

SIAMO TUTTI PEDONI

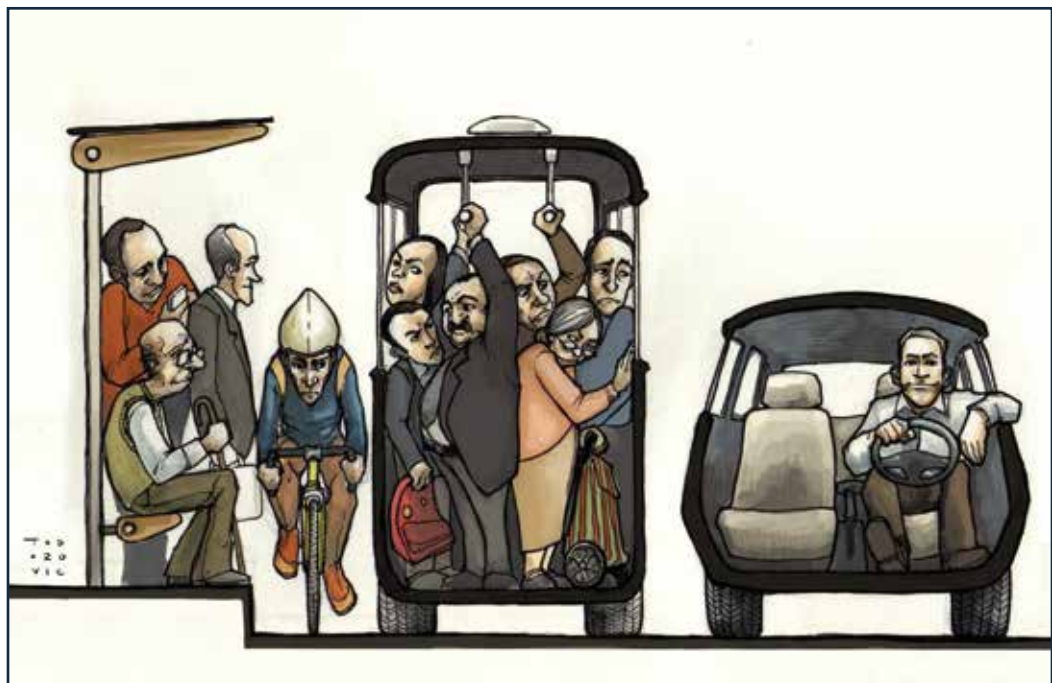


Una questione di spazi

Campagna nazionale per la sicurezza degli utenti vulnerabili

della strada e per la vivibilità delle città





Una questione di spazi

Questa nuova edizione della campagna “Siamo tutti pedoni” arriva dopo un periodo molto complicato per le nostre città: sembra sia passata un'epoca ma sono invece solo pochi gli anni che hanno totalmente cambiato non solo le nostre vite ma anche la visione di quello che ci circonda, ponendo i temi della vivibilità urbana al centro del dibattito e della sensibilità pubblica.

Questo tempo così particolare ci ha infatti restituito una diversa consapevolezza nel vivere la città e lo spazio pubblico; se da una parte abbiamo scoperto città troppo “strette” e maturato il bisogno di maggiori spazi pubblici e di incontro fra le persone, dall'altra è decisamente aumentata la quota di popolazione che rifugge dall'incontro con gli altri limitando al massimo le frequentazioni degli spazi esterni e portando quindi ad inevitabili solitudini, soprattutto nella fascia degli over65.

Abbiamo quindi imparato a guardare con occhi diversi la città intorno a noi, a dare un peso all'accessibilità e a considerare la qualità della prossimità come un diritto ed una risorsa da preservare. Allo stesso tempo abbiamo compreso come esista una “questione di spazi”, con tante parti delle città invase dalle automobili che pongono quindi un tema di “democrazia degli spazi”, che ancora penalizza gli utenti più vulnerabili della strada, pedoni e ciclisti.

Non è però solo un problema di quantità ma anche di qualità. Dotare le città di spazi adeguati per accogliere tutte le fasce di popolazione, riuscendo a soddisfare i bisogni delle nostre comunità e favorendo la relazione fra le persone: questa è la sfida che ci aspetta ricordandoci che Siamo Tutti Pedoni.

Un nuovo patto per lo sviluppo delle nostre comunità

Fra gli spunti di riflessione maggiormente evidenziati a seguito della pandemia da COVID-19 che ha colpito le nostre comunità, c'è senza dubbio il diverso rapporto con lo spazio pubblico. Si tratta della crescita di consapevolezza che per vivere meglio abbiamo bisogno di luoghi di qualità, accessibili e belli, in prossimità delle proprie abitazioni. Spazi che devono vedere una minore presenza di auto per favorire l'incontro tra i cittadini e le cittadine e combattere le diverse solitudini.

