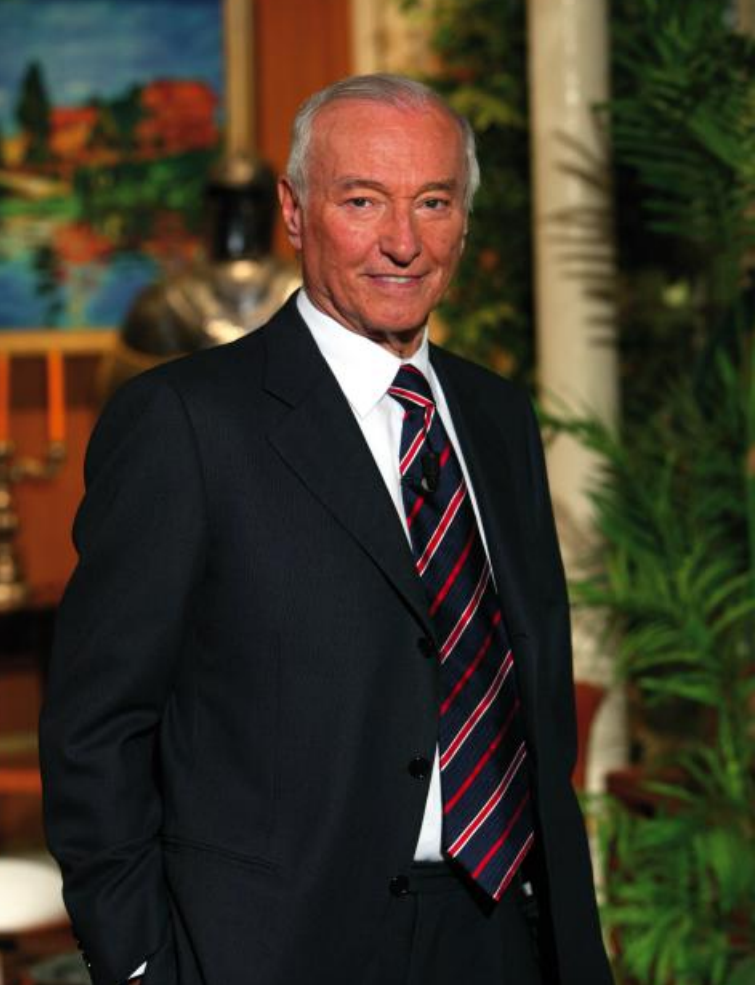




Giardino

Siamo tutti pedoni

campagna nazionale
per la sicurezza
degli utenti deboli della strada



Piero Angela

Siamo nati per camminare



Siamo nati per camminare. I nostri piedi ci trasportano in modo naturale, e la società intera ha interesse nel fatto che le persone camminino: perché è salutare per la mente, per il corpo e per l'umore, perché si consuma energia rinnovabile senza produrre emissioni, perché si conosce meglio la propria città e la relazione con gli altri è favorita dal procedere lenti e vicini.

Eppure facciamo di tutto per scoraggiare le persone a muoversi a piedi: le automobili occupano troppo spazio nelle città italiane, e a pagarne il prezzo siamo tutti. Un prezzo che paghiamo in disagi ma anche in vite umane. Lo scorso anno sulla strada hanno perso la vita 667 pedoni e più di 20.000 sono rimasti feriti, per lo più anziani. Mentre il totale delle vittime è diminuito, lo stesso non si può dire a proposito di chi va a piedi.

Sono quelli che impropriamente chiamiamo "incidenti": quasi il 30% dei pedoni perde la vita mentre attraversa sulle strisce. Non si tratta cioè di vittime del fato o della casualità, ma del mancato rispetto delle regole di chi guida auto e moto. In strada (e non solo) c'è un grande bisogno di civiltà. Da qui la necessità di un impegno diffuso per rendere meno amare le strade italiane, per riscoprire il piacere di spostarsi camminando, in sicurezza. E per ricordarsi che ogni passo è un gesto di amore verso noi stessi e verso la nostra città.

Piero Angela

IL PASSANTE

E QUANDO
PASSO ?!



