

siamo tutti

pedoni



campagna nazionale

per la sicurezza

degli utenti deboli della strada

ANZIANI.



NON SONO LORO CHE DEVONO CORRERE,
SEI TU CHE DEVI FERMARTI!

Nel 2013 saranno quasi 600 le persone che perderanno la vita mentre camminano per le strade italiane e 21.000 rimarranno ferite. Deve per forza andare così? Se per magia riuscissimo a completare questa macabra profezia con i nomi e i volti delle persone che saranno coinvolte, lo shock sarebbe tale da suscitare una mobilitazione collettiva per far applicare tutte le misure preventive che renderebbero possibile salvare queste vite umane. Prima fra tutte, introdurre limiti di velocità compatibili con l'idea di mettere al centro delle strade le persone e non più i motori. Ostacoli e resistenze miracolosamente scomparirebbero, nascerebbero nuove città, più umane e vivibili. Sarebbe una nobile gara a proporre soluzioni più efficaci.

Ma i numeri, purtroppo, rimangono freddi e astratti. E nessuna mobilitazione civile si intravede all'orizzonte. Non si potrà far leva sulle emozioni. Ci resta il campo della razionalità che dovrebbe essere maestra delle nostre azioni.

Ridurre la strage è possibile. Per questi motivi torna anche quest'anno la campagna *Siamo tutti pedoni* che ha proprio l'obiettivo di far crescere la sensibilità sociale ai problemi di chi cammina. Ma anche la consapevolezza che le tragedie sono in parte evitabili, essendo figlie soprattutto del mancato rispetto delle regole da parte di chi guida.

È difficile crederci, ma negli ultimi 10 anni sulle strade italiane sono stati uccisi 7.000 pedoni e oltre 200.000 sono rimasti feriti. Quando ci mettiamo alla guida, non accendiamo solo il motore, ma anche la testa. Senza mai dimenticare che *siamo tutti pedoni*.

Piero Angela

La testa tra le nuvole lascia
agli eroi dei fumetti, la tua
tienila sulle spalle e rispetta
le strisce pedonali!