Gli spazi delle nostre città sono spesso limitati ed è quindi fondamentale definire una nuova gerarchia di redistribuzione di essi che dia centralità a chi fruisce della città in maniera sostenibile. Un impegno, questo, che deve coinvolgere tutte le generazioni in un nuovo patto per lo sviluppo delle nostre comunità e di rigenerazione non solo dal punto di vista urbano e sociale ma anche ambientale. Dobbiamo rivendicare città con spazi pubblici che siano a misura, indistintamente dall'età, dal genere e dall'etnia, un'idea di spazio pubblico come luogo di socialità, inclusione e democrazia. Pensiamo che questa sia anche una delle necessarie risposte al crescente problema delle solitudini che colpiscono in particolare le persone anziane e che la pandemia ha certamente complicato.

Dobbiamo tutti e tutte impegnarci per superare le barriere, fisiche e sociali, che in questi anni si sono alzate isolando sempre di più le persone già sole alle quali la società non offre la possibilità di superare la loro condizione. Ne va della qualità della vita di tutti noi. Un problema questo che deve vedere l'impegno di tutta la comunità e che può partire, ad esempio, da una nuova visione della "Città dei 15min" sperimentata a Parigi e in tante altre capitali del mondo, che prevede di riorganizzare gli spazi urbani in modo che le persone possano trovare entro 15 minuti a piedi da casa tutto quello che serve a loro per vivere. In questo modo, diminuendo gli spostamenti, si libera tempo e si tutela l'ambiente. Durante la pandemia da COVID-19 molti cittadini e cittadine hanno sperimentato il ritorno alla vitalità dei quartieri ed è cresciuta la consapevolezza che abbiamo tutti una grande responsabilità rispetto alla sfida del cambiamento climatico che può partire anche dai singoli comportamenti e dall'aumento degli spazi verdi nelle nostre città.

Su questa nuova idea di Welfare Urbano, i Sindacati Pensionati SPI Cgil, FNP Cisl e UILP Uil, organizzazioni profondamente radicate sul territorio e attente alle trasformazioni in atto nelle nostre città, sono impegnate in un'azione di rivendicazione e negoziazione anche in virtù delle ingenti risorse disponibili dal PNRR.

Ivan Pedretti

Segretario generale
SPI Cgil

Pietro Ragazzini

Segretario generale
FNP Cisl

Carmelo Barbagallo

Segretario generale
UILP Uil

IL GIALLO A FUMETTI

DIABOLIK

di A. e L. GIUSSANI

A VOLTE
MI SENTO
COME UN PEDONE
IN MEZZO
AL TRAFFICO!



DIABOLIK©ASTORINA SRL

Un nuovo modello di città

Verso una strategia di sviluppo sostenibile

Rispetto agli obiettivi europei per la sicurezza stradale, il decennio 2010-2020 si è concluso in Italia con una riduzione del 42% delle vittime (target prefissato -50%). Ma questi dati, seppure incoraggianti, non ci restituiscono una situazione del tutto positiva. I dati del primo semestre 2021 registrano infatti una nuova tendenza all'aumento del numero di vittime per incidenti stradali nei mesi di marzo-giugno rispetto al 2020, soprattutto per effetto delle restrizioni alla circolazione in vigore per quel periodo del 2020. Confrontando i dati invece rispetto alla media 2017-2019 (riferimento per l'obiettivo europeo 2030), si registra un decremento. In ogni caso, in attesa di dati consolidati per il 2021, è necessario proseguire nel percorso di riduzione dell'incidentalità che permetterà a tutti gli utenti della strada una piena fruizione degli spazi delle nostre città in condizioni di massima sicurezza.

