

4

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 GIUGNO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,15.

Audizione del signor Aldo Frulio e del dottor Giovanni Novi, componenti del collegio peritale.

PRESIDENTE. Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla cessione della flotta Lauro è prevista oggi l'audizione del signor Aldo Frulio e del dottor Giovanni Novi, componenti il collegio peritale. Il dottor Callisto Cosulich, anch'egli componente di tale collegio, non è potuto intervenire alla seduta odierna.

Prego, pertanto, il dottor Novi di voler iniziare la propria esposizione.

GIOVANNI NOVI, Componente il collegio peritale. Insieme con Aldo Frulio e Callisto Cosulich sono stato incaricato di valutare non solo i beni della flotta Lauro e le unità di cui essa dispone, ma anche l'eventualità di una cessione dell'azienda armatoriale, con l'impegno, da parte di eventuali acquirenti, di rilevare oltre alle unità della flotta anche i diritti di linea e determinate passività, per altro limitate soltanto al personale.

Secondo la volontà manifestata dal Ministro dell'industria, l'impegno dell'acquirente dovrebbe consistere nel rilevare la flotta così com'è e nel mantenerla tale per due o tre anni. Durante tale periodo la si potrebbe potenziare, ma non la si potrebbe assolutamente cedere nave per nave, smembrandola.

In questo senso abbiamo proceduto ad una valutazione. Desidero precisare che ciascuno di noi tre è stato interpellato a livello personale e, quindi, siamo tre periti indipendenti. Ognuno di noi ha le sue aziende nel campo dello *shipping*, delle agenzie marittime e del brokeraggio. An-

che se il lavoro è stato fatto collegialmente, credo che la scelta sia caduta su di noi in quanto rappresentiamo tre entità separate e distinte (una di Napoli, una di Genova ed una di Trieste), anche se nel campo dello *shipping* il mercato è ormai unico, mondiale, senza distinzioni di ubicazione.

PRESIDENTE. Vorrei chiedere al relatore, onorevole Grippo, se sia, a suo avviso, opportuno che il dottor Novi riassuma brevemente le proprie valutazioni.

Ugo GRIPPO, Relatore. Ritengo che sarebbe utile se venisse fatta un'esposizione dei criteri che sono stati seguiti per compiere la valutazione da parte dei componenti del collegio peritale, anche in relazione alla tematica dei diritti di linea.

GIOVANNI NOVI, Componente il collegio peritale. Come avevo accennato anche precedentemente, abbiamo proceduto innanzitutto individuando tutte le unità (intendo riferirmi materialmente alle navi) della flotta Lauro che il ministro dell'industria aveva stabilito dovessero passare ai nuovi acquirenti e le abbiamo valutate una ad una.

La flotta Lauro è ormai diventata alquanto atipica, poiché non è più una flotta che rappresenta un tutt'uno o che esprime una potenzialità per poter operare con contratti di trasporto, dal momento che molte navi erano già state vendute precedentemente.

La flotta da noi valutata consisteva in una nave passeggeri, l'*Achille Lauro*, in una nave cisterna, la *Raffaele Cafiero*, - questo dato già dà un'idea della non omogeneità della flotta rimasta - in alcune navi valide soltanto per la demolizione ed in altre navi (*Gioacchino Lauro*, *Tigre* e *Gazzella*) adatte al traffico di li-

nea, sia pure non di tipo moderno, ma con carattere misto e composto di contenitori e di merci.

Credo di interpretare anche il pensiero dei miei colleghi periti rilevando che è stato abbastanza semplice per noi attribuire un valore alle navi, perché sono valori di mercato da noi individuati sulla base di vendite fatte precedentemente e di trattative svoltesi sul mercato.

Noi tutti, essendo presenti sul mercato, sappiamo che attraverso il valore dei noli si conosce quello delle navi a seconda della loro età e condizione. Molte di queste sono state visitate dai nostri periti, per altre ciò non si è reso necessario, poiché era noto che il loro valore era vicino a quello della demolizione, per cui certamente non potevano valere più di un tanto a tonnellata. Secondo questa linea si è proceduto per la valutazione delle singole unità; ci siamo anche occupati della determinazione del valore degli uffici, ma non mi soffermerei su questo aspetto.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Al contrario, considererei importante anche questo aspetto.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Abbiamo valutato nel dettaglio la parte, degli uffici che sarebbe stata riservata all'acquirente, non riferendoci, dunque, a tutti i palazzi della società, ma solo a quelli utili ai fini della vendita situati a Genova, Roma e Napoli. Al riguardo, vorrei sottolineare che, a nostro giudizio, tre uffici sono eccessivi; comunque, abbiamo proceduto alla valutazione dei medesimi in funzione di quanto era stato preordinato come vendita globale o come cessione di attività.

