

3

SEDUTA DI MARTEDÌ 3 GIUGNO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIROLAMO LA PENNA

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 17,30.

Audizione del dottor Alcide Ezio Rosina, amministratore delegato della FINMARE.

PRESIDENTE. Prima di iniziare l'audizione del dottor Rosina, amministratore delegato della FINMARE, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla cessione della Flotta Lauro, desidero dare la parola al relatore, onorevole Grippo, per l'illustrazione di alcuni particolari aspetti del tema in esame.

Ugo GRIPPO, *Relatore.* Dottor Rosina, come sicuramente lei saprà, il ministro dell'industria ha autorizzato il commissario De Luca a vendere la parte rimanente della Flotta Lauro (cinque unità più l'*Achille Lauro*) per una somma complessiva di nove miliardi di lire.

In un successivo decreto, nell'indicare l'entità del patrimonio e il valore complessivo degli immobili, si fa riferimento ai tre piani adibiti ad uffici della flotta e precisamente a quelli di Napoli e di Genova. Si deve, pertanto, ritenere che questi tre piani facciano parte della flotta; dovremmo, dunque, dedurre (spero che un chiarimento venga fornito dal ministro) che nella somma dei nove miliardi di lire sia compresa la somma relativa ai tre piani adibiti attualmente ad uffici della flotta: a Napoli e a Genova.

Fatta questa premessa, ciò che la nostra Commissione desidera conoscere attraverso questa indagine, e in particolare attraverso l'audizione dell'amministratore delegato della FINMARE, è se vi sia stata in passato qualche trattativa tra la FIN-

MARE e la Flotta Lauro, relativamente all'acquisto di quest'ultima, e se, eventualmente, ancora oggi, la FINMARE sia interessata a tale acquisto.

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE.* Svolgo la mia attività presso la FINMARE dal 1984 e sono in condizione di dare notizie ed informazioni certe da quel periodo; per quello precedente a tale anno, potrò riportare i dati che mi sono stati forniti dagli uffici.

Per quanto risulta al sottoscritto non sono state avanzate nei miei confronti richieste di acquisizione della Flotta Lauro, né mi risulta che tali richieste siano state fatte in periodi anteriori al 1984.

Ciò non mi sorprende perché debbo dire che obiettivamente è difficile pensare alla FINMARE come ad una società interessata all'acquisizione della Flotta Lauro. Le caratteristiche delle navi che compongono tale flotta sono tali per cui non si vede quali risultati pratici deriverebbero da una eventuale acquisizione di tale flotta, soprattutto se teniamo conto dei problemi che già esistono all'interno del gruppo FINMARE.

Ho ricevuto, sempre a tale riguardo, un messaggio da parte del commissario, tramite la presidenza dell'IRI, mirato a vedere se vi erano le possibilità, da parte di aziende controllate dalla FINMARE, di stipulare contratti di trasporto per carichi secchi alla rinfusa, cioè per carbone ed altri minerali.

Se vi fossero state navi idonee a quel tipo di trasporto, certamente avremmo dato la nostra preferenza alle navi della Flotta Lauro. Così non è stato e la richiesta è rimasta una esercitazione puramente teorica.

Il gruppo FINMARE ha collaborato con l'amministrazione straordinaria della Flotta Lauro soltanto con l'intento di difendere presso i consorzi i diritti di traffico in possesso della stessa Flotta Lauro. Il vero valore e patrimonio della suddetta flotta, infatti, sono i diritti di traffico, soprattutto quelli per il centro e sud America, diritti che sono molto consistenti.

Poiché, approfittando della crisi della Flotta Lauro, alcuni componenti del consorzio avevano tentato di vanificare i diritti, la FINMARE, attraverso le sue società, ha cercato di difendere tali diritti. Per tale motivo, per un certo periodo, la FINMARE ha noleggiato a scafo nudo una nave della Flotta Lauro.

Attualmente la Flotta Lauro fa parte di questo consorzio ed esistono accordi di collaborazione ma di tipo prettamente commerciale. Questa, almeno, la natura dei rapporti che mi risulta siano intercorsi tra la FINMARE e la società Lauro.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Nei documenti in possesso della Commissione vi è un accenno ad una trattativa fra la società Italia e la società Lauro, riguardante, in particolare, la ripresa di traffico su base internazionale e il recupero di diritti di traffico.

Mi sembra però che fosse previsto l'insediamento di due navi nelle linee dell'Italia in una prima fase; era anche previsto - sembrerebbe - che, qualora si fosse verificata questa condizione favorevole, si sarebbe passati ad una seconda fase. In altri termini, quest'ultima nasceva dal presupposto di una verifica di tipo commerciale nell'espletamento della prima fase indicata.

La seconda fase consisteva nella costituzione di una società mista a partecipazione paritetica fra la Flotta Lauro e la società Italia, questo almeno abbiamo potuto riscontrare dalle documentazioni forniteci dal commissario.

Quella prima fase è stata espletata e ci sono stati risultati negativi, per cui non si è passati alla seconda fase, o, invece, non si è ritenuto nemmeno di sperimentare la prima fase? In questo caso, le

chiedo per quali motivi la prima fase non è stata sperimentata.

PRESIDENTE. Vorrei integrare la domanda dell'onorevole Grippo, al fine di rendere più chiara la posizione della Commissione. Tenuto conto che abbiamo l'impressione che le condizioni di vendita della Flotta Lauro, almeno stando alle considerazioni che siamo venuti facendo in questo periodo, ci appaiono molto vantaggiose per chi acquista; tenuto conto che questa trattativa è interrotta, non potrebbe in questo momento, se è vero che le condizioni di acquisto sono vantaggiose, inserirsi la FINMARE per non far disperdere un patrimonio e per non far passare un'occasione che sembra molto favorevole?

ADELMO RICCARDI. Signor presidente, non c'è dubbio che, con il responsabile della FINMARE, vogliamo, almeno per quanto ci riguarda, perseguire due obiettivi. Essi sono entrambi rivolti a determinare chiarezza intorno ad una questione che è abbastanza complessa e, per qualche aspetto, incomprensibile almeno per ora.

Innanzitutto chiediamo al massimo responsabile della flotta pubblica del nostro paese se la soluzione che sta venendo avanti persegua, non tanto per la congruità delle somme che l'onorevole Grippo indicava (4 miliardi e mezzo che non si sa quando saranno versati), l'obiettivo dell'inizio del superamento delle grandi difficoltà che oggi investono la nostra flotta.

Voglio precisare che questa domanda tiene conto del ruolo che la Flotta Lauro aveva nei traffici marittimi e di linea con le specializzazioni a cui lei faceva riferimento e quindi del contributo che la stessa flotta portava al nostro paese in termini di traffici marittimi. Ora siamo in una parabola drammaticamente discendente.

Vorrei che a questa prima domanda si rispondesse con grande sincerità perché abbiamo bisogno che si arrivi a degli accordi che vadano in questa direzione.

