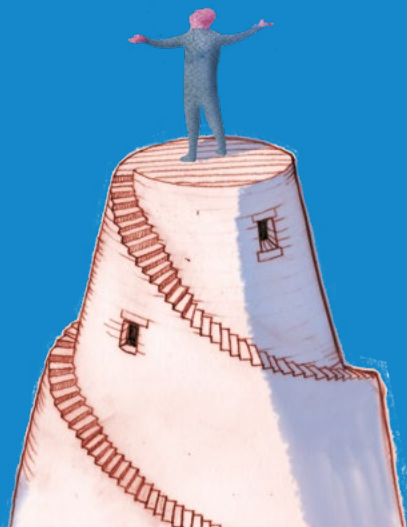


*“La città ti appare come un tutto
in cui nessun desiderio va perduto
e di cui tu fai parte”*

La città di Anastasia

(da “Le città invisibili” di I. Calvino)



Oltre le barriere

Marco Pollastri

Direttore

Centro Antartide

A volte dimentichiamo o sottovalutiamo come le nostre città possono apparire, e spesso sono, respingenti, per tutti ma per alcuni più che per gli altri. Condizioni che limitano fortemente la nostra possibilità di vivere l'autonomia degli spostamenti ma anche di fruire pienamente delle opportunità offerte dai nostri contesti di vita impedendo di realizzarci pienamente come persone anche rispetto alla sfera sociale, delle relazioni e delle aspirazioni.

Non si tratta di una semplice attenzione ma del riconoscimento di un diritto da cui non possiamo assolutamente prescindere. Non è solo l'abbattimento delle barriere fisiche ma di tutti quegli ostacoli e impedimenti che ci limitano dal punto di vista sensoriale, culturale e sociale.

La qualità dello spazio pubblico si misura quindi su tutte queste dimensioni, bisogna richiamare l'attenzione collettiva e mettere in atto una nuova cultura della progettazione che veda anche il coinvolgimento attivo ed il protagonismo della comunità ed in particolare di quelle categorie della popolazione più vulnerabili. In tutto ciò si inserisce anche la sicurezza stradale come ulteriore elemento di criticità e complessità che limita la fruizione in autonomia degli spazi pubblici.

E allora è necessario andare oltre le barriere non solo perché vanno eliminate ma perché dobbiamo considerare l'accessibilità nella sua globalità e complessità. Ispirandosi alle "Città invisibili" di Italo Calvino (come rappresentato nell'illustrazione di Carlo Stanga in copertina) proviamo a fare in modo che le nostre città siano tante città insieme, per tutte e tutti.

Diritti e vivibilità nelle città

Tania Scacchetti
Segretaria Generale
SPI Cgil

Roberto Pezzani
Segretario Generale
FNP Cisl

Carmelo Barbagallo
Segretario Generale
UILP Uil

Nel nostro Paese si vive ancora oggi una situazione di limitata libertà di mobilità, che, purtroppo, riguarda una fetta importante della popolazione. Le barriere fisiche, molto diffuse nelle nostre città, spesso impediscono l'autonomia negli spostamenti non solo delle persone con disabilità, ma anche di molte altre che, per vari motivi, hanno difficoltà di movimento temporanee o, più semplicemente, non si sentono sicure nel percorrere strade poco accessibili. Può diventare difficile, se non impossibile, anche uscire di casa, perché non c'è l'ascensore, o salire su un autobus, perché privo di rampe.

Siamo convinti che l'accessibilità sia garanzia di autonomia e della dignità di ogni persona.

Le Pubbliche Amministrazioni, oggi più che mai, sono chiamate ad eliminare le barriere fisiche attraverso l'approvazione e la successiva applicazione dei PEBA (Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche).

I PEBA hanno l'obiettivo più ampio di realizzare un Sistema Urbano integrato e accessibile, puntano a rafforzare e a riqualificare gli edifici e i luoghi, urbani ed extraurbani, per garantire l'accessibilità degli spazi pubblici nonché la fruizione dei trasporti da parte di tutti.

