

con cui, a suo tempo, un tribunale militare aveva assolto i cinque poliziotti accusati di aver ucciso a Cartagena, nel settembre del 1995, lo studente padovano Giacomo Turra;

secondo la sentenza: « Nel dossier esaminato non esistono indizi probatori per condannare i cinque agenti e quindi si conferma l'assoluzione... Molto probabilmente Turra è deceduto a causa del consumo di droga e alcol e per i colpi che lui stesso si è inferto nel commissariato di polizia di Cartagena... »;

secondo la Corte non esisterebbero le prove che la morte di Giacomo sia stata causata dalle percosse degli agenti;

così, ci sono voluti sette anni per vedere la giustizia negata a Giacomo, ai suoi familiari, ai suoi amici;

a quanto risulta all'interrogante l'Ambasciata italiana in Colombia non ha avvertito i familiari di Giacomo della sentenza;

il Governo italiano non ha, in nessuna dichiarazione ufficiale, protestato contro le autorità colombiane per non aver individuato e condannato di omicidi di un giovane ragazzo italiano, visto che — con ogni evidenza — di omicidio si tratta e non certo di morte a causa di colpi che lo stesso Turra si sarebbe inferto;

il Parlamento italiano, senza distinzione, ha chiesto più volte giustizia per Giacomo Turra —

come giudichi il Governo la scandalosa sentenza della Corte Suprema colombiana;

se il Governo non ritenga molto grave il fatto che l'Ambasciata italiana in Colombia non abbia avvertito i familiari e se non ritenga doveroso esprimere tutto il proprio dissenso verso le autorità colombiane;

in che modo il Governo intenda tutelare i diritti umani di un cittadino italiano barbaramente ucciso fuori dal pro-

prio Paese, dando così seguito alle sollecitazioni di decine di parlamentari italiani.

(4-04560)

\* \* \*

## AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO

*Interrogazione a risposta orale:*

SGOBIO. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

al centro di tre popolari quartieri della città di Bari è in stato di totale abbandono l'area dell'ex cementificio Fibronit;

la stessa area risulta gravemente inquinata, poiché nel sottosuolo vi sono tonnellate di materiale contenente amianto, scaricate e sotterrate dalla stessa Fibronit negli anni che vanno dal 1935 al 1985;

la società Fibronit non ha mai provveduto alla messa in sicurezza d'emergenza, come previsto dal decreto ministeriale n. 471 del 1999 articolo 4, comma 1), nonostante l'obbligo derivante ai sensi dell'articolo 3 comma 1 dello stesso decreto;

nello scorso mese di luglio, il quadro dell'inquinamento si è ulteriormente aggravato per la scoperta — da parte del N.O.T.A. — della provincia di Bari, di sotterranei e vasche di raccolte di fanghi altamente inquinanti;

la stessa area è stata posta sotto sequestro sia nel 1995, per acquisirne la prova del suo stato di discarica non autorizzata, sia nel gennaio 2002, dopo alcuni lavori di messa in sicurezza che il sostituto procuratore ha ritenuto essere insufficienti;

l'area dell'ex Fibronit è stata inserita, come unica partecipazione di parte privata, nel PRUSST riguardante la città di Bari e dove si prevede come riqualificazione sostenibile una lottizzazione edilizia e un sottopasso;

è prevista per il 28 novembre 2002 una conferenza dei servizi per valutare l'esame del progetto di bonifica, redatto dalla città di Bari, e l'esame del piano di caratterizzazione presentato dalla Fibronit, nonché il modo più sicuro degli interventi di bonifica da effettuare per contenere o eliminare i gravi rischi presenti per la salute pubblica;

il 9 novembre 2002 il quotidiano *la Gazzetta del Mezzogiorno*, ha riportato la notizia che nell'incontro preliminare alla Conferenza dei Servizi suddetta, il neo direttore generale dell'area gestione rifiuti e bonifiche del ministero dell'ambiente ha dichiarato, prima di qualsiasi valutazione tecnica ambientale, che « sull'area Fibronit deve effettuarsi una bonifica per rimozione » —:

se sia a conoscenza di qualche procedura finalizzata alla realizzazione di interventi di messa in sicurezza d'emergenza sul sito inquinato Fibronit, nei modi dettagliatamente descritti dalla legge;

se sia a conoscenza del fatto che alti dirigenti del ministero dell'ambiente e tutela del territorio si sono espressi a favore della soluzione di bonifica per asportazione del sito Fibronit, prima ancora della convocazione della conferenza dei servizi, unico organismo tecnico deputato alla valutazione dei progetti di bonifica, dei relativi costi e dei conseguenti rischi per la salute;

quali iniziative intenda adottare dopo le dichiarazioni del neo direttore generale dell'area gestione e rifiuti del ministero dell'ambiente che, come ripreso da alcuni organi di stampa, si è dichiarato favorevole alla soluzione di bonifica per asporto sull'area inquinata di amianto (soluzione respinta dalla collettività barese per l'elevatissimo rischio ambientale ma fortemente desiderata dai proprietari dei suoli che consentirebbe loro di edificare su di un sito contaminato d'amianto);

se, ai sensi dell'articolo 1 comma 4 della legge n. 426 del 1998, abbia disposto o intenda disporre l'esatta perimetrazione

del sito inquinato dell'ex Fibronit, peraltro già inserito nei siti di interesse nazionale del « Programma di bonifica e ripristino ambientale ». (3-01619)

