

**Venerdì 11 Febbraio 2000**

**alle ore 9,30**

**769<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

**ORDINE DEL GIORNO**

**Interpellanze e interrogazioni** (*testi allegati*).

## INTERROGAZIONI SULLE COMPAGNIE PORTUALI NEL PORTO DI GENOVA

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (3-02582)  
(5 febbraio 1999)  
che nel corso dell'ultimo quadriennio le compagnie portuali hanno  
fruito di ripetuti e cospicui interventi di sostegno in virtù di provvedimenti  
assunti sia dal Ministero dei trasporti e della navigazione che, si ipotizza, ad  
opera di talune autorità portuali;  
che, in particolare, la Compagnia unica fra i lavoratori merci varie  
del porto di Genova (CULMV) avrebbe beneficiato, tra l'altro, di  
preensionamenti, di cassa integrazione straordinaria, di riconoscimenti  
economici di ammontare pari a lire 54,5 miliardi;  
che gli importi stanziati a favore della CULMV in via diretta od  
indiretta costituirebbero entità erariale ragguardevole;  
che le modalità che hanno ispirato i provvedimenti ministeriali e le  
integrazioni locali apparirebbero non trasparenti sotto il profilo della  
legittimità giuridica,  
si chiede di sapere:  
se risulti vero quanto premesso;  
quali siano gli organi preposti al controllo e alla verifica dei bilanci  
delle compagnie portuali ed in particolare della CULMV;  
chi siano i responsabili amministrativi dei provvedimenti ministe-  
riali;  
se corrisponda al vero che alcuni dirigenti del servizio portuale del  
Ministero dei trasporti e della navigazione abbiano avuto recenti  
promozioni e a che titolo;  
quali indagini siano state svolte sulle compagnie portuali;  
quali siano gli accordi o le intese eventualmente raggiunti dal  
Governo con l'Unione europea per evitare le procedure di infrazione aperte  
nei confronti dell'Italia.

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso (3-02949)  
(6 luglio 1999)  
(Già 4-13384)  
che il Comitato utenti e operatori del porto di Genova in data 10 novembre  
1998, con protocollo n. 195/98, ha trasmesso la seguente lettera:  
«Nel richiamare le funzioni istituzionali che l'articolo 15 della legge  
n. 84/94 attribuisce alle commissioni consultive locali, lo scrivente  
Comitato desidera rappresentare la propria preoccupazione per la situazione  
di incertezza che da tempo si è creata nel porto di Genova relativamente  
all'offerta di servizi portuali, all'organizzazione complessiva del lavoro ed  
al problema degli organici.

Al tempo stesso si evidenzia la necessità di fare "chiarezza", sotto l'aspetto normativo, su alcuni aspetti controversi sui quali desideriamo soffermarci.

La precarietà che tuttora caratterizza l'organizzazione del lavoro portuale – ad avviso di questo Comitato – deriva sostanzialmente sia dal mancato accoglimento delle istanze presentate da numerose nuove imprese ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 84/94 con la motivazione che esiste un disegno di legge che ne prevede la modifica, sia dall'attuale configurazione giuridica della ex CULMV, sia dalla situazione degli organici di quest'ultima già da noi rappresentata con lettera *ad hoc* inviata al presidente dell'Autorità portuale in data 30 luglio corrente anno.

Per quanto concerne le imprese portuali, va ricordato che l'articolo 16, comma 7, ed il relativo regolamento attuativo di cui al decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 (articolo 5), pone a carico dell'Autorità portuale, sentita la commissione consultiva locale, il compito di determinare in via prioritaria il numero massimo di autorizzazioni di impresa in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, nonché dell'organizzazione e dell'efficienza dei servizi e delle infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento con l'entroterra, assicurando comunque la più ampia concorrenza nel settore.

Nel porto di Genova, allo stato attuale, non esiste alcuna impresa esercente le operazioni portuali di cui all'articolo 16 che non sia anche concessionaria *ex* articolo 18; in tale contesto organizzativo la ex CULMV occupa una posizione di sostanziale monopolio nella fornitura di servizi e di mano d'opera nei confronti dei terminalisti.

Sotto il profilo strettamente giuridico, la suddetta ex compagnia portuale si configura come un unico soggetto societario – la CULMVRI, società cooperativa a responsabilità limitata – che oltre a fornire servizi portuali e mano d'opera esercita anche attività di impresa portuale, contravvenendo in tal modo, come più volte denunciato da questo Comitato, all'obbligo di costituire due distinte società, aventi una distinta organizzazione operativa e separati organi sociali, così come sancito dall'articolo 21 della legge n. 84/94.

