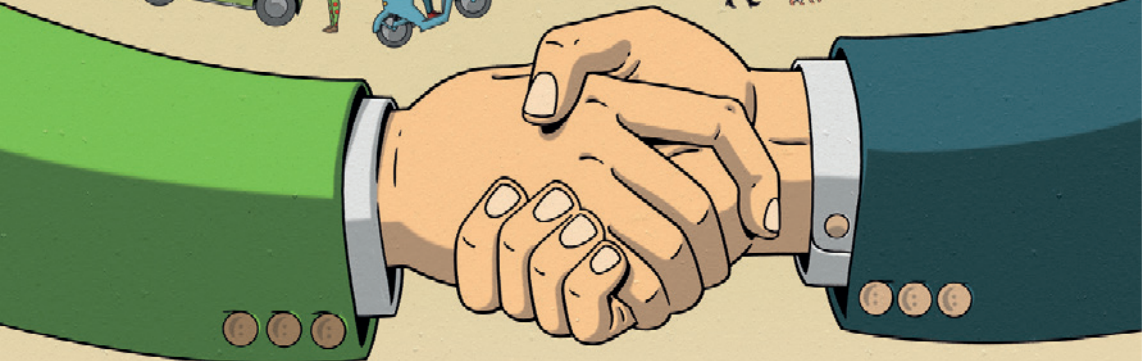


# SIAMO TUTTI PEDONI

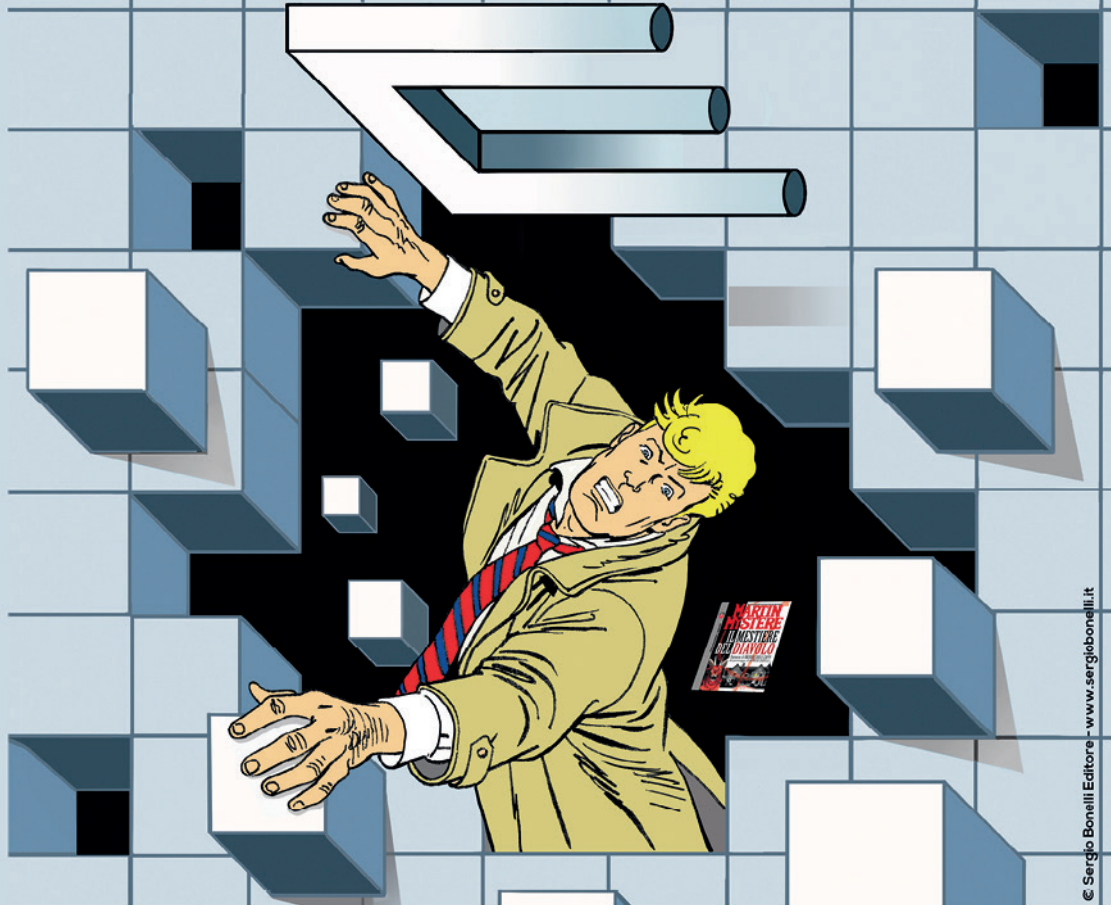


## VERSO LA CITTÀ DELLE RELAZIONI

---

Campagna nazionale per la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada e per la vivibilità delle città

---



© Sergio Bonelli Editore - www.sergiobonelli.it

**Facciamo in modo che gli spazi pubblici delle nostre città non diventino vuoti**



## Verso la città delle relazioni



Recenti dati sull'incidentalità stradale raccontano un'Italia che, se da una parte presenta alcuni segnali positivi, dall'altra continua a far registrare dati decisamente preoccupanti, in particolare per quel che riguarda i pedoni. In questa nuova edizione non vogliamo tuttavia solo richiamare al rispetto delle regole e al buon senso quando ci si mette in strada, un richiamo più che mai necessario se consideriamo che quasi la metà dei pedoni vittime di incidenti è investita sugli attraversamenti pedonali e circa un terzo è investita in situazioni dove è il pedone a non aver rispettato le regole della strada. Vogliamo infatti anche allargare lo sguardo verso la città delle relazioni. Non è sufficiente promuovere esclusivamente la sicurezza stradale, se questa resta distinta da una visione più ampia di città e da un uso dello spazio pubblico che sia inclusivo e accessibile a tutti.