Ciò è auspicabile non solo con interventi strutturali di grandi opere, ma anche con piccoli accorgimenti, al centro di un'azione politica che ha a cuore il benessere e la dignità di tutti i cittadini,

cosicché ogni persona possa muoversi in piena libertà.

Si tratta, però, di difendere un diritto fondamentale che non riguarda solo le barriere fisiche ma anche quelle immateriali, come la mancanza di segnaletica visiva o uditiva, la scarsa illuminazione o contrasti cromatici insufficienti. Ci sono oggi una pluralità di altre barriere non fisiche che ugualmente limitano la libertà delle persone non solo nel movimento, ma anche nella socialità e possibilità di vivere una vita piena ed integrata all'interno della propria comunità.

Su questi temi i sindacati dei pensionati di CGIL, CISL e UIL lavorano da anni per portare avanti un'azione di contrattazione territoriale, proponendo soluzioni,

interventi, progetti capaci di dare al tema della sicurezza e della cittadinanza nuovo valore rispondendo ai bisogni della popolazione anziana.

È necessario andare oltre le barriere garantendo anche la sicurezza in strada per permettere a tutte e tutti di sentirsi effettivamente libere e liberi di muoversi in maniera dolce, a piedi o in bicicletta.

Che cos'è l'accessibilità globale?

L'accessibilità globale è il principio secondo cui ambienti, prodotti, servizi e contenuti devono essere progettati per essere utilizzabili dal maggior numero possibile di persone, indipendentemente da età, abilità fisiche o sensoriali, condizioni cognitive, lingua, cultura o contesto socio-economico.

Non si tratta solo di eliminare barriere per le persone con disabilità, ma di adottare un approccio inclusivo che riconosce la diversità come una caratteristica normale della società.

In ambito fisico, l'accessibilità globale riguarda edifici, spazi urbani e trasporti: rampe, ascensori, segnaletica chiara, percorsi sicuri e facilmente comprensibili migliorano l'esperienza di tutti, non solo di chi ha difficoltà motorie o visive.

Nel mondo digitale, invece, significa progettare siti web, app e contenuti multimediali che siano percepibili, utilizzabili e comprensibili, ad esempio attraverso testi alternativi per le immagini, sottotitoli, contrasto cromatico adeguato e navigazione semplice.

L'accessibilità globale ha anche una dimensione culturale e sociale. Implica l'uso di un linguaggio chiaro, la considerazione delle differenze linguistiche, l'attenzione ai contesti locali e la riduzione delle disuguaglianze nell'accesso all'informazione, all'istruzione e ai servizi. In questo senso, è strettamente legata ai diritti umani e allo sviluppo sostenibile. Adottare l'accessibilità globale significa progettare fin dall'inizio pensando a tutti, evitando soluzioni correttive tardive.

“...la città dice tutto quello che devi pensare, ti fa ripetere il suo discorso, e mentre credi di visitare Tamara non fai che registrare i nomi con cui essa definisce se stessa e tutte le sue parti...”

La città di Tamara

(da “Le città invisibili” di I. Calvino)

È un investimento che migliora la qualità, l’efficacia e l’equità dei sistemi, favorendo una società più inclusiva, partecipativa e responsabile. L’approccio inclusivo ha implicazioni sociali positive e vantaggi competitivi ed economici, poiché, nel realizzare spazi pubblici sicuri e accoglienti e nel costruire reti di mobilità fruibili, migliora l’attrattività e la bellezza delle città, anche sul piano turistico.

I Piani per la mobilità sostenibile e i Piani per l’abbattimento delle barriere architettoniche possono costituire, quindi, anche una buona opportunità per rilanciare l’attrattività dei territori e promuoverne l’economia e il turismo.