La seconda domanda la interessa direttamente, tenendo conto che i tempi

sono abbastanza « bruciati », per come si presentano le situazioni al tavolo di questa audizione: la FINMARE, in considerazione del ruolo che non solo i suoi dirigenti, ma anche il Parlamento, vogliono assegnare ad essa nel rilancio dei traffici marittimi del nostro paese, in considerazione altresì del ruolo che aveva la Flotta Lauro, può rinunciare ad essere protagonista nella definizione di una questione di tale portata?

Mi pare che in tale questione sia coinvolta una parte essenziale della prospettiva della nostra flotta pubblica e privata. In altri termini, la soluzione che diamo al problema della Flotta Lauro riguarda l'avvenire della nostra flotta di bandiera.

A questo punto potrei porre una terza domanda, ma non lo faccio in questa sede, perché parlo con un dirigente che deve farsi carico della difesa della bandiera nazionale.

Mi domando se non ci sia ancora uno spazio utile per poter vedere la FINMARE protagonista nella definizione di questa importante vicenda, che finora è stata trattata — lo dico con molto senso di responsabilità, ma anche con molta franchezza — da gente che non guarda all'interesse generale del paese, bensì ad un interesse particolare. Ebbene, lei che è il più alto dirigente della FINMARE non può condividere, credo, questa impostazione.

Queste sono le due domande che ho inteso porre a nome del gruppo comunista.

ANGELO MANNA. Signor presidente, prendo spunto dall'affermazione testé resa dal collega Riccardi, per ricordare a me stesso, ai colleghi, e a lei, che nel 1974 la Flotta Lauro aveva 40 navi in armamento per un totale di due milioni e mezzo di tonnellate, cioè un quinto del tonnellaggio nazionale; nel 1978 la stessa flotta Lauro incrementò il suo tonnellaggio, che superò i tre milioni; in quello stesso anno, il *deficit* della bilancia dei noli era pari a zero lire. Ora la flotta Lauro è ridotta a sette unità e la flotta mercantile italiana ha un tonnellaggio complessivo

di non meno di sette milioni di tonnellate, ma il *deficit* della bilancia dei noli, come abbiamo appreso dalla relazione della Corte dei conti, è di 2 mila miliardi e 150 milioni di lire.

La FINMARE ha mai pensato che al pauroso *crack* dei noli italiani, terzo in ordine di gravità dopo quello della bilancia alimentare e quello della bilancia energetica, abbia potuto contribuire l'uscita di scena della Flotta Lauro? Ha mai considerato che le passività della bilancia dei noli aumentavano a mano a mano che si assottigliava il tonnellaggio della Flotta Lauro?

Lei ha messo le mani avanti sottolineando che è amministratore delegato della FINMARE dal 1984. Questa è una verità assoluta, ma io debbo farle una domanda alla quale lei può anche non rispondere, proprio perché ha affermato di essere giunto alla FINMARE nel 1984. Credo tuttavia che lei debba sapere che verso la fine del 1982 l'allora ministro della marina mercantile, Di Giesi, poi scomparso, tentò una soluzione FINMARE dei problemi della Flotta Lauro; i giornali riportarono a grandi titoli che furono i sindacati a non volere questa chiamata ufficiale della marina mercantile nei confronti della FINMARE. Vi fu, invece, qualche giornale che titolò diversamente l'avvenimento: addossò la responsabilità del diniego della FINMARE non tanto ai sindacati, quanto alla dirigenza della stessa FINMARE. Si parlò addirittura di ricatto delle banche nei confronti dello Stato, della marina mercantile, dello stesso Ministero dell'industria. Ricordo benissimo il fatto, e posso produrre, quale commissario, tutta una documentazione in proposito: la FINMARE fu sentita, fu investita del caso della Flotta Lauro. Lei può dire perché la FINMARE si defilò, o fu costretta a defilarsi? Bisogna poi dire che la FINMARE c'entra ancora per una citazione fatta nell'ultima audizione del dottor Costa. Pare cioè che una soluzione FINMARE — mi riallaccio sempre alle affermazioni del collega Riccardi — non sia impossibile. Il dottor Costa, che certamente di mare se ne in-

tende, diceva che la soluzione, sicuramente migliore di quella che si profila, sarebbe l'acquisto della Flotta Lauro da parte della FINMARE e di armatori privati, in combinazione. In questo modo si risolverebbero tutti i problemi, compreso quello occupazionale.

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. Le domande che mi sono state rivolte richiedono certamente da parte mia una risposta ampia. La Flotta Lauro aveva una grossa consistenza e il suo declino è stato più rapido e traumatico della generalità della flotta italiana, ma lo stesso fenomeno si è verificato per tutta la flotta del nostro paese, così come per quella della FINMARE, per la quale era stato approntato, a metà del 1984, un programma di sostanziale smantellamento. Oggi questa flotta sopravvive con continue « iniezioni » di carattere finanziario per ripianare il suo *deficit* pauroso, in attesa della definizione della cosiddetta « legge FINMARE » attualmente all'esame del Senato, che rappresenta una scelta politica ben precisa.

Il problema della Flotta Lauro poteva avere il tipo di soluzione che qui è stato adombrato, quello globale, che tendeva a salvare una flotta consistente all'inizio della crisi. Se consideriamo oggi la realtà della flotta, vediamo che vi è un certo numero di navi che, mi dispiace dirlo, non ha alcun interesse e significato dal punto di vista tecnico-commerciale. Si tratta infatti di navi vecchie, sorpassate, buone soltanto per la demolizione, certamente inadeguate a reggere la concorrenza e il traffico su qualunque linea, comprese quelle del centro e sud America.

Vi è poi il problema occupazionale da considerare. Vi sono centinaia di marinai, una entità enorme rispetto alla capacità di imbarco di una flotta che, come ho detto prima, è destinata ad essere demolita in tempi molto brevi. L'unico valore commerciale è rappresentato dalle linee. Questo valore può essere attivato se si sostituiscono, con nuovi investimenti, le vecchie navi con navi adeguate a sfruttare convenientemente questi diritti.

Esiste oggi un parallelismo drammatico tra la Flotta Lauro e la flotta FINMARE, anche se le cause sono diverse. La FINMARE ha una flotta che in gran parte deve essere sostituita. L'essenza del programma di rilancio consiste, mantenendo la proprietà delle navi, nel sostituirle con altre costruite secondo canoni tecnico-commerciali oggi obbligati per reggere la concorrenza. La stessa FINMARE, come si evidenzia nel progetto all'esame del Parlamento, prevede il prepensionamento di circa mille persone. Vi sono, quindi, due situazioni sommando le quali non si risolve nulla, ma si aggrava semplicemente la crisi. Vi sono mille persone in esubero, per quanto riguarda la FINMARE, delle quali lo Stato intende farsi carico attraverso il prepensionamento; abbiamo poi una flotta che, pur essendo più giovane della Lauro, è interamente obsoleta e deve essere sostituita ed una Flotta Lauro che non vale niente sotto il profilo commerciale, e vale addirittura meno di quella della FINMARE.