Pilliniini*

Proviamo coi 'fioretti'



Occupandomi da tanti anni di sicurezza stradale, sui pedoni ho scritto tutto e più di tutto: che prima o poi siamo tutti pedoni; che i pedoni sono gli utenti della strada più vulnerabili; che l'alcol può influenzare negativamente anche il comportamento dei pedoni; che telefonare o ascoltare musica attraversando una strada è rischiosissimo; che i bambini piccoli sulla strada sono pedoni imprevedibili, e vanno sempre tenuti per mano; che gli anziani sono pedoni lenti e spesso molto incerti; che... che... e ancora che! Insomma, le situazioni in cui un conducente di veicolo può trovarsi ad entrare in conflitto con un pedone sono assai diverse. Un solo fatto le accomuna tutte: in caso di contatto, il pedone avrà sempre la peggio.

E allora, siccome per rompere le ossa di un pedone ci vuole energia e siccome l'energia va col quadrato della velocità, un'azione generale che potrebbe contribuire decisamente a ridurre il numero di investimenti dei pedoni (e la loro gravità) è quella di moderare la velocità del proprio veicolo. Facciamo quindi tutti un 'fioretto': quando ci troviamo nelle vesti di conducenti, andiamo più piano. Più la velocità sarà ridotta, maggiori saranno le possibilità di evitare un incidente (e non solo con un pedone).

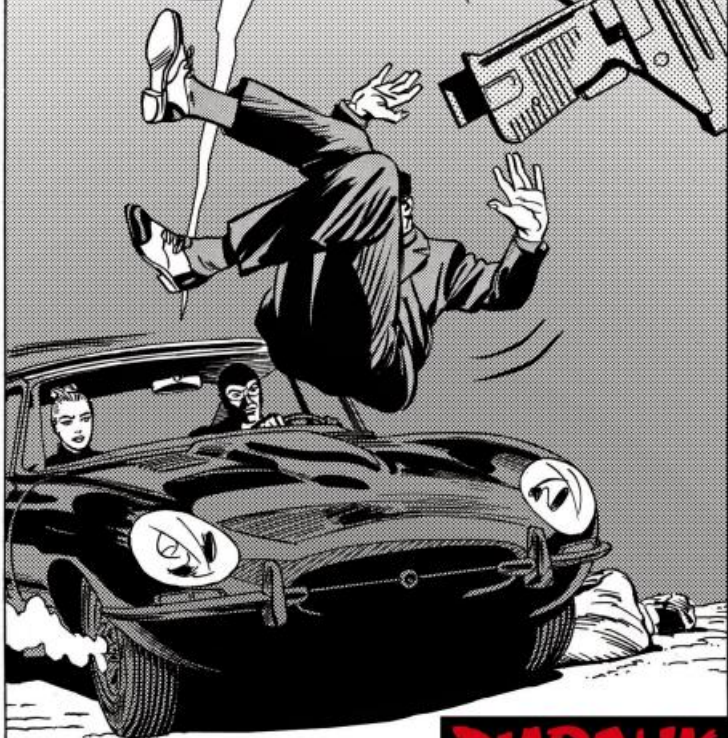
Una velocità contenuta, peraltro, dovesse mai succedere qualcosa, comporterà sempre meno danni.

Poi, siccome un fioretto tira l'altro, esageriamo: mai più con moto e bici a scorrazzare sul marciapiede; mai più dritti verso un povero pedone che sta attraversando la strada (sulle strisce o meno che sia).

E magari, a forza di fioretti, diventiamo tutti più buoni e campiamo tutti meglio.

Franco Taggi

DIMOSTRATO
SCIENTIFICAMENTE:
SE LO INVESTO A 30 ALL'ORA
HA IL 90% DI PROBABILITA'
DI SOPRAVVIVERE, OLTRE I 60
E' SICURAMENTE
SPACCIATO...





I decessi tra i pedoni si concentrano soprattutto negli ambiti urbani. Nelle grandi città italiane, per esempio, dove il problema è più grave, si registrano tassi di mortalità che non hanno eguali negli altri Paesi dell'U.E. 5-10 morti/anno ogni 100.000 abitanti, contro i "soli" 2-3 morti/anno di grandi capitali come Londra, Parigi o Madrid.

