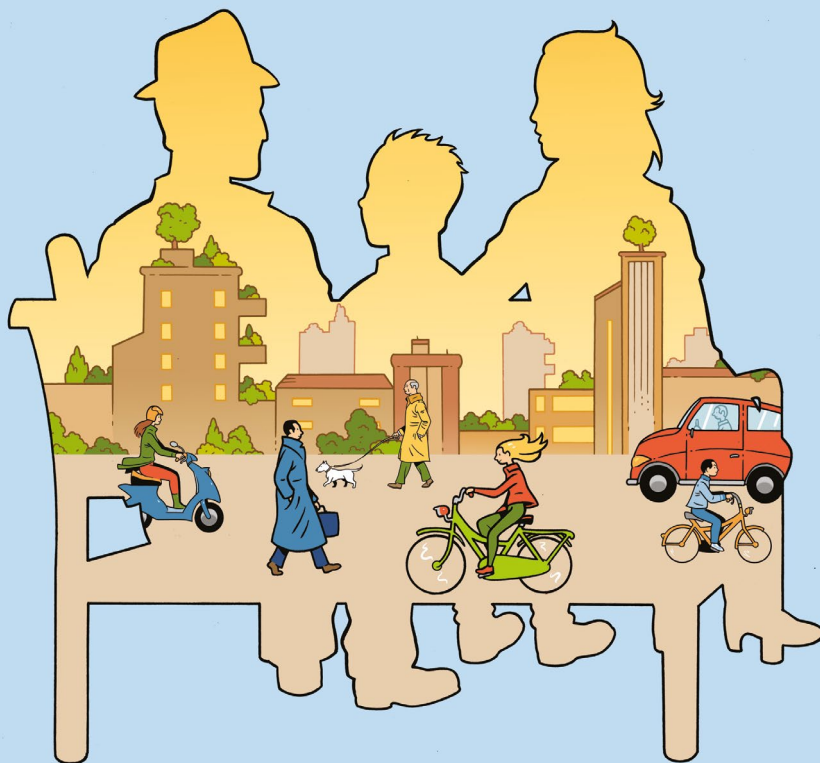


SIAMO
TUTTI PEDONI



rigeneriamo la città

*Campagna nazionale
per la sicurezza degli
utenti vulnerabili
della strada*





**La panchina, luogo di relazioni,
per riscoprire e valorizzare
la vita di comunità negli spazi pubblici
ed una fruizione sicura e sostenibile delle città.**



rigeneriamo la città

Questa nona edizione della campagna “Siamo tutti pedoni” vuole affermare la necessità di uno sguardo più ampio nell'affrontare i temi della sicurezza dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada. Per garantire un sano sviluppo delle nostre comunità è necessario modificare le nostre città. Oggi sono progettate e strutturate sull'uso prevalente dell'auto privata e dobbiamo rigenerarle con nuove visioni ed infrastrutture che incentivino e facilitino gli spostamenti a piedi o in bicicletta e quindi con i mezzi di trasporto pubblico.

E' necessario anche riscoprire e valorizzare la vita di comunità negli spazi pubblici.

Creare le condizioni per vivere in sicurezza nelle strade e nei giardini ha un impatto sulla salute collettiva: dalla riduzione dei morti e feriti sulle strade, alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, dalla riduzione dei rischi per la salute dovuti anche alla vita sedentaria, allo sviluppo di un'economia di prossimità. Il simbolo che abbiamo scelto per racchiudere i principi di questo processo di ripensamento delle nostre città è la panchina, luogo di relazioni, ma anche di fruizione sostenibile delle città. Le panchine sono anche uno dei fattori che permettono di muoversi a piedi in autonomia anche a chi ha difficoltà negli spostamenti. E allora l'invito che lanciamo è, da una parte, quello di contribuire allo sviluppo e messa in pratica di visioni di città a dimensione di pedone; dall'altra, per ciascuno di noi, di “dare gambe” a nuove modalità di fruizione degli spazi pubblici delle nostre città.

Rigeneriamo le città per rigenerare le nostre comunità!