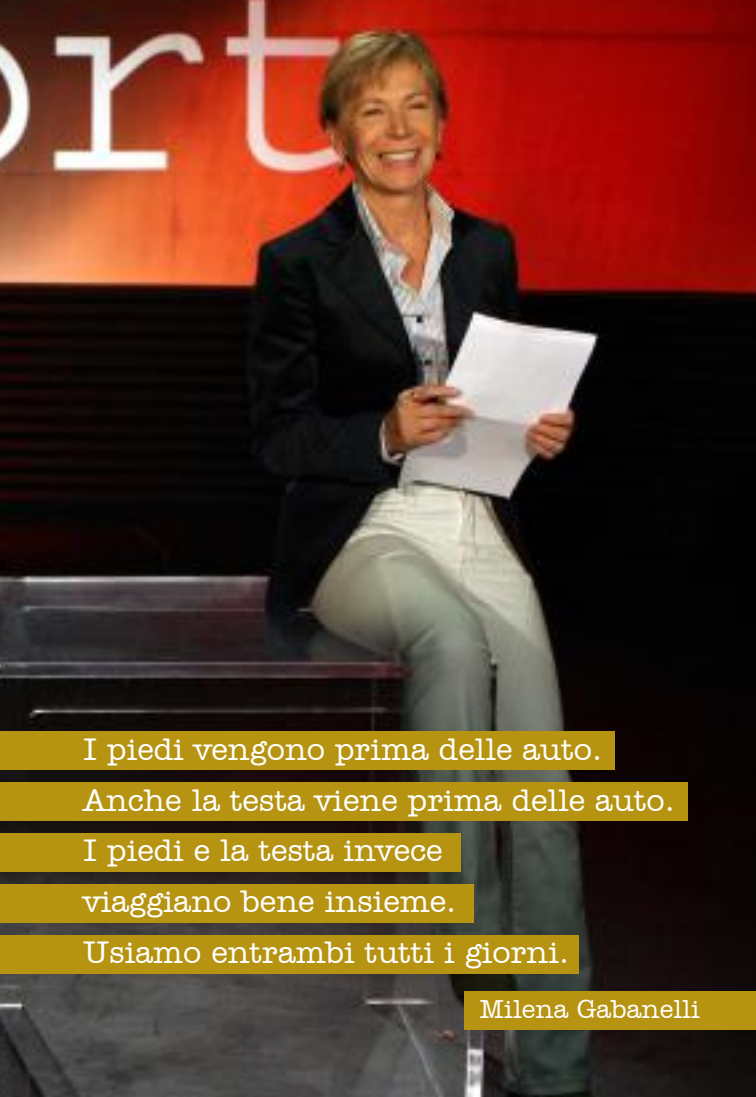
Dylan Dog © Sergio Bonelli Editore 2011

Roi

Il pedone non è un minorato della mobilità

Sulle strade italiane, negli ultimi dieci anni, non sono stati ammazzati 7.000 pedoni. Per dire meglio sono stati ammazzati 7.000 esseri umani. Le cifre sono corrette, è la definizione ad essere impropria. Il “pedone” esiste solo nel codice della strada per indicare chi transita in luoghi pubblici sprovvisto di ogni altro meccanismo di propulsione che non sia l’apparato muscolare. Una categoria privativa: definisce una persona per quello che non è. Il “pedone”, ossia quel particolare veicolo che dispone solo dei propri piedi per spostarsi, è l’equivalente trasportistico della categoria ideologica di “proletario”, il lavoratore ricco solo della propria prole. Il “pedonariato” dunque è una definizione classista. Ma i pedoni non sono una classe sociale. Pedoni, all’occasione, siamo tutti. Allora aboliamo questa parola. Quando cammino per strada non sono un pedone, cioè un veicolo senza motore. Sono un essere umano che si avvale delle proprie naturali facoltà. Il presunto pedone è semplicemente un cittadino che frequenta gli spazi della città. Basta dire passaggi pedonali, semafori pedonali, eccetera. Finché li pensiamo così, restano serragli di un macello che reclama a scadenze puntuali le sue vittime. Ma la città è un habitat dell’uomo, non un recinto protetto di minorati della mobilità. Non bisogna far rispettare i “pedoni”. Bisogna far rispettare la vita.

Michele Smargiassi



I piedi vengono prima delle auto.

Anche la testa viene prima delle auto.

I piedi e la testa invece
viaggiano bene insieme.

Usiamo entrambi tutti i giorni.

Milena Gabanelli

Regole per camminare in sicurezza

Per usare i piedi non serve la patente, ma è comunque importante rispettare alcune semplici regole, a partire da quelle sull'attraversamento, uno dei momenti più pericolosi per chi va a piedi. Per cominciare passiamo sempre sulle strisce: è più sicuro, oltre che obbligatorio per il codice della strada (se sono presenti entro un raggio di 100 metri).

Anche se ci sono le strisce evitate di attraversate senza guardare e non abbiate troppa fiducia nella prontezza dei riflessi del guidatore in arrivo. Se avete con voi un bambino piccolo o un cane ricordate di tenerlo per mano o al guinzaglio.

Se non ci sono strisce è bene scegliere un punto tranquillo e con una buona visuale, controllando che la strada sia libera da entrambi i lati prima di passare. Poi procedere con passo sicuro ma con calma, continuando a tenere sotto controllo chi arriva da destra e sinistra: vale anche se siamo ad un attraversamento con un semaforo. Per camminare è più sicuro e piacevole sfruttare le aree pedonali o almeno usare i marciapiedi. Se sono assenti bisogna camminare nel senso inverso a quello di marcia dei veicoli, in modo da poter vedere chi sta arrivando. Quando scende la sera i pedoni non hanno i fari, ma anche per loro è importante rendersi visibili. Basta indossare abiti chiari: le auto ci vedranno da dieci volte più lontano che con abiti scuri.

Gli anziani, il cui passo non è più scattante come quello di un tempo, devono essere particolarmente prudenti, ma anche i giovani non devono distrarsi, magari con il cellulare o il lettore mp3. Teniamoli in tasca e a volume basso quando siamo in strada!

Margherita Hack

PER NOI AUTOMOBILISTI
LO STATUS SYMBOL È AVERE
UN'AUTO PRESTIGIOSA.
PER VOI PEDONI COS'È?

AVERE LE SCARPE
FIRMATE



2013 CUCIANDO

Una nuova politica per i pedoni

Siamo tutti pedoni, dunque tutti siamo interessati ai problemi che chi cammina incontra quotidianamente nelle nostre città. Ma gli anziani sono toccati in modo particolare da questo problema. Più del 50% dei pedoni che vengono uccisi ha più di 65 anni. Anche in caso di investimenti non mortali gli anziani sono più vulnerabili, riportando conseguenze più gravi e guarigioni più difficili, quando non impossibili. Ma anche gli aspetti psicologici e sociali sono rilevanti. In troppi vivono la strada come un luogo da evitare, pericoloso e nemico, e come dargli torto! La conseguenza è una minore autonomia negli spostamenti, la compromissione del diritto alla mobilità e l'impoverimento della vita sociale.