*Interrogazione a risposta scritta:*

REALACCI, CENTO, VIGNI, MAURA COSSUTTA, RUSSO SPENA, MICHELI, CIANI, CALZOLAIO, PINOTTI, STRADIOTTO, VILLETTI, ILLY e POTENZA. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

dopo l'ennesima catastrofe ai danni del mare e dell'ambiente, occorsa nei giorni scorsi sulle coste spagnole, la Commissaria europea ai trasporti Loyola de Palacio ha invitato i governi ad anticipare le misure previste dal « pacchetto Erika 1 »;

il cosiddetto « pacchetto Erika 1 » prevedeva, tra le altre, misure destinate a ridurre il rischio di incidenti nel trasporto di materiali inquinanti attraverso l'eliminazione delle navi prive dei requisiti di sicurezza;

il problema dell'inadeguatezza degli scafi appare come uno dei problemi maggiori per la sicurezza del mare. Secondo dati di fonte Confitarma delle 8.911 navi cisterna in circolazione sarebbero 6.844 quelle a scafo singolo. Tra queste ultime anche la *Prestige*, una nave che aveva ventisei anni e quindi ben oltre l'età massima (20 anni) che gli standard internazionali considerano ammissibile per questo tipo di navi;

la *Prestige* secondo quanto dichiarato dal Governo spagnolo, non veniva sottoposta al Mou (*Memorandum of understanding*, la convenzione tra Stati relativa alla sicurezza delle petroliere) dal 1999, data in cui l'ultimo controllo effettuato nel porto di Rotterdam aveva evidenziato tre deficienze gravi che non risulta fossero state risolte;

la vicenda di ieri dimostra in ogni caso che anche norme più severe (Erika 1) non sono state in grado di evitare uno dei disastri ecologici più gravi nella storia degli incidenti di petroliere;

l'Italia è il principale importatore di olio combustibile al mondo e più della metà del greggio circolante nel Mediterraneo lambisce le coste del nostro Paese che, per la particolare configurazione e per le straordinarie peculiarità naturalistiche che lo caratterizzano, si configura come il più esposto ai rischi di incidenti di questa natura e, di conseguenza, quello che dovrebbe essere più interessato all'adozione di misure più severe in materia;

ogni anno finiscono in mare, da varie fonti, più di un milione di tonnellate di petrolio (dati dell'unione petrolifera), e questo fa sì che il Mediterraneo risulti oggi il mare con il maggior inquinamento da catrame del mondo;

nel giugno 2001 era stato siglato un accordo volontario presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio tra associazioni imprenditoriali, ministeri e associazioni ambientaliste e di categoria ed in particolare tra i Ministri dell'ambiente e tutela del territorio e delle infrastrutture e della dei trasporti, la Confindustria, la Confitarma, l'Assocostieri, le organizzazioni sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl), le associazioni ambientaliste (Legambiente, Wwf, Italia Nostra, Amici della Terra), che prevedeva di misure più severe di quelle previste dal pacchetto Erika 1 in termini di eliminazione di navi monoscafo anticipando addirittura di 4 anni le scadenze fissate dall'Unione europea e dall'IMO (*International Maritime Organization*);

l'accordo in questione prevedeva inoltre misure di tutela più stringenti per aree particolarmente sensibili ed in particolare per le Bocche di Bonifacio e la laguna di Venezia dove è tuttora consentito il transito delle petroliere monoscafo;

la stipula dell'accordo in questione aveva determinato infatti il ritiro delle ordinanze emesse dal Ministro dell'am-

biente e della tutela del territorio (in particolare quella che vietava l'ingresso di petroliere monoscafo nella laguna di Venezia) che avrebbero garantito livelli di sicurezza analoghi a quelli previsti dall'accordo;

l'accordo volontario può configurarsi come una risposta esauriente a quanto richiesto dalla Commissaria europea ai Trasporti in termini di anticipazione delle misure previste dal pacchetto Erika 1 —:

per quali motivi il suddetto accordo sia rimasto, a tutt'oggi, lettera morta;

cosa i Ministri interrogati intendano fare per migliorare le misure di sicurezza nel nostro Paese e rispetto al resto del Mediterraneo in materia di trasporto di petrolio e di sostanze pericolose più in generale. (4-04555)

\* \* \*

### BENI E ATTIVITÀ CULTURALI

*Interrogazione a risposta scritta:*

MIGLIORI. — *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* — Per sapere — premesso che:

si apprende dalla stampa l'incredibile notizia che, causa mancato pagamento delle bollette ENEL, il sistema museale fiorentino rischierebbe di fare rimanere al buio straordinari tesori artistici —:

se la notizia corrisponda al vero e quali iniziative urgenti si intendano assumere per evitare tale tragedia. (4-04557)

\* \* \*

### COMUNICAZIONI

*Interrogazione a risposta orale:*

GRANDI, TITTI DE SIMONE, GRILLINI, GRIGNAFFINI, DUCA, PARISI, ZANNOTTI, SABATTINI, BOSELLI, VIGNI,