 anni).

3) Che sia assicurato concretamente il mantenimento del centro direzionale di Napoli.

4) Che i beni immobili attualmente sede degli uffici della flotta a Napoli e a Genova vengano rivalutati almeno secondo la perizia Rizzi (lire 3.642 milioni) e non siano invece valutati in lire 1.100 milioni – come da decreto – in considerazione dell'applicazione dell'incidenza della redditività negativa, che in questo caso non può aver luogo.

5) Che vengano fatti salvi i rimborsi di danni per fatti bellici e politici (recente vicenda egiziana) o altri danneggiamenti. Tali rimborsi, così come lo sblocco dei 6 miliardi e 500 milioni di contributi di interesse, trattenuti presso il Ministero della marina mercantile in attesa di un giudizio dell'Avvocatura di Stato, vanno acquisiti dalla gestione straordinaria.

6) Che sia garantito comunque il pagamento dei 9 miliardi previsti.

7) Che la maggioranza del pacchetto azionario sia comunque assicurata ad operatori specializzati in traffici passeggeri ed in particolare crocieristi per garantire la continuità di occupazione dei marittimi.

B) Beni immobili.

Nel novembre 1982 il professor architetto Antonio Quistelli, incaricato dal commissario *pro-tempore*, elaborò una perizia estimativa dei beni immobili per una cifra complessiva di 73 miliardi di lire,

da cui sottraendo interessi di terzi si può dedurre un valore approssimativo pari a circa 63 miliardi. Tale perizia conteneva comunque ipotesi molto discutibili, come ad esempio le valutazioni di alcune aree nella penisola sorrentina indicate edificabili pur se classificate dagli strumenti urbanistici quali zone verdi ed agricole. Successivamente nel 1983 veniva conferito incarico all'ingegner Carlo Ciciani di redigere nuova perizia, che indicava nella cifra di lire 55.997.025.000 la stima dei beni immobili. Il seguente 23 luglio 1984 veniva redatta altra perizia dell'ingegner Giacomo Rizzi, con una stima cosiddetta « normale » pari a lire 45 miliardi 273 milioni, con previsioni di abbattimento che portavano ad un totale di lire 37.145.160.000 e di cui si allega un prospetto di confronto redatto dallo stesso ingegnere Rizzi (allegato 9). La differenza tra le stime Quistelli e Ciciani deriva dalla diversa valutazione di suscettività dei beni ad essere adibiti a spazi commerciali, per abitazione, per uffici, specie dei piani cantina, di villa Lauro, del fondo Villazzano, ecc. In particolare non coincidono le superfici effettive utili dei beni, e quindi lo stesso giudizio di quantità, che deve essere certo ed inconfutabile in una stima, non è un dato chiaro del problema.

Nel prospetto dei confronti mancano le stime del professor Quistelli sui beni di via Orazio, ristorante Franceschiello e villa Angelica ed è errata la stima riportata per villa Eliana.

Nella stima Rizzi si riduce il valore di una proprietà locata di ben il 30 per cento e non si considera che gran parte dei beni sono locati ad uso ufficio, per i quali vige ormai il regime di canoni da fitto libero sul mercato; ancora si ipotizzano nella capitalizzazione dei redditi dei tassi di capitalizzazione del 5 per cento che sono alti per un investimento edilizio (più frequentemente stiamo sul 2,5-3 per cento), ed infine si ipotizzano spese da detrarre sul reddito degli immobili di ben il 18 per cento, mentre è noto che le spese condominiali sono a carico degli inquilini e comunque quelle residue (manutenzione straordinaria) sono al livello del 5-8 per cento.

Le stesse valutazioni dei fatti non considerano un'analisi previsionale (l'incremento medio è del 15 per cento annuo) del futuro, il che contrasta con il principio estimativo della importanza della previsione sul formulare il giudizio di stima.