Serve prima di tutto maggiore attenzione e rispetto da parte di chi guida, secondo il principio che è il mezzo grande che deve prendersi cura del mezzo piccolo. Ma serve anche ripensare le strade rimettendo al centro le persone invece delle macchine. Bisogna allargare le aree pedonali e le zone a traffico moderato, ad esempio le cosiddette “zone 30”, con velocità delle auto limitata a 30 km/h grazie anche ad appositi interventi sulla conformazione della strada e sugli arredi che rendano strade, piazze e vie luoghi piacevoli in cui camminare, passeggiare, intrattenere relazioni sociali e fare acquisti.

Carla Cantone, segretario Spi-Cgil

Gigi Bonfanti, segretario Fnp-Cisl

Romano Bellissima, segretario Uilp-Uil

Quando guidi sei solo in attesa di tornare a camminare. Una città più civile cammina sui piedi di tutti. Anche dei tuoi.

Massimo Gramellini

Le zone 30

Rimettere al centro delle strade le persone, non più i motori. Una rivoluzione copernicana del traffico, possibile grazie alla realizzazione delle “zone 30 km/h”, studiate per favorire la coesistenza tra utenti motorizzati e non motorizzati della strada. Ridurre la velocità a 30 km/h è necessario perché una persona investita a 30 km/h ha il 90% di possibilità di sopravvivere, mentre ne ha solo il 10% se travolta a 60 km/h, una velocità che equivale a una caduta dal quarto piano.

Moderare la velocità non serve solo a ridurre le tragedie sull’asfalto, ma anche a diminuire l’inquinamento acustico, a consumare meno carburante e quindi a ridurre anche l’inquinamento atmosferico. E non è vero, come suggerisce il senso comune, che questo comporti un allungamento significativo dei tempi di percorso, perché a fronte di una minore velocità di punta si ha una velocità più costante e quindi una velocità media sostanzialmente invariata.

L’esempio più virtuoso ci arriva dalla Germania, dove il 90% degli abitanti vive in zone 30 km/h. Ad Amburgo i feriti sono diminuiti del 26%, mentre a Friburgo, città di oltre 229.000 abitanti, la moderazione del traffico ha portato all’incredibile riduzione del 76% dei feriti. Modelli virtuosi da studiare e importare in Italia, dove a fare da apripista sono stati i Comuni di Saronno, Torino e Reggio Emilia. Il divario da colmare è però ancora enorme, soprattutto in termini di cultura civica e rispetto delle regole.

Paolo Gandolfi
Assessore alla Mobilità
Comune di Reggio Emilia

IL GIALLO A FUMETTI

EVA KANT

di A. e L. GIUSSANI

STATISTICHE
ALLA MANO
MI SENTO FIU' SICURA
LONTANO
DALLE STRISCE.



Strade per i pedoni

La coesistenza pacifica tra pedoni ed auto è di fatto già esistita. Prima della conquista di vie e piazze da parte dell'automobile i pedoni impegnavano tutta la larghezza della strada, mentre i veicoli non costituivano un pericolo data la loro bassa velocità.

Gli spazi pubblici di oggi sono molto diversi. Lo spazio maggiore è riservato alle auto che godono anche del massimo di facilità (asfalto, superfici perfettamente lisce, nessun ostacolo), mentre per i pedoni lo spazio è scarso o nullo, gli attraversamenti pericolosi, i gradini e i marciapiedi simili a gimkane. Un eccellente test per misurare la comodità degli spazi pubblici urbani è passeggiare con una carrozzina e un bambino per mano. Il disagio è evidente e rende l'attività più naturale, quella del camminare, una vera e propria "avventura" piena di rischi.

Sentirsi "a casa" nella propria città vuol dire potersi muovere liberamente e in sicurezza, in un ambiente gradevole e confortevole. La strada è per una città ciò che per un'abitazione è il soggiorno. Senza spazi pubblici in cui poter camminare tranquillamente, la città muore.

La strada può tornare a essere, come una volta, luogo di comunicazione e non solo di traffico. Spazi pedonali, o a priorità pedonale, riportano la vita nella città. La strada serve per circolare e parcheggiare la propria vettura. Ma non è solo per le auto. Serve anche ai pedoni per passeggiare, fare acquisti, giocare, fare festa, incontrarsi, guardare lo spettacolo della città...