In particolare, per quanto riguarda i pedoni, vogliamo promuovere il concetto di camminabilità e siedibilità delle nostre città, cioè la possibilità di fruire pienamente ed in sicurezza degli spazi pubblici sia per muoversi da un punto ad un altro, sia per poter sostare. Siamo convinti che se ciascuno di noi, in base al ruolo che riveste, orienterà il proprio operato al conseguimento di città pensate per le relazioni, e quindi più camminabili, più siedibili e certamente più sicure, otterremo importanti risultati in termini di miglioramento della qualità della vita e del benessere delle comunità.

Nel costruire una città delle relazioni, infine, non pensiamo solo a interventi infrastrutturali, ma ad un articolato e complesso mix che comprenda anche interventi di animazione culturale e di rigenerazione del tessuto urbano e del contesto ambientale.

**Marco Pollastri**, Centro Antartide

## Dalla sicurezza in strada alla socialità



**C**ontinua l'impegno dei Sindacati dei Pensionati/e CGIL, CISL e UIL per rendere le nostre città più sicure, più vivibili e camminabili per ogni età. I dati statistici sulle persone che hanno perso la vita o che, a vario grado, sono rimaste ferite sulle strade, rimangono allarmanti, registrando nell'ultimo anno addirittura un aumento.

---

Rilanciamo quindi il nostro impegno per affermare che “Siamo tutti pedoni” e che dobbiamo essere più responsabili e rispettosi della vita umana, quando siamo alla guida e ci muoviamo nelle nostre città.

---

Città che vogliamo rendere, insieme alle Istituzioni e agli altri attori territoriali, non solo zone di transito ma luoghi dove si creano e si consolidano le “relazioni umane” in armonia con tutti gli altri esseri viventi che le abitano: animali, piante, etc.. Desideriamo e lottiamo affinché le strade, con i loro marciapiedi, siano strutture di “vita”, e gli spazi pubblici urbani (le piazze, i giardini, i quartieri) riacquistino la funzione di luoghi della sosta, dell'incontro e dove si forma la vita pubblica. Occorre cioè, da un lato riscoprire e riattivare il ruolo storico per cui sono nate le piazze, quelle che anticamente venivano chiamate “agorà”, ma allo stesso tempo agire affinché, anche nelle periferie, siano garantite la progettazione e la creazione di tutto ciò che architettonicamente e urbanisticamente curi la socialità e la creatività collettiva.



La città non deve essere uno spazio costruito solo per essere attraversato dalle automobili. Il ruolo delle strade consiste anche in strutture in cui passeggiare, in cui le persone si riuniscono per esplorare, parlare e celebrare i loro quartieri, con lo scopo di sviluppare una tradizione e un'educazione urbana, nonché un approccio progettuale basato sulla concertazione con la comunità.

*“Le strade e i marciapiedi costituiscono i più importanti luoghi pubblici di una città e i suoi organi più vitali. Quando si pensa ad una città, la prima cosa che viene alla mente sono le sue strade: secondo che esse appaiano interessanti o insignificanti, anche la città appare tale.”*

Jane Jacobs, antropologa

Siamo fermamente convinti che le Trasform-Azioni di cui sopra, necessitano del ruolo sempre più attivo delle persone anziane, anche nel tramandare alle nuove generazioni stili di vita rispettosi dell'ambiente attraverso il recupero dei nuclei urbani e dei quartieri per garantire una migliore qualità della vita a tutti – uomini e donne.

**Ivan Pedretti**, Segretario generale Spi-Cgil  
**Ermengildo Bonfanti**, Segretario generale Fnp-Cisl  
**Carmelo Barbagallo**, Segretario generale F.F. Uilp-Uil



Le città dovranno porsi l'obiettivo di riscoprire il valore sociale degli spazi pubblici urbani da fruire a piedi

**Milena Gabanelli**

## La strada: uno spazio sicuro, vivibile e condiviso



**L**a vita è movimento e il movimento è vita: la vita è dunque libertà di muoversi in autonomia, nel rispetto delle regole sociali di salvaguardia dei diritti dell'altro. Ne consegue che la qualità della vita delle nostre città è determinata anche dalla sicurezza in strada in particolare per gli utenti più vulnerabili, pedoni e ciclisti. Nel 2018, i dati ISTAT, riportano 172.553 incidenti stradali, con un calo rispetto al 2017 del 1,4%, 3.334 vittime (-1,3%) e 242.919 feriti. In controtendenza rispetto al numero complessivo di persone coinvolte in incidenti stradali, in particolare, i pedoni risultano in aumento del 2%.

In questo quadro diventa sempre più impegnativa la sfida di quella "Vision zero" che è alla base del programma europeo di azzeramento dei morti in strada entro il 2050. L'impegno è quello di costruire una cultura del rispetto delle regole in strada e la diffusione di un modello di mobilità sicura e sostenibile.

Le città che hanno già intrapreso questo percorso vantano oggi una migliore vivibilità dove i soggetti più vulnerabili, ma in generale tutti gli utenti della strada, sono più sicuri e tutelati.