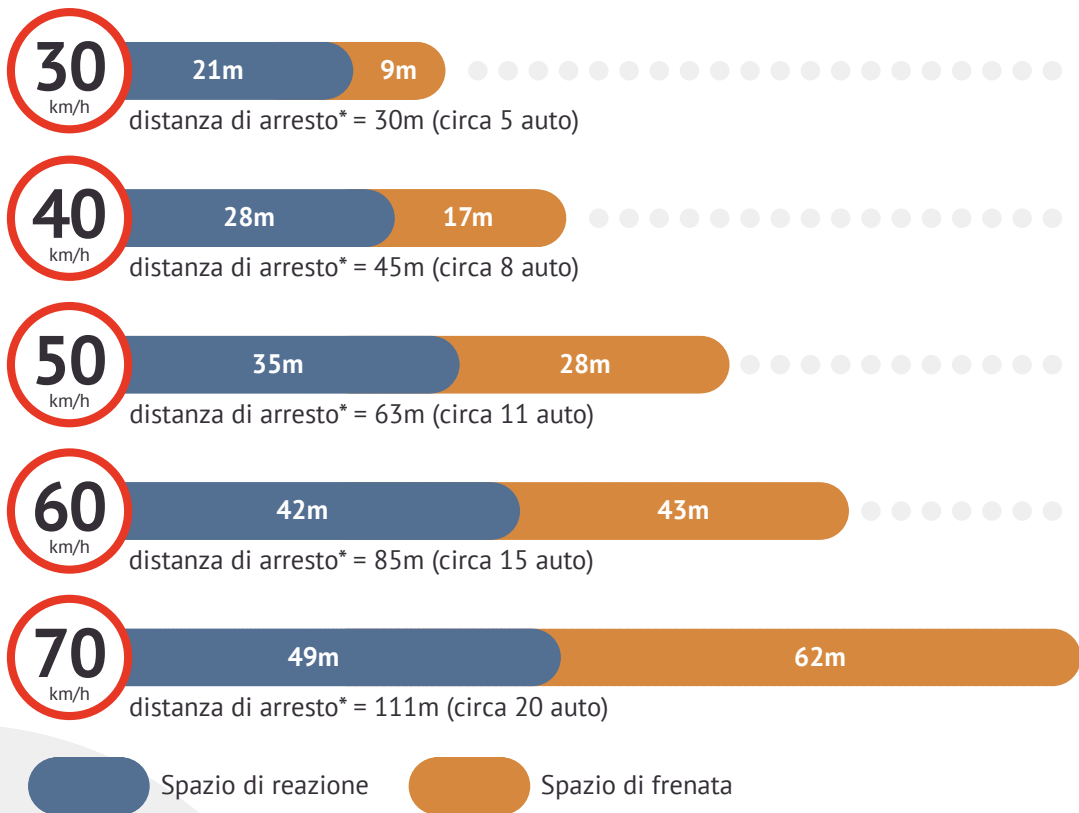
Nei mesi scorsi lo stesso Parlamento europeo, con una specifica risoluzione, ha chiesto di istituire il limite di velocità di 30 km orari nelle aree residenziali. Questa misura è stata estesa anche in alcuni centri urbani di città europee, come ad esempio Bruxelles.

Secondo i dati della Commissione europea relativi al 2021, ogni anno nell'UE quasi 19 mila persone perdono la vita sulle strade. Nonostante negli ultimi venti anni siano stati fatti enormi progressi in materia di sicurezza, il tasso di mortalità per milioni di abitanti nell'UE a 27 è passato da 112 del 2001 a 42 del 2020, i risultati raggiunti dai Paesi più virtuosi mostrano che vi sono ancora margini di progresso. Nel 30 per cento degli incidenti mortali in Europa, la causa principale è l'eccesso di velocità o una velocità non adeguata. Da qui le proposte del Parlamento di abbassare il limite di velocità nelle zone residenziali e in quelle con maggiore circolazione di ciclisti e pedoni.

Quindi per migliorare la qualità della vita nelle nostre città e favorire gli spostamenti a piedi e in bicicletta sarà necessario intervenire anche riducendo le velocità. In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h, per restituire spazi a tutti gli utenti della strada, tutelando sempre quelli più vulnerabili.

Vito Di Santo

Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e
l'Autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibili



*Distanza di arresto su strada bagnata.
Lunghezza auto singola=5.6m. Basato
su un tempo di reazione di 2.5s,
rappresentando il 90% dei guidatori.

9 possibilità su 10 di sopravvivere



7 possibilità su 10 di sopravvivere



1.5 possibilità su 10 di sopravvivere



0.5 possibilità su 10 di sopravvivere



0 possibilità su 10 di sopravvivere



Fonte: adattato da "World Health Organization, 2008. Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners."

Dalla vivibilità alla sostenibilità delle città per trasformare gli spazi

“ Andando ogni mattino al suo lavoro, Marcovaldo passava sotto il verde d'una piazza alberata, un quadrato di giardino pubblico ritagliato in mezzo a quattro vie. Alzava l'occhio tra le fronde degli ippocastani, dov'erano più folte e solo lasciavano dardeggiare gialli raggi nell'ombra trasparente di linfa, ed ascoltava il chiasso dei passerii stonati ed invisibili sui rami

”

Italo Calvino, *Marcovaldo* ovvero *Le Stagioni in Città*

Cosa significa migliorare la vivibilità delle nostre città? Come si collega questa azione al tema della sostenibilità?

Diverse sono le modalità per intervenire sugli spazi pubblici, per migliorarne la vivibilità, ma uno degli elementi considerati ormai imprescindibili è la componente verde, non si tratta solo di parchi e giardini ma anche dei piccoli angoli verdi inseriti nel contesto urbano così come degli alberi lungo le strade che trasformano gli spazi delle nostre città con differenti e diffusi benefici dal punto di vista ambientale, sociale e della salute. Questo pone la componente verde al centro delle strategie di riqualificazione delle nostre città.

Qual è la situazione delle principali città italiane?