Non sono in grado di dare una valutazione sulla congruità della soluzione prospettata. Posso solo, in coscienza, dire che le navi della Flotta Lauro non valgono niente, che l'unica cosa che ha un certo valore è l'avviamento commerciale, ma solo in potenza, perché nella realtà del mercato odierno vale solo se lo si sfrutta con navi di bandiera di comodo, di bandiera filippina o liberiana. E ciò perché — è lo stesso discorso che sta alla base del piano FINMARE — una nave nuova, ordinata oggi ai cantieri italiani, quand'anche si ottenessero i prezzi europei, se la si dovesse mettere sul mercato internazionale, in concorrenza con altre, per sfruttare i diritti di traffico, non farebbe quadrare i conti. La situazione, sotto questo profilo, è senza via d'uscita.

Vi è poi il problema del *deficit* valutario, che è strettamente connesso al degrado della flotta. Questo rappresenta uno dei punti su cui si è basato il nuovo piano FINMARE. Abbiamo chiesto al Governo di esprimersi in proposito per cercare di dare una soluzione di tipo politico e non economico a questo problema.

Pertanto, il privato che acquisisce oggi la Flotta Lauro deve avere dei programmi futuri, altrimenti vi è scarsa possibilità di dare lavoro a queste centinaia di persone. Questa è la tragica realtà. Lo sfruttamento dei diritti di linea con le navi attuali è un non senso: si può andare avanti per qualche mese soltanto, non essendo navi che possono « reggere », per le condizioni in cui si trovano e l'età che hanno. Se si sfruttano i diritti commerciali facendo ricorso a navi noleggiate con scafo armato, peggio ancora, i marittimi certamente stanno a terra e non si imbarcano.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Sono 402 !

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. Di cui presumo la maggior parte sulle navi passeggeri.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. No, complessivamente.

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. Per le navi passeggeri il discorso è diverso. La FINMARE ha gli stessi problemi della Flotta Lauro. Pertanto, non risolviamo niente assumendoci il peso di un ulteriore numero di marittimi, quando ne abbiamo già mille da prepensionare a carico dello Stato. Non ha senso prendere delle navi che devono essere sostituite. Noi abbiamo fatto un programma di sostituzione delle nostre navi e se il Parlamento approverà la legge andremo in quel senso. Dal punto di vista della funzionalità del risultato finale, sommando la Flotta Lauro alla FINMARE, non si ricava nulla di positivo, si aggiungono problemi a problemi.

La soluzione non può essere che quella già indicata e che noi abbiamo delineato come una risposta politica: dare al paese uno « zoccolo » di flotta, altrimenti tra breve non vi sarà più una flotta in Italia. L'armamento privato non è in grado di farlo e non lo fa - nonostante gli incentivi, gli investimenti sono

veramente marginali - e quindi, se non interviene la flotta di Stato, per un certo periodo questo paese non avrà più una flotta. Questa è la realtà drammatica che abbiamo di fronte.

Non mi stupisce il fatto che chi aveva la responsabilità della FINMARE non abbia visto soluzioni di intervento. Una soluzione avrebbe potuto essere trovata all'inizio, quando la flotta era consistente; avrebbe dovuto essere una soluzione di tipo politico perché dal punto di vista economico i conti non avevano alcuna possibilità di quadrare. Oggi la situazione è peggiorata; le navi rimaste non hanno alcun significato ed è veramente molto difficile vedere uno sbocco. Attualmente esistono solo i valori commerciali di avviamento e se noi, come FINMARE, li avessimo, non ci darebbero molto in termini di flotta ed occupazione, considerando che stiamo già operando in collegamento con la Flotta Lauro, nel senso che i traffici del centro e sud America sono realizzati in consorzio, con la partecipazione appunto della Flotta Lauro.

Questo discorso può certo essere molto deludente, ma purtroppo la situazione è questa.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Credo che le mie domande siano di natura delicata. Desidero chiedere come mai, con una situazione così negativa, i due ultimi commissari hanno portato avanti l'amministrazione della flotta Lauro in definitiva non diminuendo il *deficit*.

UGO GRIPPO, *Relatore*. È da verificare.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È da verificare, ma loro in ogni caso sono andati avanti. Il personale allora era di oltre mille unità; oggi l'impegno è di 402 unità più 60 amministrativi, mentre gli attuali dipendenti sono circa 600.

Con un quadro così negativo, dando un valore esclusivamente al diritto di linea ed avendo la preoccupazione di dover demolire le altre navi e doverle sostituire per godere del credito previsto legislativamente, la società che farebbe l'acquisto quale prospettiva potrebbe avere ?

Se consideriamo i 4 miliardi e mezzo dati subito, gli altri promessi e poi l'acquisto di immobili per circa 3 miliardi di valore, lo sforzo finanziario risulta irrisorio, però, dietro questo sforzo, vi è un notevole impegno in quanto l'acquirente dovrà, per almeno due anni, mantenere in servizio 402 più 60 unità, ed inoltre dovrà, sempre per due anni, continuare l'attività della Flotta Lauro.

I tre armatori o compagnie che assumessero questo onere, quali prospettive potrebbero avere e quale forza finanziaria?

Una persona come lei, che conosce tutto quanto è possibile conoscere nel campo dell'attività marittima, dei trasporti e dei servizi di linea, si sarà posta l'interrogativo che io mi sono posto: a fronte dell'irrisorietà del compenso, chi potrà assumere uno sforzo simile?

Sono d'accordo con lei nel ritenere che sarebbe un errore ed un appesantimento inutile coinvolgere, sia pure in parte, la FINMARE, perché, dovendo questa procedere al prepensionamento di mille dipendenti, non potrebbe certo assumere l'impegno di mantenerne in servizio altri 402.

Per concludere, vi è qualcosa che ci dà delle garanzie o vi è qualcosa che ci dà ulteriori preoccupazioni in tutto questo?

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. A molte di queste domande non sono in grado di rispondere, però una cosa è certa: il punto delicato è rappresentato dall'impegno di mantenere il posto di lavoro a queste persone. Con l'attuale Flotta Lauro non ci si riesce, quindi io devo presumere che, se da un lato è stato richiesto questo impegno, dall'altro sarà anche stata richiesta una programmazione, una verifica, la presentazione di un piano. Se qualcuno si assume l'impegno di dare lavoro a 400 persone, probabilmente ha già predisposto un piano.

ANGELO MANNA. Come lei ha detto, la Flotta Lauro non ha navi per il trasporto

di carbone e minerali, però le navi di tale flotta stanno attualmente portando aiuti, in derrate alimentari, per conto dello Stato italiano, ai paesi del terzo mondo. Tale trasporto non è commissionato direttamente, ma avviene attraverso il solito cliente fisso dello Stato italiano, che non nomino per motivi ovvii, perché non c'è.