Sebbene un intervento deciso in questo campo sia più che auspicabile, diverse sono le difficoltà da superare, dall'incapacità degli utenti di comprendere appieno la rischiosità di alcuni comportamenti alla guida, alla scarsa attenzione da parte di molte amministrazioni comunali.

Quali, allora, le possibili soluzioni? La sensibilizzazione dei cittadini e la specificità dei controlli da parte delle Forze di Polizia sono due ottime basi di partenza. Ma il contenimento della velocità dei veicoli è uno dei fattori cardine dal quale non si può prescindere. Studi e ricerche di riconosciuta validità scientifica confermano che per un pedone il rischio di morte in caso di impatto con un veicolo è del 10% ad una velocità di 30 Km/h, del 30% a 40 Km/h ed addirittura dell'80% a 50 km/h.

In altri termini, se tutti gli utenti motorizzati rispettassero scrupolosamente il limite di 50 km/h in zona urbana, potremmo salvare molte vite, ogni anno. Nelle città dove sono state portate avanti queste iniziative il numero dei morti è diminuito fino al 90%. Perché non provare anche noi?

Pietro Marturano

*Dirigente del Ministero Infrastrutture e Trasporti
Direttore Motorizzazione Civile Taranto*

UNA TELEFONATA
TI ALLUNGA LA VITA...

Vauro



... MA NON SE LA FAI
MENTRE ATTRAVERSI
LA STRADA.

Vauro

A piedi il mondo è più umano.
Rispetta chi rinuncia alla macchina.
Valerio Massimo Manfredi



I difensori li passo,
ma i pedoni li faccio passare.

Marco Di Vaio

MI SPIACE, MA NON ASSICURIAMO
I PEDONI. LA NOSTRA PROPENSIONE
AL RISCHIO NON ARRIVA FINO
A QUESTO PUNTO





foto: elkon

Vito

*CORRERE FA MOLTO BENE
ALLA SALUTE...
MA NON IN MEZZO
ALLA STRADA!*



Rebora





Quando guidi rispetta il pedone
che è in te. Sarà più naturale
dare un passaggio alla civiltà.

Luisa Amatucci

DAI NONNO
ADESSO CI
PROVIAMO
UN'ALTRA
VOLTA!



Mausoli

9/9/09



In mare seguo il vento,
in strada seguo le regole.

Alessandra Sensini

Paschetta



In bici aspettando la sicurezza



Utenti deboli della strada non sono solo i pedoni ma anche i ciclisti. In Italia chi pedala non ha vita facile e ogni anno sulle strade vengono uccisi 300 ciclisti e 15.000 rimangono feriti. La paura del traffico impedisce a tante persone di utilizzare la bici negli spostamenti quotidiani. Non è quindi un caso che, a differenza di paesi come l'Olanda e la Danimarca che hanno un clima più ostile, freddo e piovoso, da noi i ciclisti sono una minoranza. Non solo dove ci sono colline e montagne ma anche in pianura. Eppure la bicicletta non inquina, è silenziosa, non ingombra, consuma energia rinnovabile, fa bene alla salute delle persone e delle città. Nelle città è il mezzo di trasporto più razionale, economico e veloce negli spostamenti a corto e medio raggio, prevalenti nella vita quotidiana. Per dare più sicurezza a chi usa la bici servono innanzitutto piste ciclabili ma anche zone a traffico limitato e isole ecologiche. E poi il rispetto delle regole da parte di chi guida. Serve la consapevolezza che la bici parla al futuro. Ad un futuro ambientalmente sostenibile.

In un contesto difficile per la mobilità non motorizzata il senso di responsabilità dei ciclisti è ancora più importante e in tanti casi può salvare la vita. Chi pedala può avere un ruolo attivo nell'abbassare la soglia di rischio che si corre in strada. Come? Dedicando la giusta attenzione alla manutenzione e all'efficienza della propria bici, rispettando le regole della strada e rendendosi visibili il più possibile.