Accessibilità fisica

“Inutilmente, magnanimo Kublai, tenterò di descriverti la città di Zaira dagli alti bastioni. Potrei dirti di quanti gradini sono le vie fatte a scale, di che sesto gli archi dei porticati, di quali lamine di zinco sono ricoperti i tetti; ma so già che sarebbe come non dirti nulla”

*La città di Zaira
(da “Le città invisibili” di I. Calvino)*



Riguarda l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici e privati.

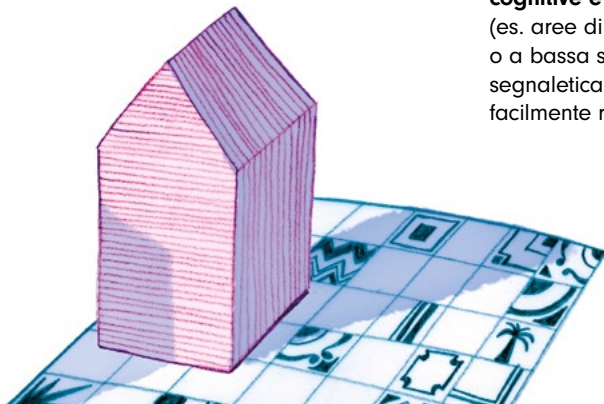
- **Infrastrutture** (es. marciapiedi ampi e con basse pendenze, rampe, ascensori e percorsi tattili, ...)
- **Trasporti** (es. mezzi pubblici accessibili e stazioni con servizi adeguati, ...)
- **Edifici** (es. accessibilità a edifici pubblici e privati, come negozi e ristoranti ma anche i condomini,...)



Accessibilità sensoriale e cognitiva

*"Il filosofo sedeva sul prato.
Disse: - I segni formano una lingua,
ma non quella che credi di conoscere -.
Capii che dovevo liberarmi
dalle immagini che fin qui m'avevano
annunciato le cose che cercavo:
solo allora sarei riuscito a intendere
il linguaggio di Ipazia"*

*La città di Ipazia
(da Le città invisibili di I. Calvino)*



Garantisce la fruizione delle informazioni per persone con disabilità sensoriali.

- **Per non vedenti** (es. segnaletica in braille, percorsi tattili e audio-guida, ...)
- **Per non udenti** (es. informazioni scritte e guide che utilizzano la Lingua dei Segni, ...)
- **Per le disabilità psichiche, cognitive e psicosociali** (es. aree di decompressione, silenziose o a bassa stimolazione sensoriale, segnaletica basata su icone e colori, facilmente riconoscibile, ...)

Accessibilità digitale

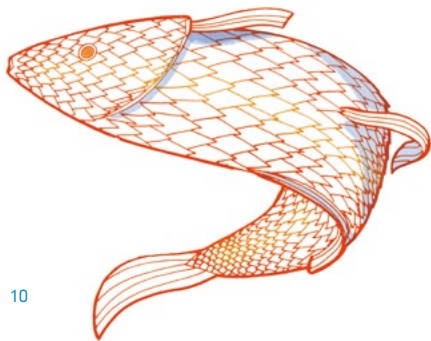
*“Ma la città non dice il suo passato,
lo contiene come le linee di una mano,
scritto negli spigoli delle vie, nelle griglie
delle finestre, negli scorrimano delle
scale, nelle antenne dei parafulmini,
nelle aste delle bandiere, ogni segmento
rigato a sua volta di graffi, seghettature,
intagli, svirgole.”*

La città di Zaira

(da Le città invisibili di I. Calvino)

Si concentra sull'accessibilità dei servizi online e dei siti web istituzionali.

- **Normativa** nel rispetto degli standard nazionali e internazionali.
- **Tecnologia** (es. applicazioni di navigazione accessibili e siti web fruibili anche da persone con disabilità visive, cognitive o motorie, ...)



Accessibilità culturale

*"...Non di questo è fatta la città,
ma di relazioni tra le misure
del suo spazio e gli avvenimenti
del suo passato..."*

La città di Zaira

(da Le città invisibili di I. Calvino)

Va oltre il mero aspetto fisico, includendo la partecipazione a eventi culturali e sociali, l'accesso all'istruzione e al lavoro.