Dottor Rosina, lei non crede che, se vi fosse stata e se vi fosse effettivamente da parte dello Stato la volontà di risanare la situazione della Flotta Lauro, questo Stato avrebbe dovuto e dovrebbe affidare i trasporti direttamente alle navi di tale flotta?

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. È difficile dirlo. Quello che importa è che i trasporti siano affidati e che le navi navighino.

Non mi sfugge la differenza tra le due soluzioni.

ANGELO MANNA. Però non per 40 dollari a tonnellata ma per 23 dollari! La cosa, dunque, è molto diversa.

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. Ritengo che la Flotta Lauro avesse la possibilità di essere salvata al momento della sua entrata in crisi, quando una precisa manifestazione di volontà da parte dello Stato avrebbe potuto mantenere in esercizio ed in vita le navi. Vi era tutto un insieme di navi petroliere sulle quali avrebbe potuto svilupparsi un discorso coordinato tra tutti gli enti. Vi erano anche delle navi per il trasporto di minerali ed in particolare per il trasporto di carbone. Dunque, un discorso coordinato tra i vari enti avrebbe potuto permettere l'utilizzo - per esempio, da parte della SNAM - di quelle navi.

Passato quel momento, il degrado della Flotta Lauro è stato inevitabile: tanto è vero che oggi quelle navi non vi sono più.

Con questo non voglio dire che un coordinamento del genere sarebbe stato conveniente, ma forse lo sforzo finanziario compiuto dallo Stato in questi ultimi

anni - con il relativo costo per la collettività - avrebbe potuto, se concentrato al momento dell'inizio della crisi, salvare la Flotta Lauro ed i posti di lavoro. Oggi, purtroppo, non vi è più niente da salvare.

ANGELO MANNA. Sono d'accordo con lei. Però, specialmente a Napoli, « non possiamo tenerci » quello che ci hanno fatto: non quello che hanno fatto all'impresa Lauro, ma quello che hanno fatto al Mezzogiorno, a Napoli, a 2.300 marittimi, a 49 navi di proprietà ed a 50 navi a noleggio!

PRESIDENTE. Onorevole Manna, la prego di rivolgere al dottor Rosina delle domande per ottenere delle risposte.

ANGELO MANNA. Desidero rivolgere al dottor Rosina un'altra domanda, alla quale forse non vi sarà risposta.

Dottor Rosina, se la FINMARE fosse nella stessa situazione della Flotta Lauro, se lei chiedesse allo Stato 40 miliardi di lire per rimettere in moto tutta la flotta e non ottenesse tale somma, che cosa farebbe? Si dimetterebbe subito responsabilmente?

ALCIDE EZIO ROSINA, *Amministratore delegato della FINMARE*. Posso risponderle con quanto ho dichiarato apertamente diverse volte.

Dal momento che io sono, provvisoriamente, nell'ambito dell'IRI e della flotta pubblica, o viene accettata l'impostazione politica secondo cui l'Italia ha bisogno di una flotta e, di conseguenza, lo Stato manifesta la sua volontà in tale senso (restando nostra, e mia in particolare, la responsabilità di applicare quella volontà con decenza e con capacità professionali), o non ho davvero alcun motivo di restare a fare questo lavoro (come ho detto all'IRI il giorno in cui sono stato chiamato da Prodi) perché altrimenti sarebbe da parte mia come « scaldare una sedia ».

Dunque, la mia risposta sotto questo profilo è precisa. Lo Stato ha manifestato una volontà perché il Governo ha approvato un disegno di legge che il Parlamento sta ora esaminando. Tale legge, se

non sarà snaturata e se riuscirà a passare in tempi ragionevoli, potrà costituire la base logica per risanare la flotta pubblica. Non dico che la risanerà, bensì che sarà in grado, se si lavorerà bene, di risanarla. Se verrà meno una tale volontà, non vi sarà alcuna possibilità di salvare la flotta pubblica; e allora, evidentemente, vi saranno persone più brave di me per fare da liquidatori.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome della Commissione, il dottor Rosina, per la collaborazione che ci ha fornito nel corso di questa audizione.

Audizione degli ingegneri Giacomo Rizzi e Carlo Ciciani, periti.

PRESIDENTE. Proseguiamo l'indagine con l'audizione degli ingegneri Rizzi e Ciciani.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Come loro sanno, questa indagine conoscitiva riguarda, in generale, la vendita della Flotta Lauro e degli immobili dell'azienda.

La Commissione ha avuto qualche perplessità di fronte a tre perizie che lei, ingegner Rizzi, conosce, tra l'altro, per avere elaborato un prospetto riepilogativo sui valori di stima di tali perizie, compiute rispettivamente dall'architetto Pistelli, dall'ingegner Ciciani e da lei. (In particolare, la sua perizia, fatta nel 1984, fu aggiornata nel 1985).

I problemi sui quali le chiediamo qualche chiarimento non si riferiscono alla perizia Pistelli, che forse era una perizia sovrastimata, ma si riferiscono alle perizie effettuate dall'ingegner Ciciani e da lei.

Riteniamo che la differenza tra la perizia Pistelli e la perizia Ciciani, che credo sia stata effettuata due anni dopo...

CARLO CICIANI, *Perito*. Sì, circa due anni dopo.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. ... derivi probabilmente dalla diversità di valutazione

della suscettività dei beni analizzati, essenzialmente di quelli adibiti a spazi commerciali. Riteniamo anche, però, che spesso tra le tre perizie non vi sia identità di indicazione per quanto riguarda le superfici. Infatti, tra due di tali perizie vi è addirittura una differenza di circa il 20 per cento per quanto riguarda le superfici analizzate.

Vorremmo aver un primo chiarimento su tale questione.

Per quanto concerne il prospetto che lei, ingegner Rizzi, molto opportunamente ci ha reso, abbiamo rilevato che alcuni immobili non sono stati indicati. Mi riferisco, ad esempio, al ristorante « Franceschiello » ed alla pensione « Villa Pina » della perizia Pistelli. Però abbiamo potuto anche riscontrare degli spazi abbastanza notevoli rispetto alla prima perizia ed anche rispetto alla seconda. Per esempio abbiamo riscontrato che per « Villa Eliana » la perizia Pistelli porta una valutazione di 2 miliardi 579 milioni e la perizia Ciciani porta una valutazione di un miliardo 877 milioni.

Abbiamo riscontrato che la sua stima porta, più o meno, la stessa cifra; ma poi, per l'effetto degli abbattimenti e di altre considerazioni, giunge ad un totale complessivamente molto più basso.