Ancora il Rizzi va a considerare una riduzione dei fitti certi del 20 per cento per ritardato pagamento degli stessi (cosa molto strana in una stima) e di un ulteriore 10 per cento per oneri di manutenzione (normalmente sono del 5 per cento). Infine fa la media dei due valori stimati con i due procedimenti estimativi, quello sintetico e quello analitico, anche quando detti valori risultano molto distanti: la teoria estimativa invece sottolinea che tale media è plausibile solo allorquando i risultati dei due procedimenti siano molto prossimi, rilevando che allorquando invece essi siano distanti, occorre desumere che uno dei due procedimenti sia errato. Dopo tutte le esposte valutazioni negative sulla produttività degli immobili, il valore complessivo viene ulteriormente ridotto per la necessità di una vendita in blocco (- 20 per cento) e a tempo immediato. Non sembra giusto sottolineare che gli immobili si trovino in cattivo stato di manutenzione in quanto essi si trovano nello stato normale di manutenzione degli uffici ed abitazioni napoletane

e comunque è noto che qualsiasi nuovo proprietario, a prescindere da tale stato, vuole apportare delle sue innovazioni tecnologiche strutturali, mentre poi l'uso in affitto non lo considera molto importante sia per la fortissima carenza di spazi sul mercato dei fitti, sia per poterlo sempre adattare alle specifiche esigenze. Non sembra inoltre che vi siano « notevoli difformità » rispetto alle licenze di costruzione ma di certo la possibilità di poterle sanare dà maggior peso alle valutazioni di mercato più convenienti in quanto le rende commercializzabili anche in accordo alle leggi.

La sussistenza di diritti di comproprietà di terzi non implica la perdita del potere decisionale sui beni, in quanto risulta sempre assicurata la maggioranza assoluta delle quote Lauro. Sui vincoli di affitto occorrerebbe ad ogni buon fine conoscere precisamente il numero di persone interessate e le superfici, ma è noto che essi possono essere o riscattati o « convertiti » in lavoro nel piano di utilizzazione delle aree. La stima del valore di mercato non è risultata talmente ridotta da diventare inferiore al costo di costruzione (la circostanza che i due valori siano vicini ossia che il $VM=VC$, si determina solo per certi fabbricati industriali e capannoni, ove il mercato è abbastanza incerto e non intenso). Addirittura si rileva che per l'immobile di Genova della flotta si riduce ancora il valore Rizzi da 8,8 miliardi a 6,0 miliardi tondi con un valore a metro quadro di solo 1 milione/mq. È strano poi che a Napoli si valuti per soli metri quadri 1.319 un canone annuo di lire 123.681.600 e a Genova ben metri quadri 2.713 il canone annuo sia di sole lire 140.856.000.

Circa la competenza dell'ing. Rizzi non vi è alcun dubbio, ma l'esperienza del mercato napoletano è fondamentale, perché esso reagisce in maniera molto diversa da quello romano, soprattutto per la sua situazione urbanistica ed economica (scarsa edificabilità e sviluppo, notevole consistenza dei depositi bancari, notevole tendenza napoletana ad investire in proprietà immobiliari come beni « rifugio » anche se non di produttività immediata). La pubblicizzazione su *Il Mattino* e su *Il Secolo XIX* della vendita al miglior offerente riguardava il compendio immobiliare e richiedeva una cauzione e 30 giorni per le comunicazioni. Comunque i pochi che hanno risposto avevano interessi molto particolari (vicini di casa) ed hanno finanche presentato offerte maggiori seppure di poco. È interessante infine comunque rilevare che offerte pervenute per una sola parte dei beni assommano a circa lire 20 miliardi 500 milioni, esclusi quindi molti altri beni immobili e fondi in via Orazio, in Massalubrense, Genova, Sorrento, mentre la società Fisim Italia offre per tutto lire 26 miliardi 800 milioni. Ad ogni buon fine, in presenza di tre perizie si sarebbe potuto prendere come punto di riferimento nella fase d'asta la media delle stesse.

Così come ci, si sarebbe potuto rivolgere, per l'asta dei fabbricati, non soltanto a due giornali locali, ma anche ad altri di diffusione italiana e straniera proprio per l'entità degli immobili da cedere.