Il percorso è ancora lungo ed implica un'opera di rinnovamento culturale per raggiungere, attraverso anche la diversificazione delle modalità di trasporto, un miglioramento della qualità ambientale e soprattutto la salvaguardia di tutti gli utenti degli spazi pubblici in cui esercitare la nostra libertà.

**Giovanni Lanati**, Direttore Generale Sicurezza Stradale  
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## Luoghi “grandi” nelle città delle relazioni



**N**egli anni abbiamo assistito al progressivo svuotamento degli spazi pubblici dalla loro originaria funzione di luoghi di incontro e di relazione e questo ha decisamente impoverito le nostre città. Ci siamo tutti abituati a percorrere le strade ed i marciapiedi nel più breve tempo possibile, relegando queste infrastrutture alla sola funzione trasportistica, dimenticando invece la loro dimensione sociale e relazionale. In questo ha sicuramente giocato un ruolo importante l'in-sicurezza stradale, reale o anche solo percepita, che ha portato molte persone a proteggersi all'interno delle proprie automobili, abbandonando l'utilizzo di altre modalità di spostamento, dai piedi alla bicicletta, al trasporto pubblico. Gli effetti non sono stati solo svuotare gli spazi pubblici, ma anche peggiorare la qualità ambientale ed urbana delle nostre città. Oggi, a livello globale, sta crescendo la consapevolezza di questo problema. Si prevede che entro il 2030 circa il 60% della popolazione mondiale vivrà negli agglomerati urbani e, di questi, un terzo in città di oltre 500.000 abitanti (*The World's cities in 2018, Booklet, United Nations*). È uno spostamento di popolazione verso le aree urbane che determinerà un probabile peggioramento delle condizioni attuali sia nelle grandi città che nei piccoli centri per motivi differenti.

---

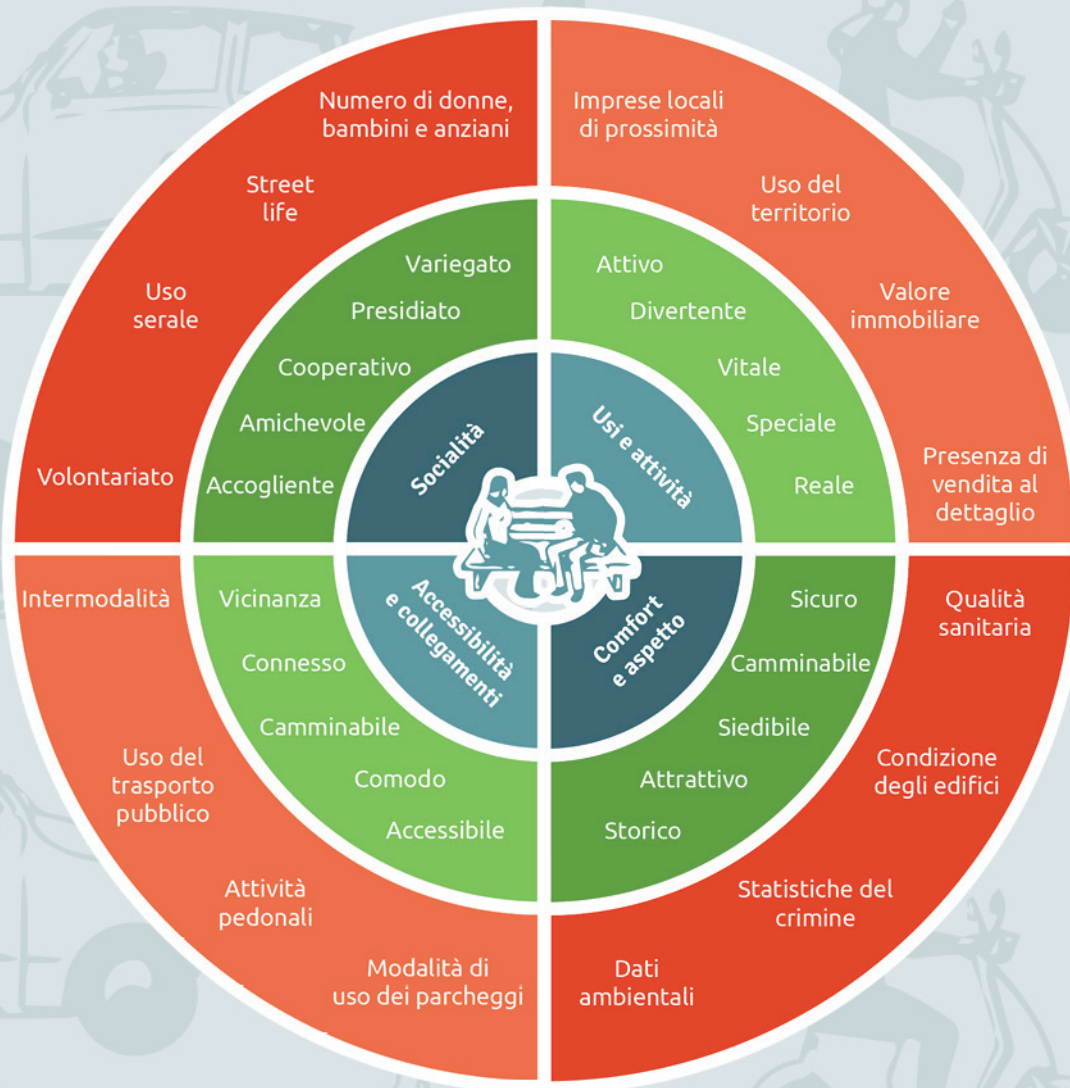
E quindi, fra le azioni che si possono attivare per migliorare la qualità della vita nelle aree urbane, c'è sicuramente anche quella di restituire ad una dimensione più relazionale le nostre città, rendendo gli spazi pubblici luoghi “grandi”.