- **Inclusione sociale:** garantire che tutti possano partecipare attivamente alla vita della città, contrastando l'isolamento.
- **Progettazione universale:** un approccio che progetta ambienti e prodotti utilizzabili da tutti, senza la necessità di adattamenti speciali.



La progettazione universale

La Progettazione universale (o Universal Design) applica un cambio culturale nel processo progettuale e nella gestione delle comunità urbane, perché considera l'accessibilità ai luoghi come un elemento che riguarda tutti, favorisce la possibilità di ognuno di muoversi e abitare gli spazi in modo autonomo e di partecipare pienamente a tutti gli aspetti della vita.

È inclusiva perché tiene conto delle specificità ed esigenze della più ampia pluralità di soggetti, diversi tra loro per capacità percettive, sensoriali, cognitive o anche culturali (si pensi ad esempio ai migranti). Richiede il coinvolgimento dei destinatari in ogni fase del processo.

È tale perché non progetta spazi distinti e separati per esigenze specifiche, non realizza percorsi diversi, paralleli a quelli degli altri, ma spazi realmente integrati e accessibili a chiunque, qualunque sia la condizione e il momento di vita in cui ci si trovi, al fine di individuare soluzioni sempre valide.

ANCHE TRA
I GRATTACIELI
CI SIA SPAZIO
PER TUTTI.



**IL MONDO
NON DOVREBBE ESSERE
UN LABIRINTO**

DIABOLIK



Illustrazione di Matteo Buffagni – Diabolik©Astorina srl

I principi della progettazione universale

Nel 1997 un gruppo di studiosi, architetti e designer della North Carolina State University guidati da Ronald Mace, ha definito i 7 principi dell'Universal Design:



Usa equo:

l'ambiente deve essere utilizzabile da chiunque



Flessibilità:

deve adattarsi a diverse abilità



Semplicità:

l'uso deve essere intuitivo



Informazione percettibile:

le informazioni essenziali devono essere comunicate efficacemente, indipendentemente dalle condizioni ambientali o dalle abilità sensoriali dell'utente



Tolleranza per gli errori:

deve minimizzare pericoli ed errori



Contenimento dello sforzo fisico:

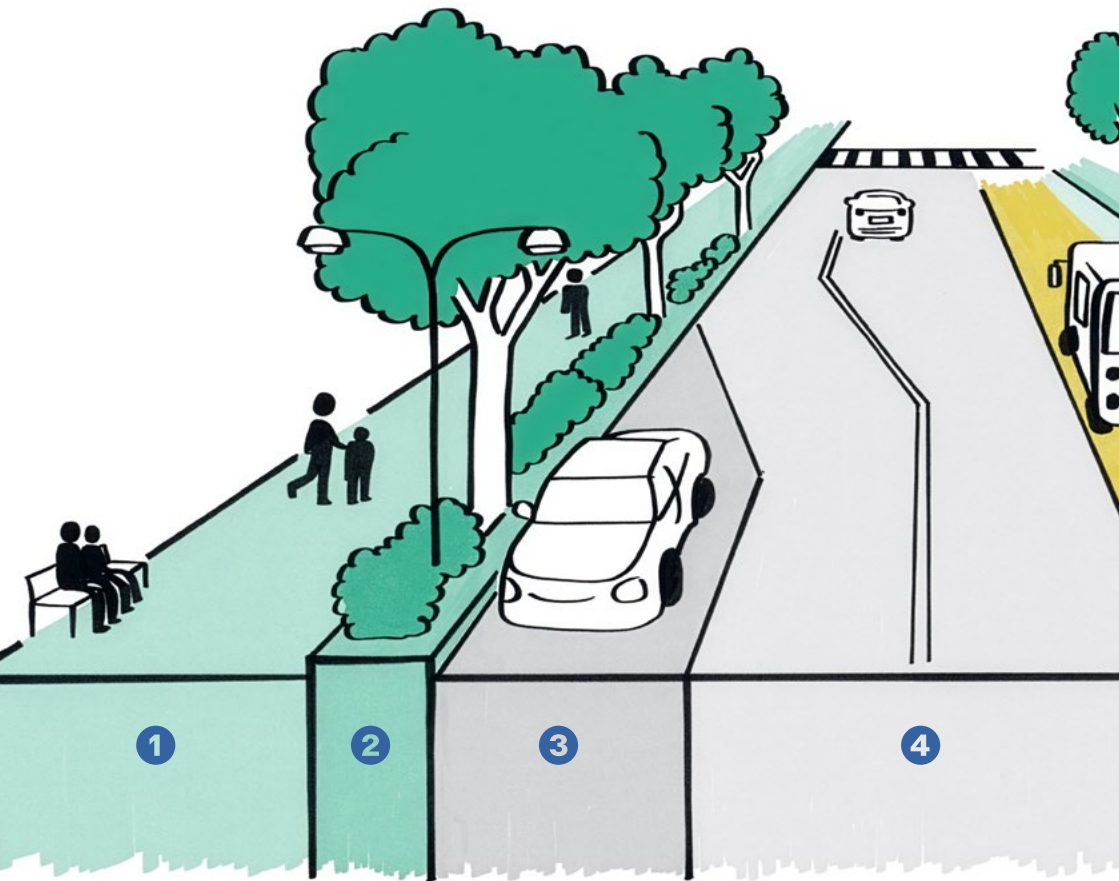
l'uso deve essere comodo, richiedendo sforzi minimi