In conclusione, comunque, l'offerta della Fisim Italia srl è conforme alla richiesta di asta pubblicata sui giornali di cui sopra (allegato 8). Difatti rispetto al prezzo richiesto pari a lire

45.759.400.000, detraendo da tale prezzo 6 miliardi quali immobili di proprietà di terzi ed i circa 4 miliardi destinati ad altri (piani adibiti a flotta) si ottiene una cifra pari a lire 35 miliardi 759 milioni circa. Riducendo detta cifra del 20 per cento come previsto nel bando per chi acquistava in blocco si determina un prezzo di circa 28 miliardi. L'offerta avanzata per lire 26.358 milioni, quindi di poco inferiore ai 28 miliardi richiesti, viene giustificata per i decrementi di valori derivanti dallo stato di manutenzione degli immobili, dalla situazione locativa, dalle difformità rispetto alle licenze di costruzione, da diritti di comproprietà da parte di terzi, da vincoli di affittanza, dall'accollo di metà degli oneri professionali relativi al condono edilizio, dall'obbligo assunto di anticipare somme alla gestione commissariale.

Resta, per le considerazioni fatte, un motivo di perplessità sulle modalità di gestione e sui criteri di opportunità seguiti per definire la possibile operazione.

C) *Giornale Roma.*

La vicenda del quotidiano *Roma* assume, nel contesto della crisi della flotta Lauro e del gruppo, aspetti particolari e specifici.

Il *Roma* cessa le pubblicazioni il 2 novembre 1980. Le ragioni della chiusura restano non del tutto chiare, e pur essendo la testata gravata da numerosi problemi finanziari, non si avverte nessuno sforzo da parte degli stessi organi giornalistici, sindacali e di federazione, a difesa della testata, nonostante all'atto della chiusura il quotidiano avesse una vendita accertata di circa 35 mila copie, che pare essere un rilevamento parziale, in quanto nella situazione di difficoltà dell'amministrazione si era verificato il fenomeno da parte di numerosi rivenditori ed edicolanti di trattenere i proventi delle vendite per recuperare crediti vantati.

Nella sua audizione del 13 maggio 1986 il commissario De Luca, afferma testualmente: « ... sciogliendo una riserva che da tempo avevo in animo di fare, devo dire che 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 ed il commissario Batini, che mi aveva preceduto, aveva sottoscritto un preliminare con una società, la Sofie, che si è resa inadempiente. Abbiamo provato con la società GM (GiEm), che faceva riferimento al presidente dell'Unione industriali napoletani (per la precisione la moglie 'ne era responsabile, n.d.r.). L'operazione è saltata perché la cooperativa dei giornalisti fece un ricorso. Bloccata la cooperativa dei giornalisti, vi è poi stata una contrattazione diretta da parte delle cooperative dei giornalisti. 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 nuove 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 una accusa che mi sento di rifiutare in assoluta buona fede. Ho preparato un *dossier* per la Commissione (allegato alla relazione) 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 Ministro 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 prenda 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 dovute conseguenze... ».

Fin qui il commissario De Luca.

Di ben altro tono le valutazioni dei giornalisti e dei tipografi, non sempre comunque omogenei nel giudizio circa le responsabilità sulla non uscita del giornale.

Per la cooperativa dei giornalisti, per il comitato di redazione del *Roma*, i commissari, ed il commissario De Luca in particolare, hanno precise responsabilità sulla non ripresa delle pubblicazioni, ovvero sulla possibilità di favorire imprenditori o editori ad assumere la proprietà del giornale e quindi di favorire la ripresa delle pubblicazioni. A questo proposito è utile ricordare che in base ad un esposto di alcuni giornalisti, la magistratura ha predisposto un'inchiesta, ancora in corso, con relativi mandati di comparizione per lo stesso commissario. Lo stesso comitato di redazione del giornale ha contestato le affermazioni del commissario, anche in occasione di pubblici dibattiti e convegni. In merito alla vicenda della Edisud – ad esempio – disposta ad editare il *Roma*, i giornalisti hanno a più riprese sottolineato che è stata negata dal Ministro dell'industria l'applicazione dell'equo canone per l'uso dei locali di via Marittima (sede del giornale) preferendosi far pagare con denaro pubblico i miliardi occorrenti per la cassa integrazione dei dipendenti. E questa era diretta conseguenza di una precisa volontà politica, di cui il commissario si faceva portatore, di non far uscire il giornale per non disturbare il mercato con una voce « diversa ».