Circa il principio di separazione tra l'attività di impresa e quella di fornitura di mano d'opera si richiamano i contributi dottrinari – a cominciare da quello di Sergio M. Carbone ("Gli effetti del diritto comunitario sulla riforma portuale" in "Il Diritto marittimo", 1994, pagina 63 e seguenti) –, un principio che assume particolare rilevanza anche alla luce del fatto che la CULMVRI, come più sopra evidenziato, opera da impresa terminalista e contestualmente da cooperativa fornitrice di mano d'opera al proprio ed agli altri *terminal* in aperto contrasto con le direttive emanate in materia dalla Commissione CEE.

È appena il caso di sottolineare che il sopra citato articolo 21, al comma 7, prevede la messa in liquidazione di quelle compagnie portuali che non abbiano completato il proprio processo di trasformazione in impresa secondo gli assetti societari previsti dalla norma stessa, escludendole quindi dagli interventi finanziari di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), della

legge n. 343 del 1995 erogati dallo Stato per sostenere la loro attività di conversione e di ristrutturazione: la CULMVRI, pur essendosi data un assetto societario difforme da quello stabilito dal legislatore, risulta essere comunque inclusa nel novero delle compagnie-impresa destinatarie degli interventi statali sopra menzionati.

Al suddetto principio di separatezza gestionale si è invece uniformata la Compagnia carboni minerali "Pietro Chiesa" che, nel 1995, ha costituito due distinte società ai sensi dell'articolo 21, primo comma, lettere a) e b): la "SerPort srl – Servizi portuali Genova" per l'esercizio delle operazioni portuali, in proprio e/o per conto terzi, e la "Compagnia portuale Pietro Chiesa" scarl per la fornitura di servizi e di mano d'opera.

Per quanto riguarda l'organico della CULMVRI, si osserva come la stessa – recentemente definito in numero di 563 unità dal decreto ministeriale 26 maggio 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 214 del 14 settembre 1998 – sia progressivamente aumentato di oltre 500 unità, secondo quanto dichiarato alla stampa dallo stesso console della ex compagnia, rafforzando in tal modo la posizione dominante oltre che monopolistica di quest'ultima. E ciò senza una preventiva consultazione nè di codesta commissione nè, a quanto consta allo scrivente Comitato, alcuna autorizzazione formale da parte dell'Autorità portuale e/o dei competenti organi ministeriali.

L'attuale ed effettiva consistenza numerica degli organici della CULMVRI dovrebbe comunque risultare dai due registri istituiti dall'Autorità portuale con decreto n. 104 del 7 febbraio 1996, conformemente a quanto stabilito dal più sopra richiamato decreto ministeriale n. 585 del 1995, e cioè il "Registro delle imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali", nel quale l'ex compagnia deve essere obbligatoriamente iscritta a mente dell'articolo 21, comma 8, della legge n. 84 del 1994, ed il "Registro dei lavoratori dipendenti delle imprese portuali", nel quale devono essere iscritti tutti i dipendenti adibiti alle operazioni portuali.

In ogni caso, questo Comitato ritiene opportuno richiamare l'attenzione sulle conseguenze che potrebbero derivare da eventuali crisi di traffico che rendessero necessario il ricorso alla cassa integrazione per le eccedenze di mano d'opera di cui sopra (siffatta ipotesi, stando a recentissime notizie di stampa, sembra che si stia per verificare nella società costituita dall'ex compagnia portuale di Savona); non si può inoltre escludere che, in mancanza della cassa integrazione, la stessa CULMVRI possa essere indotta ad applicare tariffe maggiorate per coprire i propri costi di personale, con grave pregiudizio della economicità e competitività del nostro scalo.

A proposito, della materia tariffaria, così come disciplinata dall'Autorità portuale con il sopra citato decreto n. 104 del 1996, lo scrivente Comitato fa rilevare come da parte della CULMVRI risulterebbe disatteso anche l'obbligo di indicare nel "Registro delle imprese" le tariffe adottate e le successive variazioni delle stesse, onde assicurare la massima trasparenza e la parità di trattamento a parità di condizioni: ciò si deduce dal fatto che nel decreto dell'Autorità portuale n. 576 del 15 maggio 1998, con il quale sono state rese pubbliche le tariffe per l'anno 1998 delle imprese ex articolo

16 e della Compagnia portuale "Pietro Chiesa" scarl, non sono state incluse quelle della CULMVRI.

