IV) Il prezzo del trasporto dovrebbe includere tutti i costi esterni. La definizione di "costi esterni" deve essere ampliata fino ad includere tutti gli effetti sull'ambiente, quali l'occupazione del territorio, l'inquinamento atmosferico e il rumore. I mezzi di trasporto rispettosi verso l'ambiente diventeranno perciò più attraenti nel confronto con le automobili ed i camion secondo le condizioni di mercato.

V) Gli affari ed il commercio dovranno fare la loro parte in questo cambiamento del trasporto verso forme accettabili dal punto di vista ambientale e, nel lungo periodo, nello sviluppo di strutture di produzione e di distribuzione che riducano la necessità di trsporto.

VI) I problemi di traffico non possono essere risolti dalle sole città, né dalle regioni. Deve essere aggiunto un forte approccio a tutti i livelli governativi, tanto quanto l'integrazione fra i diversi settori in ciascun livello di governo. Affrontare i problemi del traffico deve diventare una priorità politica ed economica per i governi nazionali, che debbono fornire il quadro nel cui ambito le città possano agire.

5. La rete di Città libere dalle auto saluta l'accresciuto interesse europeo per la mobilità urbana e per i problemi dell'accessibilità. In particolare, saluta la pubblicazione del Libro verde sulla rete dei cittadini e del Libro verde sull'internazionalizzazione dei costi esterni. Le istituzioni europee hanno un ruolo importante nella regolazione, pianificando quadri di strategie, incoraggiando lo scambio di buone esperienze e fornendo un supporto finanziario al trasporto rispettoso dell'ambiente e all'innovazione tecnologica. In questo modo, le istituzioni dell'Unione Europea, possono aiutare le città ed i loro abitanti nella battaglia per una migliore qualità urbana.

6. La rete di Città libere dalle auto rappresenta un importante mezzo per la promozione degli obiettivi della mobilità sostenibile e socialmente orientata.

Le Città libere dalle auto sollecitano:

- lo scambio di esperienze e di cooperazione delle città in progetti che possano sviluppare strategie per ridurre la dipendenza dal trasporto motorizzato, che danneggia l'ambiente.
- Una collaborazione fra le città e le istituzioni dell'Unione Europea: le città sono centri di innovazione e devono partecipare alla creazione di iniziative europee, nazionali e regionali.
- Il coinvolgimento dei rappresentanti eletti a tutti i livelli governativi nelle attività dell rete.

7. Ci si deve muovere verso una società che rispetti i limiti ambientali. Tutti coloro che hanno il poter di prendere decisioni, a livello locale, regionale, nazionale ed europeo sono urgentemente chiamati a dare il proprio contributo nel cambiamento della nostra cultura della mobilità.

(testo adottato durate il *Raduno Generale del 1996*. 6-8 maggio 1996, Copoenhagen)

ASSOCIAZIONE
per i diritti dei pedoni
di Roma e del Lazio – ADP

CAMMINACITTA'

Aderente a

CAMMINACITTÀ

Federazione italiana per i diritti del pedone e per la salvaguardia dell'ambiente

Dichiarazione di COPENHAGEN
delle CITTÀ LIBERE DALLE AUTOMOBILI

SEDE di ROMA e LAZIO

Via di S. Ambrogio, 4 - 00186 Roma
tel. 06 68809337 fax 06 68195175
cammina.roma@infinito.it
camminasicuro@assopedoni.it
www.assopedoni.it
C.F. 97267420582
c/c postale n.65834988

DICHIARAZIONE DI COPENHAGEN

delle città libere dalle automobili

1. La mobilità è un'espressione di libertà e una parte integrante della società moderna. La mobilità è parte della nostra cultura, intesa come le idee, le credenze e le tradizioni comuni ad una società.

2. Tuttavia, un aumento del traffico - risultante specialmente da una dipendenza eccessiva dalle auto private - danneggia il patrimonio culturale e monumentale delle città europee, e limita sia la libertà di mobilità che la qualità della vita urbana:

- il benessere sociale ed economico delle città è seriamente minacciato dalla congestione, dall'inquinamento e dal rumore.
- Le grandi arterie stradali causano la separazione della periferia e riducono la libertà dei residenti di spostarsi all'interno della città. Tali strade riducono anche la voglia di camminare e di andare in bicicletta, incoraggiando le persone a compiere sempre di più spostamenti con le auto private.
- Le merci sono sempre più spesso trasportate da mezzi pesanti all'interno e fra le città, le quali sono quindi costrette ad affrontare molti problemi connessi con la rapida crescita del traffico pesante.
- Gli agglomerati urbani sono anche posti di fronte al conflitto tra le esigenze del traffico su strada ed il diritto dell'uomo alla salute. La salute è fortemente minacciata dall'inquinamento e dal rischio di rimanere feriti o uccisi negli incidenti stradali.
- È opinione corrente che l'accesso alle aree suburbane a bassa densità sia più economico e veloce con l'auto, piuttosto che con i mezzi pubblici, e perciò la percentuale degli spostamenti effettuati con l'automobile è molto più alta nelle aree periferiche, che nel centro città.
- Il trasporto consuma energia in modo sempre più pesante, ed è responsabile dell'emissione di CO_2 e di altri gas-serra. L'Unione Europea ha riconosciuto la necessità di stabilizzare i tassi di emissione della CO_2 intorno ai valori del 1990 entro il 2000. Inoltre all'interno della Convenzione Quadro sui Cambiamenti Climatici e in particolare all'interno del gruppo costituito ad hoc secondo il mandato delle misure al fine di ridurre e/o limitare le emissioni di gas-serra, in particolare CO_2, oltre l'anno 2000.
- L'aumentata dipendenza dall'automobile, associata con i nuovi modelli di sviluppo urbano, con la chiusura dei servizi locali, il cambiamento nello stile di vita ed il degrado del trasporto pubblico contribuiscono ad una esclusione di tipo sociale ed economica dei cittadini che non hanno la disponibilità della macchina.

3. È importante arrivare ad un accordo sui passi necessari per contenere la accennata crescita del traffico su strada. Senza un simile accordo, non si potrà più garantire l'accesso alle nostre città, a causa della crescente congestione del traffico.

Debbono essere stabiliti incentivi che rendano più attraenti i mezzi di trasporto e più rispettosi dell'ambiente, e previste invece delle restrizioni per l'uso della vettura privata e dei mezzi pesanti all'interno dei centri abitati, promuovendo così una migliore qualità della vita urbana.

Le soluzioni a questi problemi non vanno cercate solo nello sviluppo tecnologico. Sono necessari anche dei cambiamenti nell'economia dei trasporti e, infine, dei mutamenti sociali e culturali.

Attualmente l'automobile ha quasi sempre la precedenza sui pedoni e sui ciclisti, essendo le strade stabilite secondo la tendenza a minimizzare il tempo di spostamento dei veicoli a motore. L'automobile è vista molto più che un mezzo di trasporto, con un valore aggiunto dato dalle opportunità di viaggio che essa offre. È necessario invece incoraggiare stili di vita che siano meno dipendenti dalle automobili.

4. Le sottoscritte città hanno concordato che si devono rafforzare le seguenti strategie, attraverso uno sforzo comune di tutti i più rilevanti fattori sociali e dei governi coinvolti:

I) debbono essere incoraggiati modelli di impiego del territorio che riducano la necessità degli spostamenti motorizzati e che minimizzino lo spazio pubblico destinato alle automobili. In particolare, deve essere scoraggiato l'ulteriore sviluppo delle forme urbane estensive e a bassa intensità. Le città europee offrono la possibilità di uno stile di vita moderno, con meno macchine e più spazi liberi per uso pubblico ed ecologico.

II) Le città dovrebbero assicurare la disponibilità di una serie di servizi di mobilità efficienti, affidabili e ben pubblicizzati che insieme offrano ai cittadini un'alternativa reale alle auto private. Talii servizi includono, ad esempio, i mezzi pubblici di tarsposrto, le forme di condivisione dell'uso dell'auto, le facilitazioni per ciclisti e pedoni, i servizi di consegna a domicilio.
Poiché forniscono la possibilità di ridurre la congestione delle strade ed il numero dei veicoli parcheggiati nelle aree centrali, i trasporti pubblici e quelli in comune rappresentano, insieme agli spostamenti a piedi e con le biciclette, un uso più efficiente del territorio ed una fonte di risparmio di tempo e di denaro.

III) Il cambiamento necessita del consenso dei cittadini, che a sua volta richiede una maggiore partecipazione della comunità quando le città tentano di intraprendere una via sostenibile alla mobilità. Tutti devono essere più sensibili ed attenti agli effetti del traffico. Si devono sottolineare i diritti dei bambini (altri vulnerabili utenti delle strade) e di tutti coloro che abitano vicino alle arterie stradali, nel dialogo tra autorità locali, abitanti e le altre figure chiave.