

alle telecomunicazioni interne ad Enel; sulla questione pendono esposti alla procura della Repubblica di Prato;

nel maggio 2000 il sindaco con una richiesta verbale, chiede ad Enel di mantenere il ripetitore Wind all'interno della stazione ignorando del tutto il protocollo d'intesa firmato nel 1998, come se non bastasse ha chiesto a Wind se poteva accogliere su quella torretta un ulteriore ripetitore della neonata società BLU —:

quali iniziative di straordinaria urgenza si intendono assumere per assicurare elementari diritti di sanità e sicurezza ambientale ai cittadini del comune di Poggio a Caiano. (4-30874)

COMINO, BARRAL, ROSCIA, SIGNORINI e GAMBATO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere — premesso che:

l'attività normativa della Unione europea in materia di sicurezza dei prodotti e degli ambienti di lavoro è indirizzata all'obbligatorietà di tutti gli *standards* di sicurezza al fine del riconoscimento dei certificati di qualità;

scopo delle norme europee è quello di ridurre il carico dei controlli finora affidati alla pubblica amministrazione, attraverso lo sviluppo di meccanismi « volontari » di certificazione internazionalmente riconosciuti attraverso le norme Iso (Uni per l'Italia);

le nostre strutture pubbliche soprattutto in campo sanitario sono oberate da emergenze e da incombenze che non riescono a controllare;

si rende sempre più necessario creare un sistema certificato e verificabile di tutto il mercato farmaceutico basato anche sul concorso e la volontarietà di tutti i soggetti e le categorie interessate;

l'attività degli informatori scientifici-farmacologi è già assoggettata dalla legge agli *standards* di sicurezza sia per quanto attiene l'attività lavorativa e gli ambienti di lavoro (legge n. 626 del 1994), sia per

quanto attiene alla sicurezza dei prodotti che maneggia nello svolgimento della sua attività (decreto legislativo n. 538 del 1992, decreto ministeriale 6 luglio 1999, circolare ministro sanità n. 2 del 13 gennaio 2000, sia per quanto riguarda la vera e propria attività di informazione scientifica sui farmaci (legge n. 833 del 1978, articoli 29 e 31; decreto ministeriale 23 giugno 1981 e seguenti; decreto legislativo n. 541 del 1992);

da notizie di cronaca emergono fatti rilevanti che evidenziano sia attività illegali nella promozione dei medicinali, sia mancanza di controlli sul corretto svolgimento dell'attività di promozione delle aziende farmaceutiche;

recentemente i *media* hanno riportato dati allarmanti sui mancati controlli che avrebbero dovuto svolgere le regioni sulla corretta compilazione da parte dei medici delle ricette del servizio sanitario nazionale —:

perché non si sia reso finora obbligatorio, data la rilevanza dell'argomento per la salute dei cittadini, e pur lasciando invariata la potestà di controllo degli organi preposti dalla legge, l'adozione della certificazione di qualità e di sicurezza a norma Iso del prodotto farmaceutico, cioè dell'attività di produzione e distribuzione, nonché del sistema dell'informazione scientifica ed in particolare della preparazione, conservazione, distribuzione dei medicinali campione fino alla consegna di questi ultimi ai pazienti. (4-30879)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta orale:

MARINACCI, LEONE, BERTUCCI, ANTONIO PEPE, MARENGO, SESTINI, TARELLA, GUIDI, GASPARRI, SAVELLI, NERI, GARRA, ROSSO, RUSSO, LUCHESE, GAZZILLI, PACE, MATRANGA, AMORUSO, APREA, PEZZOLI, MANZONI,

MAROTTA, DIVELLA, NOCERA, COLA, PORCU, MANCUSO, FILOCAMO, PAROLI, MARTUSCIELLO, PERETTI, LORUSSO, MUSSOLINI e ZACCHEO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