Marco Pollastri / Centro Antartide



rigeneriamo la città e i luoghi del vivere

La campagna “Siamo tutti pedoni”, che sosteniamo unitariamente, si evolve anno dopo anno e si arricchisce di contenuti sempre nuovi. Dalla centralità fin qui assegnata alla sicurezza stradale dei pedoni (soprattutto over65) e degli altri utenti della strada, ad azione rivendicativa concreta di nuovi diritti sociali, veri e propri livelli essenziali, di cittadinanza. I Sindacati dei pensionati e delle pensionate vogliono essere sempre di più protagonisti dell’ideazione e della costruzione di un’altra idea di città a misura di uomini e donne di tutte le generazioni: dall’infanzia all’adolescenza, dall’età adulta fino alla tarda età. Incentivare il camminare e lo spostarsi a piedi, soprattutto negli over65, vuole dire:

- intervenire sul benessere globale e la qualità della vita degli abitanti delle nostre realtà urbane. Secondo gli studi dell’Organizzazione mondiale per la sanità, gli abitanti delle grandi città, in Italia e nel mondo, perdono in media nove mesi di vita a causa dell’inquinamento dell’aria;
- modificare quei fattori che spingono a una vita sedentaria e incentivare l’attività fisica, importantissima per la fisiologia dell’essere umano. Nel nostro DNA è impresso il bisogno di fare molta e differente attività fisica. È oramai accertato che tante malattie sarebbero prevenibili facendo del moto, che migliora significativamente anche il tono dell’umore, la socialità, l’autostima;
- agire in senso ampio sugli strumenti di regolazione e pianificazione urbanistica, non solo nella messa in sicurezza delle infrastrutture dedicate alla mobilità: attraversamenti pedonali in sicurezza, segnaletica ed educazione stradale; non solo strade che scorraggino

lo scorrimento veloce e l’uso-abuso delle automobili; non solo piste ciclabili sicure ed efficienti. Ma anche spazi che favoriscano l’incontro tra le persone e tra le generazioni.

Inoltre, per incidere sulle abitudini di mobilità e sugli stili di vita dei cittadini e delle cittadine, dobbiamo lavorare alla qualità del paesaggio urbano. Le caratteristiche del verde pubblico e dello spazio costruito stimolano le persone a frequentare i luoghi sociali, trasformando le occasioni di movimento in situazioni che rafforzano il senso della comunità e di appartenenza. In questo modo, le nostre città si potranno posizionare in cima alle classifiche nazionali e internazionali quanto a qualità dell’ambiente, della salute e della vivibilità. Il confronto delle nostre Organizzazioni con le amministrazioni pubbliche e con gli altri soggetti del territorio si muove, e si muoverà sempre più, nell’ottica di costruire politiche, piani e programmi territoriali che hanno a cuore la “rigenerazione” delle nostre città. Vogliamo, infine, lanciare un appello alla responsabilizzazione dei singoli, che, scegliendo di muoversi a piedi, in bicicletta e con i mezzi di trasporto pubblico, a partire dai piccoli tragitti, possono fare la differenza nel trasformare in modo salubre l’aria delle nostre città, nel ridurre l’inquinamento e le malattie che esso produce. L’intento di questa campagna, infatti, è anche quello di proporre un ruolo attivo delle/degli anziani nell’ambito delle questioni ambientali e affermare il loro senso di responsabilità nel

tramandare alle generazioni future (figli, nipoti) pratiche di vita e modi di abitare rispettosi della Terra in cui viviamo.

L’impegno dei tre Sindacati Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uilp-Uil, dunque, non è solo di informazione e sensibilizzazione, ma è anche un impegno per trasferire concretamente queste idee e proposte nella nostra azione vertenziale territoriale, per trasformare in meglio le nostre comunità.

**Ivan Pedretti / segretario Spi-Cgil; Ermenegildo Bonfanti / segretario Fnp-Cisl
Romano Bellissima / segretario Uilp-Uil**



Rigenerare le città:

un impegno che ponga al centro dell'attenzione

le persone piuttosto che il traffico.

Piero Angela



un nuovo modello di viabilità

Gli ultimi dati sull'incidentalità stradale, riferiti al 2016, registrano a livello nazionale, per quanto riguarda i pedoni, un incoraggiante calo dei decessi di circa il 5%. Pur tuttavia il numero delle vittime (570 morti e 21.155 feriti) tra questo tipo di utenza debole resta alquanto allarmante. Inoltre, la più alta percentuale delle predette vittime, circa il 60%, continua ad essere rappresentata dalla fascia di età degli over65, peraltro in considerevole crescita stante l'invecchiamento demografico della popolazione italiana. Alla luce di tutto questo il Ministero, come già fatto negli ultimi anni, conferma il proprio impegno nel mettere in campo una pluralità di azioni, di tipo sia educativo che informativo, nell'ambito delle attività del lavoro del Tavolo nazionale per l'educazione stradale permanente degli Over65, che vede coinvolti numerosi soggetti da tempo operativi nell'affrontare tali tematiche. L'obiettivo, in considerazione della crescente esigenza di autonomia degli over65 soprattutto in ambito urbano, è la costruzione e la diffusione di un modello di mobilità sicura, responsabile, intelligente e sostenibile.

