

È attualmente in via di completamento una riforma di tutti i programmi del titolo VI per farli confluire in un unico programma allo scopo di facilitarne la gestione e renderli strumenti più efficaci al servizio dello sviluppo della cooperazione di polizia e giudiziaria nell'Unione. Tale riforma prevede anche l'aumento della dotazione finanziaria dei programmi.

Occorre sottolineare infine che questi non sono gli unici strumenti di cooperazione europea nel settore della lotta contro la criminalità, lotta che deve essere concepita e condotta secondo l'impostazione adottata nel Quadro di controllo relativo all'attuazione di uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia.

(2002/C 81 E/218)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-2498/01
di Erik Meijer (GUE/NGL) alla Commissione

(13 settembre 2001)

Oggetto: Insufficiente visuale per i conducenti di autopullman con un numero superiore di passeggeri sul traffico proveniente da destra nei trivi a T

1. È la Commissione a conoscenza del fatto che i conducenti di autopullman con un numero superiore di posti a sedere per i passeggeri riscontrano grandi difficoltà nell'avvistamento del traffico proveniente da destra che incrocia la loro rotta con un angolo inferiore ai 90°, che anche gli specchietti esterni offrono a tal fine una visuale insufficiente e che essi possono evitare incidenti solo se chiedono ai passeggeri di guardare per loro o se si alzano durante la guida dal proprio sedile?
2. Può essa indicare quale percentuale di incidenti stradali è provocata dal suddetto «angolo morto» della visuale? Quali sono le conseguenze per le zone urbane densamente popolate e quali le conseguenze per i trivi a T nelle curvilinee strade di montagna con minore visibilità?
3. In che modo può essa far sì che i nuovi autopullman non siano più caratterizzati negli Stati membri da siffatti difetti di sicurezza, e che gli autopullman in circolazione vengano modificati nella misura del possibile?

Risposta del sig. Liikanen a nome della Commissione

(29 ottobre 2001)

La Commissione non è a conoscenza di un incremento degli incidenti di autopullmann dovuti a problemi di scarsa visibilità, né è stata informata dagli Stati membri di tale situazione.

Oggi praticamente tutti gli autopullmann presenti sul mercato europeo dispongono di un abitacolo passeggeri rialzato, che consente di lasciare uno spazio sufficiente per il vano bagagli e di offrire ai passeggeri una migliore visibilità. Per tale motivo il sedile del conducente si trova ad un livello inferiore rispetto ai sedili dei passeggeri. Sebbene tali caratteristiche di costruzione impediscano al conducente una visione diretta attraverso i finestrini laterali dell'abitacolo passeggeri, i veicoli e gli altri utenti della strada provenienti da dietro sono sufficientemente visibili grazie ai retrovisori esterni ed interni.

Negli incroci a T citati nell'interrogazione, il conducente dispone di un'ottima vista frontale e laterale. L'ampio parabrezza arrotondato e le grandi finestre della porta anteriore degli autopullmann consentono al conducente una buona visibilità diretta. La vista sul lato destro è altrettanto buona.

Tuttavia, in alcune situazioni i conducenti di autopullmann dovrebbero poter disporre di una maggiore visibilità sul retro. In tale contesto la Commissione informa l'autore dell'interrogazione che sta preparando un emendamento della direttiva 71/127/CEE del Consiglio del 1° marzo 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai retrovisori dei veicoli a motore⁽¹⁾. Tale proposta riguarda talune caratteristiche dei retrovisori, ad esempio la curvatura della superficie, che vanno modificate al fine di adeguarle ai progressi tecnologici e di aumentare il campo visivo indiretto. Tale estensione del campo visivo avrà effetti positivi anche per la visibilità nella guida degli autopullmann.

⁽¹⁾ GU L 68 del 22.3.1971.