

**SIAMO
TUTTI PEDONI**



**La Città 30
per la città
delle relazioni**

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





Illustrazione: Daniela Melazzi

Verso le Città 30 per fare comunità

Cosa avevamo scoperto durante la pandemia? Il bisogno di spazio per incontrarsi. Sia nelle città più grandi che in quelle più piccole ci siamo accorti che, negli anni, avevamo progressivamente abbandonato gli spazi pubblici come luoghi dell'incontro e dello scambio occupandoli con le auto. Quindi le strade e le piazze erano diventate esclusivamente le arterie del traffico veicolare, dove correre il più rapidamente possibile da una parte all'altra delle nostre città con l'esigenza di poter parcheggiare il più comodamente possibile.

E oggi? Sembra che molto facilmente ci si sia dimenticati di quel bisogno manifestato in fase pandemica per tornare alla normale ansia dello spostamento veloce. Intervenire quindi sulla riduzione delle velocità con i provvedimenti della Città 30, cioè l'applicazione generale del limite dei 30 km/h nelle strade urbane di una città o di parte di essa, diventa quindi un'occasione che però va colta nella sua totalità. Non solo per ridurre la velocità dei mezzi e conseguentemente ridurre il tragico numero di morti e feriti che ogni anno colpiscono le nostre comunità con drammi familiari ed importanti costi sociali ed economici. Ma anche come una straordinaria opportunità per trasformare l'attuale modello di città, in meglio.

Una rivoluzione fatta di una diffusa trasformazione di tutto lo spazio urbano, formata più da interventi puntuali che sì, abbiano la forza di adeguare le infrastrutture (in modo da facilitare l'incontro e le relazioni) ma anche di diventare occasioni per un'azione sociale generativa, una sorta di agopuntura di comunità. Un'occasione per coltivare le relazioni che sono alla base del capitale sociale dei nostri territori per ricreare una fiducia generativa che faccia comunità.

Marco Pollastri
Direttore Centro Antartide

La Città 30 per la città delle relazioni

Nel 2022 sono stati 287 i pedoni over65 morti sulle strade delle città italiane, circa il 60% di quelli totali, e più di 6.000 i pedoni over65 coinvolti in incidenti stradali che hanno riportato ferite di varia gravità (il 32% del totale). Un trend nazionale che, pur registrando un lieve calo negli ultimi anni (al netto del periodo del Covid), continua a restituire dati allarmanti che collocano la sicurezza stradale fra le principali emergenze nazionali.

Inoltre, dai dati della sorveglianza PASSI d'Argento (PdA) coordinata dall'Istituto Superiore di Sanità (ISS) e raccolti nel biennio 2021-2022, risulta che il 15% degli anziani (ovvero più di 2 milioni della popolazione con 65 anni o più) vive in condizioni di rischio di isolamento sociale e dichiara che in una "settimana normale" non incontra né telefona a nessuno e non partecipa ad attività con altre persone presso punti di incontro o aggregazione. Un dato preoccupante che, in alcune realtà regionali, arriva a coinvolgere quasi 1 anziano su 3 con un forte gradiente geografico a sfavore delle Regioni del Sud d'Italia (20% vs 10% nel Nord e 14% al Centro).

Ne esce un quadro che merita un'attenzione particolare, non solo rispetto alla popolazione più anziana ma per l'intera società.

Diventano, quindi, centrali tutte quelle iniziative che hanno l'obiettivo di migliorare le condizioni di vivibilità delle nostre città, ponendo l'attenzione sulla sicurezza, sull'accessibilità, sulla salute e sulla qualità urbana. Fra queste iniziative si colloca oggi anche quella della Città 30 che, come già dimostrato da diverse esperienze a livello europeo e internazionale, interviene sulla velocità delle auto e su una contestuale e progressiva trasformazione urbanistica che rende le nostre città più "accoglienti" per tutte e tutti, proprio in coerenza con la città delle relazioni.