Al raggiungimento di tale obiettivo, oltre ad un incitamento costante al rispetto delle regole da parte di tutti gli utenti della strada, deve concorrere anche la ricerca di un modello di città più a misura dei pedoni.

Il percorso da fare è ancora lungo ma, senza alcun dubbio, lavorare in sinergia con tutti gli attori del Tavolo ne abbrevierà i tempi di attuazione.

**Maurizio Vitelli / Direttore Generale Sicurezza Stradale
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**



obiettivo: zero incidenti

L'attenzione verso il problema degli incidenti stradali in ambito urbano non è certo nuova. E neppure la consapevolezza dell'inaccettabile numero di vittime appartenenti alla categoria dei cosiddetti utenti deboli, ovvero privi dell'involucro metallico che corazza gli automobilisti assorbendo almeno in parte le conseguenze delle collisioni. Quello che è radicalmente cambiato è l'atteggiamento culturale nella ricerca delle soluzioni. Per molti decenni l'obiettivo di una maggiore sicurezza è stato perseguito attraverso politiche di specializzazione dello spazio: la carreggiata per le auto e i mezzi motorizzati (spesso ampliata o resa a senso unico) ben distinta, con cordoli e sopraelevazioni, dai marciapiedi per i pedoni, aree dedicate ai soli pedoni, piste speciali per le bici e talvolta per i mezzi pubblici. E poi spazio (molto spazio) dedicato alla sosta dei veicoli, talvolta lungo le strade e talvolta trasformando in parcheggi piazze, spazi aperti e aree verdi e anche tollerando la sosta abusiva sui marciapiedi e negli altri spazi pubblici. Oggi giunge a maturazione un'idea di città sicura che si basa su presupposti del tutto diversi.

La riduzione fino a zero degli incidenti mortali nelle città è divenuto esplicito obiettivo nelle strategie internazionali

e comunitarie e per molte città è già obiettivo concretamente possibile da raggiungere in tutta l'area urbana, centro e periferie comprese. Perseguire un tale obiettivo richiede un intelligente coordinamento istituzionale e regolamentare insieme alla combinazione di molteplici diverse misure di ridisegno dello spazio fisico. In primo luogo occorre metter mano a coraggiose politiche di re-distribuzione dello spazio urbano: un po' meno alle auto e un po' più ai pedoni e alle biciclette.

Non solo per render più continui e sicuri gli spazi della mobilità "dolce" ma anche per restituire alla socialità piazze, strade ricche di attività commerciali e conviviali, magari associandole a più ampi e ben connessi spazi verdi, capaci di favorire stili di vita più attiva e più sana. Insieme alla re-distribuzione occorre introdurre estesamente misure di moderazione del traffico, che comportano modifiche della sezione e del tracciato delle carreggiate in modo da ottenere "spontaneamente" la necessaria riduzione delle velocità. Il limite generalizzato di velocità a 30 km/h si avvia così a divenire la regola per la mobilità urbana. Laddove occorra garantire accessibilità a tutti gli utenti della strada e insieme un superiore livello di sicurezza si può ricorrere a zone a "spazio condiviso" come in Olanda o in molte città tedesche: uno spazio, nel quale non occorre vietare il transito perché proprio la condivisione consapevole dello spazio induce automobilisti a drastiche riduzioni della velocità e pedoni e biciclette a comportamenti ragionevoli. Strategie di questo genere sono oggi adottate da città grandi e grandissime, come Parigi, e da città di medie e piccole dimensioni, come nel club italiano delle "Città 30 e lode." Molta parte delle innovazioni annunciate per il futuro, come ad esempio l'auto che si guida da sola o anche solo l'auto a guida assistita, promettono tecnologie capaci di riconoscere gli ostacoli ed evitare gli investimenti. L'orizzonte non è tanto lontano, ma si tratta pur sempre di 20 o 30 anni. Nel frattempo molte vite di pedoni e ciclisti potrebbero essere salvate semplicemente attraverso l'equipaggiamento obbligatorio dei veicoli con un sistema ISA (Intelligent Speed Adaptation), ovvero un dispositivo che regola automaticamente o attraverso il guidatore, la velocità dei veicoli in accordo con i limiti localmente definiti. Data la concreta fattibilità e la grandissima rilevanza sociale ed economica del risultato, perché una tale norma non è ancora stata fatta?