Un'indagine ISTAT del 2021 sulle 109 città capoluogo mostra una media di 4,22% del verde pubblico rispetto alla superficie totale del Comune con una media di circa 30 mq per abitante, con una situazione molto variegata fra i diversi territori. Si consideri inoltre che in questi calcoli sono presenti anche aree boschive esterne agli agglomerati urbani. Per avere un confronto con altre realtà si tenga conto che alcune città europee arrivano ad avere fino al 30%, e oltre, di verde urbano rispetto alla superficie totale comunale.

Quali sono i benefici ed i vantaggi di avere gli alberi e altri spazi verdi nelle nostre città?

La FAO ha individuato alcuni buoni motivi per piantare alberi urbani:

- nelle aree urbane il posizionamento strategico degli alberi può ridurre la temperatura dell'aria di 2-8° C;
- gli alberi urbani di grandi dimensioni filtrano gli inquinanti urbani e il particolato fine;
- gli alberi maturi regolano il flusso dell'acqua e ne migliorano la qualità. Gli alberi, infatti intercettando l'acqua, ne conservano una parte riducendo il deflusso di quella piovana, rallentando e assorbendo anche grandine e nevischio, dando, così, riparo a persone, automobili ed edifici;
- un singolo albero può assorbire 150 kg di CO₂ all'anno. Sequestrando carbonio dall'atmosfera, contribuisce in tal modo a mitigare il cambiamento climatico;
- trascorrere del tempo tra gli alberi migliora la salute fisica e mentale, aumentando i livelli di energia fisica, accelerando i tempi di recupero, nonché diminuendo la pressione sanguigna e lo stress;
- gli alberi posizionati strategicamente intorno agli edifici possono ridurre del 30% il consumo di aria condizionata e far risparmiare il 20-50% dell'energia necessaria per il riscaldamento;
- gli alberi forniscono habitat, cibo e protezione a piante ed animali, arricchendo, così, la biodiversità urbana;
- la presenza di alberi ed aree verdi nel paesaggio può far aumentare il valore delle proprietà immobiliari del 20%.

Non bisogna farne solo una questione di quantità ma anche di qualità nel senso che gli alberi o più in generale le aree verdi devono trovare collocazione all'interno degli agglomerati urbani, in mezzo alle case, portando il verde dove ora il verde non c'è, trasformando parcheggi in giardini.

Sogniamo le nostre città, una felice vicinanza per tutte le generazioni

In un momento di cambiamento climatico, di COVID-19, di necessità di rivitalizzare i nostri spazi abitativi, le nostre città e tutti i nostri territori, vogliamo garantire che ogni abitante possa accedere ai propri bisogni di vita essenziali in meno di un quarto d'ora per le aree urbane e mezz'ora per le zone rurali. Si tratta quindi di ridefinire un altro modo di vivere per impegnarsi in territori dove il mix di funzioni e usi permette di ripensare il territorio in termini di tempi di accesso e non più in termini di distanze. Dobbiamo rivedere i centri monospecializzati delle nostre città e dare maggiore impulso alla città policentrica e multifunzionale.

Dobbiamo dare la priorità ad un ampio accesso ai servizi locali essenziali, entro un raggio massimo di 10-15 minuti a piedi o in bicicletta in città, per creare questa nuova città multipolare. A Parigi l'abbiamo chiamata la città delle vicinanze, "La città del quarto d'ora". Mettere in discussione i modelli delle nostre città attraverso il prisma dell'invecchiamento della popolazione sembra più che mai necessario per garantire la qualità della vita di tutti gli abitanti, compresi i bisogni degli anziani, in spazi urbani in continua evoluzione.

In questo contesto, negli ultimi anni sono fioriti numerosi modelli di sviluppo urbano. Spesso presentati come opportunità per lo sviluppo urbano ecologico, promuovono anche principi e pratiche raramente esplorati favorevoli all'invecchiamento in città. Il concept della Quarter-Hour City mira a conciliare "città sostenibile" e "città inclusiva", e quindi a combattere l'isolamento, a non lasciare indietro nessuno. Questa iper-prossimità che consente l'accesso a tutti i servizi essenziali vicino a casa è fonte di legami sociali, solidarietà, tenendo conto delle preoccupazioni ecologiche limitando gli spostamenti inquinanti. Questa città del quarto d'ora fornisce risposte concrete a chi vuole invecchiare sul posto, favorendo la vicinanza con un massimo di servizi per compensare una perdita di autonomia. Si tratta di ampliare i quartieri con attrezzature, servizi locali, arricchire l'offerta culturale, ecc.

La città è un ingranaggio chiave per consentire una transizione demografica senza intoppi, che includa tutte le generazioni in una politica comune.

Parigi non è l'unica a mettere in atto una strategia per rendere la città dei quarti d'ora una realtà. Le iniziative si stanno moltiplicando in diverse città e metropoli del mondo.