Bibi Bellini

www.ilikebike.org

Decalogo del pedone



1. **Usa le strisce.** Il codice obbliga ad usarle quando si trovano a una distanza non superiore ai 100 metri.
2. **Attraversa in un punto tranquillo e con una buona visuale** se non ci sono le strisce. Ricorda che in questo caso la precedenza è dei veicoli.
3. **Controlla che la strada sia libera** da entrambi i lati prima di attraversare.
4. **Sulle strisce avanza con calma e passo sicuro**, dopo aver verificato che i mezzi si siano fermati. Mentre attraversi continua a guardare a destra e sinistra per assicurarti che la strada sia sempre libera.
5. **Non farti distrarre dal telefonino**, specialmente quando attraversi la strada.
6. **Non controllare solo il verde al semaforo.** Verifica anche che i mezzi siano fermi e ricordati che negli incroci possono sopraggiungere dalle strade laterali veicoli, anche loro con semaforo verde.
7. **Non attraversare diagonalmente gli incroci**, è pericoloso e vietato dal codice della strada.
8. **Attraversa sempre dietro i veicoli** e gli autobus. Passando davanti sei nascosto e chi sopraggiunge ti vede solo all'ultimo momento e rischia di investirti.
9. **Usa sempre i marciapiedi** e se non ci sono procedi sempre nel senso inverso al senso di marcia dei veicoli.
10. **Fatti vedere.** Con abiti scuri si è invisibili fino a 20 metri; con abiti chiari si comincia ad essere visibili a circa 150 metri, con materiale rifrangente ancora da più lontano.



Siamo nati
per camminare



Per la salute
e per l'ambiente, andiamo a
scuola (e non solo) così!

Piedi virtuosi



Sempre più spesso, in molte città italiane, si vedono allegre e colorate carovane di bambini che percorrono a piedi o in bici il tragitto che da casa li porta a scuola.

Sono i piedibus, gli “autobus” a piedi, formati da un gruppo di bambini accompagnati da due adulti, un “autista” che apre la fila e un “controllore” dietro, che camminano lungo un percorso prestabilito, con capolinea, fermate e orari. I “passeggeri” aspettano il piedibus alla propria fermata e, quando arriva, si inseriscono nella fila e via tutti insieme! Il piedibus viaggia col sole e con la pioggia. Lungo il percorso si chiacchiera con gli amici, si imparano cose molto utili sulla sicurezza stradale e si diventa un po’ più indipendenti.

Il piedibus è un’idea geniale perché è una soluzione semplice che risolve in un colpo solo tanti problemi. Andando a scuola a piedi i bambini fanno già una metà dell’esercizio fisico giornaliero raccomandato. Andando a piedi non si inquina, specialmente vicino alla scuola dove in genere si concentra il traffico. Nel piedibus i bambini viaggiano sicuri, hanno la possibilità di fare amicizie e imparano ad andare per strada nel modo corretto. E il bello è che alla fine ci guadagnano anche i genitori, che non devono occuparsi ogni giorno dello “scarrozzamento” dei figli! Il piedibus è semplice da realizzare e può nascere in ogni scuola dove ci siano genitori disponibili. Per informazioni è possibile consultare il sito www.piedibus.it

Massimo Vassallo



Gli "altri" siamo noi



Pensare che il mondo sia diviso tra persone normali da un lato e portatori di handicap dall'altro non è solo antipatico, è proprio sbagliato. Le barriere architettoniche e la maleducazione non sono un problema solo per una qualche minoranza, sono un problema per tutti, almeno qualche volta nella vita. Basta ad esempio uscire per un giro con il proprio figlio nel passeggino per sperimentare tutti i problemi che affliggono quotidianamente le persone che si muovono in carrozzina: scale, marciapiedi senza scivoli, macchine, moto e biciclette parcheggiate in modo da ostruire il passaggio sui marciapiedi. E' sufficiente avere una gamba ingessata per capire cosa vuol dire muoversi in città dove imperversano i mezzi a motore. O molto più banalmente basta perdere un po' di agilità con l'età per trovare difficoltoso fare lo slalom tra le auto e le due ruote parcheggiate dove non dovrebbero.

Rispettare il diritto dei pedoni e delle persone a ridotta capacità motoria a muoversi liberamente non è quindi solo un'azione virtuosa che facciamo "per gli altri", ma è prima di tutto un segno di rispetto verso noi stessi, che siamo, siamo stati o saremo almeno una volta nella vita "gli altri".