Maria Rosa Vittadini / Università Iuav di Venezia

luoghi per fermarsi e riposare

La mancanza di posti dove potersi riposare può limitare la mobilità per determinati gruppi di persone. Garantire che ci siano posti per fermarsi e riposare è un vantaggio per tutti, comprese le imprese locali.



pedoni di tutte le età

Le strade delle città dovrebbero essere luoghi accoglienti per camminare, trascorrervi il tempo e impegnarsi nella vita di comunità.



camminare, pedalare o utilizzare i mezzi pubblici

Un efficiente sistema di trasporto incoraggia le persone a camminare e pedalare più spesso utilizzando il trasporto pubblico per tragitti più lunghi. Ciò avverrà solo riducendo il traffico a motore, migliorando così il nostro stare in strada.

facili da attraversare

Strade più facili da attraversare incoraggiano gli spostamenti a piedi e le connessioni tra comunità. Il traffico veloce e pesante e le barriere fisiche, rendono difficile l'attraversamento.



aria pulita

Migliorare la qualità dell'aria offre vantaggi per tutti e riduce le ingiustizie e le disuguaglianze sanitarie.



sicurezza

Le persone dovrebbero sentirsi tranquille e sicure sulle strade in ogni momento: non dovrebbero preoccuparsi dei pericoli stradali o altre minacce alla loro sicurezza personale.



sentirsi rilassati

Sempre più persone sceglieranno di camminare o andare in bicicletta se le strade non sono dominate dal traffico motorizzato e se i marciapiedi e i percorsi ciclabili non sono troppo affollati, sporchi o in rovina.



10
indicatori
del benessere
in strada

non troppo rumore

Ridurre l'impatto dei rumori del traffico motorizzato produrrà un beneficio diretto sulla salute, migliorerà l'ambiente circostante incoraggiando le persone a muoversi e ad interagire maggiormente tra di loro.



ombra e riparo

Fornire ombra e riparo da venti forti, pioggia e sole diretto consentono a tutti di utilizzare le nostre strade, qualunque sia il tempo.



cose da vedere e da fare

Le persone hanno maggiori probabilità di camminare quando il loro percorso è interessante e stimolante e se i negozi e i servizi di cui hanno bisogno sono a breve distanza.





LE NOSTRE
CITTÀ POSSONO APPARIRE
PIENE DI PERICOLI, MA IN REALTÀ
NASCONDONO BELLE SORPRESE
E CURIOSITÀ CHE POSSONO
ESSERE SCOPERTE SOLO
CAMMINANDO.

© Sergio Bonelli Editore / Disegno di Matteo Resinanti e Antonella Vicari.
Nathan Never è un personaggio creato da Michele Medda, Antonio Serra e Bepi Vigna.



i woonerf

I WOONERF, concetto sviluppato negli anni '60 in Olanda, sono spazi stradali ai quali viene restituita la qualità originaria di spazio pubblico fruibile per la socialità e le attività delle persone: la sosta, il gioco, lo sport, la mobilità lenta. Da un punto di vista pratico: si riduce la sezione stradale dedicata agli autoveicoli, si inseriscono dossi, rotonde, attraversamenti rialzati, ecc. per rallentarne la velocità. La pavimentazione stradale richiama l'uso pedonale e si inseriscono arredi urbani e aree vegetali, talvolta eliminando i marciapiedi dal momento che i pedoni hanno la precedenza anche se si trovano sulla sede stradale.

Riduzione della velocità e aumento dei livelli di sicurezza:

Le diverse misure di riduzione della velocità fa sentire i residenti più sicuri quando usano le strade per le diverse attività.

Uso più efficiente dello spazio: il design dei woonerf equilibra la necessità di spazio stradale per i veicoli con la presenza di spazio per altri utenti e attività. Poiché non c'è distinzione tra le corsie di viaggio, si può utilizzare tutta la larghezza dell'ambiente, trasformando le strade in uno spazio pubblico prezioso e non solo in un canale per la mobilità veicolare.

Aumento della socializzazione e delle attività: la ricerca ha osservato che le persone rimangono per lunghi periodi di tempo nelle strade impegnandosi in una comunicazione più verbale, in attività facoltative e socializzando, anche perché la maggior parte dei residenti che vivono in un woonerf trovano il loro ambiente di vita estremamente attraente.

fonte: Collarte N. 2012, 'The Woonerf Concept Rethinking a Residential Street in Someville' Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning . Tufts University

perchè il benessere in strada?

