

## **Allegato n. 2**

### **RISOLUZIONE (doc. A 2-154/88)**

sulla tutela del pedone e la carta europea dei diritti dei pedone

*il Parlamento europeo*

- vista la proposta di risoluzione presentata dall'on. Ulburghs sulla tutela del pedone (doc. 82-859/86);
- vista la sua risoluzione del 18 febbraio 1986 sulle misure comuni volte a ridurre gli incidenti stradali;
- vista la sua risoluzione del 13 marzo 1987 sulla bicicletta come mezzo di trasporto;
- visti i risultati delle iniziative promosse in occasione dell'Anno europeo della sicurezza stradale;
- vista la relazione della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori (Doc. A2-154/88);

**A.** considerando che il quarto programma di azione della Comunità europea in materia ambientale attribuisce una priorità crescente ai problemi dell'ambiente urbano e che, in questo contesto, la tutela della circolazione pedonale può contribuire efficacemente al benessere dei cittadini, alla riqualificazione degli spazi collettivi e alla tutela dei valori storico-urbanistici e ambientali;

**B.** considerando che ognuno si trova a essere in qualche momento pedone, che la circolazione pedonale nelle zone

urbane rappresenta una notevole percentuale del traffico (tra il 25 e il 40 %) e che essa interessa soprattutto le categorie più deboli (bambini e anziani);

**C.** considerando che circa un terzo degli incidenti stradali mortali coinvolge pedoni e che quasi la metà dei decessi infantili è imputabile a tali incidenti;

**D.** considerando che la causa nettamente preponderante di molti incidenti stradali va ricercata nell'eccessiva velocità del traffico automobilistico;

**E.** considerando che l'ideologia sociale "priorità alle auto in tutti i campi", l'organizzazione della città, le condizioni delle strade e l'invadenza delle auto private limitano la possibilità di spostamento dei pedoni ed estromettono dalla fruizione dello spazio pubblico le categorie più deboli e in particolare gli handicappati e gli invalidi che costituiscono una parte consistente della popolazione europea;

**F.** considerando che il progressivo invecchiamento della popolazione comporta l'aggravamento del problema della tutela dei pedoni sia dal punto di vista quantitativo sia da quello qualitativo;

**G.** considerando che nelle città e in particolare nei centri storici e nelle zone industriali i pedoni si muovono in condizioni inaccettabili a causa dell'alto tasso di inquinamento atmosferico e acustico e che i bambini sono tra i pedoni più esposti ai gas di scarico dei veicoli a motore, fra i quali il piombo, e ai danni del sistema auditivo e neurovegetativo data la loro statura e la fragilità del loro organismo;

**H.** considerando che gli spazi pedonali vengono per lo più considerati come spazi residuali rispetto a quelli destinati

all'edificazione e alle esigenze del traffico automobilistico;

**I.** considerando che, fatta eccezione per alcuni Stati, le misure volte ad accrescere la sicurezza stradale (campagne pubblicitarie, misure legislative, manutenzione e miglioramento della infrastruttura stradale) sono state prevalentemente indirizzate agli automobilisti e che l'educazione e i programmi di formazione per il conseguimento della patente prestano scarsa attenzione ad un comportamento rispettoso dei pedoni;

**J.** considerando che un numero crescente di gruppi sociali ritiene urgentemente necessario orientarsi verso una politica dei trasporti che rispetti sia l'uomo sia l'ambiente;

**1.** ritiene che una politica a favore dei pedone debba costituire il momento centrale di un'azione finalizzata alla nascita di una nuova e più umana mentalità urbana e pertanto debba divenire componente essenziale delle politiche dei trasporti, urbanistiche e edilizie degli stati membri;

**2.** a tal fine adotta la seguente **Carta europea dei diritti del pedone**:

**I.** Il pedone ha diritto a vivere in un ambiente sano e a godere liberamente dello spazio pubblico nelle adeguate condizioni di sicurezza per la propria salute fisica e psicologica.

**II.** Il pedone ha diritto a vivere in centri urbani o rurali strutturati a misura d'uomo e non d'automobile e a disporre di infrastrutture facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta.