Si è, inoltre, proceduto alla valutazione delle partecipazioni della flotta Lauro, come quelle nella società SIAT di Genova e, in misura modesta, nella Telemar. Ho lasciato volutamente per ultima la considerazione relativa ai diritti di linea, sui quali sarebbe opportuno spendere qualche parola in più.

Sarà forse utile operare anzitutto una distinzione di carattere conoscitivo: si distingue il traffico delle navi volandiere – siano esse cisterne o destinate al trasporto di merci « alla rinfusa » – da quello prettamente di linea. Ad esempio, quando importiamo dal Golfo Persico dei carichi di greggio, dall'Argentina del grano o dal Brasile del minerale, ci serviamo di navi volandiere, che, non essendo in servizio su quelle linee, vengono utilizzate quando e come si trovano dai noleggiatori, cioè dagli utilizzatori del carico; se, dunque, l'AGIP è interessata al trasporto di un carico dal Golfo Persico in Italia, può trovare navi a disposizione per quella data. Diversamente, nelle linee gli armatori si riuniscono sempre in *conferences* per utilizzare un determinato numero di navi con partenza da un certo porto di caricamento e destinazione verso un altro di scarico. Questo non è certamente obbligatorio per gli armatori, ma risulta utile per battere la concorrenza offrendo servizi migliori; faccio osservare che in tal modo si possono utilizzare le proprie navi oppure noleggiare altre inserendole sul traffico di linea. È, dunque, chiaro che quando i noli sono alti può essere molto interessante essere inseriti in queste *conferences*.

Il gruppo dell'Achille Lauro faceva parte di diverse *conferences*, di cui una, quella sul Golfo Persico, non era assolutamente interessante, dal momento che, a causa dei noli eccessivamente bassi, tutti quelli che utilizzavano le proprie navi su quel traffico dovevano sopportare delle perdite; di conseguenza tale diritto non è stato rinnovato. Altrettanto è avvenuto per le *conferences* relative all'Estremo Oriente e all'Africa occidentale, che, in assenza di risultati soddisfacenti, sono state abbandonate; viceversa, è stato mantenuto il traffico sul centro e sud America...

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Si tratta, comunque, di un'unica linea: centro America - sud Pacifico.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Si tratta di correnti di traf-

fico ancora abbastanza attraenti per gli operatori. È chiaro che, in caso di fallimento, l'armatore perde il diritto di partecipare alla *conference*, mentre gli altri partecipanti alla medesima possono subentrare nelle quote che, nel caso di specie, venivano utilizzate dalla flotta Lauro.

Ho voluto fornire questa spiegazione, poiché ritengo che il ministro dell'industria abbia voluto cedere l'Achille Lauro come azienda, per non perdere il diritto a queste linee, ciò che sarebbe avvenuto vendendo le navi singolarmente.

Abbiamo, dunque, valutato il valore del diritto a rimanere nella *conference*, scrivendo poi un paragrafo riguardante esclusivamente i diritti di linea. A tal fine, si è anzitutto proceduto ad una valutazione separata delle imbarcazioni adibite a questo fine, anche se ciò non è obbligatorio, dal momento che la società Achille Lauro poteva utilizzare le sue navi *Tigre*, *Gazzella* e *Gioacchino Lauro* o noleggiarne delle altre, purché rimanesse la ragione sociale. Non è stato possibile effettuare un calcolo preciso dei redditi degli ultimi anni in mancanza degli elementi necessari per la determinazione del valore di questi diritti. Poiché nell'ambito di poche pagine abbiamo compiuto una valutazione molto sintetica, sarei dell'idea di darne brevemente lettura, essendo poi disponibile a fornire ulteriori spiegazioni.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Prima di questo, vorrei ricevere qualche dato sulla valutazione della flotta.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Le dirò brevemente qual è stata la nostra valutazione in ordine alle navi, agli uffici e alle parti attive.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Soffermiamoci anzitutto sulle navi.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Le navi sono complessivamente cinque più l'*Achille Lauro*: quest'ultima è stata valutata per una cifra di 3 milioni 250 mila dollari; il *Cervo* per una cifra di 750 mila dollari; la *Gazzella* e la *Tigre* -