Prof. Carlos Moreno

Direttore Scientifico, ETI Chair, IAE Università Parigi-Sorbona
Ideatore delle città a 15 min





Spazi pubblici per città sostenibili nell'Agenda2030

Gli spazi pubblici sono un bene comune riconosciuto dalle Nazioni Unite. Negli obiettivi dello sviluppo sostenibile, il target 11.7 è dedicato agli spazi pubblici e verdi, sicuri e accessibili a tutti. Questo riconoscimento nasce dalla consapevolezza che le città, senza spazi pubblici adeguati, non possono funzionare. Lo sviluppo sostenibile esige che le città siano produttive, inclusive e con ridotto impatto ambientale. Gli spazi pubblici urbani, tra i quali dobbiamo anche includere le strade, svolgono un ruolo essenziale nell'assicurare mobilità, connessioni e accesso, produttività economica, e allo stesso tempo supporto per scambi e interazioni sociali. Poiché facilitano i pedoni e mezzi di trasporto non motorizzati, oltre che il trasporto pubblico, e spesso includono porzioni anche considerevoli di aree verdi, gli spazi pubblici sono anche critici per la riduzione delle emissioni dei gas serra. In molte città, gli spazi pubblici sono scarsissimi in quantità e sono di qualità molto limitata. Spazi monofunzionali, non facilmente accessibili, mantenuti male e disegnati senza alcuna attenzione per gli utilizzatori sono spesso la norma; i marciapiedi, l'illuminazione pubblica, la manutenzione spesso sono assenti, rendendoli insicuri, poco attraenti e sottoutilizzati. Sforzi considerevoli sono in corso per assicurarsi che il target 11.7 sia raggiunto nel

2030. Gli spazi pubblici devono continuare a giocare il loro ruolo per tutti. Devono essere accoglienti per le donne, come per i bambini, le persone anziane e disabili. Si tratta di una sfida complessa che richiede l'ascolto dei vari gruppi, la mediazione tra interessi e bisogni diversi, soluzioni inclusive e capacità di gestione importanti. La pandemia da COVID-19 ha mostrato come gli spazi pubblici abbiano fornito un supporto essenziale, permettendo ai cittadini di incontrarsi, accedere a servizi e attività sportive in sicurezza. Molte soluzioni innovative sono state adottate dalle città per migliorare questi spazi, ampliarli, renderli usufruibili nonostante le restrizioni e facilitare la viabilità pedonale e per i ciclisti. Il futuro degli spazi pubblici ne può uscire migliorato. In Italia la sfida può essere accolta in molti modi, utilizzando le misure europee di sostegno (PNRR), mobilitando i cittadini e le amministrazioni, intervenendo sul quadro legislativo, lavorando con professionisti e percorsi di formazione. Una campagna su questi temi ha sicuramente un ruolo importantissimo da svolgere nel mantenere alta l'attenzione e promuovere l'azione di tutti gli attori locali e nazionali.