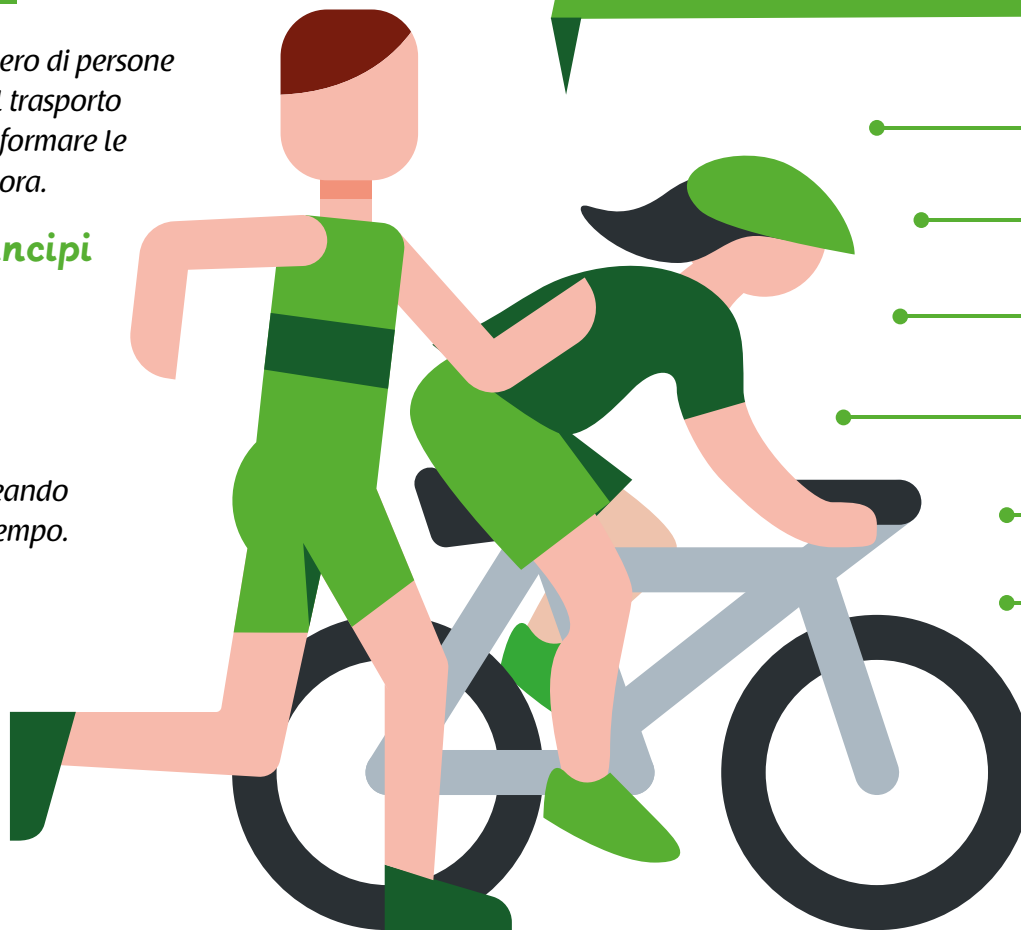
Ridurre l'uso dell'auto privata, aumentare il numero di persone che camminano o vanno in bicicletta, utilizzare il trasporto pubblico hanno tutte insieme il potenziale di trasformare le nostre città e migliorare la vita di chi ci vive e lavora.

Rigenerare le città, secondo i principi del benessere, le renderà più salutari, sostenibili, sicure, maggiormente inclusive e ne accrescerà il valore per tutti.

L'inattività fisica e stili di vita sedentari stanno creando una delle più serie sfide per la salute del nostro tempo. Il modo migliore per mantenersi fisicamente attivi è quella di spostarsi quotidianamente a piedi e in bicicletta.

Due camminate a passo sostenuto o spostamenti in bicicletta di 10 minuti al giorno sono sufficienti per raggiungere il livello di attività fisica raccomandato per evitare i rischi associati all'inattività.

Una persona che ogni giorno fa attività fisica riduce il rischio di:



Cancro al seno 20%

Malattie coronariche 20-35%

Diabete tipo 2 35-50%

Frattura dell'anca 36-68%

Alzheimer 20-35%

Cancro al colon 30-50%

Depressione 20-30%

Morte precoce 20-35%

fonte: Start active, stay active: a report on physical activity from the four home countries' Chief Medical Officers. 2011. Department of Health



Camminare negli
spazi verdi aumenta
l'autostima e riduce
il livello di depressione.

Le zone pedonali
nei centri delle città
aumentano il traffico
pedonale del 20-40%.