sono navi gemelle - ciascuna per un valore di 700 mila dollari; la *Gioacchino Lauro* per 850 mila dollari; la *Palizzi* per un valore di demolizione di 360 mila dollari; la *Raffaele Cafiero* - unica cisterna - è stata valutata per una cifra di 800 mila dollari. Qui finisce la valutazione delle navi. È da tenere presente che tale valutazione è stata effettuata il 18 gennaio in dollari, per renderla più vicina ai valori di mercato. Allora, il dollaro era quotato 1.700 lire.

Abbiamo poi considerato i valori dei diritti di linea per una cifra di 2 miliardi 920 milioni, di cui abbiamo parlato dianzi. Abbiamo, quindi, preso in considerazione le partecipazioni alle società, infine gli immobili: per quelli di Napoli è stato previsto un valore di 1 miliardo 820 milioni, per quelli di Genova sono stati previsti 981 milioni, soltanto per la parte adibita ad uffici.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Per quanto riguarda gli uffici, desidero far presente che a noi è stata chiesta una valutazione globale, ma, non essendo periti immobiliari, ci siamo rifatti a valutazioni che erano state già ordinate dal commissario o addirittura dal Ministero. Abbiamo dati per buoni i valori che risultano da queste perizie. Infatti nella nostra perizia, che lasceremo in copia, abbiamo indicato i valori della perizia Rizzi, che era stata ordinata dal commissario e quindi aggiornata da un certo Bardini. Gli immobili di Napoli hanno un'estensione di 1.090 metri quadrati. Per Genova in un primo momento venivano riferiti i valori di tutto l'immobile, pari a 2 miliardi 713 milioni, mentre la valutazione degli uffici, che si estendono per 1.090 metri quadrati è, ripeto, di 981 milioni.

Sarebbe opportuno leggere la perizia Rizzi, che perviene a certi valori per l'intero fabbricato.

Le partecipazioni sono tre. La prima riguarda la *Sirius*, una società per azioni mista, finanziaria e di navigazione, che si occupa del traffico di linea: il 51 per cento detenuto dalla flotta Lauro è stato

valutato 368 milioni. C'è poi la partecipazione più interessante, cioè 433.352 azioni nella SIAT, che l'onorevole Baghino conosce perché è una delle più note società di assicurazioni marittime in Italia, con sede in Genova. Tale partecipazione è stata valutata 1 miliardo 588 milioni. C'è infine una piccola partecipazione, addirittura ridicola, nella Telemar, una società che gestisce apparecchiature di bordo. Quest'ultima partecipazione è stata valutata 1 milione 750 mila lire.

Qui finiscono le voci più importanti delle valutazioni positive. In definitiva, siamo arrivati ad una cifra di circa 20 miliardi e mezzo tenendo conto che per le navi la valutazione è stata effettuata in dollari, quotati allora 1.700 lire.

Occorre considerare che la contabilità era completamente in disordine e abbiamo proceduto sulla base del costo-nave, paragonandolo al ricavo che la nave può produrre. Attraverso questa procedura siamo arrivati ad un determinato valore. Alcune navi hanno un valore negativo. C'è una nave in disarmo che costa 453 milioni all'anno, mentre l'*Achille Lauro* in navigazione teoricamente dovrebbe rendere 980 milioni all'anno. Così facendo siamo arrivati a determinare il ricavo netto delle navi naviganti e no. Abbiamo poi proceduto a valutare l'onere del personale in carica adesso, del tutto ridimensionato, e lo abbiamo quindi considerato come spese generali. Abbiamo quindi provveduto ad aumentare la parte negativa dell'onere che il ministro voleva imporre, per quanto riguarda i nuovi equipaggi e il nuovo personale. Non ricordo se il ministro voleva imporre 400 o 500 persone di equipaggio. Noi abbiamo considerato la spesa per questo equipaggio per 2 anni come se fosse del personale in eccedenza. Abbiamo effettuato il calcolo dell'equipaggio di cui hanno bisogno le navi e praticamente è emerso che in eccedenza ci sono 14 marittimi e 50 impiegati, per cui non abbiamo parlato di 500 persone in più, anche se queste erano le persone che il ministro imponeva di prendere. Noi abbiamo effettuato