In primo luogo, dunque, la Commissione desidererebbe avere, da lei e dall'ingegner Ciciani, un chiarimento su queste valutazioni e sul modo in cui sono state effettuate; successivamente le rivolgeremo alcune domande per ottenere ulteriori chiarimenti in proposito.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Lei, onorevole Grippo, ha parlato di tre perizie. La prima è stata compiuta da un architetto. Ho visto alcuni punti di quella perizia e devo dire che, come professore di estimo, sono nettamente contrario a tale stima. Noi facciamo le stime — come è detto sui miei libri di estimo — secondo vari metodi, ma questi metodi devono essere equivalenti; non possiamo dire che questo prende meno, questo di più, quest'altro un po' di più, perché non ha senso. In effetti, nel mio libro di estimo ho parlato

del tornaconto, eccetera, eccetera. Per quanto riguarda la differenza tra la mia stima e quella dell'ingegner Ciciani, devo dire che sono state compiute in epoche generalmente differenti; le mie stime, poi, sono analitiche, per cui sono affrontate meglio.

La considerazione da me compiuta è che se si vuole vendere un immobile oggi si ha una valutazione alta, se lo si vuole vendere domani... Ho pertanto affermato qual era il valore dell'immobile, ma nel caso in cui lo si voglia vendere per esempio in tre mesi attraverso pagamento in contanti, vi è una certa differenza.

Passo alla questione delle ville. Devo dire in primo luogo che non è facile vendere un bene come una villa in breve tempo. Secondo me, i prezzi di mercato iniziali sono diversi e questo è il motivo per il quale le stime sono fatte con valori diversi.

Mi è stato detto, inoltre, che vi sono differenze sui beni. Li abbiamo visti con i dati catastali. D'altra parte sono stato sul posto e ritengo che le stime valgano una certa cifra, ma naturalmente, se si vende in breve tempo, si ha un abbattimento. Occorre poi considerare che se si vuole vendere tutta l'intera proprietà in un unico momento, e subito... D'altra parte chi possiede un fabbricato affittato a Napoli se lo vende.

UGO GRIPPO, *Relatore*. La situazione è delicata per le abitazioni, dalle quali è difficile mandare via gli inquilini. Per gli uffici le cose sono diverse.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Questo in linea puramente teorica; sappiamo che in linea pratica si presentano grossi problemi. D'altra parte vi sono state valutazioni diverse. Infatti ho usato vari metodi e di questo ho tenuto conto. Certamente, nel caso dei terreni agrari, se si guarda la mia relazione, esiste un divario perché non sappiamo ancora se il terreno è valido o meno. Non sappiamo ancora se passerà la legge sui redditi agricoli.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Lei ha fatto un riferimento al problema dei terreni. Sul

fondo di Villazzano ci troviamo di fronte alla perizia Pistelli di 18 miliardi di lire, ad una stima dell'ingegner Ciciani di 8 miliardi e 867 milioni, mentre con la sua stima arriviamo a 4 miliardi, con un abbattimento di 14 miliardi.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Il fondo di Villazzano è bello, ma io l'ho valutato 4 miliardi e 642 milioni perché in effetti non valeva. Oggi, valutare quel fondo 8 miliardi non ha senso, in quanto non è semplice trovarli. D'altra parte, posso anche aver sbagliato, ma penso di no. Comunque, Villazzano non è stato venduto, né sono state fatte offerte. Io ho fatto dei valori, poi si cerca di vendere, ma quel fondo non si è riusciti a venderlo. Posso comunque fornire dei dati.

PRESIDENTE. Certamente esiste una differenza di stima tra Pistelli, Ciciani e lei. Nel corso del tempo, quindi con una variazione soltanto temporale, lei ha ritenuto di dover abbattere il valore di tali beni?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Sì, molti beni ho ritenuto di abbassarli, anche se non di molto; ho abbassato le stime del 10, 12, 5 per cento, perché in effetti questi beni sono stati abbandonati. Non è colpa mia, ho fatto solo una constatazione.

PRESIDENTE. Quindi non c'era stata manutenzione; cosa significa « abbandonati »?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Significa appunto che non c'è stata manutenzione, quindi i beni si sono degradati.

PRESIDENTE. Qui vi è un tasso che i tecnici possono stimare. Siamo di fronte a periodi molto limitati: è possibile che un edificio diventi fatiscente?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Non tutto diventa fatiscente; infatti, per quanto riguarda il palazzo della Flotta Lauro, non ho abbassato tutte le stime. Per esempio,

la flotta a Napoli l'ho abbassata del 2 per cento.

ANGELO MANNA. Quando le è stato affidato l'incarico della stima?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Ho avuto l'incarico nel 1983; la prima perizia è del febbraio 1984.

ANGELO MANNA. Lei ha abbassato le valutazioni precedenti.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Nella seconda stima, che venne effettuata nel 1985.

ANGELO MANNA. Lei però nell'esordio ha fatto due dichiarazioni di principio come professore di estimo: ha affermato che dal valore di mercato va sottratto il « valore della fretta » ed ha aggiunto che se bisogna vendere tutto e in fretta il valore dell'immobile deve scendere ancora. Ma quando le è stato assegnato il compito di stimare gli immobili, le hanno detto di fare una stima analitica o una stima complessiva? Le hanno detto di tener conto che si sarebbe dovuto vendere tutto e in fretta?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Come risulta dall'elenco che vi abbiamo dato, ho effettuato la stima normale, analitica, sulla quale ho lavorato un anno. La stima normale è del 10 per cento in più o in meno; poi ho fatto un'altra stima con l'abbattimento, perché rispetto alla stima di 10 miliardi e 600 milioni gli immobili potevano essere venduti a gruppi.

ANGELO MANNA. Complessivamente quanto valgono gli immobili considerati in blocco?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Gli immobili valgono circa 45 miliardi, mentre se si vendessero in blocco varrebbero 37 miliardi.

ANGELO MANNA. Non le hanno detto che esisteva già una società la quale doveva acquistare tutto in blocco?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. No. Feci questa stima di aggiornamento. L'unica offerta pervenuta per l'acquisto in blocco ammontava a 20 miliardi e 800 milioni; io dissi che questa era bassa.

ANGELO MANNA. Dal 1983 al 1986 l'aumento è stato di soli 5 miliardi.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Sì.

ADELMO RICCARDI. Un bene che si offre è valutato in modo diverso rispetto ad un bene che viene richiesto. Vorrei porle una domanda che mi sembra ovvia: quale parte è stata venduta e a chi?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Nel 1985 effettuai una perizia sui beni appartenenti alla società, poi ne feci un'altra per il commissario. Si voleva sapere, per esempio, quali beni appartenevano a Lauro, quali ai figli, e così via. Predisposi un appunto - si tratta della terza stima, che reca la data del 10 marzo 1986 - in cui venivano presi in considerazione tutti i beni.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Mi rendo conto della sua competenza indiscussa in questa materia. Probabilmente si è trattato di una mancanza di esperienza del mercato napoletano rispetto a quello romano, che è un po' diverso, soprattutto per la situazione urbanistica della città ed anche per altre ragioni, quali ad esempio la scarsa edificabilità e, più particolarmente, la diversità di situazione economica.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Sono stato a Napoli ben dodici volte proprio per questi motivi.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Voglio ricordarle che ad un certo momento il commissario fece pubblicare sui giornali napoletani - ad esempio *Il Mattino* - un bando per la vendita dei singoli immobili. Si registrò una serie di risposte positive per l'acquisto di alcuni di essi. Dal calcolo che ho potuto effettuare valutando le offerte che il commissario ha inserito

nella proposta, si evince che per una sola parte di tali immobili pervennero offerte per un totale di 20 miliardi e 500 milioni. In particolare mancavano proposte per i beni di via Orazio, per quelli di Massalubrense e per il fabbricato di Genova, valutato dapprima 8 miliardi e 800 milioni e successivamente 6 miliardi. Non vi fu alcuna offerta neppure per i beni di Sorrento.