Una trasformazione che pone attenzione sia alla dimensione infrastrutturale che a quella più immateriale della percezione, cioè quella sensazione che per molti diventa il discrimine per uscire o meno di casa, con evidenti impatti sulla qualità della vita. Una città che, quindi, può risultare amichevole oppure ostile, determinando così reazioni contrapposte che possono portare, in taluni casi, ad amplificare le fragilità e le solitudini.

L'azione di SPI Cgil, FNP Cisl e UILP Uil rimane quella di impegnarsi per migliorare la qualità della vita degli anziani nelle città a favore di tutte e tutti e l'iniziativa della Città 30 va proprio in questa direzione.

Ivan Pedretti
Segretario Generale
SPI Cgil

Emilio Didonè
Segretario Generale
FNP Cisl

Carmelo Barbagallo
Segretario Generale
UILP Uil

Cos'è la Città 30?

Si tratta dell'estensione del limite di 30 km/h in quasi tutte le strade di una città, con lo scopo di diminuire l'incidentalità e restituire vivibilità ai cittadini.

Come indica il Codice della Strada, lo sviluppo della Città 30 non comporta l'abbassamento indiscriminato del limite di velocità massima sull'intera rete viaria, dato che vengono normalmente escluse le tratte di viabilità principale e/o per le quali il rischio dovuto alla maggior velocità è meno rilevante, ad esempio per l'assenza significativa di pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili.

La Città 30 è un'operazione molto più ampia di una riduzione della velocità: Città 30 significa applicare gli interventi della Zona 30 nelle varie zone della città, con una **pluralità di benefici**: riduzione degli incidenti mortali, incentivo alla mobilità attiva (a piedi e in bicicletta), riduzione dell'inquinamento e del rumore.

A seguito dei risultati ottenuti nelle città pioniere, nel maggio del 2021 le Nazioni Unite hanno lanciato la campagna **#love30**, per chiedere ai politici di abbassare il limite di velocità a 30 km/h in tutte le città e i paesi del mondo. A ottobre dello stesso anno una risoluzione del Parlamento europeo ha proposto l'introduzione del limite in tutte le città europee dove siano presenti zone residenziali e un elevato numero di ciclisti e pedoni. L'Unione europea punta a **ridurre del 50% le morti stradali e i feriti gravi entro il 2030**, l'obiettivo è contenuto nel piano d'azione strategico della Commissione sulla sicurezza stradale e fa parte della strategia **"Vision Zero"**, volta a raggiungere l'azzeramento delle vittime della strada entro il 2050.



CITTÀ 30 IN EUROPA

EDIMBURGO

A Edimburgo, il numero di incidenti è calato del 40%, il numero di feriti del 33% e le vittime del 23%.

GRENOBLE

Diventata città a 30 km/h attraverso un profondo mutamento dell'intero assetto stradale della città. Sono state implementate aree pedonali nei pressi di scuole primarie e delle vie principali del centro storico. Tale scelta, oltre ad aver ridotto le morti e gli incidenti in città, ha indubbiamente avuto un impatto ambientale positivo e non è un caso se Grenoble ha ottenuto il premio di Capitale Verde europea 2022.

BILBAO

Sin dal settembre 2020, ha il 100% delle sue strade con il limite di velocità a 30 km/h. Già da anni lo erano l'87% delle strade. A maggio 2021 le è stato riconosciuto il Premio per la sicurezza urbana assegnato dalla Commissione Europea nell'ambito della Settimana Europea per la Mobilità. Dopo le prime settimane: incidenti quasi dimezzati, feriti dimezzati. Calo leggero del traffico (-2%) e riduzione degli inquinanti: - 3 % (NO₂), - 9 % NO_x e - 12 % PM₁₀.

