

nell'assenza di un ordine in tal senso da parte del giudice e all'insaputa dei titolari del diritto di consenso, dovrebbero attivarsi le autorità competenti;

cosa intenda fare il competente Ministro Guardasigilli per assicurare che i provvedimenti restrittivi della libertà di adulti e bambini siano e rimangano di pertinenza esclusiva della competente magistratura, e non siano irritualmente delegati ad assistenti sociali e consulenti vari;

quali iniziative intenda assumere il Ministro per la solidarietà sociale nei confronti dei consulenti che nel caso in esame hanno intimidito i genitori della piccola affermando che l'esercizio da parte loro di un diritto costituzionalmente garantito come quello alla difesa, avrebbe l'effetto di peggiorare la situazione;

come sia possibile che assistenti sociali e consulenti del giudice possano dare per scontata l'adesione del componente magistrato ad una loro eventuale richiesta restrittiva nei confronti di un minore e dei suoi genitori;

se sia vero che i Centri come quelli ove è ricoverata la piccola M.S. percepiscono dagli enti locali una diaria giornaliera per ogni bambino ivi ricoverato che si aggira tra le 75.000 e le 300.000 lire.

(4-34446)

* * *

TESORO, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Interrogazioni a risposta scritta:

GALLETTI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il quotidiano *Il Resto del Carlino* del 1° marzo 2001 riporta in un articolo a pagina 4 la denuncia della signora Di Tommaso, vedova di un macchinista delle Fer-

rovie dello Stato morto di leucemia dopo 36 anni di lavoro, secondo la quale la causa del decesso è da addebitare agli effetti nocivi della prolungata esposizione all'inquinamento elettromagnetico presente nei locomotori;

per questo motivo la vedova ha chiesto all'azienda il riconoscimento della causa di servizio, richiesta respinta dall'azienda stessa;

rilievi effettuati anni fa su alcune motrici delle Ferrovie dello Stato hanno evidenziato, per i macchinisti, un elevato inquinamento elettromagnetico;

i dati dello studio sui livelli di induzione magnetica, rilevati sul materiale rotabile delle Ferrovie dello Stato, sono stati riportati in articolo pubblicato sul numero 5, del 1997, di « Ingegneria ferroviaria »;

lo studio documenta che i livelli riscontrati dalle misurazioni effettuate sul locomotore modello E656 sono di 0,27 microtesla al banco, 0,75 ai sedili e 1,63 alla parete, a 15 cm. di altezza nei pressi dell'aiuto macchinista (e 0,26, 0,86 e 1,40 per il macchinista);

secondo gli standard internazionali Irpa, siamo ampiamente al di sotto dei livelli di rischio, ma l'Irpa si occupa soprattutto dell'inquinamento acuto, mentre nuovi studi sugli effetti a lungo termine sostengono che — per i campi magnetici di questo tipo — per ridurre significativamente il rischio di contrarre un cancro sia opportuno non superare il limite di 0,2 microtesla;

alle stesse conclusioni sono giunti sia l'Ispesl che l'Iss, che in un recente studio realizzato per il gruppo di lavoro interministeriale sull'inquinamento elettromagnetico suggeriscono l'adozione del livello di 0,2 microtesla come massimo livello di esposizione al campo magnetico per esposizioni croniche della popolazione;

una indagine condotta nel 1996 in Svezia sui macchinisti dei treni ha dimostrato un eccesso significativo di casi di leucemia linfatica in questa categoria;

che tra i macchinisti delle Ferrovie dello Stato già si sono riscontrati casi di

leucemia linfoblastica con note di fibrosi midollare;

nonostante tutto ciò sembra che le Ferrovie dello Stato non consentano all'Ispesl e a periti di parte di effettuare le misurazioni sui locomotori;

recentemente è stata approvata dal Parlamento la legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, dove si fa riferimento anche ad accordi di programma con i gestori di servizio di trasporto pubblico che producono campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici, al fine di minimizzare le emissioni;

se i Ministri interrogati siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa e quali siano le loro valutazioni;

se risponda al vero che le Ferrovie dello Stato non permettono all'Ispesl di effettuare le misurazioni sulle motrici, e quali provvedimenti, ognuno per propria competenza, intendano prendere nei confronti di coloro che si siano resi responsabili di tali atti;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare al fine di minimizzare le emissioni nocive delle motrici dei treni e di tutelare la salute dei macchinisti. (4-34401)

LUCCHESI. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere:

se effettivamente l'Eni intenda trasferire la direzione generale a Milano e se abbia posto in vendita la sede dell'Eur a Roma;

se risulti che l'ente stia per chiedere la cassa integrazione per circa mille dipendenti, nonostante i consistenti attivi accumulati, a scapito anche degli italiani che hanno dovuto pagare i prodotti petroliferi a prezzi elevatissimi, con continui ed a volte ingiustificati aumenti. (4-34416)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interpellanze:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

la rete ferroviaria prima dello Stato ed adesso dell'Ente ferrovie adempie ad un'importante funzione politica e sociale, perché la sua capillarità concorre al mantenimento anche dell'unità politica, oltreché allo sviluppo armonico ed equilibrato del Paese;

l'Italia a due velocità è diventata quasi, ad avviso dell'interpellante, anche una scelta irreversibile dei governi della Repubblica, come è dato arguire dal fatto che negli anni 1981-1987 furono spese lire 42.750 miliardi per il potenziamento della rete ferroviaria del centro-nord, aree del Paese che hanno altresì beneficiato del progetto « alta velocità » degli anni novanta;

nell'Italia a velocità ridotta continuano a verificarsi fatti come quelli denunciati nell'interrogazione del sottoscritto, n. 4-08584 del 15 marzo 1995 (pagina 7285 dell'allegato B), rimasta senza risposta da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione del tempo;

emblematico del degrado della rete ferroviaria dell'Isola è lo stato disastroso della tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela —:

se il Ministro intenda conseguire il risultato di un meridionalismo alla rovescia e che farà sì che le regioni povere aiuteranno quelle ricche a diventare sempre più ricche, mentre queste ultime, ricambiando la cortesia, aiuteranno le regioni più povere a diventare sempre più povere;

se con particolare riferimento alla tratta ferroviaria Catania-Caltagirone-Gela, si intendano potenziare le strutture o lasciarle in stato di abbandono, come nel caso della stazione di Grammichele, diventata ricettacolo di drogati e malavitosi.

(2-02935)

« Garra ».