Calcolando l'offerta complessiva della società che oggi ha avanzato la proposta, che ammonta a 26 miliardi di lire (da cui bisogna detrarre il valore dei beni adibiti a flotta), mi sembra che emerga un certo scopenso.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Non so di cosa si stia parlando. Ricordo che mi colpì - in senso lato, naturalmente - il fatto che alcuni palazzi, fondi rustici, locali adibiti ad uso commerciale ed altri beni non appartenevano a Lauro. Non sono riuscito nemmeno a sapere (né, d'altro canto, questo rientra nelle mie competenze) se tali beni facevano parte di quelli soggetti all'azione fallimentare.

PRESIDENTE. Invito l'altro perito, l'ingegnere Carlo Ciciani, a farci comprendere le differenze di valutazione, anche a distanza di tempo, ed i criteri a cui si sono ispirati i periti chiamati ad effettuare le stime. L'ingegner Ciciani mi ha confidato poc'anzi che i periti agiscono spesso come gli artisti, dal momento che ognuno ha un suo « pentagramma ». Voglio far notare che in ogni caso è necessario far riferimento ai parametri commerciali della zona, in particolare ai contratti stipulati nello stesso periodo di tempo. È importante infatti sapere quali criteri hanno ispirato tali valutazioni.

CARLO CICIANI, *Perito*. Faccio presente che ho redatto la perizia nel 1982, quindi precedentemente a quella effettuata dall'ingegner Rizzi. Pertanto essa rispondeva alle esigenze dell'epoca. Vi era allora una situazione completamente diversa, soprattutto a livello gestionale, rispetto a quella trovata successivamente.

Il presidente ha fatto cenno ai contratti. Preciso che, nel momento in cui ho dovuto valutare la situazione degli immobili, non conoscevo l'esatta condizione contrattuale.

PRESIDENTE. Ricordo che stiamo qui parlando soltanto degli immobili, considerato che abbiamo lasciato da parte la flotta. Per ciò che concerne la valutazione degli immobili, si prescinde dalla situazione debitoria o fallimentare, dal momento che il valore del bene va calcolato secondo i parametri relativi al contesto edilizio in cui i contratti di vendita, di permuta o di altro genere vengono stipulati, indipendentemente dalla situazione soggettiva di insolvenza.

CARLO CICIANI, *Perito*. Ricordo che ho redatto la perizia esaminando gli immobili uno ad uno, senza però entrare nei particolari, semplicemente perché mancavano alcuni elementi.

Quando ho accennato ai contratti, ho detto che non sono riuscito ad esaminarli tutti; quindi il livello di incertezza su alcuni punti dipendeva proprio da questo. Ho effettuato, in media, detrazioni del 30 per cento tra un immobile ed una porzione di esso, ma non sono riuscito a prendere in considerazione alcuni elementi, il cui esame avrebbe richiesto maggior tempo a disposizione.

La mia perizia, quindi, in quell'epoca non ha potuto essere particolareggiata come, invece, lo è stata successivamente. Occorre considerare, infatti, che per dare risposte esatte e precise bisogna avere tutti i documenti necessari. Per esempio, per quanto riguarda la questione relativa alle consistenze, mi permetto di osservare che vi sono degli immobili per i quali non esiste alcuna planimetria. D'altra parte, è evidente che può essere fatto un rilievo rapido, in tre giorni, oppure estremamente dettagliato, in quindici giorni.

In quel momento, tuttavia, la situazione era quella che era. Non esiste alcuna planimetria del palazzo della società

Lauro a Napoli, come non esiste quella di Villa Aniana.

PRESIDENTE. Quando è stata costruita la Villa Lauro?

CARLO CICIANI, *Perito*. Nell'ottocento.

Penso di aver redatto la mia perizia nel modo migliore, tenendo conto di ogni singolo bene ai quali sono stati riservati singoli fascicoli. Ripeto, per ogni bene è stato riservato un fascicolo con l'indicazione del relativo valore. Si pensava, in quel periodo, infatti, che questi beni potessero essere alienati singolarmente. È evidente, però, che ogni fondo può variare il suo valore a seconda di come lo si consideri, se isolatamente o unitamente ad altri formanti la stessa proprietà. Ne deriva, quindi, che una stessa proprietà computata nei suoi singoli beni che la compongono, ha complessivamente un valore diverso. Ciò è tanto vero che io non ho indicato il valore complessivo della proprietà perché questo non interessava ai fini della mia perizia.

Le differenze della mia perizia con le altre a me sembrano riguardare i terreni e non gli immobili. D'altra parte, desidero ricordare che non vi era il piano regolatore e probabilmente non esiste nemmeno oggi. È evidente che in assenza di un piano regolatore manca l'indicazione della destinazione e dell'uso, e ogni perito può dare una sua valutazione. Ecco perché la mia valutazione può benissimo risultare diversa da quella di un altro.

Io ho fatto delle ipotesi. È chiaro che questi terreni possono essere valutati in base ad una effettiva edificabilità oppure valutati come terreni agricoli, con riferimento alla situazione attuale. La mia valutazione, nel caso in ispecie, è stata quella di non considerare tali terreni solo di destinazione agricola. Infatti, a mio avviso, essi sono suscettibili di una valutazione diversa e maggiore perché è possibile per essi uno sviluppo turistico. Una loro potenziale edificabilità è infatti indubbia. La mia resta, in ogni caso, una

opinione che può essere non condivisa, ma la perizia che ho redatto è stata fatta sulla base delle ipotesi a cui prima ho fatto cenno.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Al fine di avere un quadro più complessivo della situazione, desidererei conoscere dai due periti in che maniera è stata calcolata la capitalizzazione dei redditi investiti nel settore edilizio.

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Il calcolo medio è intorno al 5 per cento.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Non le sembra un tasso elevato, soprattutto a fronte di un tasso del 2,5-3 per cento, considerato normale in tali casi?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Non penso che tale tasso sia elevato. Ritengo, infatti, che mantenendo il tasso un po' elevato sia possibile mantenere il valore dell'investimento in equilibrio.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Mi pare che nella sua relazione lei detragga un 18 per cento per spese di manutenzione. Considerando che le spese condominiali sono a carico degli inquilini...