BARCELLONA

Per la prima volta è stato studiato anche l'impatto di questo modello sulla salute: si stima che si prevenivano 667 morti premature all'anno, l'aspettativa di vita aumenti di quasi 200 giorni in media a persona e si generi un risparmio annuo di 1,7 miliardi di euro. Questo anche grazie alla riduzione dell'inquinamento atmosferico da biossido di azoto, che diminuisce del 24%.



BRUXELLES

Nei primi sei mesi di sperimentazione gli incidenti sono calati del 22%, le vittime della strada sono la metà, ed è stato dimezzato l'inquinamento acustico. La quota delle auto è diminuita del 15%, mentre gli spostamenti a piedi o in bici sono cresciuti rispettivamente del cinque e sette per cento, il che ha favorito anche la riduzione del traffico.

GRAZ

La città di Graz è stata la prima. I risultati hanno portato a un -50% di mortalità (-24% subito, dal primo anno) con numeri particolarmente positivi nel caso di bambini davanti alle scuole: -90%.

Rumore: fino a -2 dB che significa un calo del rumore percepito pari a -30%.

ZURIGO

Il progetto è nato per ridurre l'inquinamento acustico. È stato valutato, con un'indagine del 2019, che in quasi tutte le strade sottoposte a nuove limitazioni la velocità media sia effettivamente scesa, comportando una riduzione del rumore fino al -50% e un sensibile calo degli incidenti. I tempi di percorrenza si sono allungati fra i 10" e i 30" secondi al chilometro, un piccolo gap che si annulla quasi del tutto nelle ore di punta, dove gli ingorghi e la minore fluidità vanificano i tratti a 50 km/h.

In tutta la Spagna da maggio 2021 il limite massimo è 20 km/h per le strade a senso unico, di 30 km/h per le strade con una sola corsia per senso di marcia e di 50 km/h per quelle a due o più corsie per senso di marcia. Tradotto significa che il 70% di tutte le strade di Spagna avranno un limite di 30 km/h o perfino inferiore. Confermati, a sei mesi dall'introduzione, i dati positivi sull'incidentalità (-20%) e i feriti gravi/morti (-25%). Confermata la riduzione del rumore, con grande miglioramento della qualità della vita, fra i -2,5 e i -3,9 dB(A). Si tratta di un calo del rumore percepito stimabile fino al -50%

I vantaggi

*Traffico
più fluido
e meno stress*

*Meno
inquinamento
e consumi
energetici*

*Il tempo
non cambia*

*Più
economia
locale*

*Più spazio
per tutti*

*Meno
rumore*

*Più
mobilità
attiva*

*Più
sicurezza
in strada*

CITTÀ
30

**Più
sicurezza
in strada**

I vantaggi

La velocità rappresenta la causa principale di incidenti mortali in città* ed è uno dei fattori che aggravano le conseguenze degli incidenti stradali che, per la maggior parte, avvengono nelle aree urbane come dimostrato anche dagli ultimi dati ISTAT sull'incidentalità stradale

73%

incidenti su strade urbane

70%

morti su strade urbane

42%

feriti su strade urbane

01 02 03 04 05 06 07 08 0 * Fonte: ISTAT 2022

La maggior parte delle vittime in città sono pedoni, ciclisti e motociclisti.



30% pedoni



29% motociclisti

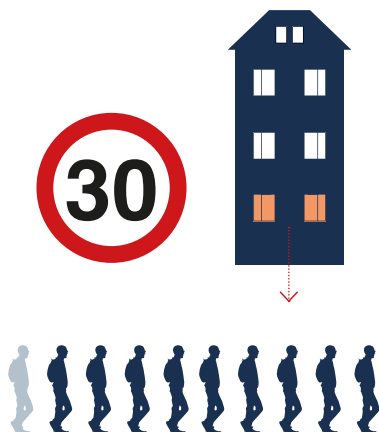


11% ciclisti

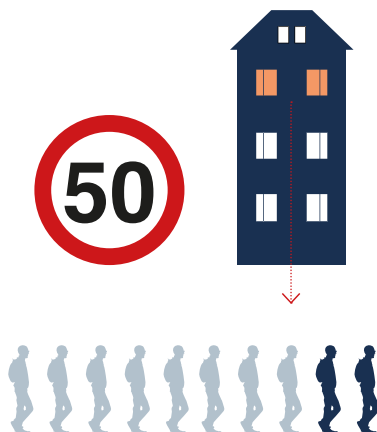
Fonte: Elaborazione su dati ISTAT, 2022

A 30 km/h diminuisce di circa 8 volte la probabilità di incidente mortale per pedoni e ciclisti