il calcolo attraverso una formula che forse varrebbe la pena di leggere, considerando anche che si tratta di due pagine, arrivando ad un avviamento negativo di 12 miliardi e mezzo, ripartiti su tre anni. In definitiva, il valore globale di 20 miliardi e mezzo è stato portato, sulla base di queste considerazioni, a 8 miliardi e mezzo.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Quindi, anche scavalcando il biennio previsto nel calcolo dalla legge Prodi.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Sì; noi abbiamo parlato dell'anno in corso e del biennio.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Vorrei sapere se, nella loro valutazione, i componenti il collegio peritale abbiano considerato una serie di dati di riferimento costituiti da precedenti offerte. Mi riferisco ad offerte riguardanti l'acquisto delle navi, non degli immobili. Anche per quanto riguarda i diritti di linea; dagli atti a nostra disposizione risulta che qualche tempo fa è stata avanzata la richiesta di acquisto dei soli diritti di linea da parte dell'Italmare, che offriva per essi sette o otto miliardi e mezzo - non ricordo precisamente.

Nella vostra valutazione tali diritti sono stati da voi valutati soltanto due miliardi e novecento milioni; un valore, cioè, enormemente inferiore a quello calcolato dall'Italmare.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Rispondo immediatamente in quanto ero parte in causa - ma non come perito - nella trattativa con l'Italmare. Il fatto di poter cedere i diritti di linea è caduto completamente, non come trattativa, ma come possibilità, poiché i diritti di linea non possono essere ceduti, ma si perdono.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Vorrei far presente che noi non ci siamo attenuti ad indicazioni o ad offerte

avanzate, perché a noi è stato affidato un compito e quello abbiamo svolto. D'altronde, il nostro intervento non era certamente vincolante per le parti.

Non conosco i termini dell'offerta avanzata dall'Italmare, ma non credo che essa abbia contemplato la cifra di sette miliardi e mezzo per i soli diritti di linea. Conosco bene l'Italmare e so che vi lavorano persone quanto mai responsabili. Noi componenti del collegio peritale abbiamo valutato i diritti di linea per quello che valgono; in effetti, la flotta Lauro alcuni anni fa era in una situazione completamente diversa dall'attuale; oggi, infatti, essa esprime una sola linea.

Oltre tutto, dal 1980 al 1984 la flotta in questione non ha svolto alcuna attività, per cui non abbiamo potuto atternerci ad alcun riferimento riguardante gli anni passati. Ci siamo limitati allora a considerare il movimento della flotta Lauro sui diritti di linea dalla ripresa dell'attività. In proposito, vorrei leggere una parte della perizia che abbiamo portato con noi e che lasceremo a disposizione della Commissione.

« Per l'individuazione del criterio di valutazione dei diritti di linea della flotta Lauro ci si è rifatti ad una relazione del 1984 del commissario straordinario supportata dal parere del dottor Domenico Cacia, segretario di diverse *conferences*, in cui il diritto di linea viene considerato alla stregua di un bene immateriale che può essere quantificato attualizzando i profitti netti mediamente conseguibili per un periodo di tre anni ».

A questo punto, vorrei far presente che probabilmente, nel periodo in cui l'Italmare si è fatta avanti, si pensava che sarebbe stata possibile la ripresa su tutte le linee, cosa che, invece, di fatto non si è verificata. La diversità di valutazione tra noi e l'Italmare è, pertanto, da attribuire al fatto che noi abbiamo valutato l'esistente — cioè una sola linea — mentre l'Italmare ha compiuto la sua stima nella presunzione di poter operare su tutte le linee.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. I diritti di linea sono stati valutati dall'Italmare cinque milioni di dollari. Inoltre, la società aveva assunto l'impegno di assorbire 400 dipendenti.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Dal nostro punto di vista, il fatto che la flotta Lauro venga ceduta all'Italmare o a chiunque altro non ha la minima importanza, poiché non ci riguarda. Ripeto, però, che quando l'Italmare si fece avanti sembrava possibile l'acquisizione di tutte le linee; mi risulta che l'Italmare si è ritirata nel momento in cui è apparso chiaro che il trasferimento delle linee non sarebbe stato possibile.

