

Inoltre é innanzitutto necessario che i soggetti interessati all'iniziativa inoltrino domanda di registrazione per un'eventuale denominazione d'origine o d'indicazione geografica ai sensi del suddetto regolamento al Ministero delle Politiche Agricole. Il Ministero se ritiene giustificata la domanda e se essa contiene i requisiti necessari previsti, trasmette alla Commissione il dossier completo ai fini della registrazione a livello comunitario.

All'occasione si ricorda all'Onorevole parlamentare che, per la valorizzazione di alcuni prodotti che si distinguono nettamente da altri prodotti simili per talune caratteristiche peculiari é in vigore il regolamento (CEE) n° 2082/92 relativo alle attestazioni di specificità e che fa riferimento ad un metodo di produzione specifico e tradizionale. Infine si rassicura l'Onorevole parlamentare che Commissione vaglierà con la dovuta attenzione un'eventuale domanda di registrazione sia di denominazione d'origine o di attestazione di specificità inoltrata dalle autorità nazionali sul prodotto in questione.

(<sup>1</sup>) GU L 208 del 24.7.1992.

(2000/C 280 E/092)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-2632/99**  
**di W.G. van Velzen (PPE-DE) alla Commissione**

(12 gennaio 2000)

*Oggetto:* Conformità 2000 del settore dei trasporti aerei albanese

Ci si è già molto occupati della questione del passaggio al nuovo millennio e molte sono le preoccupazioni nutrite al riguardo. A meno di 30 giorni, sembra che non tutta l'Europa sia in grado di affrontare in condizioni di sicurezza tale tappa.

Fino ad oggi l'Albania non ha trasmesso alcun rapporto all'ICAO (Organizzazione internazionale per il trasporto civile) in merito all'adeguamento degli aeroporti albanesi al passaggio al nuovo millennio. E' evidente che oltre all'ICAO anche l'Unione europea ha interesse a che sia fatta chiarezza sulla situazione dell'Albania, quale paese limitrofo (della Grecia), in tale contesto.

La Commissione europea ha discusso il 24 novembre 1999 sui negoziati con l'Albania e, in particolare, sui problemi politico istituzionali ed economici che entrano in gioco in tali negoziati.

1. E' consapevole la Commissione dei possibili rischi che tale situazione in Albania presenta per l'Unione europea per quanto concerne la questione del millennio e del traffico aereo? Quali sono i rischi più rilevanti a giudizio della Commissione europea?
2. Come pensa la Commissione europea di potere limitare i pericoli per i cittadini europei posti da un sistema di traffico aereo non adeguato al passaggio all'anno 2000 nelle immediate vicinanze del territorio comunitario?
3. In che modo la questione del passaggio al nuovo millennio ha influito sulle conclusioni della Commissione europea (del 24.11.1999) secondo cui al momento non è possibile formulare una proposta ufficiale per direttrici di negoziato su un accordo con l'Albania in materia di stabilizzazione e adesione?
4. Quali passi intende compiere la Commissione europea per ottenere chiarimenti in merito alla conformità del sistema di trasporto aereo albanese con il passaggio al nuovo millennio?
5. E' disposta la Commissione europea, in mancanza di un chiarimento al riguardo da parte albanese, a lanciare un avvertimento affinché in prossimità del passaggio al nuovo millennio non si utilizzino i trasporti aerei verso l'Albania o non si faccia ricorso alle compagnie aeree albanesi?
6. Può la Commissione europea rispondere alle domande che precedono entro il 31 dicembre 1999, dato il carattere particolare delle stesse?

**Risposta data dal sig. Patten in nome della Commissione**

(2 febbraio 2000)

La recente relazione della Commissione<sup>(1)</sup> citata dall'onorevole parlamentare intendeva valutare la possibilità di negoziare un accordo di stabilizzazione e di adesione con l'Albania. In essa sono evidenziati i requisiti politici, istituzionali ed economici importanti ai fini di una proficua partecipazione dell'Albania a tale accordo. La relazione non trattava tuttavia la problematica del millennium bug in questo paese.

La Commissione non ha ricevuto dalle autorità albanesi informazioni specifiche in merito al grado di preparazione del paese a far fronte al passaggio del millennio. Tuttavia, le manovre di atterraggio e di decollo presso l'aeroporto Rinas di Tirana si svolgono a vista e il sistema di illuminazione dell'aeroporto non è informatizzato. Al momento i voli che collegano aeroporti comunitari a Tirana sono rarissimi e nelle ore notturne l'aeroporto è generalmente chiuso. I sistemi di check-in soddisfano le norme in quanto si tratta di estensioni dei sistemi utilizzati in Europa occidentale. Il principale utilizzatore di tali sistemi è la compagnia Swissair. Il controllo dello spazio aereo è effettuato mediante un sistema della SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques) che, stando ad Eurocontrol e ad altre fonti competenti, non rappresenta particolari rischi.

<sup>(1)</sup> COM(1999) 651 def.

(2000/C 280 E/093)

**INTERROGAZIONE SCRITTA P-2634/99****di Bart Staes (Verts/ALE) alla Commissione**

(22 dicembre 1999)

*Oggetto:* Indennizzo dei cittadini dell'UE in caso di incidente (stradale) in Svizzera

Le lacune della legislazione svizzera consentono alle compagnie di assicurazione di rimandare nel tempo il riconoscimento di un indennizzo a titolo della responsabilità civile. Questa fonte di insicurezza giuridica riguarda anche i cittadini dell'UE vittime di incidenti stradali in Svizzera, che si trovano a dover affrontare una procedura giuridica senza la prospettiva di poter ottenere un equo indennizzo entro termini di tempo ragionevoli.

La futura ratifica del trattato tra la Svizzera e l'UE in materia di trasporti nel corso del 2000 potrebbe costituire l'occasione per risolvere quanto prima questo problema giuridico. I cittadini comunitari hanno pur sempre diritto in Svizzera alla stessa tutela di cui godono i cittadini svizzeri nei 15 paesi membri dell'UE. A titolo di completezza va sottolineato che l'ex presidente della Commissione, Santer, era stato informato per iscritto dell'esistenza di questo problema il 12 marzo 1998 e il 27 luglio 1998 (lettere del Prof. Dr. Eric Suy, presidente di VTB-VAB, e del vice-primo ministro belga Elio di Rupo).

1. Quali iniziative ha adottato la Commissione per colmare le lacune della legislazione svizzera che comportano una situazione di incertezza giuridica per le vittime di incidenti (stradali) in Svizzera?
2. Intende la Commissione cogliere l'occasione della procedura di ratifica del trattato tra la Svizzera e l'UE in materia di trasporti per esigere dal governo svizzero una «soluzione rapida, equa e ragionevole» di tale problema giuridico? In caso negativo, per quale motivo?
3. Quali iniziative intende adottare la Commissione per esigere dal governo svizzero il più rapidamente possibile una «soluzione equa e ragionevole» di tale problema giuridico?

**Risposta data dal sig. Patten in nome della Commissione**

(21 gennaio 2000)

La Commissione è a conoscenza di una serie di casi in cui, a seguito di incidenti stradali avvenuti in Svizzera, alcuni cittadini comunitari hanno incontrato difficoltà nei rapporti con le compagnie di assicurazione svizzere.