Se una persona a piedi, in bicicletta o in moto viene investita da un'auto a 30 km/h, il **rischio di morire è del 10%**: equivale a una **caduta dal primo piano**



Al contrario se viene investita da un'auto a 50 km/h e oltre, il **rischio di morire è superiore al 80%**: equivale a **precipitare dal terzo piano**



Fonte: OMS, FIA (Federazione Internazionale Auto) e World Bank: "Speed management - A ROAD SAFETY MANUAL"

E se qualcuno attraversa la strada all'improvviso?



13 m

A 30 km/h
sarà possibile evitarlo
perché la distanza di arresto
(reazione più frenata)
sull'asciutto è di 13 m.
Sul bagnato 17 m.



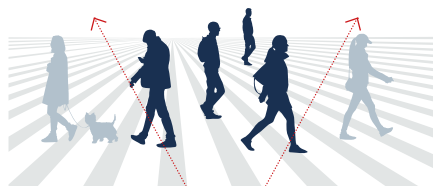
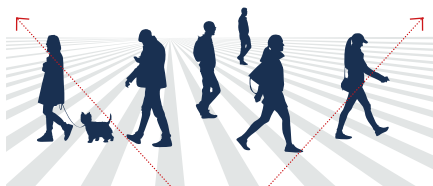
26 m

A 50 km/h
è decisamente più rischioso,
perché l'arresto sull'asciutto avverrà
a distanza doppia (26 m)
e sul bagnato ancora di più (39 m).

La Città 30, dunque, non solo riduce la gravità degli incidenti perché in caso di impatto le lesioni sono meno severe, ma la velocità ridotta permette di ridurre lo spazio di frenata.

A 30 km/h c'è un'altra visuale

Quando si viaggia a 30 km/h la visuale laterale raddoppia rispetto a 50 km/h.
In questo modo **si possono prevenire investimenti dovuti ad eventuali attraversamenti improvvisi.**