Dario Manuetti
Associazione La Città Possibile

Pillinini*



La storia del traffic calming

La storia del *traffic calming* affonda le sue radici culturali nell'azione portata avanti dal 1971 dai cittadini della città di Delft, in Olanda. A seguito del moltiplicarsi delle tragedie stradali con vittime pedoni e bambini, causate anche da velocità eccessive, i cittadini chiesero ed ottennero un ridisegno complessivo dello spazio stradale, basato sul concetto di "integrazione del traffico". Ampie aree urbane vennero ridisegnate e organizzate per renderle più piacevoli, inserendo panchine, alberi e spazi per il gioco dei bambini, ma lasciando la possibilità alle auto di passare, muovendosi però lentamente. Vennero utilizzati soprattutto dispositivi fisici, come restringimenti, dossi e chicane, che fungevano da veri e propri ostacoli per automobilisti. Nel 1976 il *woonerf*, corte urbana o via a priorità pedonale, venne ufficialmente approvato dal governo olandese e nel decennio successivo da molti altri paesi che modificarono le loro regolamentazioni per consentire l'introduzione di soluzioni analoghe.

La necessità di applicare l'idea di *woonerf* non alla singola strada, ma in modo esteso nei centri urbani, sia grandi che piccoli, portò all'introduzione del concetto di "zone 30km/h", molto diffuse in Francia, Inghilterra, Olanda e Germania, ma che cominciano ad essere presenti anche nel nostro paese.

Michele Pezzagno

*Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio,
Ambiente e di Matematica (DICATAM)
Università degli Studi di Brescia*

Rispetta le regole e chi cammina.

Passo dopo passo non inquina,
non spreca energia,

fa bene alla sua salute.

Merita “un posto al sole”.

Samanta Piccinetti e Davide Devenuto

di “Un posto al sole”

Siamo nati per camminare



Siamo nati per camminare è un progetto realizzato in Emilia-Romagna e a Milano per sensibilizzare i genitori sull'importanza per i bambini di andare a scuola a piedi. Per fare dell'utile esercizio fisico, per conquistare maggiore autonomia, per avere occasione di socializzare con i coetanei e per limitare il traffico in prossimità delle scuole, e con esso il pericolo e l'inquinamento.

Andare a scuola a piedi è, per moltissime famiglie, una concreta possibilità, dato che nella stragrande maggioranza dei casi i tragitti casa-scuola sono nell'ordine delle centinaia di metri. In particolare per le scuole primarie.

L'invito è quindi ad accompagnare i figli a scuola a piedi e a sostenere i pedibus: gruppi auto organizzati di bambini che vanno a scuola a piedi sotto la supervisione di un adulto.

L'iniziativa vede protagonisti la Regione Emilia-Romagna; l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna; le scuole; l'associazione Genitori Antismog; diversi Comuni, tra cui: Milano, Bologna, Reggio Emilia, Modena, Forlì, Cesena, Ferrara, Rimini, Ravenna, Cervia, Faenza, Imola; la Provincia di Parma; le Ausl di Bologna e Cesena; i centri di educazione allo sviluppo sostenibile della rete InFEAS della Regione Emilia-Romagna e Coop Lombardia.

LUPOROSSO

TI TROVO
IN FORMA,
LELLOPORCELLO!

CAMMINARE
FA BENE,
LUPOROSSO!

..E
VOLARE?



L'accessibilità degli spazi urbani

Le persone con disabilità, di qualunque età, genere e cultura d'appartenenza, scontano un diverso uso delle strutture urbane, qualitativamente definito dalla relazione con il contesto ambientale. Nell'ultimo decennio, infatti, è stato riconosciuto che la disabilità è il risultato della relazione fra lo stato di salute individuale ed un ambiente sfavorevole. È un imperativo, quindi, avere luoghi accessibili fisicamente, sensorialmente e cognitivamente, al fine di rendere possibile la mobilità e l'uso in autonomia, ma anche la sicurezza. Quest'ultima s'intreccia strettamente con i criteri guida dell'accessibilità, perché qualunque azione compiuta con piacere, facilità e con cognizione di causa rende meno pericoloso il muoversi nei percorsi urbani. Tale risultato si ottiene mettendo a sistema una serie di interventi che rendano i luoghi urbani: riconoscibili grazie ad una efficiente organizzazione distributiva ed una precisa caratterizzazione spaziale; comunicativi senza divenire ridondanti per eccesso e sovrapposizione di segnali informativi fra loro differenti; usabili perché incontrano i bisogni ed i desideri degli e delle abitanti, aderiscono alle loro aspettative ed abitudini e consentono l'autonomo utilizzo; confortevoli perché facilitano le scelte e il raggiungimento di mete, rendendo meno faticoso e più piacevole il tragitto.