Si è presa, pertanto, a base la quota spettante alla Lauro sul totale del monte noli delle varie *conferences* (escluse le linee Italia-Estremo Oriente, Italia-Africa occidentale ed Africa occidentale-Italia, che non sono più in essere) per gli anni 1982, 1983 e 1984 e si è stimato un profitto lordo mediamente ottenibile dell'8 per cento. Tale aliquota (che costituisce la media tra il minimo del 6 per cento ed il massimo del 10 per cento valutati nell'analisi svolta dal dottor Cacia) non rappresenta la redditività effettiva della flotta Lauro — che è negativa — ma l'utile mediamente ottenibile per traffici di linea in periodi normali di mercato con impiego di navi di media età e buone caratteristiche tecniche.

Dall'analisi storica dei valori, riportati nell'allegato prospetto, risulta evidente che il monte noli nel periodo considerato ha subito una notevole contrazione. In particolare, le variazioni percentuali rispetto all'anno precedente sono state del 21,58 per cento rispetto al 1982 e del 31,48 per cento rispetto al 1983, con una diminuzione percentuale media del 26,53 per cento. Poiché da un'analisi del mercato si ritiene che il *trend* negativo, anche per l'anno in corso e per i successivi, non sia destinato a migliorare, per addivenire ad una valutazione dei diritti di linea il più possibile aderente alla realtà è stato preso a base il profitto stimato del 1984

ed allo stesso è stata applicata la riduzione percentuale per i tre anni successivi.

I valori così ottenuti sono stati attualizzati al 14 per cento – che rappresenta il tasso medio di rendimento per capitali investiti nel paese – e sommati tra loro.

Passando alle cifre, abbiamo un valore di un milione e 717 mila dollari che, al cambio del dollaro del mese di gennaio, cioè 1.700 lire italiane, determina un valore delle linee pari a due miliardi 920 milioni.

Vorrei far presente che il collegio peritale non poteva operare in modo diverso, in quanto era stato chiamato a valutare un'azienda che riprendeva la propria attività in quel momento.

Per quanto riguarda le navi...

ADELMO RICCARDI. Mentre ascoltavo, riflettevo sul fatto che, procedendo nello svolgimento delle audizioni, aumentano viepiù le perplessità.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Vorrei sapere per quanto tempo considerate efficiente una nave.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Per quindici anni.

UGO GRIPPO, *Relatore*. È a conoscenza del fatto che la maggioranza di queste navi, ad eccezione dell'*Achille Lauro*, sono state costruite tra il 1970 e il 1973?

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. Abbiamo attribuito alle navi un valore anche superiore a quello effettivo, dal momento che nel frattempo, dal 18 gennaio ad oggi, si è registrato un ulteriore calo del mercato. Dovete considerare che ci siamo trovati ad esprimere il nostro giudizio in un momento assolutamente sfavorevole per le società armatoriali e che il valore delle navi costruite negli anni 1970-1971 è di poco superiore a quello della demolizione, come è dimostrato dal fatto che alcune società hanno effettivamente venduto delle navi ai

prezzi da noi indicati. Se avessimo compiuto le valutazioni in tempi diversi, con un mercato dei noli più sostenuto, probabilmente i numeri sarebbero stati diversi; d'altra parte, il mercato nel settore marittimo risente di un andamento di tipo borsistico, per cui potrebbe anche darsi il caso che tra un anno, migliorando la situazione complessiva, l'acquirente si renda conto di aver realizzato un affare. In ogni caso, noi dobbiamo pronunciarci, tenendo conto della situazione esistente nel momento in cui ci viene affidato l'incarico.

Per quanto riguarda le navi, devo dire che l'*Achille Lauro* necessita ogni anno di particolari attività di manutenzione, con conseguenti spese; si tenga anche presente che i norvegesi stanno venendo nel Mediterraneo con nuove navi. Si tratta di fattori che devono essere complessivamente valutati nel caso di una cessione e gestione simultanea dell'azienda; forse, vendendo singolarmente, si potrebbe sperare di ottenere per qualche nave un prezzo maggiore, ma la vendita globale dell'azienda presenta non poche difficoltà, data la complessità della situazione, anche perché certamente sei navi non possono essere amministrate da sessanta amministrativi.