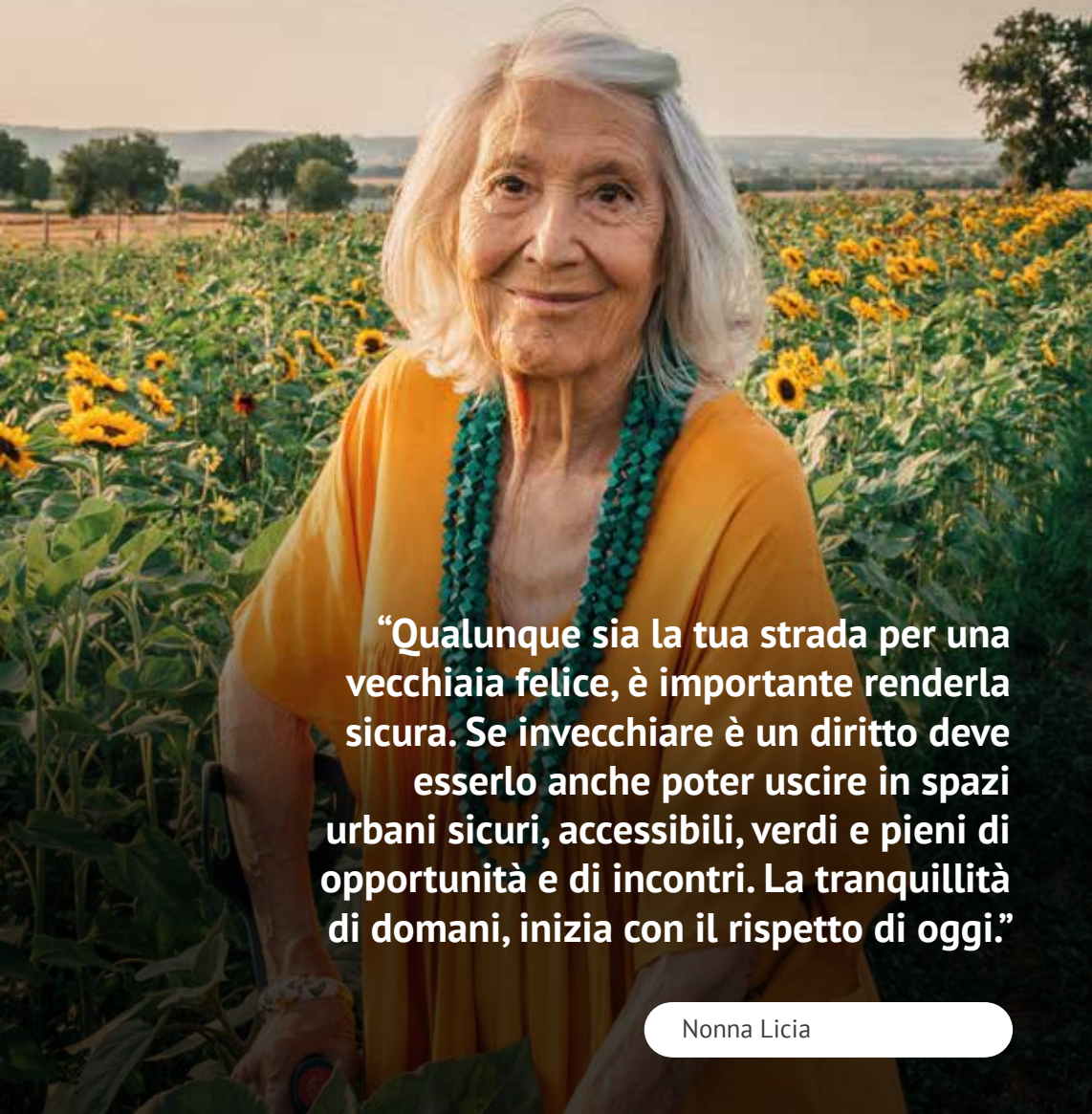
Laura Petrella

Planning, Finance and
Economy Section
UN-Habitat



LUPOROSSO





**“Qualunque sia la tua strada per una
vecchiaia felice, è importante renderla
sicura. Se invecchiare è un diritto deve
esserlo anche poter uscire in spazi
urbani sicuri, accessibili, verdi e pieni di
opportunità e di incontri. La tranquillità
di domani, inizia con il rispetto di oggi.”**

Nonna Licia

La Carta dello Spazio Pubblico

un utile riferimento per chi ama le città

Nove anni fa, alla conclusione della sua seconda edizione, la Biennale dello Spazio Pubblico adottava la “Carta dello Spazio Pubblico”. Questo breve documento, scaricabile dal sito della Biennale al link www.biennalespaziopubblico.it/la-carta-dello-spazio-pubblico, fu il frutto di un lavoro di larga partecipazione a livello nazionale ed internazionale. Dopo la sua adozione, la Carta ha costituito il testo di riferimento per il manuale “Global Public Space Toolkit” diffuso dall’organizzazione delle Nazioni Unite preposta allo sviluppo sostenibile delle città, “UN-Habitat”.

La “Carta dello Spazio Pubblico” si presenta come “il documento di tutti coloro che credono nella città e nella sua straordinaria capacità di accoglienza, solidarietà, convivialità e condivisione; nella sua inimitabile virtù nel favorire la socialità,

l'incontro, la convivenza, la libertà e la democrazia; e nella sua vocazione ad esprimere e realizzare questi valori attraverso lo spazio pubblico”