---

Ma cosa significa “grandi”? Non si tratta di dimensioni, ma di svolgere fino in fondo anche le funzioni di *luogo*, cioè di entità socio-culturale. L'attenzione deve essere rivolta alla ricchezza e varietà di usi ed attività, al comfort e alla bellezza, all'accessibilità e ai collegamenti con le altre parti della città; alla socialità. Ciascuno di questi aspetti si traduce in specifici elementi che in alcuni casi è complesso rilevare, ma in altri casi sono misurabili e che quindi possono fornire una prospettiva concreta di un luogo. È chiaro che questi rappresentano gli ambiti su cui lavorare per migliorare la qualità della vita ed esprimere pienamente il potenziale di *grandezza* di quel luogo. Così come esiste una grande varietà di fattori che determinano la *grandezza* di un luogo, altrettanti sono i benefici che ne possono derivare: dall'economia locale alla salute, dalla crescita del senso di comunità all'interazione sociale. Tutti questi benefici rientrano in generale nella vivibilità e qualità della vita, ma in verità, hanno una tale pluralità e varietà di impatti che riescono ad incidere in maniera importante proprio sul benessere di una comunità.



# Cosa rende un luogo "grande"?



● **Caratteristiche chiave**

● **Elementi intangibili**

● **Indicatori misurabili**

## Ricostruire la civitas



**A**l centro della dimensione trasformativa c'è una sfida che è prettamente culturale: come sappiamo un territorio, quale che esso sia, può essere concettualizzato sia come spazio che come luogo. La differenza è ormai chiara: lo spazio è un'entità geografica, mentre il luogo è un'entità socio-culturale. Pertanto la differenza tra i due concetti è rilevante e identificare gli spazi con i luoghi è totalmente errato. Tale distinzione si riallaccia ad un'altra di più antica memoria: quella tra urbs e civitas. Urbs, da cui la parola italiana "urbe", è la "città delle pietre"; la civitas era per gli antichi romani la "città delle anime". Questa tradizione di pensiero è andata persa nel tempo, mentre i nostri antenati avevano chiara la differenza tra spazi e luoghi. La civitas è un luogo, mentre l'urbe, è uno spazio. Quest'errore si ripercuote anche nel linguaggio corrente: ad esempio, tra gli architetti si fa riferimento alla progettazione urbana, all'urbanistica, riferendosi all'urbe senza tenere conto della civitas. Il potere dell'economia delle relazioni è visibile nella genesi di quei "luoghi" che, attraverso il protagonismo di minoranze profetiche e assumendo come principio l'innovazione aperta e cooperativa, ri-generano nuovi percorsi di sviluppo locale. È una nuova offerta di beni comuni nata dalla trasformazione degli spazi in luoghi, in cui risulta decisivo il ruolo "abilitatore" della Pubblica Amministrazione.

*Diventano perciò luoghi quegli spazi in cui la dimensione comunitaria è protagonista di un'innovazione che dà vita a nuove forme di produzione del valore.*

Tratto da "Da spazi a luoghi", Short Paper AICCON, 2017  
Stefano Zamagni, Università di Bologna  
Paolo Venturi, Direttore AICCON