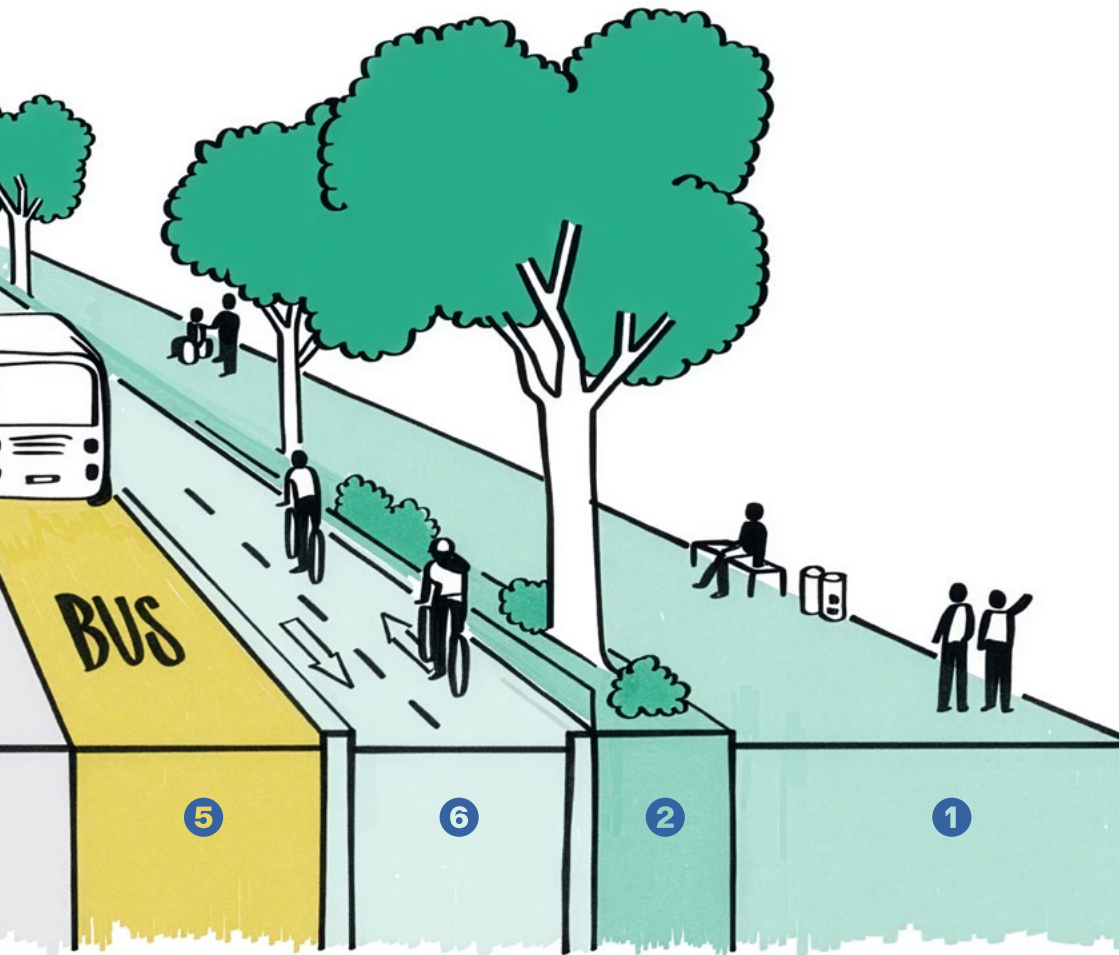


Misure e spazi sufficienti per l'accesso e l'uso:

deve offrire spazio adeguato e misure adeguate per l'accesso e l'uso

Com'è fatta una strada





1

Zona Pedonale

**Marciapiedi, vetrine,
punti di sosta, sicurezza, comfort,
accessibilità**



I marciapiedi sono i nostri principali connettori comunitari. Ampi e accessibili percorsi pedonali favoriscono il movimento di persone di tutte le età e abilità, mentre le zone di accesso agli edifici – gli spazi adiacenti agli edifici – animano la strada attraverso vetrine, sedute, segnaletica e arte pubblica. Questi spazi invitano le persone a soffermarsi, socializzare o semplicemente godersi l'ambiente circostante. Possono anche aiutare a identificare i percorsi principali e a evidenziare percorsi sicuri e intuitivi per i pedoni.

2

Zone verdi e di arredo

**Verde, chioma ombreggiante,
barriera al traffico,
servizi stradali, atmosfera,
comfort, sicurezza**



Tra il marciapiede e la strada si trova una zona multifunzionale che migliora la sicurezza e il comfort. Quest'area ospita spesso panchine, lampioni, pensiline per il transito, rastrelliere per biciclette, giardini pluviali e, soprattutto, alberi. La copertura urbana è essenziale, poiché fornisce ombra rinfrescante, riduce l'abbagliamento, migliora la qualità dell'aria e aumenta il comfort per le persone a piedi o in movimento. Nei climi più caldi, quest'ombra può fare la differenza tra camminare e rinunciare completamente al trasporto attivo.