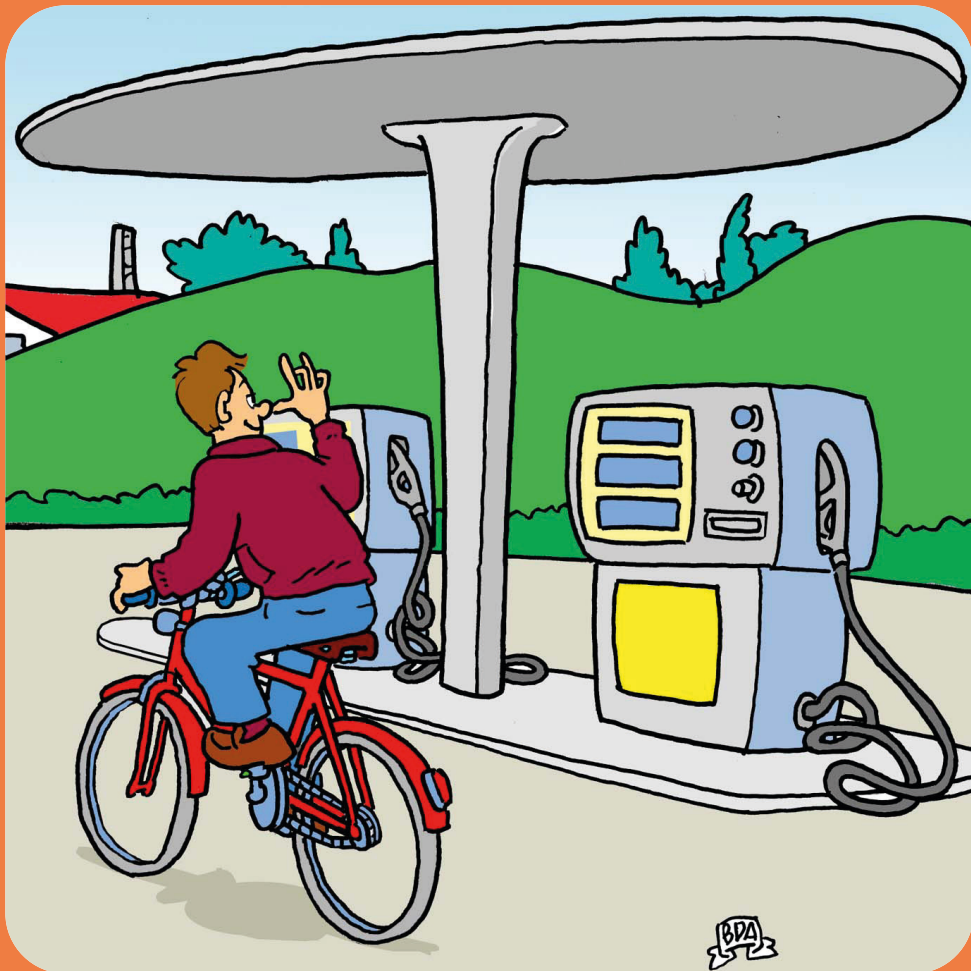
I vantaggi

***Fa bene
all'ambiente
e alla nostra
salute***

In questo caso l'impatto positivo di una guida a 30 km/h si riferisce allo stile di guida che ne deriva. Infatti la guida nelle strade urbane è fatta di accelerate e decelerate continue. Anche volendo viaggiare a 50 all'ora i semafori ravvicinati, così come gli altri ostacoli che possiamo incontrare, non permettono di mantenere una velocità costante. È proprio questo stile di guida, detto "stop and go", a determinare più consumi di carburante e a produrre più emissioni inquinanti e climalteranti.

Le polveri sottili tra l'altro sono causate anche dall'usura degli pneumatici e dei freni, soprattutto in fase di frenata. Viceversa, andando a 30 all'ora in città, grazie a una velocità più costante al posto di accelerate e frenate continue, si consuma e inquina di meno.

Inoltre, aumentando gli spostamenti a piedi, in bici e coi mezzi pubblici grazie alla maggiore sicurezza sulle strade cittadine, lo smog diminuisce anche per effetto della riduzione dell'uso dei mezzi privati.





Con l'applicazione della riduzione dei limiti di velocità a 30 km/h nelle città, diminuiscono i pericoli sulla strada ed il rumore rendendo così più sicuri e piacevoli gli spostamenti a piedi ed in bicicletta.

Le persone che ora per timore fanno brevi o nessuno spostamento a piedi o in bicicletta, saranno invogliate a percorrere tragitti più lunghi, a praticare la mobilità attiva con enormi benefici per la salute dei cittadini di tutte le età e una maggiore facilità di spostamento anche per le persone con difficoltà motorie.