Il presidente  
Romano Romani»;

alla luce di quanto esposto e verificata la veridicità delle affermazioni sopra riportate,

l'interrogante chiede di conoscere cosa il Ministro in indirizzo intenda fare per porre rimedio all'anomala situazione che si è venuta a determinare.

## INTERROGAZIONE SULLA PRIVATIZZAZIONE DELL'ALITALIA

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (3-02951)  
che il via libera di Bruxelles all'alleanza tra Alitalia e KLM corre su (6 luglio 1999)  
un doppio binario: la privatizzazione della compagnia italiana, non imposta (Già 4-13531)  
ma sicuramente gradita alla Commissione dell'Unione europea, dovrà  
essere accompagnata dalla liberalizzazione del mercato con l'abbandono  
della vecchia convenzione tra il Ministero dei trasporti e la società  
aeronautica pubblica;  
che l'accordo tra l'aviolinea italiana e quella olandese, le quali pur  
senza fondersi puntano a realizzare un «vettore globale», è già sotto la lente  
delle Direzioni della concorrenza e dei trasporti di Bruxelles;  
che la privatizzazione e la liberalizzazione del mercato sono due  
questioni aperte la cui soluzione è necessaria perchè Bruxelles non  
frapponga ostacoli alla realizzazione dell'alleanza Alitalia-KLM come un  
vettore globale;  
che, a detta del consigliere di amministrazione dell'Alitalia Maurizio  
Maresca, «la privatizzazione non è strettamente necessaria secondo il diritto  
comunitario, ma è un traguardo importante, perchè sempre più spesso la  
Commissione la considera con favore come elemento di garanzia della  
trasparenza nei comportamenti delle imprese»;  
che la Commissione ha imposto che entro la fine del 1998 dovesse  
essere abbandonata la vecchia convenzione con lo Stato che dava dei  
privilegi alla compagnia di bandiera,  
l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Ministro in  
indirizzo intenda adottare per procedere nel più breve tempo possibile alla  
privatizzazione della compagnia di bandiera Alitalia e, di conseguenza, alla  
cancellazione della convenzione citata.

**INTERPELLANZA ED INTERROGAZIONE  
SUI COLLEGAMENTI AEREI CON LE ISOLE MINORI  
DELLA SICILIA**

**I. Interpellanza**

D'ALÌ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (2-00994)  
(11 gennaio 2000)

che con decreto emanato in data 25 maggio 1999 il Ministro dei trasporti ha assegnato fondi per 757 miliardi di lire – da impiegare in opere di ammodernamento, ampliamento e riqualificazione nonché in interventi finalizzati alla sicurezza e alla tutela ambientale come previsto dall'articolo 5 della legge 23 maggio 1997, n. 135 – a 20 aeroporti su tutto il territorio nazionale;

che, con successivo decreto, il Ministro dei trasporti in data 16 novembre 1999 ha assegnato ulteriori 216,5 miliardi di lire a 24 aeroporti sul territorio nazionale a completamento dell'impiego dei fondi resi disponibili dalla stessa legge sopra indicata per opere di ammodernamento, ampliamento e riqualificazione;

che nell'emanare i suddetti decreti il Ministro dei trasporti sembra non aver tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 6-*bis*, della legge 3 agosto 1995, n. 351, che assegna al Parlamento un ruolo di primo piano nell'individuazione degli aeroporti da beneficiare con interventi di vario tipo;

che quasi tutti gli aeroporti beneficiari dei decreti in oggetto sono situati in aree con percentuali di disoccupazione inferiori a quelle di molte altre zone del territorio nazionale: ciò in netto contrasto con l'*intentio legis* delle normative nelle cui premesse i due decreti sono stati emanati;

che tra gli aeroporti beneficiari dei decreti in oggetto non figurano quelli di Trapani, Pantelleria e Lampedusa, che necessitano di urgenti interventi di ristrutturazione e riqualificazione e che rivestono importanza sociale, poichè indispensabili a garantire la continuità territoriale e lo sviluppo socioeconomico della Sicilia occidentale;

che gli stessi aeroporti di Trapani e Pantelleria sono situati in aree economicamente depresse, dove le percentuali di disoccupazione hanno raggiunto livelli allarmanti;

che appare quindi del tutto illegittima l'assegnazione di fondi operata dal Governo con i decreti in oggetto, ove si tenga conto che la legge 23 maggio 1997, n. 135, nelle cui premesse i due decreti sono stati emanati, è tesa a favorire l'occupazione;

che, nel rispetto delle normative, i suddetti decreti non dovrebbero ricevere il *placet* della Corte dei conti, cui hanno fatto già ricorso alcuni enti locali interessati;