Gli spazi verdi
influenzano
positivamente la
salute mentale e
fisica e il benessere,
sortendo effetti
positivi sul colesterolo,
la pressione, lo stress.

A Londra la politica
delle zone a bassa
velocità ha ridotto
del 40% gli incidenti,
del 30% i danni a
pedoni e del 17%
ai ciclisti.



fonti:
*Streets as public spaces and drivers
of urban prosperity, UFI-Habitat, 2013*

Costa G, Bassi M. et al (a cura di),
*L'equità di salute in Italia, Secondo
rapporto sulle disuguaglianze sociale
in sanità*, edito da Fondazione Smith
Line, presso Franco Angeli Editore,
Milano, 2014

Lindsey Lusher, Mark Seaman,
Shin-pei Tsay, *Streets to Live By - How
livable street design can bring economic,
health and quality-of-life benefits to
New York City, Transportation
Alternatives, 2008*

bimbi in movimento e salute

L'obesità infantile è a livelli talmente elevati da indurre l'Organizzazione Mondiale della Sanità a considerarla una delle maggiori sfide sanitarie. Le ricerche dimostrano che l'attività fisica e il movimento salvaguardano la salute ed il benessere psicologico dei bambini:

le strade e i luoghi, attraverso la scoperta e il gioco, offrono importanti opportunità e stimoli per svolgere quell'attività fisica di cui i bambini hanno bisogno per rimanere in buona salute.



L'autonomia di movimento favorisce l'indipendenza dei bambini più grandi e rafforza la loro autostima, ma è **fondamentale** che il contesto urbano sia **strutturato** per permettere il raggiungimento, in sicurezza, della loro autonomia.



Solo un **1 bambino su 6** pratica un livello di attività fisica raccomandato per la sua età.



Nella fascia di età 8-9 anni i bambini in sovrappeso, o già obesi, sono circa **3 su 10**.



I bambini **bruciano più calorie** giocando all'aperto, camminando o andando in bicicletta rispetto ad altre attività più sedentarie.



I bambini che **camminano e vanno in bicicletta** avranno maggiori probabilità di continuare a farlo in età adulta.

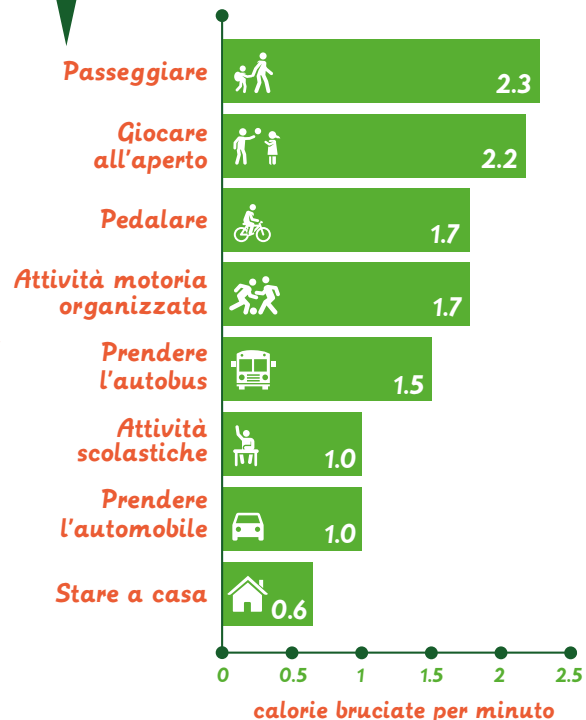
I bambini che vivono in famiglie che non possiedono un'automobile hanno:

2,3 volte in più la probabilità di andare a scuola a piedi;

1,4 volte in più la probabilità di passeggiare all'uscita della scuola;

1,8 volte in più la probabilità di camminare durante l'estate o i fine settimana.

Calorie bruciate dai bambini, in un minuto, mentre svolgono le seguenti attività:



fonti:

<http://www.epicentro.iss.it/okkioallasalute/Okkio>

Active People Survey data in Public Health Outcome Framework'. Public Health England

Steinbach, R., Green, J. and Edwards, P. 2012. 'Look who's walking: social and environmental correlates of children's walking in London' Health & place

Huttenmoser M. 1995. 'Children and their living surroundings: Empirical investigations into the significance of living surroundings for the everyday life and development of children', Children's Environments