L'onlus P.I.A.R. (Pronto intervento assistenza radio-protezione civile-volontariato) con sede a Torino, tramite lettera inviata al ministero dei trasporti, ha fatto richiesta in merito all'installazione su un proprio autoveicolo Fiat Fiorino ad uso promiscuo, del dispositivo di segnalazione luminosa a luce gialla per consentire l'immediata individuazione dello stesso quando impiegato in operazioni di soccorso;

la risposta data dal dipartimento dei trasporti terrestri, U. di G. motorizzazione e sicurezza del trasporto terrestre (prot. n. 0613/4300/CG2) è stata negativa sulla base delle norme del codice della strada. Una successiva risposta circostanziata data da questo stesso ufficio (prot. n. 0831/4300/CG3) indica che l'uso della luce lampeggiante gialla è concesso solo ai veicoli « per uso speciale » caratterizzati da uno speciale allestimento della carrozzeria;

a parere degli interroganti la normativa vigente, o quanto meno l'interpretazione data, appare inadeguata in ragione di due considerazioni: la forte crescita delle organizzazioni di volontariato ed il loro indispensabile ruolo, fattori non prevedibili al momento dell'emanazione delle norme sull'utilizzo dei dispositivi in questione; il concetto di « uso speciale » andrebbe riferito oltre che ad un particolare allestimento del veicolo anche alle condizioni di circolazione stradale in cui questo opera. Non è un caso che della luce lampeggiante gialla ne siano muniti anche veicoli ad uso promiscuo senza allestimenti speciali appartenenti alla società Autostrade e all'Azienda municipalizzata ambiente del Comune di Roma, per fare due casi, in cui « l'uso speciale » è riferibile proprio ed esclusivamente alle condizioni in cui il veicolo si trova ad operare, quali: la fermata sulle corsie di emergenza, in

curva, l'arresto frequente del mezzo e così via, in cui è necessario per la sicurezza degli operatori e per quella degli utenti della strada aumentare la visibilità del veicolo fermo. L'esigenza di assicurare la visibilità del veicolo fermo è dimostrata anche dai nuovi autoveicoli « Marea » in dotazione alla polizia di Stato in cui, oltre al regolamentare lampeggiante blu, sono state installate anche due luci lampeggianti gialle retro riflettenti utili per meglio individuare, per chi sopraggiunga, il veicolo in caso di fermata irregolare sulla carreggiata stradale;

la luce lampeggiante gialla costituisce, quindi, un indispensabile strumento per garantire la sicurezza in termini di circolazione stradale non solo per gli equipaggi ma anche per gli altri utenti della strada. Conseguentemente, a parere degli interpellanti, è del tutto illogico ed irresponsabile negare identica utilità nei confronti di coloro che corrono gli stessi rischi in operazioni di soccorso di protezione civile in cui i propri veicoli per esigenze operative possono occupare in modo irregolare la sede stradale. Il caso più frequente è quello in cui si debbano spegnere incendi sui margini delle strade. Diversamente l'unica possibilità per segnalare il veicolo fermo sarebbe quella di posizionare il triangolo, e tale ipotesi non può non apparire ridicola e avulsa dal comune buon senso —:

quali iniziative, se necessario anche di carattere legislativo, intendano assumere per consentire a tutti i mezzi di soccorso appartenenti alle associazioni di volontariato regolarmente riconosciute, quando impegnati in interventi di protezione civile, la possibilità, a veicolo fermo, di poter utilizzare i dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante gialla;

in conformità a quali disposizioni si deroga ad una interpretazione così restrittiva della normativa in materia, come quella fornita dagli uffici del Ministero dei trasporti, nei confronti di quei autoveicoli della Società autostrade, dell'Azienda municipalizzata ambiente (AMA) del comune

di Roma e di altri enti, forniti di luce lampeggiante gialla benché non siano classificabili « per uso speciale » in quanto non caratterizzati da speciali allestimenti della carrozzeria e, in caso positivo, se intendano estendere tale deroga anche agli autoveicoli di soccorso appartenenti alle associazioni di volontariato. (3-06048)

Interrogazione a risposta in Commissione:

SANTANDREA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la società aeroportuale bolognese Sab ed una corrispondente società aeroportuale milanese denominata Ata, avrebbero appositamente costituito la « Bologna airport service » altresì nota come Bas, società privata con capitale pari a 2 miliardi e beneficiaria della cessione, da parte delle predette società, di rilevanti quote di « handling » ossia di attività di assistenza al traffico aereo;

non sarebbero state rese note sia le procedure con le quali la suddetta Sab avrebbe individuato la società aeroportuale milanese in veste di partner, sia i criteri impiegati nell'aver ceduto quote di « handling » tanto alla neocostituita Bologna airport service quanto alla « Meridiana Air France »;

