

rorismo e delle stragi di tale matrice», pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 187 dell'11 agosto 2004, prevede una serie di elargizioni e benefici previdenziali destinati alle vittime del terrorismo e delle stragi;

l'onere derivante dall'attuazione del provvedimento è stato valutato complessivamente in 64.100.000 euro per l'anno 2004, 12.480.000 euro per l'anno 2005 e 12.900.000 euro a decorrere dall'anno 2006 (articolo 16 della legge n. 206 del 2004);

a tale onere si sarebbe dovuto provvedere — come previsto dal medesimo articolo 16 della legge — mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, a tal fine utilizzando parzialmente alcuni accantonamenti relativi allo stesso Ministero dell'Economia, al Ministero della Giustizia, degli Affari Esteri, a quello dell'Interno, della Difesa, nonché a quelli delle Politiche Agricole e delle Comunicazioni;

la legge in oggetto è entrata in vigore da oltre sei mesi e non si hanno notizie precise rispetto all'effettiva applicazione del provvedimento e all'elargizione dei benefici ivi previsti per le vittime del terrorismo e i loro familiari;

la preoccupazione dell'interrogante è che l'eventuale mancata applicazione del provvedimento possa essere determinata dalla mancanza degli stanziamenti espressamente previsti dalla legge n. 206 del 2004 —:

le informazioni di cui dispongano i Ministri in premessa rispetto allo stato di applicazione della legge n. 206 del 2004 in materia di benefici in favore delle vittime del terrorismo e delle stragi di tale matrice;

in particolare, quali siano i dati in possesso del Governo relativamente al nu-

mero di domande pervenute ai competenti uffici ai fini del riconoscimento dei benefici accordati dalla legge n. 206 del 2004, e quali i dati relativi al numero delle domande che avrebbero trovato accoglimento;

le informazioni di cui in particolare disponga il Ministro dell'Economia e delle Finanze (al quale è affidato, in base al comma 2 dell'articolo 16 della legge n. 206 del 2004, il compito di monitorare gli oneri connessi alla legge citata) rispetto alla effettiva disponibilità dei fondi previsti per l'applicazione della legge;

quali iniziative urgenti intendano assumere al fine di garantire la piena applicazione della legge. (4-13277)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

ROSATO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della salute.* — Per sapere — premesso che:

il servizio sul territorio di soccorso elicotteristico nazionale è assicurato, mediante regolari gare di appalto, da imprese che assicurano elevati e comprovati standard quali-quantitativi;

la Regione Liguria e i Vigili del Fuoco di Genova hanno stipulato una convenzione relativa all'assistenza medica di emergenza, stipulata in data 6 agosto 2004, approvata con delibera della Giunta regionale ligure n. 888 del 2004;

nella convenzione si fa riferimento ad un servizio denominato HETMS;

attualmente il protocollo applicato per l'assistenza medica di emergenza è denominato HEMS (Helicopter Emergency Medical Service), cioè un'attività di volo con elicottero effettuato con lo scopo di facilitare l'assistenza medica di emergenza, dove è essenziale il trasporto rapido ed immediato di:

- (i) Personale sanitario;
- (ii) Equipaggiamento sanitario;
- (iii) Persone malate o infortunate o simili;
- (iv) Attrezzature, sangue, organi, farmaci, eccetera;

alle attività HEMS si applicano i requisiti operativi e tecnici del trasporto pubblico con elicotteri e il Servizio HEMS, può essere svolto solo da un operatore in possesso di un Certificato di Operatore Aereo (COA) per impresa di trasporto aereo, rilasciato secondo i requisiti contenuti nel Doc. 41/23100 M3 del gennaio 1997, o secondo i requisiti contenuti nella JAR-OPS 3 quale applicabile, che comprenda l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero che si intende impiegare;

per poter ottenere l'approvazione HEMS per il tipo di elicottero, l'operatore deve soddisfare i requisiti contenuti nell'Appendice 1 alla JAR-OPS 3.005(d) Amendment 2 del 1° gennaio 2002 o versioni successive se adottate dall'ENAC;

sulla questione, segnalando i problemi citati alla Regione, ai Ministeri competenti, all'Enac, sono intervenuti fin dall'ottobre 2004 l'ANPAC, la FIT/Cisl, la Uil trasporti, l'Unione Piloti —:

se non ritengano che la convenzione della Regione Liguria ed il servizio denominato HETMS, contenuto nella convenzione, derogano alle vigenti normative di gara e costituiscano sostanziale aggiramento delle disposizioni del protocollo HEMS;

quali interventi ispettivi intendano predisporre al riguardo;

se il nucleo elicotteri dei VVFF di Genova sia in possesso delle certificazioni necessarie per effettuare attività di trasporto pubblico;

se i limiti di tempo e di servizio dei VVFF siano compatibili con quelli previsti dalle normative in vigore per tale tipo di soccorso;

se non ritengano opportuno sottoporre ad immediate ed opportune verifiche Enac l'organizzazione ed i mezzi previsti nella convenzione, con particolare attenzione alle caratteristiche tecniche dei mezzi ed al kit sanitario installato a bordo degli elicotteri. (5-04089)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