I termini di questa polemica si sono in parte espressi anche nel corso di questa indagine conoscitiva della X Commissione della Camera dei deputati.

Questi sommariamente i caratteri della disputa. Al relatore resta il compito di rilevare che in ogni caso non può non risultare strano che un giornale che all'atto della sua chiusura vende quasi 40.000 copie (non risultano poi essere molti i quotidiani nazionali e locali che possono contare su una vendita così, verificata per di più negli anni), non riesca a trovare un acquirente, in una città dove non esistono certo molti quotidiani e dove altre imprese editoriali sono

tentate con notevoli investimenti su testate che non hanno una tradizione di radicamento e di vendita come il *Roma*.

Appare in conclusione ancora possibile, se vi è un impegno serio e responsabile, e sottratto a pressioni strumentali, assicurare al giornale una sua possibilità di ripresa, non senza naturalmente un ridefinito piano di razionalizzazione e di ammodernamento che non può non comportare qualche sacrificio da parte di tutti. La vicenda del quotidiano, in ogni caso non appare irrisolvibile e dovrebbe essere portata a conclusione nel quadro dei problemi inerenti l'intero gruppo Lauro. Ad ogni buon fine sarebbe opportuno precisare che gli acquirenti degli immobili siano obbligati ad assicurare per almeno cinque anni l'equo canone degli spazi occupati attualmente dalla redazione, tipografia, eccetera del *Roma*.

Considerazioni finali.

Si sarebbe potuto suscitare l'interesse del mercato nazionale ed estero per la vendita della flotta, soltanto se si fosse efficacemente ed incessantemente pubblicizzato, con mezzi idonei, sulle piazze, innanzitutto internazionali, che la flotta Lauro era in vendita. Soltanto in tale eventualità la coscienza di venditori di una pubblica procedura poteva ritenersi soddisfatta ed orientata a gestire scelte professionali inequivoche. Ma così ci sembra non sia stato, se è vero che la sorte della flotta è stata decisa come se si trattasse di cessione di imbarcazioni da diporto.

Senza considerare che gli interessi da tutelare non erano e non sono quelli di un proprietario, privato cittadino, che tutela il proprio micropatrimonio personale, non può tacersi, specie in questa sede, dove al contrario costituisce un obbligo dichiararlo, il sentimento di impotenza che avverte chi, in particolare, vive e soffre la vita napoletana. Le finalità che la « legge Prodi » persegue sono vanificate: dei duemila dipendenti che la flotta Lauro annoverava al momento del commissariamento, si ipotizza il mantenimento dei livelli occupazionali per non oltre 460. E tutti noi siamo preoccupati che, in conformità di previsioni contrattuali, questo numero sia destinato a ridursi costantemente per l'assenza di meccanismi di selezione e a causa del ricorso, viceversa, a tecniche di individuazione di potenziali interessati all'acquisto che non hanno ricevuto il collaudo del mercato. Non è necessario scomodare i principi che governano, immutabilmente, la legge della domanda e dell'offerta per capire che il nuovo acquirente sottratto al vivacizzante gioco della concorrenza detta i contenuti dell'operazione commerciale. La competizione all'acquisto deve essere stimolata e non mortificata, nel timore non si sa di che e di che cosa.

È fondamentale, comunque, che da questa vicenda commissario e ministro si assumano tutte le responsabilità affinché siano essenzialmente garantiti il mantenimento dei livelli occupazionali, la tutela dei creditori, il rilancio di una realtà imprenditoriale che ha rappresentato il vanto di Napoli.