3

Gestione del marciapiede: zona flessibile

**Parcheggio e carico,
accesso alle attività commerciali,
zona cuscinetto per il traffico, pop-up,
funzionalità, sicurezza**



Lo spazio sul marciapiede non significa solo parcheggio per auto. È una zona flessibile che può svolgere molteplici funzioni durante il giorno, dal carico e dalle consegne alle zone di ride-sharing, ai ristoranti all'aperto o agli eventi pop-up. Questi usi dinamici fungono anche da zona cuscinetto tra il traffico veicolare veloce e i pedoni. Possiamo aiutare a pianificare e gestire queste zone in modo più efficiente, riducendo i punti di conflitto, rallentando il traffico veicolare e mantenendo l'accesso al marciapiede, promuovendo al contempo la sicurezza.

4

Zona di circolazione veicolare

**Dimensionate per la sicurezza,
velocità ridotta**



Le corsie riservate ai veicoli dovrebbero essere progettate per la sicurezza, non per la velocità. Le corsie eccessivamente larghe possono incoraggiare una guida più veloce e aumentare il rischio di incidenti. Corsie più strette riducono la velocità dei veicoli senza influire sul flusso del traffico portando ad una maggiore attenzione da parte degli automobilisti e creando al contempo spazio per altri usi critici, come piste ciclabili o zone pedonali più ampie. È fondamentale identificare e implementare opportunità per ridurre la velocità e migliorare la progettazione delle infrastrutture in linea con Vision Zero.