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Mi scusi se la interrompo, onorevole Grippo, altre spese - però - sono a carico del proprietario. Per esempio, quelle di manutenzione straordinaria sono a carico del proprietario e tale manutenzione la calcolo al 5-8 per cento. Esiste poi il problema se l'immobile resti o meno sfitto, quello dell'assicurazione (a carico del proprietario), quello delle spese straordinarie e della manutenzione ordinaria a carico dell'inquilino per una quota del 5 per cento ed a carico del proprietario per il 95 per cento. Bisogna, poi, considerare che a Napoli un inquilino non può essere mandato via.

ANGELO MANNA. Ha valutato anche l'immobile sito in via Stazio?

GIACOMO RIZZI, *Perito*. Ho effettuato la perizia su quello di via Orazio e mi sono sbagliato perché non potevo assolutamente pensare che si potessero ricavare due piani da un immobile alto 3,40 metri.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Rizzi e l'ingegner Ciciani per aver accolto il nostro invito a fornire alla Commissione utili elementi di valutazione.

Audizione dei rappresentanti della FISIM ITALIA dottor Pasquale Spagnoletti Zeuli, amministratore unico, avvocato Nicola Romano, legale, e dottor Luigi Pacini, commercialista.

PRESIDENTE. Passiamo alla audizione dei rappresentanti della FISIM ITALIA.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Credo siate a conoscenza delle ragioni dell'incontro, che come Commissione trasporti abbiamo ritenuto di promuovere in relazione all'acquisto - non so se perfezionato o meno - e comunque al decreto del ministro dell'industria, con cui si autorizza il commissario della Flotta Lauro ad accedere alla vostra richiesta di acquisto del complesso immobiliare appartenente al gruppo stesso.

Ci troviamo di fronte ad una serie di perizie relative a questi immobili: la prima, redatta dal professor Pistelli, prevedeva un prezzo base di 63 miliardi (73 meno 10); la seconda, preparata dall'ingegner Ciciani, ne stabiliva uno di 52; la terza, prodotta dall'ingegner Rizzi, fissava un prezzo variabile dai 42 ai 45 miliardi.

Ritengo che il decreto del ministro, conforme alla vostra offerta, introduca un elemento di squilibrio anche rispetto all'ultima perizia a voi più favorevole, quella redatta dall'ingegner Rizzi, secondo cui il patrimonio immobiliare dovrebbe essere valutato attorno ai 42-45 miliardi; con tale decreto si autorizzerebbe la vendita per un prezzo complessivo di poco più di 26 miliardi, escludendo tuttavia dal complesso immobiliare

i tre piani utilizzati dalla flotta, di cui due a Napoli e uno a Genova.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Dal prezzo complessivo di 30 miliardi viene detratto il valore degli immobili venduti alla Flotta Lauro, giungendo così alla cifra di 26 miliardi e 300 milioni.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. La prima domanda è volta a ricevere un chiarimento sulla vostra offerta in relazione ad una perizia che vorrebbe essere attendibile, anche in considerazione del fatto che poc'anzi abbiamo ascoltato l'ingegner Rizzi, il quale ci ha fornito una serie di aggiornamenti sulla materia.

Partendo dall'ultima perizia, secondo cui il valore del patrimonio immobiliare sarebbe pari a 42 miliardi, mi chiedo come si è ritenuto di avanzare una proposta, poi considerata congrua, con un abbattimento notevole, di circa un terzo, del valore originariamente individuato.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Sono stato incaricato dalla FISIM ITALIA di seguire le attività contrattuali relative a questa vicenda.

Desidero fare in proposito alcune considerazioni.

Effettivamente, ci siamo basati sull'offerta apparsa su *Il Secolo XIX* e *Il Mattino* di Napoli; la sommatoria dei prezzi richiesti per ciascuna unità immobiliare risultava pari non ai 42 miliardi da lei indicati, ma, secondo quanto emergeva dalla perizia, che ora apprendo essere stata redatta dall'ingegner Rizzi, a lire 45.759.400.000.

Tuttavia, la FISIM ITALIA attraverso una serie di elaborazioni considerò che i singoli prezzi contenuti nella perizia si riferivano al valore complessivo delle unità immobiliari, se pure di ciascuna di esse venivano poste in vendita delle quote: di un immobile situato a Napoli in via Stazio n. 116, ad esempio, stimato per un valore di 160 milioni, venivano posti in vendita 550 millesimi. Si sapeva, pertanto, che dai 45 miliardi doveva es-

sere sottratta una somma corrispondente, sia pure idealmente, alle quote non vendute; in base ai nostri calcoli tale cifra era pari a 6 miliardi, che dunque andavano detratti dai 45 originariamente indicati.

Si è, inoltre, considerato che alcuni beni, per un valore di circa 4 miliardi, erano esclusi dalla trattativa o perché già venduti, o perché, come venni a sapere in seguito a un colloquio con un avvocato che collaborava con il commissario, destinati agli acquirenti dell'attività armatoriale. Ciò comportava, secondo le nostre valutazioni, un'ulteriore detrazione dal valore originario di - appunto - 4 miliardi, di modo che arriva a 35 miliardi e 700 milioni come prezzo richiesto dal bando di gara.

Esaminando bene la trattativa, abbiamo anche preso atto, e doverosamente, dell'indicazione finale del bando di gara, che prevedeva la possibilità di riduzione del 20 per cento in caso di offerte di acquisto per pluralità di immobili. Se quindi dai 35 miliardi si toglie il 20 per cento, cioè 7 miliardi, si arriva a 28 miliardi.

Abbiamo pertanto ritenuto che la richiesta per partecipare a questa trattativa fosse proprio di 28 miliardi; al fine di elaborare una nostra proposta di acquisto, abbiamo fatto tutta una serie di considerazioni che ora riferirò.

Vi è innanzitutto la necessità del condono edilizio: questa è la cosa più importante e grave, perché da un esame fatto sembra che le difformità siano tali e tante per cui occorreranno tempi e costi notevoli.

Bisogna inoltre rilevare che gli immobili sono in gran parte locati nel Mezzogiorno d'Italia, dove - è noto - esistono rapporti di locazione di difficile risoluzione. In base agli accertamenti condotti dai periti, è risultato che lo stato di manutenzione è pessimo e necessita di notevoli e costosi interventi. Un'ulteriore seria difficoltà l'abbiamo rilevata nel fatto che, esistendo delle comproprietà, si sarebbero acquistate soltanto quote ideali; tanto

per fare un esempio, acquistando il 50 per cento di un immobile non si sa quale parte se ne compra, perché poi si deve passare attraverso un atto di divisione e perciò il fine di acquistare per l'immediato utilizzo è vanificato. Non parliamo poi del fatto che in gran parte si tratta di fondi rustici che, in base alle ultime leggi in materia, comportano problemi di affittanza e di diritto alla conversione: si tratta perciò quasi certamente di beni indisponibili.