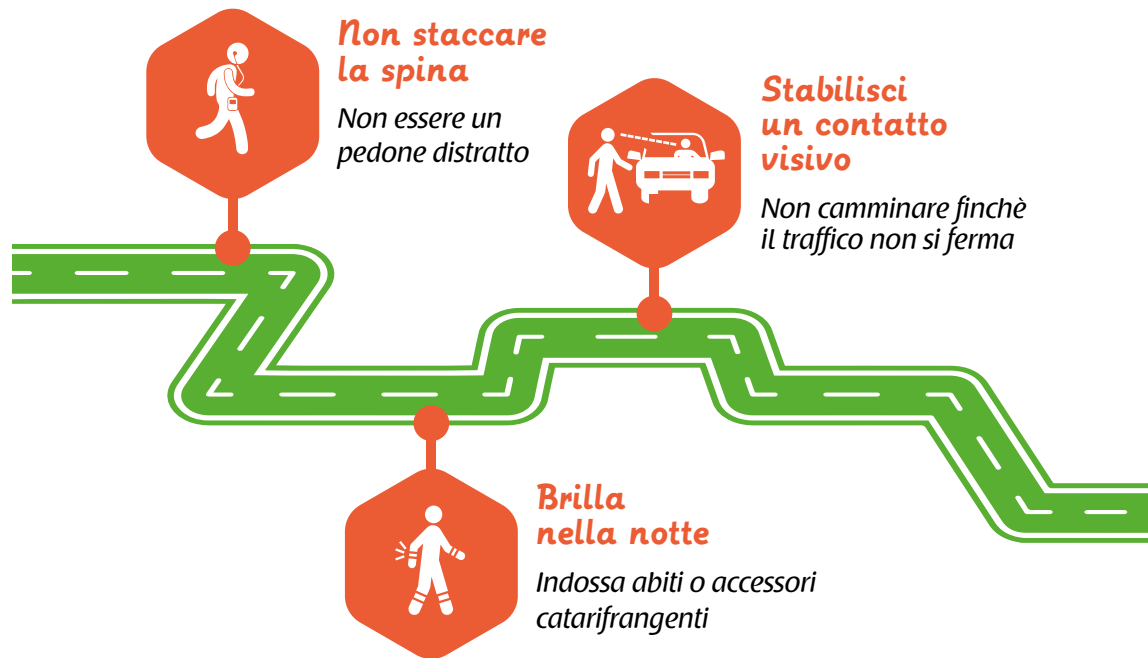
**IN BICI MEGLIO ESSERE VISIBILI...
ANCHE SULLE PISTE CICLABILI!**



in strada con attenzione

Per muoversi a piedi in sicurezza è necessario ricordarsi sempre di alcuni semplici accorgimenti che possono fare veramente la differenza.

Alcuni comportamenti devono diventare un'abitudine che spesso possono salvarti la vita.



in ricordo di BDA



una questione di sguardi... veloci

Più aumenta la velocità più si restringe il nostro campo visivo, quasi come guardare dentro il buco della serratura. Questo effetto peggiora notevolmente con il buio e se abbiamo assunto alcolici. E' fondamentale procedere **sempre a bassa velocità**, soprattutto nelle aree urbane, dove è più facile incontrare pedoni, e di notte.