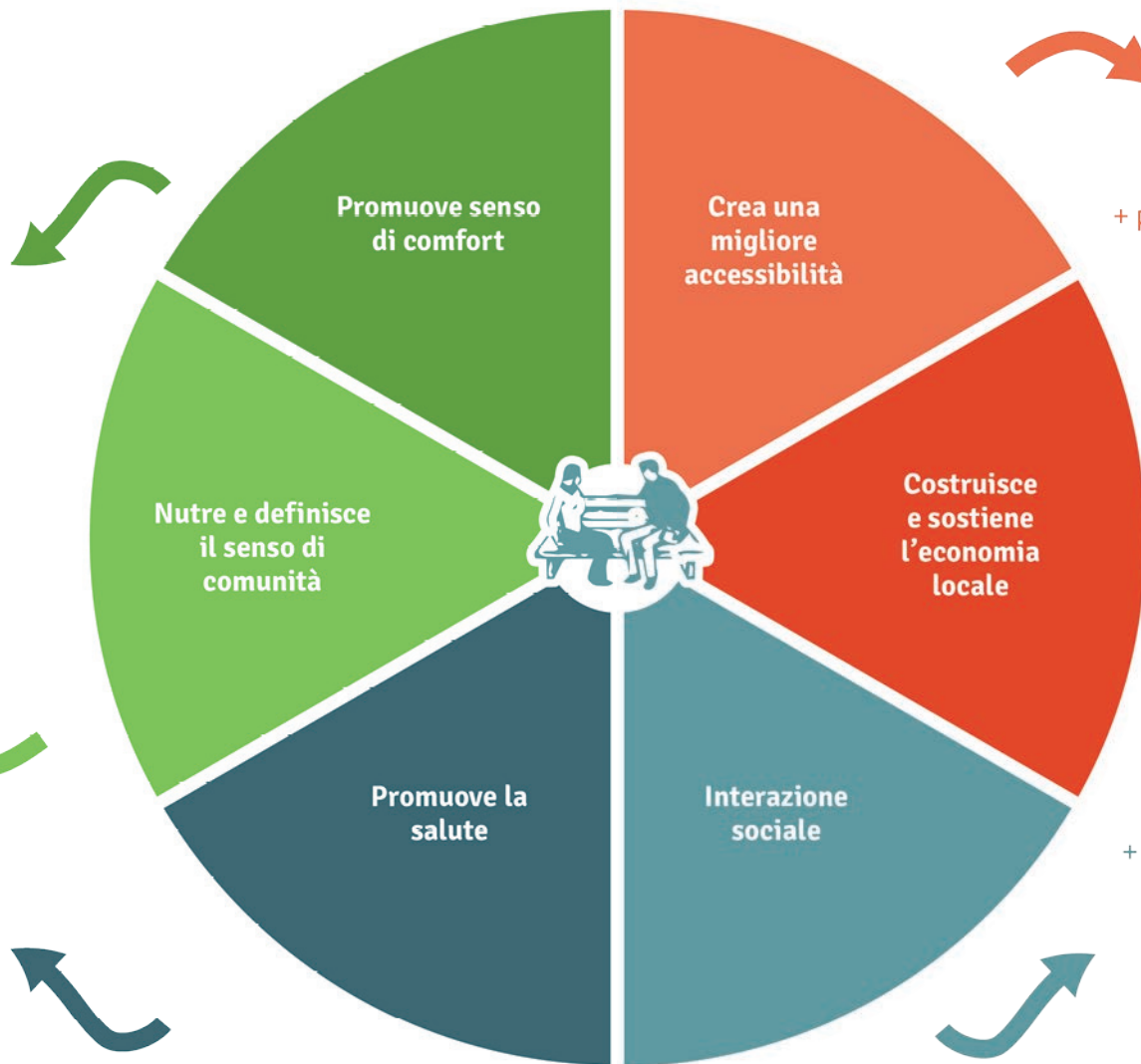


# I benefici di uno spazio "grande"

- + visivamente gradevole
- + generalmente stimolante
- + senso di appartenenza
- + maggiore sicurezza
- + migliore qualità ambientale
- + sensazione di libertà

- + maggiore organizzazione della comunità
- + senso di orgoglio e volontariato
- + continuità di integrità e valori
- + minor bisogno di controllo municipale
- + autogestione

- + aumento dell'attività fisica
- + maggiore sicurezza
- + maggiore inclusione sociale
- + miglioramento della salute ambientale



- + più camminabile
- + sicuro per pedoni e ciclisti
- + compatibile con il trasporto pubblico
- + riduce le esigenze di auto e parcheggio
- + più efficiente uso del tempo e del denaro
- + maggiori connessioni fra i diversi usi

- + imprenditoria a piccola scala
- + sviluppo economico
- + maggiore valore immobiliare
- + proprietà locale, valore locale
- + più lavoro allettante
- + maggiori entrate fiscali
- + minore necessità di servizi municipali

- + migliora la socialità
- + maggiore contatto culturale, interazione
- + attira una popolazione diversificata
- + più donne, anziani, bambini
- + maggiore pluralismo etnico/culturale
- + incoraggia la creatività della comunità