ulteriormente, non sarebbero stati evidenziati i reali motivi o, perlomeno, i ricavi in senso economico derivanti dalle operazioni succitate né le garanzie in termini di rispetto della normativa anti-trust vigente a livello nazionale e comunitario, data la creazione, nel medesimo settore, di società nuove ma pur sempre partecipate da società preesistenti —:

se quanto esposto nelle premesse sia vero;

se intenda riferire in merito alle ragioni ed alle procedure in base a cui Sab e Ata hanno costituito la nuova società aeroportuale Bas (Bologna Airport Service);

se intenda informare dettagliatamente in merito ai ricavi, in termini economici, derivati dalla cessione di quote di assistenza del traffico aereo alla suddetta Bas ed alla Meridiana Air France specificandone anche le modalità con le quali è garantito il pieno rispetto della normativa anti-trust vigente nello stesso settore, sia in ambito nazionale che in quello comunitario.

(5-08074)

Interrogazioni a risposta scritta:

GIANCARLO GIORGETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nella mattinata del giorno 13 luglio 2000 si sono verificati guasti sulla linea ferroviaria Luino-Milano all'altezza del comune di Ternate (Varese);

quanto accaduto ha provocato ritardi e soppressioni di treni e il servizio sostitutivo con mezzi su gomma ha solo parzialmente e con ritardo soddisfatto i diritti dell'utenza, tanto che è dovuta intervenire una ambulanza a beneficio di un viaggiatore con problemi sanitari;

la stampa locale ha dato grande enfasi all'accaduto poiché la linea in oggetto subisce con frequenza ritardi e l'utenza è ormai esasperata dalla situazione;

le ripetute interrogazioni del deputato interrogante sulla situazione della linea ferroviaria Luino-Milano non hanno mai avuto risposta e ciò appare il sintomo di un preoccupante disinteresse in merito al problema —:

quali urgenti interventi di manutenzione delle linee e delle stazioni siano in programma al fine di evitare il ripetersi di disservizi sulla linea ferroviaria Luino-Milano. (4-30864)

CENTO e GALLETTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni 28, 29 e 30 giugno si è tenuto a Torino il « cicloraduno » annuale

della Fiab, la Federazione italiana amici della bicicletta;

un gruppo di partecipanti ha organizzato il viaggio da Roma in treno, restandosi con ben 48 ore di anticipo alla stazione per acquistare i biglietti, utilizzando un'apposita convenzione;

la persona incaricata dell'acquisto dei biglietti è stata dirottata dalla biglietteria principale all'ufficio comitive, il cui personale non era assolutamente informato sulle modalità di emissione del titolo di viaggio;

nonostante il responsabile della Fiab abbia fornito una copia della convenzione e dato ampie spiegazioni sul funzionamento della medesima sono stati necessari quasi due giorni e continue telefonate per convincere l'addetta dell'ufficio comitive che era possibile acquistare i biglietti a prezzo scontato;

la totale disorganizzazione e incompetenza degli uffici ha costretto il responsabile della Fiab a fare numerose code agli sportelli prima di capire quale fosse quello abilitato all'emissione dei biglietti, acquistati i quali, è stato necessario recarsi per l'ennesima volta all'ufficio comitive per la registrazione degli stessi —;

se il Ministro interrogato ritenga accettabile che il servizio reso alla clientela da parte delle Ferrovie dello Stato sia così carente rispetto agli *standards* degli altri paesi europei;

se il Ministro interrogato non intenda intervenire per semplificare e razionaliz-

zare le procedure per l'acquisto dei titoli di viaggio e per garantire che il personale a contatto con il pubblico abbia la competenza, la preparazione e la disponibilità necessaria per soddisfare le legittime esigenze dell'utenza. (4-30878)

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione a risposta scritta Marinacci n. 4-28398 del 14 febbraio 2000 in interrogazione a risposta orale n. 3-06048.

ERRATA CORRIGE

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 10 settembre 1999, a pagina 26016, prima colonna (interrogazione n. 3-04154), alla trantasettesima riga deve leggersi: « SIMEONE e DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al* » e non: « DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al* » come stampato.

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 6 giugno 2000, a pagina 31652, seconda colonna (interrogazione n. 3-05765), alla prima riga deve leggersi: « SIMEONE e DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al* » e non: « DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al* » come stampato.