ADELMO RICCARDI. Come dicevo prima, procedendo allo svolgimento delle audizioni, ci troviamo di fronte ad una situazione sempre più complessa, almeno secondo il mio giudizio. In generale, mi sembra di ritrovare in tutte le operazioni un meccanismo che opera negativamente, in ordine al quale vorrei ricevere una qualche risposta.

In altri termini, si verifica che su un valore complessivo di 20 miliardi e mezzo, riguardante le navi, gli immobili e le partecipazioni in altre società dell'*Achille Lauro*, viene attuato un abbattimento di 12 miliardi per l'operazione di avvio della società da attuare, secondo quanto previsto dalla legge, in due anni. Mi sembra – permettetemi di dirlo – che si determini una situazione, nella quale –

senza considerare le modalità di pagamento, secondo cui 4 miliardi e mezzo verrebbero pagati subito e i restanti in un secondo momento – chiunque sarebbe in grado di attuare una simile operazione, senza bisogno di andare alla ricerca di armatori greci.

Lei stesso sosteneva che l'*Achille Lauro* potrebbe ricavare dalle crociere un utile netto pari a circa 800 milioni.

Vorrei comprendere meglio questo meccanismo, che ritroviamo anche quando affrontiamo la questione relativa alla stima dei beni immobili; quest'ultimo aspetto, tuttavia, non ci interessa in questo momento in cui stiamo considerando la situazione esistente e le prospettive della flotta Lauro.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Ci viene chiesto qualcosa che va al di là della valutazione tecnica. Tuttavia, rispondo volentieri, poiché ritengo, avendo lavorato in stretto contatto con l'*Achille Lauro*, di conoscere a fondo questi problemi.

Comprendo le sue perplessità e non esito a dire che dal febbraio 1982 sino ad oggi sono state compiute scelte sbagliate, distruggendo ogni possibilità di recuperare gli armamenti. Queste considerazioni ho avuto modo di dirle anche all'onorevole Mannino quando, come ministro della marina mercantile, in tutti i modi, prima dell'approvazione della legge Prodi, cercava di salvare l'armamento dell'*Achille Lauro*; anch'egli si era reso conto che la situazione era salvabilissima. Al riguardo, devo dire che si tratterebbe dell'unico caso di fallimento di una flotta in possesso di navi noleggiate a prezzi elevati, fallimento da attribuire esclusivamente al disordine amministrativo e organizzativo. All'epoca ero diventato consulente del ministro per la parte di *shipping*, mentre Arcuti, presidente dell'IMI, lo era per la parte finanziaria e Michele La Calamita, con il settore legato alla Finmare, per quella concernente le *conferences*. Prima del febbraio del 1982 cerchiamo di riunire le banche, di riunire la

Fincantieri, poiché ritenevamo che la situazione potesse essere sanata con un po' di buona volontà; la flotta possedeva, infatti, delle navi noleggiate a noli tali che sarebbe stato un delitto abbandonarle. Da quando si è innescato il meccanismo perverso della procedura...

Il ministro Mannino e l'allora ministro Marcora mi avevano chiesto, in due diverse occasioni, se volevo diventare commissario della Flotta Lauro, conoscendone a fondo la situazione. Io non ho accettato, ritenendo che ci fossero delle incompatibilità: essendo commercialmente impegnato con la flotta, nel senso che rappresentavo dei noleggiatori che avevano rapporti con la flotta stessa, pensavo che la mia posizione fosse incompatibile. Consigliai allora al ministro Mannino un uomo di provata abilità, il quale, essendo amministratore delegato della Merzario, conosceva alla perfezione il traffico di linea. Egli non è riuscito nell'impresa. Successivamente è arrivato un altro commissario. C'è stato un anno e mezzo di sbandamento completo, che è andato ancora avanti. Il risultato è che queste gestioni hanno portato via dei quattrini e basta, senza procurare dei ricavi.