Queste sono le ragioni per le quali la FISIM ITALIA ha avuto mandato di trattare con autonomia; le persone che ci avevano conferito l'incarico avevano stabilito una cifra ancora più bassa, che noi abbiamo tentato di elevare in quanto vi era la possibilità di guadagnare una provvigione se si fosse riusciti nell'impresa. Al prezzo offerto, elevato a 30 miliardi meno i beni armatoriali, abbiamo aggiunto determinate anticipazioni, che per contratto si devono corrispondere all'amministrazione straordinaria; si è aggiunto l'obbligo a carico della FISIM, e per essa del mandante, di accollarsi al 50 per cento tutti i costi ed oneri professionali delle varie perizie e così si è giunti alla conclusione che l'offerta fosse abbastanza vicina alla richiesta.

Dopo l'autorizzazione del Ministero, è stato concluso un contratto preliminare che, a quanto mi risulta, non è completamente efficace, ma lo sarà soltanto a seguito dell'autorizzazione definitiva.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Per quanto riguarda gli immobili locati, credo che la valutazione non elevata tenesse conto di questi dati.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Sì, è vero, l'immobile locato viene dato ad un prezzo inferiore, nella presunzione di chi acquista di poterlo liberare entro 2-3 anni. Spesso invece nel Mezzogiorno alcune situazioni locative non si liberano nemmeno in 10 anni.

Comunque, secondo me, la cifra di 30 miliardi, con gli oneri assunti dalla FISIM, coincide in definitiva con l'offerta

pubblica. Inoltre mi consta che non arrivarono offerte apprezzabili da parte di nessuno per beni singoli.

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Arrivarono offerte, escludendo gli edifici di Napoli, Genova e Massalubrense, per un totale di 20 miliardi e dispari.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Per quanta parte di patrimonio?

Ugo GRIPPO, *Relatore*. Per il 50 per cento del patrimonio.

ADELMO RICCARDI. In questa vicenda si ha l'impressione che non vi sia niente di fisso, sia per quanto riguarda la liquidazione della flotta...

ANGELO MANNA. Solo le navi non si muovono!

ADELMO RICCARDI. ...sia per quanto riguarda il patrimonio immobiliare. Ci troviamo di fronte a stime contrastanti, in presenza di criteri di valutazione diversi.

L'avvocato Romano ha parlato del condono edilizio: quanta parte del patrimonio è interessata al condono?

In secondo luogo, quali sono i diritti maturati? Si è parlato di situazioni di occupazione di terreni e di alloggi locati: quanta parte del patrimonio è da considerare indisponibile?

Infine - questa è una domanda un po' indiscreta alla quale può anche non rispondere - quando è stata costituita la FISIM, dove ha sede e per chi tratta?

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Avevo detto inizialmente che, in quanto FISIM, svolgiamo attività di intermediazione: l'avvocato Vito Bottarigo di Milano ci ha conferito l'incarico per conto di un gruppo di investitori. Abbiamo trattato per queste persone, tanto che per tale attività ci era stato dato il mandato di offrire 20 miliardi e 800 milioni. La FISIM opera nel campo immobiliare per conto di terzi, ma non a livelli

così elevati; con il mandato ricevuto, alla FISIM veniva riconosciuta una provvigione del 4 per cento del prezzo d'acquisto, naturalmente a carico di questi signori i quali, oltre al prezzo pagato all'amministrazione, si impegnavano a pagare una percentuale.

Per quanto riguarda le altre questioni, non le posso essere preciso, perché non ho approfondito cespitate per cespitate e poi perché ancora oggi non si può parlare di vendita conclusa. Credo di poter affermare, salvo verifica, che quasi tutti i fondi rustici sono occupati. Anche gli appartamenti in gran parte sono locati. In altri termini, ben pochi dovrebbero essere liberi.

Comprendo che la stima dà dei valori abbastanza bassi perché gli appartamenti sono locati, però l'acquisto rappresenta sempre un rischio. Si è ritenuto quindi di presentare quell'offerta nell'interesse del mandante. Tra l'altro, noi come FISIM avevamo interesse a che l'offerta fosse la più alta possibile. Noi abbiamo sforzato la trattativa per cercare di arrivare, sulla base della loro richiesta, ad un valore il più vicino possibile... Noi siamo meravigliati di questa riunione... Noi pensavamo di trovarci di fronte a una richiesta in blocco di 28 miliardi: avendone offerti 26, siamo tranquilli di aver fatto un'offerta più che decente. Di fronte a un'offerta di vendita in blocco di un patrimonio frazionato in diverse città d'Italia, noi abbiamo presentato un'offerta inferiore di circa un miliardo e mezzo. È stata un'offerta sofferta, aumentata volta per volta, che ci ha consentito di avere l'autorizzazione per concludere il preliminare, subordinato all'approvazione definitiva, come afferma l'articolo 10.

UGO GRIPPO, *Relatore*. Le rivolgo una domanda a cui può anche non rispondere: dietro l'avvocato Bottarigo ci sono capitali stranieri o capitali italiani?

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Per quel che risulta a me si

tratta di capitali italiani. Non so chi siano personalmente, si tratta di clienti dell'avvocato Bottarigo.

ANGELO MANNA. Potrebbero essere anche napoletani.

PRESIDENTE. Le risultano essere capitali italiani, perché la società è costituita in Italia?

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. La lettera d'incarico parla di una costituenda società. L'avvocato Bottarigo mi ha detto: « Sono miei clienti ». Io presumo che siano italiani.

ANGELO MANNA. La FISIM è costituita come società.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. È una società che ha svolto tante altre attività per il gruppo Bastogi, sempre attività di compravendita. Essa è collegata alla FIM, che ha venduto un complesso a Campo di Mare.

PRESIDENTE. L'avvocato Bottarigo rappresenta in Italia una società che è interessata in zuccherifici.

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Questo non lo so.

UGO GRIPPO, *Relatore*. L'avvocato Romano dovrebbe lasciarci una copia dei bandi.

ANGELO MANNA. Lei non ha avuto mai contatti con la FISIM prima?

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. Assisto questa società da 15 anni.

ANGELO MANNA. Lei ha detto che la FISIM si è occupata di certe vendite interessanti la Bastogi. Per caso la FISIM si è occupata della vendita all'asta dei due edifici di Milano e di Roma?

NICOLA ROMANO, *Legale della FISIM ITALIA*. È assolutamente falso. Conosco la storia perché sono stato avvocato delle società che hanno rilevato il patrimonio immobiliare dalla Bastogi, per cui c'è il processo penale a Milano. La FIM, collegata alla FISIM, ha avuto un mandato a vendere di immobili che stavano a Fontana di Trevi, in via dei Crociferi, e quelli che stavano in via dell'Esquilino. Tutto ciò non

c'entra assolutamente niente con la vicenda che la Commissione sta dibattendo.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti per il contributo dato alla nostra indagine.

La seduta termina alle 19,40.