Ricordiamoci quindi di non parcheggiare negli spazi riservati ai portatori di handicap, di non ostruire con i nostri mezzi gli scivoli di salita e discesa dai marciapiedi, di non parcheggiare sui marciapiedi e di non ingombrarli con materiali vari che possano impedire il passaggio.

Margherita Hack

I conducenti devono fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali. Devono altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali.

Dalla legge alla cultura



Tra le ultime modifiche introdotte al codice della strada con la legge del 29 luglio 2010 ce n'è una apparentemente secondaria, ma invece molto importante per la sicurezza dei pedoni.

Gli italiani che vanno all'estero sono soliti stupirsi di come gli automobilisti non solo si fermano per far passare chi transita sulle strisce, ma addirittura si fermano ancora prima che si sia cominciato l'attraversamento, semplicemente perché vedono una persona ferma vicino a delle strisce. Si tratta di una questione culturale, certo. Ma non solo. L'abitudine tutta italiana di non lasciar passare i pedoni aveva fino ad oggi anche una copertura legislativa. L'articolo 191 del vecchio codice della strada recitava infatti che "i conducenti devono dare la precedenza [...] ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali". Dunque la precedenza era dovuta solo a chi era già sulle strisce e stava già attraversando. Ma come si fa ad iniziare l'attraversamento su una strada trafficata se nessuno si ferma per farti passare? A questo problema pone rimedio la nuova formulazione dell'articolo 191, riportata qui a fianco. La novità contenuta nelle due semplici parole "si accingono" è sostanziale ed è una bella conquista per tutti coloro che si battono in difesa dei pedoni. La sfida è ora riuscire a far sì che questo cambiamento linguistico diventi anche e soprattutto un cambiamento culturale che prenda vita nella realtà quotidiana della strada.

Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica

Con il patrocinio

Senato della Repubblica, Camera dei Deputati, Arma dei Carabinieri, Polizia di Stato, Anci, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Upi, Segretariato Sociale Rai

Campagna promossa da

Centro Antartide
Regione Emilia-Romagna
Assessorato Mobilità e Trasporti
Osservatorio per L'Educazione e la Sicurezza Stradale

Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uil Pensionati

Amministrazioni Provinciali

Bologna, Chieti, Brescia, Ferrara, Pesaro e Urbino,
Reggio Emilia, Rimini

Amministrazioni Comunali

Anzola dell'Emilia, Avigliana, Barletta, Bologna, Brescia
Settore Mobilità e Traffico-Settore Vigilanza-Corpo Polizia
Locale, Canicatti, Cervia, Collegno, Cori, Cosenza, Ferrara-
Polizia Municipale, Giovinazzo, Lainate, Legnago, Legnano,
Modena, Parma, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia,
Riccione, San Casciano in Val di Pesa, Sassari, Viareggio

Aziende sanitarie

Azienda Usl Bologna, Azienda Usl Cesena, Centro
Cardiovascolare e Dipartimento Servizio di Alcologia
dell'Azienda per i Servizi Sanitari 1 Triestina, Azienda Usl 12
Viareggio-Sistema Sanitario Regionale Toscana-U.O.S-
Promozione della Salute

Ada, Auser, Anteas

Spi-Cgil

Emilia-Romagna, Lombardia, Puglia, Toscana, Veneto
Barletta-Andria-Trani, Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì,
Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini,
Sassari, Torino, Venezia

Fnp-Cisl

Abruzzo, Emilia-Romagna, Puglia, Sicilia, Veneto
Avezzano, Bologna, Catania, Cesena, Chieti, Cremona,
Crotone, Ferrara, Forlì, L'Aquila, Lanciano-Vasto, Modena,
Padova, Pavia, Pesaro, Pescara, Piacenza, Ravenna,
Reggio Emilia, Rimini, Teramo, Terni, Torino, Venezia

Uil Pensionati

Emilia-Romagna
Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Imola, Modena, Parma,
Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Torino, Venezia
Anteas (Sicilia, Roma), Auser (Emilia-Romagna, Sardegna,
Milano, Reggio-Emilia, Sassari)