# Spazio ai pedoni



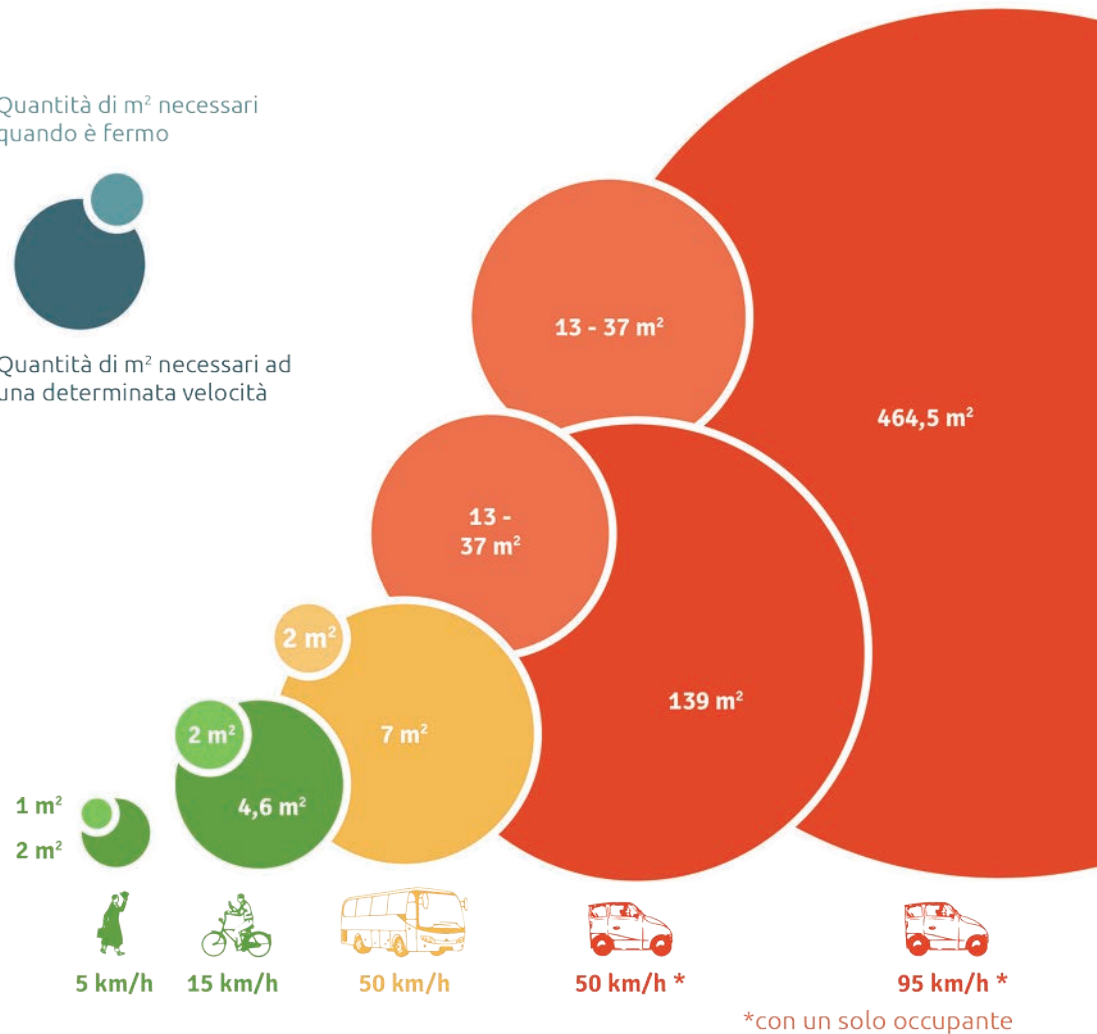
**S**e vogliamo rendere le città più vivibili e al contempo migliorare la sicurezza dei pedoni così come la camminabilità, è necessario trasformare il contesto urbano in modo tale che la strada non svolga solo, o in prevalenza, la funzione di infrastruttura di trasporto, ma che riconquisti la funzione di spazio delle relazioni e di incontro. Lo sguardo e l'attenzione non devono concentrarsi solo sugli spazi già demandati a queste funzioni, che magari presentano criticità o hanno perso parte della loro vocazione, ma avere il coraggio di diffondere questa prospettiva agli spazi interstiziali. Uno slargo o un marciapiede più ampio, adeguatamente attrezzati, possono diventare luogo di sosta e di incontro, anche grazie all'intervento attivo della comunità. La necessità, nelle nostre città, è quella di riconquistare spazio per i pedoni, soprattutto in quelle storiche, le più numerose nel nostro Paese, che presentano vincoli architettonici ed urbanistici a volte molto complessi da superare. Basta vedere quanto spazio occupa una persona a piedi rispetto ad un'automobile ferma o in movimento. I veicoli, infatti, per spostarsi ad una certa velocità hanno necessità di grandi spazi, altrimenti restano imbottigliati nel traffico, con le conseguenze che ben conosciamo. Altro invece è il ragionamento per il trasporto pubblico su gomma, proprio per la potenzialità e capacità di persone trasportate. Lo schema seguente mostra in maniera evidente a chi debba essere data priorità per riconquistare spazio in città.

Di conseguenza, sembra necessario ribaltare il paradigma della centralità dell'automobile in strada, per dare spazio ad altri usi che siano più funzionali a quanto detto finora e quindi per perseguire la città delle relazioni e migliorare la qualità urbana, anche dal punto di vista della sicurezza stradale.

Quantità di m<sup>2</sup> necessari quando è fermo



Quantità di m<sup>2</sup> necessari ad una determinata velocità



\*con un solo occupante

# Sicurezza stradale, suggerimenti per i pedoni

**A**nche i pedoni hanno la responsabilità di seguire certe regole del traffico mentre sono in strada. Il tuo comportamento può fare la differenza. Cerca di essere più attento a ciò che ti circonda e segui le regole. Come pedone i tuoi occhi e le tue orecchie sono gli strumenti migliori per tenerti in sicurezza.