**III.** I bambini, gli anziani e i minorati hanno diritto a che la città rappresenti un luogo di socializzazione e non di

aggravamento della loro situazione di debolezza.

**IV.** I minorati hanno diritto a ottenere specifiche misure che permettano loro il più possibile un'autonomia di movimento grazie ad adeguamenti delle aree pubbliche, dei sistemi tecnici e dei mezzi pubblici di trasporto (linee di delimitazione della sede stradale, segnaletica di pericolo e acustica, accessibilità di autobus, tram e treni).

**V.** Il pedone ha diritto, da un lato, a ottenere zone urbane, a lui totalmente destinate, il più possibile estese, le quali non rappresentino mere "isole pedonali", ma si inseriscano coerentemente nell'organizzazione generale della città e, dall'altro, a vedersi riservato un complesso di percorsi brevi, razionali e sicuri.

**VI.** Il pedone ha diritto in particolare a:

**a)** il rispetto delle norme di emissioni chimiche e acustiche dei veicoli a motore individuati come sopportabili in sede scientifica;

**b)** l'adozione generalizzata nel trasporto pubblico di autoveicoli che non siano fonte di inquinamento nè atmosferico nè acustico;

**c)** la creazione di polmoni verdi anche con opere di forestazione urbana;

**d)** la fissazione di limiti di velocità e il riassetto delle strade e degli incroci tali da garantire effettivamente la circolazione pedonale e ciclistica;

**e)** il divieto di diffondere messaggi pubblicitari per un uso dell'automobile distorto e pericoloso;

**f)** efficaci sistemi di segnalazione concepiti anche per quanti sono privi di vista e di udito;

**g)** specifici interventi atti a consentire la sosta, così come l'accesso e la percorribilità di strade e marciapiedi;

**h)** l'adeguamento della forma e dell'equipaggiamento degli autoveicoli in modo da smussarne le parti più aggressive e renderne più efficaci i sistemi di segnalazione;

**i)** l'instaurazione di un sistema di responsabilità dei rischi secondo cui è finanziariamente responsabile colui che provoca il rischio (procedura seguita, per esempio, in Francia dal 1985);

**j)** una formazione in materia di guida che sia finalizzata a un comportamento rispettoso dei pedoni/utenti della strada che si muovono lentamente.

**VII.** Il pedone ha diritto a una completa e libera mobilità che si può realizzare attraverso l'uso integrato dei mezzi di trasporto. In particolare egli ha diritto:

**a)** a un servizio di trasporto pubblico non inquinante, capillare e attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e inabili;

**b)** alla predisposizione di infrastrutture, riservate ai ciclisti in tutto il tessuto urbano;

**c)** all'allestimento di aree di parcheggio strutturate in modo da non incidere sulla mobilità pedonale e sulla fruibilità dei valori architettonici.

**VIII.** Ogni Stato deve garantire la capillare informazione sui diritti dei pedone e sulle possibilità di trasporto alternative

rispettose dell'uomo e dell'ambiente attraverso i canali più idonei e sin dai primi livelli di istruzione scolastica;

**3.** invita la Commissione a istituire una giornata europea dei diritti dei pedone, a diffondere i contenuti della carta di cui sopra e a presentare una proposta di direttiva specifica;

**4.** chiede agli Stati membri di adottare tutte le misure necessarie per realizzare quanto previsto dalla carta medesima, di esercitare comunque un attento controllo sull'effettiva applicazione della vigente legislazione di tutela dei pedoni, e in particolare delle direttiva comunitarie relative all'inquinamento da veicoli e all'eliminazione del piombo dalle benzine, e di prevedere severe sanzioni nei confronti di chi non la rispetti;

**5.** ritiene opportuna l'istituzione in seno alla Commissione di un gruppo di studio incaricato di operare una mappatura delle zone urbane più pericolose e degradate e di individuare le soluzioni più appropriate ai singoli casi;

**6.** incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, ai Governi degli Stati membri e alle Organizzazioni interessate.