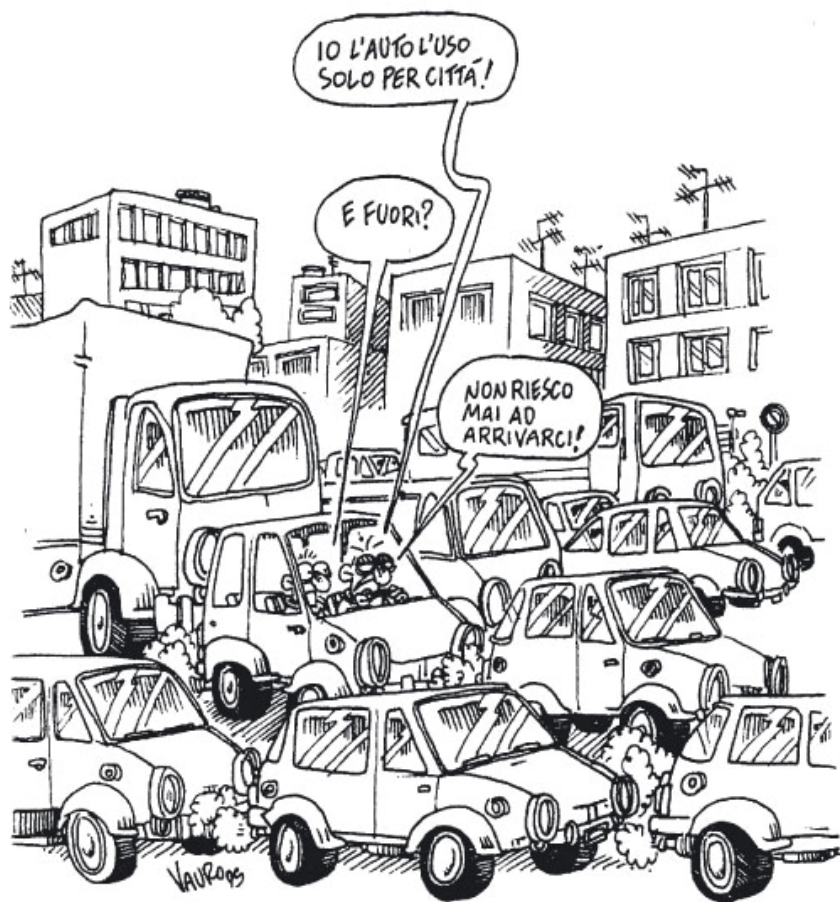
Moderando la velocità a 30 km/h, si riduce lo spazio necessario per la circolazione dei veicoli sulla carreggiata stradale e diventa possibile recuperare spazio per allargare i marciapiedi, creare ciclabili, aumentare gli spazi verdi anche per l'adattamento ai cambiamenti climatici.



Abbassare il limite di velocità in città non aumenta il traffico, anzi lo rende più fluido assicurando un beneficio anche agli automobilisti e ai motociclisti.

Il traffico scorre meglio se procede a velocità più costante e uniforme, come in città accade se si procede a 30 km/h. Invece gli stop-and-go, tipici dello stile di guida a 50 km/h, favoriscono il formarsi di code, a causa delle improvvise accelerate seguite da altrettanto bruschi rallentamenti.

Inoltre, grazie a strade più sicure, diminuiscono le auto in circolazione e quindi la congestione, perché più persone sono incentivate a spostarsi con mezzi alternativi, più leggeri e meno ingombranti. **Ogni persona in più, a piedi o in bicicletta, è un'auto in meno e strade più libere per chi ha necessità di muoversi in auto o moto**, o chi guida veicoli a motore per lavoro, come corrieri, artigiani, autisti del bus, tassisti.