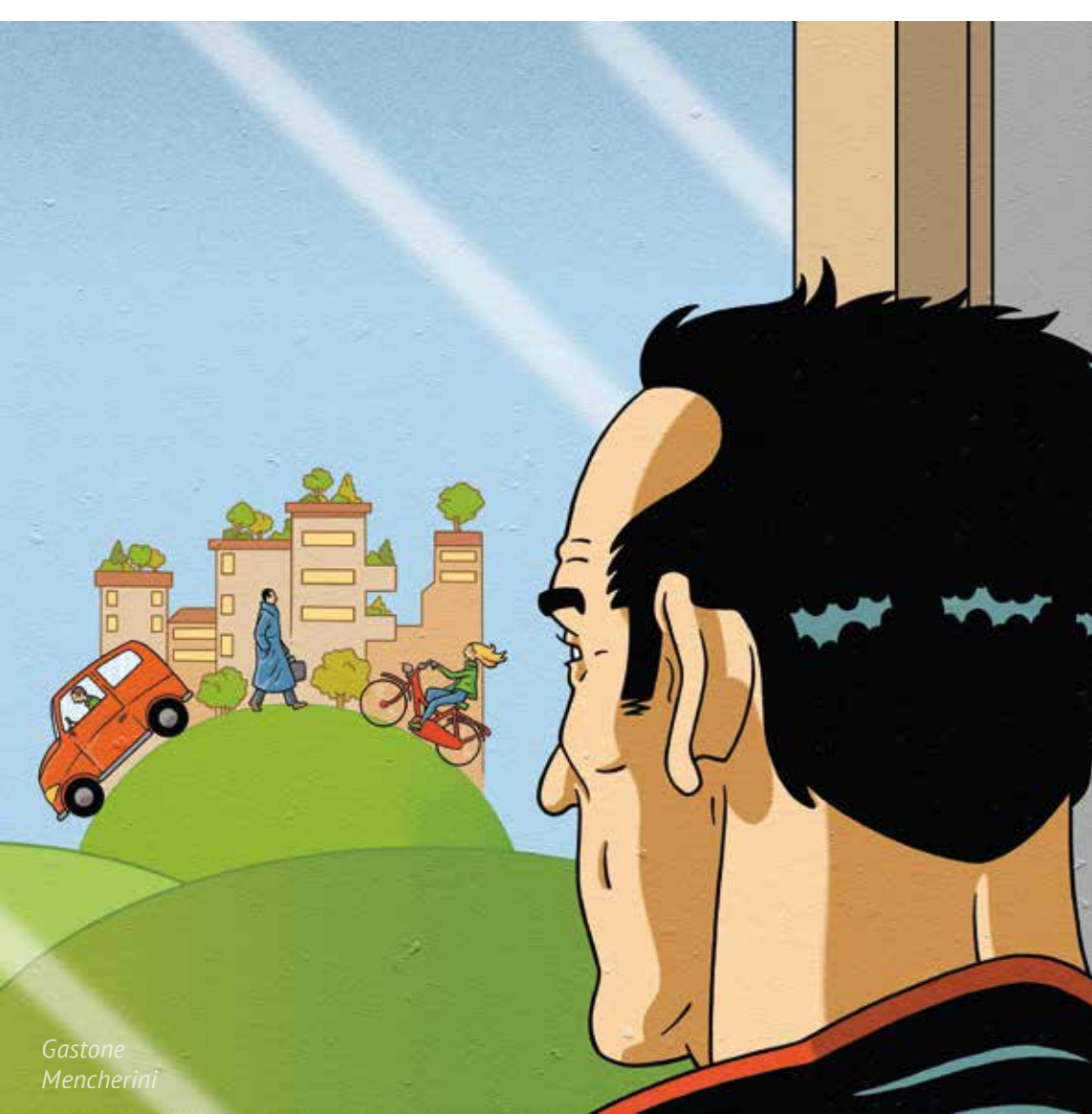
La Carta si rivolge innanzitutto alle amministrazioni locali nel loro ruolo di custodi attivi dello spazio pubblico inteso come la più grande risorsa della comunità urbana, ma in uguale misura ai cittadini, attraverso il coinvolgimento dei quali è perseguibile l'obiettivo di una buona progettazione, di un'attenta gestione e di livelli di godimento ottimali degli spazi pubblici. Nelle sue sei pagine, la Carta propone quindi principi utili da seguire nella creazione, gestione e godimento dello spazio pubblico. In particolare, la Carta afferma una nozione allargata di “cittadinanza” estesa a tutti coloro che nella città cercano ospitalità ed occasioni di riscatto sociale. Lo spazio pubblico è di tutti, ed in particolare di coloro, come i più deboli, i senza lavoro e gli immigrati, che hanno il massimo bisogno di qualità urbane capaci di compensare i deficit di qualità delle loro condizioni abitative e lavorative.

Questa attenzione ai gruppi più vulnerabili è poi stata raccolta dalla “Agenda 2030” dell' ONU, che nei suoi Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile comprende un traguardo dedicato esclusivamente allo spazio pubblico: entro il 2030, fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili.

Raggiungere questo traguardo, sottoscritto da tutti gli Stati, è cosa importante e doverosa. I principi della Carta possono essere utili in questo compito.

Pietro Garau

Urbanista
INU - Biennale dello Spazio pubblico




Gastone
Mencherini

Per salvare il clima dovremmo vivere e spostarci meglio, soprattutto nelle città

Il centro del contrasto alla crisi climatica e ai suoi effetti sono necessariamente città e centri abitati. Questo perché, essendo le zone più ricche, industrializzate e popolate, sono le maggiori responsabili dell'inquinamento e delle emissioni di gas climalteranti, ma anche quelle dove più persone verranno colpite da eventi estremi. Affrontare l'emergenza in cui siamo immersi non è solo un imperativo, ma costituisce una grande opportunità per ripensare il nostro modo di vivere lo spazio urbano. Esistono già soluzioni molto efficaci per abbassare i livelli di inquinamento locale, ridurre rapidamente le emissioni di anidride carbonica, stabilizzare i microclimi territoriali e soprattutto trasformare le città in luoghi accoglienti e vivibili. Per metterle in pratica dobbiamo cambiare il nostro approccio, spostando il focus dai consumatori ai cittadini. In questa direzione si muove una mobilità davvero sostenibile, non più centrata sull'automobile privata, ma che integra modelli di trasporto diversi e a basso impatto per permettere alle persone di utilizzare il mezzo migliore a seconda delle esigenze. Spostandoci sempre di più a piedi, con bici e monopattini elettrici, noleggiando auto o scooter elettrici per brevi tratte, con autobus, tram e treni possiamo minimizzare lo spreco di risorse e di energia, con strade più sicure e spazi per la socialità, per il verde cittadino e per gli orti urbani. Una mobilità sempre più libera dall'automobile e dai continui "su e giù" di petrolio e gas è anche economica e accessibile a persone di tutte le età.