L'unica nave che è stata messa bene e che sulla carta potrebbe dare un reddito di 900 milioni non credo, sulla scorta di informazioni che ho assunto sul bilancio, che abbia conseguito questo risultato. Si è trattato di un delitto, di uno spreco, di una distruzione di risorse meravigliose. È chiaro che in tutta questa situazione non è possibile imputare colpe a chicchessia. Occorre tener presente che coloro i quali avevano noleggiato queste navi ai prezzi più alti del mercato hanno immediatamente approfittato, non facendo più fede ai propri impegni, sapendo che dall'altra parte c'era un armatore in difficoltà, praticamente fallito, in regime di legge Prodi. Bisogna tenere anche conto che non appena sono iniziati i sequestri delle navi, si è verificato un precipitare di situazioni e la situazione peggiorerà sempre di più, giorno dopo giorno.

Ritengo — è una mia impressione — che il gruppo che si era esposto, peraltro molto eterogeneo, non abbia più interesse a prendere queste navi.

Fra l'altro, sono state vendute navi valide — non ne faccio torto a nessuno — come le cisterne *Coraggio* e *Volere*. La sfortuna ha voluto che esse sono state vendute quando nessuno le voleva, per la demolizione; successivamente il mercato delle cisterne si è rialzato e navi che valevano 5 milioni di dollari oggi ne valgono 9. Purtroppo né per le navi per il carico a secco, né per le navi di linea, né per le navi passeggeri, questo è avvenuto.

Vorrei tornare su un aspetto particolare delle navi passeggeri. Ritengo che da parte dei commissari ci possa essere qualche dubbio circa il valore delle navi passeggeri.

Credo di interpretare il pensiero di altri colleghi affermando che non sussistono dubbi circa la valutazione delle altre navi: i valori sono sempre molto azzeccati e la quotazione in borsa è quasi uguale per noi. Per quanto riguarda le navi passeggeri, abbiamo avuto l'incarico di vendere la *Guglielmo Marconi* e la *Galileo Galilei*. Tali navi sono state vendute ai valori dell'*Achille Lauro*. Un armatore greco ne ha acquistata una, compiendo la scelta di effettuare dei lavori per 1 miliardo e mezzo e di rimettere in navigazione tale nave: ora ha già ammortizzato o quasi il costo della nave, scegliendo la strada di un investimento molto contenuto e un reddito immediato. L'armatore Costa, che ha acquistato la nave gemella, cioè la *Guglielmo Marconi*, ha compiuto una scelta diversa, che oggi è risultata giusta anche se io a suo tempo ho dato un parere negativo a Nicola Costa. Egli ha investito su questa nave 70 miliardi, rendendola idonea al traffico americano, che ha determinati regolamenti in relazione ai quali la nave deve essere rifatta completamente, dalle cucine, agli alloggi, ai servizi igienici, agli impianti elettrici. Si potrebbe contestare che una nave come l'*Achille Lauro* è valutata 3-4 milioni di dollari, mentre una nave della

stessa età può essere venduta a 70 miliardi da Nicola Costa. Quest'ultimo può farlo perché ha speso 70 miliardi per una trasformazione completa della nave. Questo non avviene nel caso delle altre navi. In altri termini, una *Topolino* non può essere trasformata in una *Rolls-Royce*; ciò nel caso delle navi passeggeri può, invece, avvenire. Dico questo perché potrebbe trarre in inganno la valutazione delle navi passeggeri.

SILVANO RIDI. Signor presidente, il senso della nostra audizione non è tanto quello di andare a verificare se le valutazioni sono attendibili e se sono state effettuate con criteri di serietà economica, ma è quello di capire se al fondo di queste operazioni il risultato è che è possibile salvare il salvabile in termini di traffico, di efficienza e di occupazione o se, invece, ci troviamo di fronte ad un ennesimo fatto che va verso la liquidazione dell'azienda.

I membri del collegio peritale ritengono, con l'esperienza che deriva dalla loro conoscenza del mercato, che l'operazione proposta consenta a queste navi di rimanere in mare, nei traffici, e di dare una risposta seria ai problemi dell'occupazione dei 400 marittimi interessati, oppure che questo tentativo è destinato a fallire?

PRESIDENTE. Conoscete le condizioni di vendita?