che le società di gestione degli aeroporti di Trapani e Pantelleria hanno presentato dettagliati programmi di intervento che ampiamente dimostrano l'assoluta necessità di impiegare finanziamenti statali – per almeno 30 miliardi per ogni aeroporto – in opere di ampliamento e ristrutturazione;

che l'assoluta mancanza di attenzione da parte del Governo nei confronti della situazione dei trasporti aerei in Sicilia – comportamento che il Governo stesso si è guardato bene dal tenere nei confronti delle due grandi strutture aeroportuali di Palermo e Catania, per le quali ha anzi favorito insieme agli enti locali interessati (comune e provincia regionale di Palermo in testa) una politica egemone antieconomica e antistorica di concentrazione del traffico – sta determinando una crisi generale la cui ultima conseguenza è stata la sofferta decisione della compagnia Med Airlines di sospendere i propri voli (tra questi anche l'unico collegamento diretto fra Trapani e Roma, cancellato dal 4 gennaio scorso);

che l'atteggiamento del Governo nei confronti della problematica dei trasporti aerei in Sicilia ha oltrepassato il limite della discriminazione con la concessione dei finanziamenti per l'onere di servizio pubblico (secondo quanto previsto dal regolamento CEE n. 2408/92): quasi 50 miliardi di lire alla regione Sardegna, appena 500 milioni alla regione siciliana,

si chiede di sapere se il Governo non intenda:

revocare immediatamente l'assegnazione dei fondi resi disponibili dall'articolo 5 della legge 23 maggio 1997 n. 135, effettuata con due decreti del Ministro dei trasporti, il primo in data 25 maggio 1999 per 757 miliardi, il secondo in data 16 novembre 1999 per i restanti 216,5 miliardi di lire;

emanare un nuovo decreto che assegni i fondi resi disponibili dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, esclusivamente ad aeroporti che necessitino dei finanziamenti dello Stato per interventi di ammodernamento, ampliamento, ristrutturazione e riqualificazione – trovandosi nella condizione di non poter impiegare fondi propri, al fine di eseguire tali opere, per l'assenza di una positiva situazione finanziaria delle proprie società di gestione – e che, in coerenza con la stessa normativa sopra indicata, siano situati in aree che necessitino dell'intervento dello Stato per favorire l'occupazione come la Sicilia occidentale e altre zone svantaggiate del Meridione e del paese, contemplando nel decreto di assegnazione dei fondi gli aeroporti di Trapani e Pantelleria, a cui destinare almeno 30 miliardi di lire per ognuno;

presentare in Parlamento una relazione aggiornata sullo stato degli aeroporti minori;

presentare in Parlamento una proposta per finanziare – in modo demograficamente proporzionato – l'onere di servizio pubblico anche alla Sicilia, estendendo i benefici già concessi alla Sardegna a una regione che allo stesso modo necessita dell'intervento dello Stato per assicurare continuità territoriale con il resto del paese.



## II. Interrogazione

PAROLA. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso che l'articolo 36 della legge n. 144 del 1999 così recita:

(3-03377)  
(26 gennaio 2000)  
(Già 4-17203)

«1) il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di conseguire l'obiettivo della continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali, in conformità alle disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, dispone con proprio decreto gli oneri di servizio pubblico, in conformità alle conclusioni della conferenza di servizi di cui al comma 2, relativamente ai servizi di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali individuati dalla stessa conferenza;

2) i presidenti delle regioni interessate, su delega del Ministro dei trasporti e della navigazione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, indicano e presiedono una conferenza di servizio con la partecipazione, oltre che della regione, delle pubbliche amministrazioni competenti;

3) la conferenza di servizi ha il compito di precisare i contenuti dell'onere di servizio pubblico, senza oneri per il bilancio dello Stato, indicando:

- a) le tipologie e i livelli tariffari;
- b) i soggetti che usufruiranno di sconti particolari;
- c) il numero dei voli;
- d) gli orari dei voli;
- e) i tipi di aeromobili;
- f) la capacità di offerta;

4) qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui al comma 1, lettera a), il Ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con i presidenti delle regioni interessate, indice una gara di appalto europea secondo le procedure previste dall'articolo 4, comma 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92. Il rimborso al vettore o ai vettori aerei selezionati non può comunque superare l'importo di 50 miliardi per l'anno 2000 e 70 miliardi a decorrere dall'anno 2001. L'1 per cento della spesa autorizzata dal presente comma è destinato alle isole minori della Sicilia dotate di scali aeroportuali»;

considerato:

che il giorno 21 giugno 1999 si è tenuta la conferenza di servizio, alla presenza del presidente della regione Sicilia e delle amministrazioni locali interessate, e che dalla stessa è emersa la necessità di collegamenti, oltre che con gli aeroporti di Palermo e Trapani con Pantelleria e Lampedusa, anche con gli aeroporti di Roma e Milano, per il solo periodo estivo;

che con successiva nota il Ministro ha dato incarico all'ENAC, in mancanza di disponibilità finanziaria, di preparare l'istruttoria in merito alla fattibilità tecnico-economica sulle tratte Palermo-Trapani per Pantelleria e Lampedusa;

che un così fatto collegamento non risolverebbe i problemi dei trasporti verso le isole di Pantelleria e Lampedusa nel periodo estivo e conseguentemente si avrebbe un ulteriore danno economico in aggiunta a quello già prodotto nell'anno in corso decretando un notevolissimo passo indietro per le due economie isolate che traggono i maggiori redditi proprio del turismo,

l'interrogante chiede di sapere:

cosa si intenda fare per aiutare questi due territori isolati ed italiani, che sono i più distanti dal resto del continente;

se non si ritenga giusto reperire la somma necessaria per un livello soddisfacente dei trasporti, così come avvenuto in altri Stati della Comunità europea, e per predisporre tutti gli adempimenti necessari per l'espletamento di una gara così come approvata nella conferenza di servizio del 21 giugno 1999.

**INTERROGAZIONE SUI RITARDI NEI SERVIZI AEREI  
DELL'ALITALIA**

SARACCO, BESSO CORDERO, FASSONE, TAPPARO. – *Al* (3-02911)  
*Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso: (15 giugno 1999)

che sulla rotta aerea Roma-Torino, gestita dalla compagnia di bandiera Alitalia, i ritardi, anche di ore, sono ormai da tempo una indisponente, perversa e costosa consuetudine;

che, al di là delle attribuzioni rituali e delle scuse dei comandanti degli aerei, non vengono fornite convincenti giustificazioni di questo disservizio, del quale nessuno, atteso il suo permanere nel tempo e il suo accentuarsi, si fa carico ponendovi rimedio;

che non si ritiene possa aver influito più di tanto nel determinare questo stato di cose il conflitto nell'ex Jugoslavia,

gli interroganti chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga indispensabile:

accertare le cause dei ritardi e rimuoverle, ripristinando la regolarità degli orari;

accertare e perseguire eventuali responsabilità;

stigmatizzare e vincere la sorta di passiva, acquiescente e rassegnata accettazione dell'intollerabile situazione in atto, che pare essersi ingenerata tra gli addetti ai lavori.

**INTERPELLANZA ED INTERROGAZIONI SUL SEQUESTRO  
DI PESCHERECCI DI MAZARA DEL VALLO DA PARTE  
DI MOTOVEDETTE TUNISINE E LIBICHE**

**I. Interpellanza**

D'ALÌ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso: (2-00942)  
(4 novembre 1999)

che alle ore 5 di sabato 30 ottobre 1999 il peschereccio «Iride I», di 194 tonnellate di stazza lorda, con 12 uomini di equipaggio, iscritto al compartimento marittimo di Mazara del Vallo, è stato sequestrato da una motovedetta della marina militare tunisina mentre si trovava a circa venti miglia a sud dell'isola di Lampedusa; lo stesso «Iride I» non aveva, al momento della rappresaglia, le reti calate ed operava con altre imbarcazioni mazaresi che in seguito sono riuscite a fuggire; sembra che la nave militare «Lavinia» che pattugliava nei dintorni si sia dovuta allontanare per un altro allarme, in quanto i militari tunisini tentano abordaggi simultanei in più punti distanti tra loro in modo da provocare l'allontanamento delle navi militari italiane;

che anche nella notte di domenica 31 ottobre è stato messo in atto un altro tentativo di sequestro da parte delle motovedette tunisine ai danni del peschereccio mazarese «Salvino I», a nord dell'isola di Lampedusa, evitato grazie alla presenza, questa volta, di una unità navale della Marina militare italiana;

che martedì 2 novembre 1999 la corvetta italiana «Urania» ha dovuto sparare alcuni colpi di arma leggera per convincere i tunisini dal desistere di attuare il sequestro di due pescherecci mazaresi, il «Cesare Rustico» e l'«Acelia»;

considerato:

che in merito al sequestro del motopesca «Iride I» la capitaneria di porto di Mazara del Vallo ha stabilito in 35° e 15' di latitudine e 11° e 39' di longitudine il punto nave della «Iride I», quindi in acque internazionali e fuori dalla cosiddetta zona del Mammellone;

che solamente il lodevole e tempestivo intervento in una prima occasione della nave «Lavinia» ed in altra successiva della corvetta «Urania» della Marina militare italiana hanno evitato ennesimi, ingiusti tentativi di aggressione nei confronti di unità da pesca della flotta mazarese;

che l'atteggiamento del Governo italiano è stato sino ad ora in molteplici occasioni quello di prestare acquiescenza alle versioni tunisine dei fatti, limitandosi ad intervenire con richiesta di atto di clemenza e non prestando credito alle versioni dei comandanti dei motopesca mazaresi, non consentendo così l'instaurazione di un civile e corretto procedimento basato sul contraddittorio tra le parti, in mancanza del quale l'unica soluzione di

composizione della vertenza, e quindi di possibilità di rilascio del mezzo sequestrato, è il pagamento di una forte ammenda a carico dell'armatore;

che la convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del mare prevede all'articolo 292 una procedura per l'immediato rilascio dei natanti sequestrati in contestata violazione del rispetto di zone di pesca, procedura che il Governo italiano si è ben guardato dall'attivare in questo ultimo ed in tutti i precedenti casi di sequestro di motopesca mazaresi;

che alla luce di quanto sopra esposto si ha motivo di ritenere che il Governo italiano abbia operato la precisa scelta di subordinare gli interessi e la protezione dei pescatori mazaresi ad un più vasto complesso di interessi legati ai progetti di cooperazione che attengono ad altre tematiche e ad altri settori, evidentemente più forti, dell'economia nazionale,

si chiede di conoscere:

l'esatto svolgimento dei fatti nei tre episodi citati;

per quali motivi il Governo italiano abbia sino ad ora sempre seguito le vicende di sequestri di motopesca mazaresi con un pregiudizio di colpevolezza a carico dei nostri connazionali, pregiudizio che oggi dovrebbe essere stato certamente fugato grazie alla precisa presa di posizione della Marina militare italiana;

perchè non si sia mai da parte del Governo italiano provato ad applicare l'articolo 292 della convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del mare che disciplina l'istituto dell'immediato rilascio dei natanti sequestrati per presunte violazioni in materia di rapporti tra Stati sui diritti di pesca, il che consentirebbe di approfondire le vere responsabilità in un civile e sereno contraddittorio e non sotto la pressione dettata da un sequestro in atto di uomini e mezzi;

se il Governo italiano, avendo scelto la via della subordinazione degli interessi della pesca a quelli di altri settori dell'economia nazionale e della cooperazione, non intenda provvedere all'integrale risarcimento dei danni causati dalla volutamente mancata efficace tutela dei nostri pescatori, configurabili non solamente nell'ammenda inflitta dal governo tunisino per concedere il rilascio dei natanti sequestrati, ma anche e soprattutto nel fermo dell'attività di pesca e nel disagio sopportato dai marinai componenti l'equipaggio per il forzato soggiorno in terra straniera;

se le unità navali militari in dotazione al governo tunisino, che effettuano i sequestri dei nostri pescherecci, non siano state fornite dal Governo italiano in occasione di precedenti accordi, e, in caso affermativo, quando.

## **II. Interrogazioni**

D'ALÌ. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* –

Premesso:

che nel pomeriggio del 7 novembre 1999 una motovedetta tunisina ha sequestrato il peschereccio «Lidia Primo», di 200 tonnellate di stazza,

(3-03227)

(9 novembre 1999)

iscritto al numero 91 del compartimento marittimo di Mazara del Vallo, con 11 uomini di equipaggio di cui 5 extracomunitari;

che il fermo sarebbe avvenuto a sud di Lampedusa, nella zona di demarcazione delle acque territoriali tunisine con quelle internazionali, al confine del cosiddetto «Mammellone»;

che il «Lidia Primo» sarebbe stato scortato nel porto di Sfax, dove si trova ancora l'«Iride Primo», fermato il 31 ottobre scorso;

che il capitano Salvatore Gancitano avrebbe contestato il fermo dichiarando di trovarsi in acque internazionali ed in transito verso una zona di pesca;

che il «Lidia Primo», della società armatoriale Gaspare Giacalone e Giacomo Calandrino Angileri, era già stato sequestrato il 27 maggio 1999 dalle autorità libiche ed in seguito rilasciato in seguito a nostre sollecitazioni,

si chiede di sapere:

se il Governo italiano intenda accertarsi della vicenda del sequestro del motopesca mazarese «Lidia Primo»;

quali passi intenda compiere il Governo per risolvere nel più breve tempo possibile il sequestro;

se non intenda far valere le norme ONU che regolano il contenzioso in mare e che prevedono il rilascio immediato del peschereccio e degli uomini dell'equipaggio;

se intenda assistere con tutti i mezzi, diplomatici e legali, i nostri lavoratori in attesa del giudizio internazionale;

se non intenda risarcire gli armatori per il danno subito.