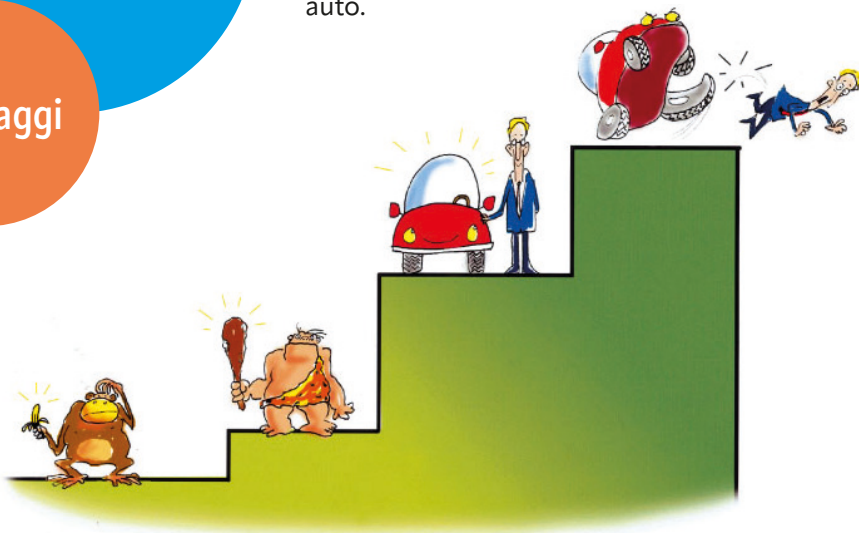


CITTÀ
30

*Il tempo
non cambia*

I vantaggi

Alcuni studi sviluppati, così come l'esperienza nelle diverse Città 30, hanno dimostrato come in verità l'impatto del passaggio dal limite dei 50 km/h ai 30 km/h non determini variazioni significative sui tempi medi di percorrenza in auto.



Pinco P. Bonatti

Per le dinamiche tipiche del traffico urbano, con il limite massimo di velocità a 30 km/h nei tragitti brevi, le differenze di tempo negli spostamenti motorizzati sono nulle e nei tragitti di media distanza sono minime, nell'ordine di pochi secondi o minuti.

La principale fonte di rumore nelle nostre città è il traffico delle auto e degli altri mezzi a motore che circolano sulle strade. In diverse zone delle nostre città si tratta di un suono costante, fastidioso, a cui progressivamente però ci abituiamo perché lo viviamo continuamente finché non ci troviamo in un parco, o in un altro luogo naturale, e percepiamo la differenza.



Il rumore nelle nostre strade non è da sottovalutare perché può danneggiare la salute e influire sulla qualità complessiva della vita delle persone, creando un ambiente stressante, poco piacevole e poco salutare. Un'esposizione prolungata al rumore, infatti, può causare stress, ansia, depressione, disturbi del sonno, irritabilità, difficoltà di concentrazione e aumento del rischio di incidenti stradali. Può avere inoltre effetti dannosi sullo sviluppo dei bambini andando a interferire con l'apprendimento e la memoria. Una riduzione del rumore fra i -2,5 e i -3,9 dB(A) corrisponde ad un calo del rumore percepito stimabile fino al -50%.

La Commissione Europea di recente ha chiesto di accelerare e rafforzare gli sforzi per abbattere il rumore del trasporto su strada, con una combinazione di misure che comprenda "significative riduzioni del traffico stradale nelle città (... e) limiti di velocità su strada inferiori, dove sono presenti altri benefici collaterali come la sicurezza stradale".

Fonte: "Relazione della Commissione europea sull'implementazione della direttiva sul rumore ambientale" del 20 marzo 2023.

... MI RACCOMANDO:
PASSA ATTRAVERSO
IL BOSCO... CHE, AL
MASSIMO, INCONTRI
IL LUPO...

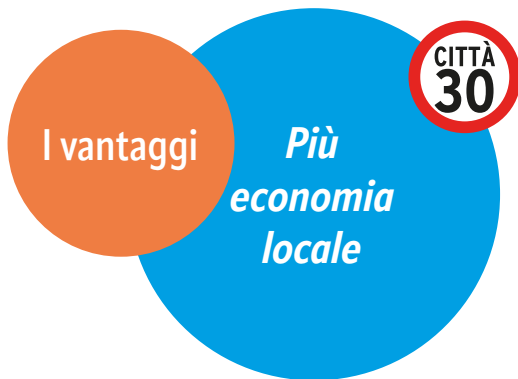




La Città 30 permette di ridisegnare lo spazio delle nostre città rimettendo al centro le persone, riportando le strade ad essere “l’area ad uso pubblico destinata a pedoni, veicoli e animali” a differenza di quello che capita ora, dove la presenza di auto e altri veicoli a motore non lascia spazio alla città delle relazioni.