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Se c'è un acquirente per una flotta così malandata, è solo perché spera e pensa di investire molti fondi nell'operazione, altrimenti non trovo giustificazione alcuna. Io non farei tirar fuori a nessun armatore 8 o 9 miliardi, per prendere queste navi e farle navigare nello stato in cui sono adesso, perché ciò sarebbe pura follia. In tale situazione si andrebbe in perdita, anche se il prezzo di acquisto è stato scontato in previsione appunto delle perdite dei prossimi anni. Sarebbe follia pura non pensare di man-

dare molte di queste navi alla demolizione e investire in navi nuove per impegnare gli equipaggi che il ministro dell'industria vuole imporre.

Per quanto riguarda l'*Achille Lauro*, la cosa più saggia da fare sarebbe di acquistare una nave gemella: un conto è gestire una sola nave passeggeri, un conto è gestirne due. È una situazione analoga a quella di un albergatore che ha un solo albergo e di un altro albergatore che ha invece due alberghi, uno al mare e uno ai monti. Se l'acquirente ha queste intenzioni parte con una base che è principalmente costituita dall'interesse nell'*Achille Lauro*. Aggiungendo delle nuove navi porta-containers tutto il resto può essere mandato alla demolizione. Questa è l'unica strada per non vendere tutto pezzo per pezzo.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Quanto si riuscirebbe ad ottenere per tutta la flotta attraverso una demolizione?

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. In tal caso si otterrebbero circa 17 miliardi!

PRESIDENTE. Questo lo hanno detto tutti!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Alla valutazione di una perdita di 12 miliardi e mezzo dovrebbe corrisponderne una relativa al rendimento nei due anni considerati, ma quest'ultima non c'è nel documento presentato.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Tale calcolo è stato fatto, ma il rendimento è risultato molto basso.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. In effetti, noi non sappiamo chi sia effettivamente interessato all'acquisto della flotta Lauro, in quanto, fino a questo momento, si sono avuti contatti soltanto con rappresentanti degli acquirenti.

Per altro, poiché il contratto prevede per il periodo di due anni il mantenimento di 402 marittimi, bisogna anche osservare che, qualora tale impegno non venisse rispettato, non vi sarebbe sanzione alcuna che potrebbe obbligare l'acquirente ad ottemperare a questa clausola. Si tratta, infatti, di un impegno di carattere politico - intendendo il termine in senso lato - più che contrattuale vero e proprio.

PRESIDENTE. Per due anni quest'impegno è vincolante e, qualora non venisse rispettato, potrebbe provocare anche la revoca del contratto. Si prevede una spesa di 19 miliardi all'anno per i 402 dipendenti. Pertanto, la somma di 38 miliardi dovrebbe comunque essere impiegata nel biennio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Resta il fatto che non esiste la possibilità di obbligare al rispetto di quest'impegno.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. L'osservazione dell'onorevole Baghino è giusta ed opportuna. Tuttavia, qualora il Parlamento decidesse di formalizzare la cessione della flotta Lauro, dovrebbe prevedere delle misure cautelari perché l'ipotesi in oggetto non si verifici.

GIOVANNI NOVI, *Componente il collegio peritale*. Se la flotta Lauro fosse pagata, per ipotesi, otto miliardi e rivenduta pezzo per pezzo, l'acquirente potrebbe comodamente realizzare una somma di circa 18 miliardi, guadagnando, pertanto, ben dieci miliardi. Tuttavia, il contratto non contemplerà la possibilità di smembrare la flotta.

ALDO FRULIO, *Componente il collegio peritale*. L'onorevole Baghino ha posto una domanda alla quale è difficile rispondere e che potrà essere risolta soltanto con il passare del tempo.

Noi, come componenti del collegio peritale, auspichiamo che si arrivi in poco tempo alla demolizione di queste navi, in modo da poter accedere al contributo per la demolizione. Il vincolo relativo al mantenimento di 402 marittimi ha, ovviamente, senso solo nel caso in cui ci saranno le navi.

Concludo facendo presente che noi abbiamo svolto il nostro lavoro considerando le navi in armamento almeno per due anni.

PRESIDENTE. Per concomitanti lavori in Assemblea, dobbiamo interrompere l'audizione odierna. Ringrazio i componenti il collegio peritale per il contributo che hanno portato alla nostra indagine conoscitiva.

La seduta termina alle 17,15.