Associazione Europea Familiari e Vittime della Strada

Ascoli Piceno, Brescia, Cesena, Chieti, Cosenza, Cremona,
Desenzano, Firenze, Forlì, Latina, Lecco, Livorno, Lucca,
Macerata, Mantova, Parma, Ravenna, Reggio Emilia, Roma,
San Benedetto del Tronto, Teramo, Terni, Viterbo

Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada

Bergamo, Brescia, Cuneo, Grosseto, Maglie, Matera,
Messina, Modena, Napoli, Padova, Taranto, Treviso,
Venezia, Verona, Vicenza

Automobile Club d'Italia, Automobile Club di: Cosenza,
Ferrara, Venezia

Associazioni consumatori

Acu, Adiconsum, Adoc, Altroconsumo, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva, Codacons, Codici-Centro per i Diritti del Cittadino, Confconsumatori, Federconsumatori, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori

Acli, Age-Barletta (Associazione Genitori), Aias-Associazione Italiana Assistenza Spastici, Aice (Associazione Italiana Contro l'Epilessia), Ancescao, Ancescao (Bo), Anmic, Anmil, Anpas, Anthai, Arci, Arci (Bo), Arci Emilia-Romagna, Asaps, Associazione "La strada per amica", Associazione Camina, Associazione Culturale Giornalisti (Nardò), Associazione Gabriele Borgogni Onlus (Fi), Associazione Medici per l'Ambiente-Isde Italia, Associazione Portadimare/Festival Nuvole di carta, CAFI Editore-Tras Trasporti Ambiente Sicurezza, Camminacittà-Federazione Italiana per i Diritti del Pedone, Centro Francesco Redi, Centro Sociale Anziani "A. Franchini" Santarcangelo di Romagna, Cittadinanzattiva Emilia-Romagna, Clickmobility.it, Cngei, Comitato "Non la bevo..."(Viareggio), Conad, Coop Adriatica, Coped-CamminaTrieste, Daccapo-Associazione Trauma Cranico onlus (Pd), Federconsumatori (Bo, Fc, Mo, Pc), Fiaba-Anthai, Genitori Antismog (Mi), il Salvagente, Italia Nostra, la Nuova Ecologia, Legambiente, Legambiente Bologna, Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia, Progetto "La Strada siamo noi", TriesteAbile, Uic-Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti, Uic (Ts, Fe), Uisp Bologna, Ulisse Gruppo Cicloturisti e Ciclisti Urbani, Vas Associazione verdi ambiente e società, www.piedibus.it, www.sicurauto.it, www.sicurmoto.it

Scuole

Barletta: Circoli Didattici 1 "D'Azeglio", 2 "Musti", 3 "Fraggianni", 4 "San Domenico Savio", 5 "Modugno", 6 "Girondi" e 7 "Giovanni Paolo II"; Scuola Media "Manzoni" - **Bologna:** Direzioni Didattiche 5 e 13; Istituti Comprensivi 3, 4, 5, 11, 12, 16 e 18 - **Camaione:** Istituto Comprensivo 2 - **Roma:** Compensorio Scolastico "Nino Rota" - **Sassari:** Circoli Didattici 1, 2 e 8; Scuola Media 2 - **Venezia-Mestre:** Circolo Didattico "Cesare Battisti" - Coordinamento Scuole Alpe Adria per la sicurezza stradale.

Siamo tutti pedoni 2011 - Quarta edizione

Ideazione e coordinamento



con la collaborazione di



A cura di: Francesco Bedussi, Elena Bertocco, Sara Branchini, Pia De Rubertis, Grazia Locritani, Giampiero Mucciaccio, Marco Pollastri

Si ringraziano: Giorgia Abet e Francesca Alfano di Lapiu Srl, Carlo Caliceti, Luciano Lorenzetti, Alessandra Mangalaviti e Mario Gomboli della casa editrice Astorina, Lavinia Marcucci

Stampato nel mese di marzo 2011 presso Cantelli Rotoweb Srl, stabilimento di Castel Maggiore (BO)

info e adesioni: Centro Antartide, Via Rizzoli 3, Bologna, tel 051/260921, info@centroantartide.it



Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica

Con il patrocinio di:



Senato
della Repubblica



Camera
dei
Deputati



CONFERENZA DELLE REGIONI E
DELLE PROVINCE AUTONOME



Polizia di Stato

**Arma dei
CARABINIERI**