Non va dimenticato, però, che è la politica che deve farsi carico dei cambiamenti strutturali necessari, avvicinandosi al benessere dei cittadini e del pianeta. Possiamo ancora salvarci dagli effetti peggiori del cambiamento climatico: per farlo dobbiamo abbandonare l'approccio che ci ha portato fino qui e ricostruire, partendo dai luoghi che abitiamo. È proprio questa la direzione che abbiamo deciso di prendere nelle piazze di tutto il mondo, portando alle manifestazioni del 25 marzo il motto "#PeopleNotProfit" (persone, non profitti) e in Italia.

A close-up photograph of Francesca Dallapè, an Italian luge athlete, smiling broadly. She has her blonde hair tied up in a bun. She is holding a silver medal with the Olympic rings logo on it. She is wearing a dark jacket with the Italian flag colors (green, white, and red) visible on the collar. The background is a solid, dark blue color.

“Sarebbe bello tuffarci in città costruite a partire dalle persone, specialmente dai più piccoli e dai più anziani. Da mamma credo sia fondamentale ripensare gli spazi che dedichiamo ai più piccoli ed è anche per loro che dobbiamo impegnarci e rendere le nostre città più vivibili e sicure”

Francesca Dallapè



Aderenti

Comuni di: Arezzo, Ascoli Piceno, Bari, Bologna, Catania, Chieti, Enna, Forlì, Genova, L'Aquila, Livorno, Parma, Piacenza, Pordenone, Prato, Rimini, Roma – IX Municipio, Udine
Fermo, Riva Ligure, San Donà di Piave, Venafro

Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia

ASP di Messina, AUSL della Romagna, AUSL di Modena, AUSL - IRCCS di Reggio Emilia

Alleanza MOBilità DOLce, ANCeSCAO APS, ANPAS – Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze, Associazione Carteinregola (RM), Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada di Cuneo e Venezia, Associazione Piccoli Passi ETS (PN), Associazione Volontari dell'Annunziata ODV (CN), FIAB- Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, FIAB Catania- MONTAinBIKE Sicilia A.S.D., FIABA Onlus, Kyoto Club, Legambiente Onlus, WWF Bologna Metropolitana, Yoda APS (BO)

TPER (Trasporto Pubblico Emilia-Romagna), WECITY Srl

Cittadinanzattiva, Confconsumatori APS

ANTEAS – Associazione Nazionale tutte Età per la Solidarietà, AUSER – Associazione per l'Invecchiamento Attivo, Federazione Nazionale ADA ODV – Associazione per i Diritti degli Anziani

Patrocini

Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibili, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ANCI, Osservatorio per l'Educazione alla Sicurezza Stradale - Regione Emilia-Romagna
Università degli Studi di Roma - Foro Italico
Associazione Biennale dello Spazio Pubblico

Campagna promossa da:
Centro Antartide
SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil


Siamo Tutti Pedoni 2022
Ideazione e coordinamento: Centro Antartide

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

Immagine di copertina: Katia Boarino
Impaginazione e grafica: Francesco Compagnoni

Si ringraziano: Nonna Licia, Sergio Staino, Alberto Rebori, Raffaella Busia, Alessandra Mangalaviti, Mario Gomboli e la casa editrice Astorina, Francesca Dallapè, Celeste Azzolini e la LGS SportLab, Laura Petrella e Chiara Martinuzzi, Pietro Garau, Carlos Moreno e Sandra Molnar, Vito di Santo e Sandra Rambaldi, Fabian Todorovic Karmelic

Stampato nel mese di marzo 2022

Info e adesioni:
Centro Antartide, via Santo Stefano 67, Bologna
Tel. 051/260921, info@centroantartide.it
www.siamotuttipedoni.it
 SiamoTuttiPedoni
#SiamoTuttiPedoni

Con il patrocinio di:



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINDE AUTONOME



Campagna promossa da:



CISL
PENSIONATI



Ideazione e coordinamento:

ANTARTIDE

Centro Studi e Comunicazione Ambientale

www.siamotuttipedoni.it

SiamoTuttiPedoni

#SiamoTuttiPedoni