LANDOLFI e CORONELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

al confine tra i comuni di Caianello e Vairano Patenora, in provincia di Caserta, sulla strada ex ANAS SS 608 di Teano, insiste un cavalcavia che attraversa la linea ferroviaria Napoli-Roma, (via Cassino);

la predetta strada, che collega la strada statale Casilina con il casello autostrade A1, da oltre tre anni è interdetta al transito di camion e mezzi pesanti stante l'accertato pericolo di crollo;

per la realizzazione dei lavori di demolizioni e ricostruzione del predetto cavalcavia si assiste da anni al rimbalzo delle competenze e responsabilità tra l'ANAS, la società Autostradale, le Ferrovie, la regione Campania e la provincia di Caserta. Nemmeno le numerose conferenze di servizio tenutesi presso la prefettura di Caserta hanno chiarito la competenza. Intanto notevoli sono i disagi degli autotrasporti nonché le lamentele dei commercianti locali per i danni subiti —:

quali iniziative di competenza si intendano immediatamente adottare per sollecitare le Istituzioni e gli Enti interessati alla individuazione delle competenze in merito alla problematica su esposta.

(4-13267)

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da un articolo pubblicato il 20 febbraio 2005, nelle pagine dedicate alla cronaca di Palermo, dal quotidiano nazionale

*La Repubblica* viene denunciato che «...a due mesi esatti dall'inaugurazione, avvenuta alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri, l'asfalto all'interno della galleria «Cozzo Minneria» ha ceduto e pertanto è stata chiusa la autostrada Palermo-Messina...»;

dalla lettura dell'articolo giornalistico emergerebbe che da giovedì 17 febbraio 2005 non è più possibile transitare un tratto di circa tredici chilometri in direzione Messina, compreso tra lo svincolo di Castelbuono e quello di Tusa;

un'autostrada costruita con tecniche ingegneristiche d'avanguardia, la A20, ma ultimata a marce forzate forse per una promessa che andava mantenuta, quella di aprire al traffico entro il 2004, a tutti i costi, quei quarantuno chilometri tra gli svincoli di Castelbuono e Furiano;

sempre dall'inchiesta del quotidiano «La Repubblica» viene evidenziato che «...a patto dell'anonimato, il geometra di un'impresa che ha effettuato i lavori tra lo svincolo di Santo Stefano di Camastra e quello di Castelbuono», aveva confidato a *Repubblica*: «Alcuni tratti sono insicuri, l'asfalto è stato messo sul fondo bagnato e la sua stabilità perciò è compromessa. Fra qualche mese bisognerà rifare il manto stradale...»;

proprio quel tratto d'asfalto, dentro la galleria «Cozzo Minneria» che ricade nel territorio di Pollina, è stato il primo a deformarsi al passaggio dei mezzi pesanti. «Per consegnare i lavori nel giorno programmato per l'inaugurazione — spiegò a dicembre un operaio — abbiamo dovuto lavorare in condizioni estreme, anche di notte e sotto un'incessante pioggia che ha reso il fondo stradale simile a una fanghiglia sulla quale poi è stato calato l'asfalto caldo»;

la chiusura di questo tratto della A20 non è un caso isolato: nelle scorse settimane era stato chiuso lo svincolo di Castelbuono in direzione Palermo, per permettere alle ruspe di ultimare alcuni lavori di sbancamento;

in più occasioni è stato vietato al transito il tratto in direzione Palermo, tra lo svincolo di Santo Stefano di Camastra e quello di Tusa, dove si è reso necessario completare alcuni lavori nel lotto 28 *ter* denominato «Halesa», circa due chilometri di asfalto: una galleria di 600 metri e due viadotti, il Tusa, lungo 770 metri, e il Cicera, di 350. Disagi che non sono stati graditi da molti automobilisti, infuriati perché costretti nuovamente a percorrere lunghi tratti della statale 113;

un'apertura a singhiozzo, dunque, che durerà ancora per qualche mese, il tempo necessario per ultimare i lavori in direzione Messina, dove in molte gallerie l'illuminazione è ancora quella provvisoria di cantiere e dove non ci sono aeratori né segnaletica orizzontale e verticale, e le colonnine d'emergenza sono fuori uso, mentre manca del tutto la possibilità di contatto radio e telefonico;

disagi che sono stati evidenziati anche dalla Polstrada di Buonfornello e Cefalù, che ha il compito di garantire la sicurezza in quel tratto autostradale —:

quale sia il quadro certo sullo stato dei lavori, degli investimenti e il termine dei lavori delle autostrade Palermo-Messina e Salerno-Reggio Calabria e della rete ferroviaria italiana. (4-13273)

\* \* \*

#### INTERNO

*Interrogazione a risposta scritta:*

TABORELLI. — *Al Ministro dell'interno, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

le Unioni di Comuni trovano la loro origine nell'obiettivo di lungo termine delle Amministrazioni locali costituenti di gestire in forma unificata funzioni e servizi al fine di ottenere una maggiore qualità ed efficienza degli stessi;

esemplificativo il caso dell'Unione di Comuni Terre di Frontiera, Costituita dai