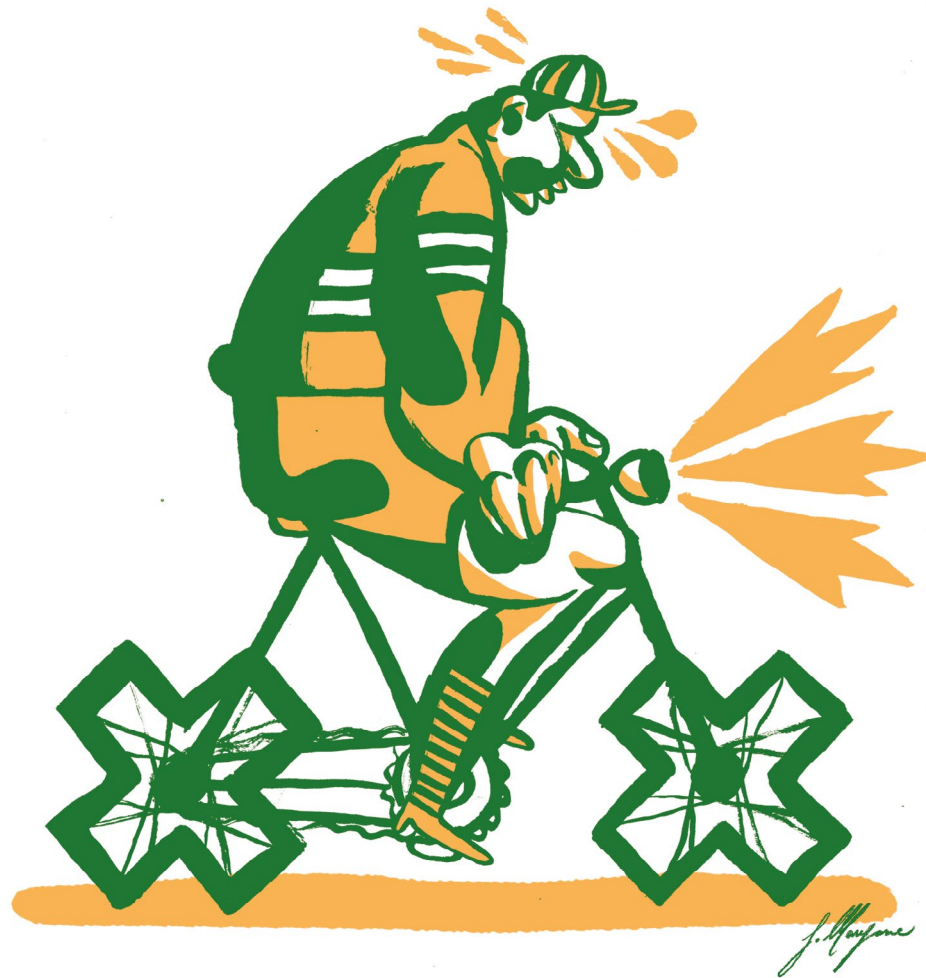




*Il movimento rigenera il corpo ma anche le città:
camminiamo, pedaliamo e perchè no, nuotiamo,
anche fuori dagli impianti sportivi per fare nostri
gli spazi che abitiamo!*

Martina Grimaldi

LGS sportLab



Aderenti

Comune di:

Bologna, Catania, Cremona, Ferrara, Foggia, Forlì, Lecce, Pisa, Rimini, Sondrio, Trento, Udine.

Anzola dell'Emilia, Cadelbosco di Sopra, Calderara di Reno, Campagnola Emilia, Casalecchio di Reno, Chiavari, Cislago, Fabriano, Ginosa, Marcon, Massarosa, Misano Adriatico, Nonantola, Ozzano dell'Emilia, Porto Recanati, Porto Tolle, Rescaldina, San Giovanni in Persiceto, Unione dei Comuni della Romagna Faentina (Brisighella, Casola Valsenio, Castel Bolognese, Faenza, Riolo Terme, Solarolo), Volterra, Zola Predosa

Ceas Intercomunale Fiorenzuola d'Arda, Alseno, Cadeo, Pontenure,
Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia
ASL Latina - Dipartimento di Prevenzione, AUSL Umbria 2, Policlinico Sant'Orsola (Bo)

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, lubilantes, 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 (Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze), AVIS Regionale Emilia-Romagna, Ecoistituto del Veneto, Associazione hub. MAT - Laboratorio per la mobilità, l'ambiente ed il territorio, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada Onlus Boretto (Re) e Venezia, Associazione La Città Possibile (To); Associazione La Strada Siamo Noi (Ge); FIABA Onlus, IT.A.CÀ. – Festival del Turismo Responsabile, Legambiente Bologna, Volontari dell'Annunziata Onlus (Cn), WWF Bologna

Adiconsum, Cittadinanzattiva, Confconsumatori, Federconsumatori Bologna, Konsumer

www.lastradasiamonoi.info, www.piedibus.it,
www.sicurauto.it, www.sicurmoto.it

Patrocini

Senato della Repubblica, Camera dei Deputati, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero della Salute, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ANCI, Osservatorio per l'Educazione alla Sicurezza Stradale – Regione Emilia-Romagna

Campagna promossa da

Centro Antartide
SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil

Siamo Tutti Pedoni 2017

Ideazione e coordinamento: Centro Antartide

A cura di: Sara Branchini, Grazia Locritani, Riccardo Mercuri, Marco Pollastri

Immagine di copertina: Gastone Mencherini
Impaginazione e grafica: Federico Manzoni

Si ringraziano: Alessandra Mangalaviti, Mario Gomboli e la casa editrice Astorina per Eva Kant e Lupo Rosso; Ornella Castellini, Davide Pettani e la Sergio Bonelli Editore per Nathan Never; Nicoletta Zavattini della redazione di Superquark; LGS SportLab

Stampato nel mese di novembre 2017

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



Campagna promossa da



Ideazione e coordinamento



#SiamoTuttiPedoni

 SiamoTuttiPedoni

www.siamotuttipedoni.it