D'ALÌ. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, della difesa e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

(3-03425)  
(8 febbraio 2000)

che nel marzo 1996 una motovedetta libica sequestrò in acque internazionali il motopesca italiano «Osiride», iscritto al compartimento di Mazara del Vallo;

che il natante in questione fu scortato nel porto libico di Misurata, da cui non è mai più rientrato in patria;

che l'armatore dell'«Osiride» provvide immediatamente a interessare le autorità italiane – evidenziando l'assoluta illegittimità dell'azione compiuta dai militari libici e chiedendo un rapido intervento del Governo nazionale – senza però ottenere alcun risultato positivo;

che il sequestro del motopesca «Osiride» ha comportato enormi perdite economiche per l'armatore, che oltre a restare privo di un mezzo fondamentale per lo svolgimento della sua attività ha dovuto fare fronte alle spese di mantenimento dell'equipaggio in Libia per ben sei mesi;

che le autorità libiche non hanno provveduto al rilascio del motopesca «Osiride» neanche dopo il pagamento di un'ammenda di 26 milioni di lire da parte dell'armatore;

che il sequestro del motopesca in questione ha messo in crisi dodici nuclei familiari, che avevano nell'«Osiride» un prezioso mezzo di sostentamento;

che l'armatore dell'«Osiride» ha chiesto al Governo italiano un indennizzo a fronte della riconsegna della licenza di pesca relativa al natante sequestrato, così come previsto dalle normative vigenti, ma che tale indennizzo gli è stato negato nonostante la particolarità del caso;

che il sequestro dell'«Osiride» rappresenta uno degli episodi di maggior gravità nella decennale «guerra del pesce» i cui atti, nel Canale di Sicilia, si ripetono con frequenza allarmante;

che il Presidente del Consiglio dei ministri D'Alema, nel corso della sua recente visita in Libia, pur avendo l'occasione per un confronto efficace con il governo di Tripoli sul sequestro dell'«Osiride», non ha ritenuto di preoccuparsi minimamente della vicenda, nonostante la questione fosse ben a conoscenza del Governo,

si chiede di conoscere:

quali iniziative il Governo abbia adottato o intenda adottare, anche se con notevole ritardo sulle necessità di intervento, per giungere al rilascio del motopesca «Osiride», ingiustamente catturato e tenuto sotto sequestro per ben quattro anni dalle autorità libiche;

se non si intenda risarcire l'armatore per i notevoli danni subiti a causa della scarsa attenzione prestata al caso dal Governo;

se il Governo non intenda rivedere, nei limiti di quanto previsto dalla normativa, la propria decisione di non concedere l'indennizzo all'armatore a fronte della restituzione della licenza di pesca relativa all'imbarcazione sequestrata.

D'ALÌ. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, della difesa e dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

(3-03426)  
(8 febbraio 2000)

che nel pomeriggio del 3 febbraio 2000 una motovedetta tunisina ha tentato di sequestrare il motopesca italiano «Monastir», iscritto al compartimento di Mazara del Vallo, mentre quest'ultimo si trovava in acque internazionali al largo della Sicilia e che a scopo intimidatorio i militari nordafricani hanno anche sparato dei colpi in aria;

che il tentativo di sequestro è stato sventato dall'intervento del pattugliatore «Libra» della Marina militare italiana (informato dell'accaduto dall'equipaggio del motopesca italiano mentre si trovava in zona con compiti di «vigilanza pesca»), i cui uomini hanno provveduto a sparare a loro volta in aria per richiamare l'attenzione dei militari tunisini, dopo aver tentato inutilmente di contattarli via radio, facendo desistere questi ultimi dal compiere la loro azione;

che dall'ispezione compiuta congiuntamente subito dopo l'intervento del pattugliatore italiano, dal comandante del «Libra» e dal comandante della motovedetta nordafricana il motopesca italiano è risultato del tutto in regola, con le reti asciutte e la stiva vuota: non aveva praticato alcuna attività di pesca e non poteva quindi essere perseguito in alcun modo;

che l'episodio in oggetto è solo l'ultimo di una lunga serie di «aggressioni» compiute dalle motovedette nordafricane ai danni di motopesca italiani, la maggior parte delle quali si sono concluse con il sequestro delle imbarcazioni,

si chiede di sapere se il Governo non intenda:

intraprendere tutte le iniziative necessarie a protestare con fermezza presso il governo tunisino per l'accaduto;

fornire precisazioni allo scrivente sull'esatta dinamica del tentato sequestro ai danni del motopesca «Monastir».