Le strade e le piazze così tornano progressivamente ad essere un luogo di incontro, socialità, gioco, commercio, cultura, attività motoria, sport, oltre che ovviamente di mobilità delle persone e delle cose.

Ridisegnando lo spazio pubblico renderemo la città più inclusiva e democratica con spazi nuovi per camminare, per andare a scuola, per guardare le vetrine, trovando anche sedute per riposarsi, piazze pedonali per socializzare e l’ombra di nuovi alberi e piante.



La Città 30 crea un ambiente favorevole alle attività commerciali locali e di prossimità. La città diventa più viva e attraente perché chiunque si può sentire più sicuro e a proprio agio durante gli spostamenti a piedi.

Moderare la velocità e migliorare la qualità dello spazio pubblico, con marciapiedi più larghi, sedute e verde, può rendere le strade più sicure, tranquille e piacevoli, incoraggiando prima di tutto gli abitanti a passeggiare, incontrarsi e trascorrere più tempo all'aperto, frequentare maggiormente i negozi e le attività del proprio quartiere.



ADERENTI

Comuni di: Bari, Benevento, Bologna, Cesena, La Spezia, Lecco, Parma, Rimini, Trento, Udine
Avigliana, Campagnola Emilia, Canegrate, Castenaso, Monte San Pietro, Riva Ligure, Vinovo,

Unione dei Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia

Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia

ATS Città metropolitana di Milano | AUSL di Imola | AUSL di Modena | AUSL di Piacenza,
AUSL-IRCCS di Reggio Emilia | AUSL Umbria 2 | IOR (Istituto Ortopedico Rizzoli)

AIFVS APS (Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada)

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)

ANCeSCAO BOLOGNA APS | ANPAS OdV (Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze)

Associazione Genitori Antismog | Associazione hub.MAT Laboratorio per la mobilità, l'ambiente
ed il territorio | Associazione Yoda APS – IT.A.CA' Migranti e Viaggiatori | WWW Bologna
Metropolitana

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

www.piedibus.it | www.sicurauto | www.sicurmoto

PATROCINI

Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri,
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome,
ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani)

Campagna promossa da
Centro Antartide
SPI Cgil | FNP Cisl | UILP Uil

Siamo tutti pedoni 2023
Ideazione e coordinamento: *Centro Antartide*


A cura di:
Sara Branchini, Irene Campetti, Grazia Locritani, Marco Pollastri, Valentina Visani
Gruppo di lavoro SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil

Immagine di copertina: *Federico Gaddi*
Impaginazione e grafica: *Redesign Comunicazione*

Si ringraziano:
Raffaella Busia, Alessandra Mangalaviti, Mario Gomboli
e la casa editrice Astorina per Diabolik e Lupo Rosso; Bruno Bozzetto, Daniela Melazzi e Vauro
per le immagini e le vignette sulla sicurezza stradale realizzate per il Centro Antartide
in occasione di campagne dedicate.
Un saluto affettuoso a due grandi amici del Centro Antartide
che purtroppo non ci sono più: BdA e Staino

Contenuti e grafiche tratte da: www.bolognacitta30.it
Stampato nel mese di dicembre 2023

Info e adesioni:
Centro Antartide, via Santo Stefano 67, Bologna
Tel. 051.260.921 | info@centroantartide.it

 www.siamotuttipedoni.it |  [SiamoTuttiPedoni](https://www.facebook.com/SiamoTuttiPedoni) | [#SiamoTuttiPedoni](https://www.instagram.com/SiamoTuttiPedoni)

Con il patrocinio di:





Campagna promossa da



Ideazione e coordinamento

ANTARTIDE
Centro Studi e Comunicazione Ambientale

 www.siamotuttipedoni.it

 SiamoTuttiPedoni

#SiamoTuttiPedoni