## Alcuni suggerimenti che tu puoi seguire come pedone

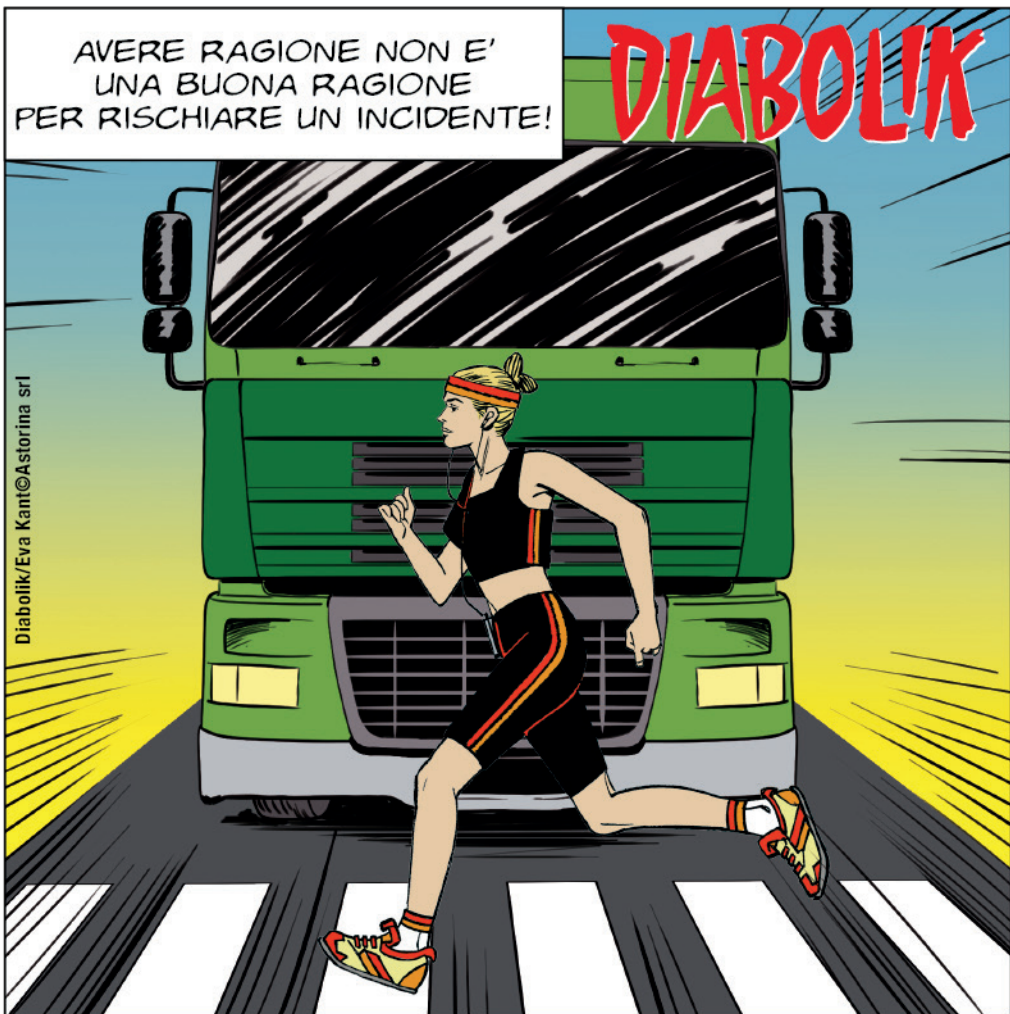
- *Non attraversare fuori dalle strisce*
- *Usa i marciapiedi il più possibile, altrimenti cammina sempre in senso opposto al traffico*

- *Prima di attraversare guarda sempre da entrambi i lati per essere sicuro che non stia arrivando nessuno*
- *Quando sei in strada non messaggiare, giocare o ascoltare musica. Evita distrazioni il più possibile*

- *Attenzione ai segni e ai segnali*
- *Attendi il semaforo verde per attraversare*

- *Quando sei con dei bambini fai in modo che non camminino dal lato della strada. Mantieni una distanza di almeno un metro dalla strada*

- *Di notte o quando fa brutto tempo, indossa abiti chiari per essere più visibile*



---

Una città accessibile è quando passeggiando  
per strada la diversità è normalità

**Eleonora Sarti**

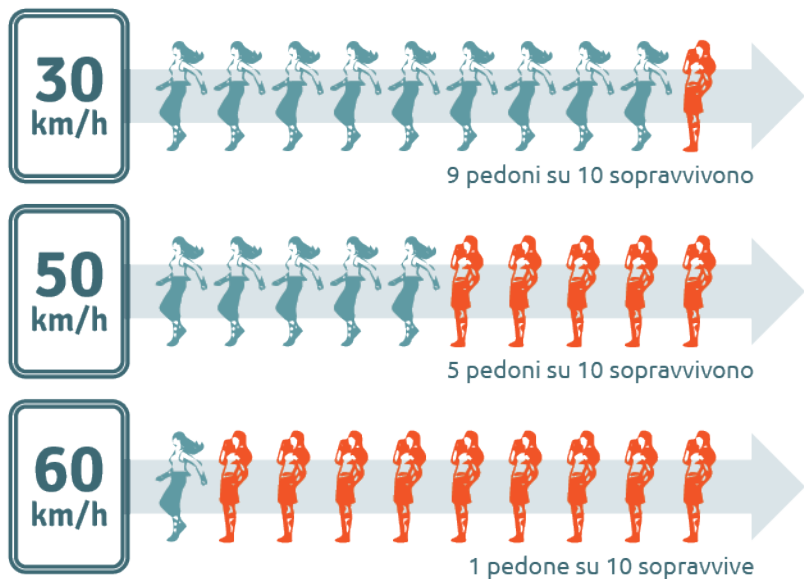
# Autisti, rallentate!



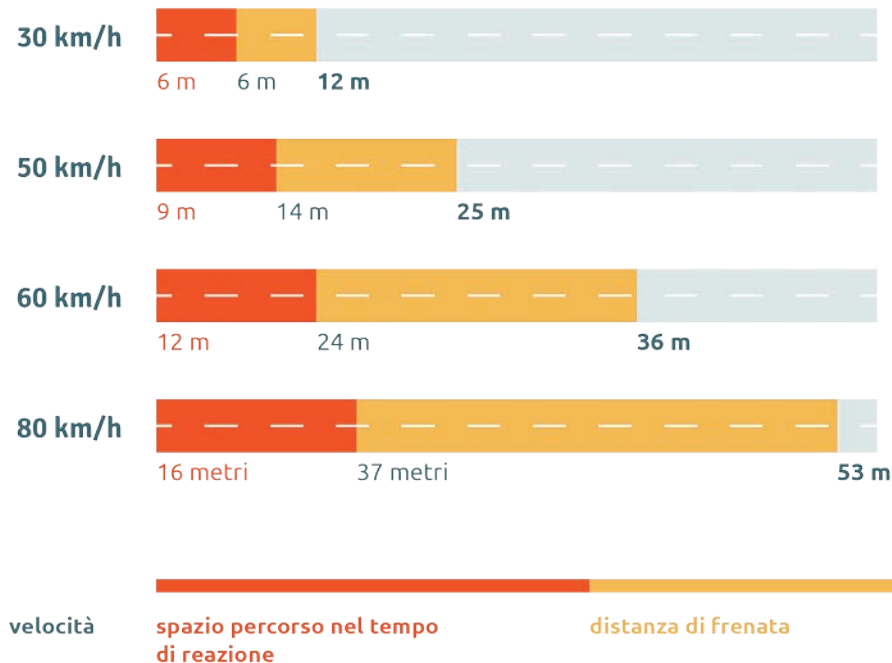
Guidare troppo veloce = fermarsi troppo tardi