## INTERROGAZIONE SULL'ARRESTO DI ALCUNI CITTADINI ITALIANI IN BOLIVIA

BATTAGLIA, SERVELLO, VALENTINO, FLORINO, PEDRIZZI, MILIO. – *Ai Ministri degli affari esteri e per gli italiani all'estero, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e della giustizia.* (3-03237)  
(10 novembre 1999)

– Per sapere se siano a conoscenza di una grave e incredibile vicenda riportata anche dal settimanale «Espresso» del 30 settembre 1999 a pagina 28, che riguarda alcuni italiani arrestati da oltre 4 mesi in Bolivia in spregio di qualsiasi rispetto dei diritti umani e della presunzione di innocenza ed in palese violazione della locale Costituzione, vicenda che è stata riassunta in un *dossier* che la famiglia dell'ingegner Fausto Barbonari ha fatto pervenire all'ufficio del Ministro degli affari esteri, al Presidente della Commissione affari esteri del Senato ed al Presidente della Commissione giustizia e pace del Vaticano.

La vicenda, iniziata con l'arresto di tale Marino Diodato e di altre 10 persone, tra cui il Barbonari, avvenuto il 17 giugno 1999, per associazione delittuosa e manipolazione informatica (presunta clonazione telefonica), viene supportata da una quotidiana campagna dei *media* alimentata dal pubblico ministero Gutierrez e dal vice ministro Canedo e, dopo due mesi, il 6 agosto 1999, viene tramutata nell'accusa ben più grave di traffico di droga ai sensi della legge locale n. 1008 contro il narcotraffico, legge che attenua i poteri dell'esercizio della difesa ed aumenta il potere inquisitorio della polizia e dei giudici, tanto che è stata dichiarata incostituzionale, ma la cui validità ed applicabilità è stata prorogata sino alla primavera del 2001. L'accusa si basava, inizialmente sulla testimonianza di tale Felix Sosa il quale successivamente e pubblicamente, davanti a televisioni e giornali, ha ritrattato confessando di essere stato costretto dal FELCN (Forza speciale contro il narcotraffico) dietro il compenso di 10.000 dollari. Ora che il processo è nella fase iniziale questo testimone si è reso irreperibile, mentre sulla vicenda è intervenuto il Presidente della Repubblica Hugo Banzer, cambiando opinione più volte ed intervenendo su una vicenda giudiziaria in corso. Il Ministro della giustizia Carlo Subirana si è dovuto dimettere, mentre l'ambasciata USA pare che preme per una rapida chiusura della vicenda. Tale vicenda non è per nulla chiara poiché dal *dossier* presentato dalla famiglia Barbonari si evince che vi sono tutti gli elementi per far credere che si tratti di un caso di spionaggio interno al paese, con risvolti che coinvolgono corpi militari paralleli di sicurezza e antiguerriglia impiegati ai confini con il Perù (Sendero Luminoso) e la Colombia (FARC) che sfuggono al controllo degli USA, e che quindi l'accusa di narcotraffico sia solo il modo di mettere fuori giuoco il Diodato, marito della nipote del Presidente della Repubblica Banzer.

Visto che il Barbonari da questa vicenda è totalmente estraneo ed avrebbe la sola colpa di avere incautamente acquistato da un dipendente del Diodato un telefonino, gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di intervenire immediatamente attraverso i propri strumenti affinché vengano rispettate la Costituzione di quel paese e le convenzioni internazionali, inapplicate soprattutto nelle fasi iniziali del processo, ed inoltre vengano tutelati fattivamente gli interessi degli imprenditori italiani coinvolti e soprattutto si eviti il perpetrarsi di una ingiustizia, come attualmente si prospetta in questo processo, facendo rilevare agli inquirenti e alla magistratura boliviana che gli imputati e questa vicenda sono oggetto di attenzione da parte del nostro paese, in modo da ottenere almeno che le responsabilità personali siano eventualmente perseguite individualmente, evitando di portare in giudizio in blocco degli italiani per il solo fatto di conoscersi tra di loro.