5

Zona riservata agli autobus

Rapida frequenza del servizio autobus, tempi di percorrenza rapidi, riduzione della congestione



Le corsie riservate agli autobus sono un elemento fondamentale dei corridoi di trasporto pubblico ad alta efficienza. Assegnando agli autobus una precedenza dedicata, si riducono i ritardi causati dal traffico intenso, si aumenta l'affidabilità del servizio e si accorciano i tempi di percorrenza, soprattutto nelle ore di punta. Le corsie riservate agli autobus favoriscono un servizio più frequente, il che a sua volta rende il trasporto pubblico un'opzione più praticabile e attraente. Dare priorità al trasporto pubblico nella progettazione stradale non solo avvantaggia chi utilizza il mezzo, ma riduce anche la congestione per tutti gli utenti della strada, spostando più persone con meno veicoli.

6

Zona ciclabile

**Protezione, accessibilità, collegamento
a una rete più ampia, sicurezza, comfort**

Le strade complete lasciano spazio anche alle biciclette. Piste ciclabili chiare, ben segnalate e protette aumentano la sicurezza, riducono i conflitti con auto e pedoni e incoraggiano più persone a considerare l'uso della bicicletta come un'opzione praticabile. Percorsi separati e protetti, o una pista ciclabile rialzata, migliorano l'equità e la mobilità, soprattutto se supportati da una segnaletica e da indicazioni chiare.



Le attenzioni dei pedoni



Togli le cuffie



Cerca lo sguardo



Sii visibile



Rispetta la segnaletica



Attento alle svolte



Cammina contromano



Usa i marciapiedi



Attraversa sulle strisce

Le attenzioni degli automobilisti

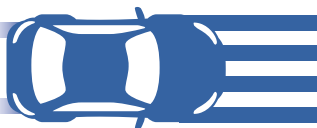
Alla guida di un mezzo
rispetta le regole della strada,
fai attenzione e dai
la precedenza ai pedoni
che attraversano

Velocità

Prob. Morte

15 km/h

1%



30 km/h

10%



45 km/h

40%



55 km/h

90%



ADESIONI

Comuni di: Arezzo, Bari, Bologna, L'Aquila, Padova, Parma, Pesaro, Rimini, Sassari

Campagnola Emilia, Canegrate, Marostica, Montegrotto Terme, Monte San Pietro, Mussolente, Pianoro, Quartu Sant'Elena, San Mauro Pascoli, Somma Lombardo, Veduggio

Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia

Roma Servizi per la Mobilità Srl

TPER - Trasporto Pubblico Emilia Romagna

AUSL della Romagna, AUSL di Modena, IRCCS - Azienda Ospedaliero-Universitaria di Bologna - Policlinico di Sant'Orsola

Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada AIFVS aps

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); ANPAS OdV (Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze), Yoda APS (BO), La Strada Siamo Noi (GE); WWF Bologna Metropolitana

Adiconsum, Cittadinanzattiva, Movimento Diritti dei Pedoni, 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

Senato della Repubblica, Camera dei Deputati, 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 2026

Ideazione e coordinamento: Centro Antartide

A cura di: Sara Branchini, Grazia Locritani, Marco Pollastri,
Anna Evangelisti e Irene Campetti

Immagine di copertina: Carlo Stanga

Si ringraziano: Raffaella Busia, Alessandra Mangalaviti, Mario Gomboli e la casa editrice Astorina per Diabolik e Lupo Rosso.

Stampato nel mese di aprile 2026

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:



Una campagna promossa da:




Ideazione e coordinamento:

ANTARTIDE

Centro Studi e Comunicazione Ambientale

www.siamotuttipedoni.it

 SiamoTuttiPedoni — #SiamoTuttiPedoni