Pochi Km orari in più possono essere fatali



Gli spazi di frenata minimi

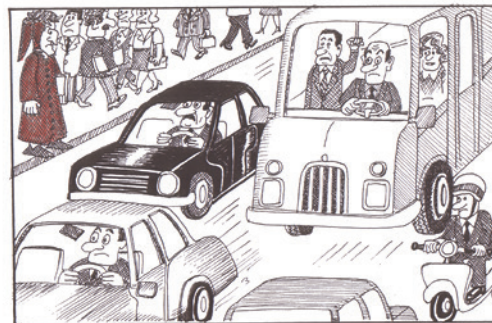




Il rispetto degli altri è un grande valore:  
in un campo da rugby come sulla strada!

**Zebre Rugby Club**

## NEL MEZZO DEL CAMMIN



Un ringraziamento speciale a Giannelli per la vignetta realizzata  
in occasione della campagna Siamo tutti pedoni 2010

---

## Aderenti

Bari, Bologna, Catania, L'Aquila, Foggia, Ferrara, Trento, Udine  
Bra, Cadelbosco di Sopra, Campagnola Emilia, Casalecchio di Reno, Fabriano, Legnago, Loano,  
Massarosa, Monte San Pietro, Noceto, Ozzano dell'Emilia, Pescia, Ponte San Nicolò, Zola Predosa

ASL Foggia, ASP Messina, AUSL Reggio Emilia, AUSL Umbria 2

A.MO.do – Alleanza per la Mobilità Dolce (Touring Club Italiano (TCI), Italia Nostra, Legambiente, UTP Assoutenti, Associazione Italiana Greenways (AIG), Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM), Kyoto Club, Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI), Audax Randonneur Italia (ARI), Associazione In\_Loco\_Motivi, Iubilantes, Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio (AIAPP), Associazione Borghi Autentici d'Italia (BAI), Associazione Italiana Turismo Responsabile (AITR), Terre di Mezzo, Associazione Italiana Guide Ambientali Escursionistiche (AIGAE), Associazione Europea Ferrovieri (AEC), Rete dei Cammini, WWF, FederTrek, Federparchi, Città Slow); ANVU (Associazione Professionale Polizia Locale d'Italia); Associazione Yoda – IT.A.CA' Migranti e Viaggiatori; Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada Onlus Boretto (Re); Associazione La Strada Siamo Noi (Ge); FIAB Catania; FIABA Onlus; Kyoto Club

TPER (Trasporto Pubblico Emilia-Romagna)

Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva, Confconsumatori,  
Federconsumatori, Konsumer Italia

[www.lastradasiamonoi.info](http://www.lastradasiamonoi.info); [www.sicurauto.it](http://www.sicurauto.it); [www.sicurmoto.it](http://www.sicurmoto.it)

---

---

## Patrocini

Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ANCI

### Campagna promossa da:

Centro Antartide  
SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil

## Siamo Tutti Pedoni 2019

Ideazione e coordinamento: Centro Antartide

A cura di: Sara Branchini, Grazia Locritani, Riccardo Mercuri, Marco Pollastri,  
gruppo di lavoro SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil

Immagine di copertina: Gastone Mencherini  
Impaginazione e grafica: Francesco Compagnoni

Si ringraziano: Raffaella Busia, Alessandra Mangalaviti, Mario Gomboli e la casa editrice Astorina per Eva Kant e Lupo Rosso; Ornella Castellini, Davide Pettani, Alfredo Castelli, Giancarlo Alessandrini e la Sergio Bonelli Editore per Martin Mystère; Celeste Azzolini e LGS SportLab; Francesca Boraschi, Leonardo Mussini e Zebre Rugby Club; Beba Gabanelli

Un ringraziamento speciale a Giannelli per la vignetta realizzata in occasione della campagna Siamo tutti pedoni 2010

Stampato nel mese di novembre 2019

Info e adesioni:  
Centro Antartide, via Santo Stefano 67, Bologna  
Tel. 051/260921, [info@centroantartide.it](mailto:info@centroantartide.it)  
[www.siamotuttipedoni.it](http://www.siamotuttipedoni.it)  
f SiamoTuttiPedoni  
#SiamoTuttiPedoni

---

CON IL PATROCINIO DI



PRESIDENZA DEL  
CONSIGLIO DEI  
MINISTRI



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME



CAMPAGNA PROMOSSA DA




IDEAZIONE E COORDINAMENTO



Centro Studi e Comunicazione Ambientale

---

[www.siamotuttipedoni.it](http://www.siamotuttipedoni.it)

 SiamoTuttiPedoni

#SiamoTuttiPedoni

---