Piera Nobili

*Presidente C.E.R.P.A. (Centro Europeo di Ricerca e
Promozione dell'Accessibilità) Italia Onlus – Trento*

MÌ AIUTI
AD ATTRAVERSARE
LA STRADA?

ASPETTA
CHE PRENDO
L'AUTO.



Le città dei bambini

Per un bambino, crescere significa anche acquisire autonomia e allargare la propria rete relazionale. Partendo dalla casa e dalla famiglia fino a conoscere e conquistare il cortile, la scuola, il quartiere. Garantire un ambiente sicuro in cui esplorare e costruire relazioni è uno dei modi concreti in cui una comunità si prende cura di una crescita sana dei suoi piccoli cittadini, che potranno lasciare i soliti ambienti chiusi e protetti e giocare anche all'aperto senza sentirsi minacciati.

A pedoni e ciclisti sono sempre più spesso riservati nelle città itinerari specifici e protetti, ma nella maggior parte degli spostamenti si trovano ancora a dover interagire con gli autoveicoli, con tutti i rischi e i pericoli che ne conseguono.

È indispensabile quindi che le amministrazioni locali, attraverso una pianificazione urbanistica ragionata e partecipata, rendano sempre più disponibili non solo spazi verdi e parchi attrezzati, ma anche piste ciclabili e percorsi pedonali sicuri e ben tenuti. Si crea così anche un ambiente che consente una maggiore attività fisica, necessaria per il benessere personale e per diminuire la probabilità di sviluppare importanti malattie.

Vivere in città che garantiscono ai cittadini, piccoli e grandi, il movimento autonomo in sicurezza rappresenta una condizione fondamentale per la promozione della salute e del benessere.

Luigi Salizzato
Azienda Usl di Cesena



Non solo i pedoni,
anche i ciclisti sono utenti deboli
della strada.

Deboli di tutto il mondo unitevi!
Un giorno l'Italia vi sarà grata.

Vito

Siamo tutt* (e diversamente) pedoni

Le persone non sono tutte uguali. È una banale constatazione, ma spesso ce ne dimentichiamo quando osserviamo il funzionamento della città e i modi d'uso di chi la abita. Siamo diverse/i per genere, generazione, cultura, provenienza geografica, condizione socio-economica e abilità.

Il mezzo con cui ci spostiamo e la lunghezza del percorso che scegliamo di fare dipendono dai motivi per cui ci muoviamo, dal tempo che abbiamo a disposizione, ma soprattutto da chi siamo: bambino/a, giovane, anziano/a, diversamente abile, madre che lavora...

Per questo anche la mobilità non è neutra. Ad esempio, i dati mostrano come esistano delle diversità tra donne e uomini nelle scelte di mobilità, così come, e più in generale, nei modi di abitare la città e di utilizzare i suoi luoghi e servizi.

Le donne italiane, in linea con quelle europee, usano il trasporto pubblico più degli uomini (media europea: 23% contro il 18%); effettuano tragitti più brevi (in media non superano i 10 km al giorno); si muovono più a piedi e in bicicletta (UE: 28% donne-18% uomini, Italia: 22% donne-16% uomini) e i loro spostamenti sono “multistop” a causa delle diverse attività che sono chiamate a compiere: lavoro, accompagnamento dei figli a scuola, cura dei genitori anziani, etc.

Comprendere come le donne e gli uomini vivono la città, e facendo questo ne misurano il grado di accessibilità, sicurezza, ospitalità e vitalità, è cosa importante. Da non dimenticare.

Gisella Bassanini
Architetta e ricercatrice

CARA ESCO. VADO A
FARE UNA PASSEGGIATA



Mausoli

Pedoni, prima di tutto

Camminare è per l'uomo una condizione naturale che non risente, se non in maniera marginale, di fattori ambientali, culturali o economici. Potremmo non essere mai degli automobilisti, ma saremmo – comunque – tutti dei pedoni.

In tutti i Paesi occidentali la mortalità tra i pedoni è in costante diminuzione e questo fenomeno è messo in relazione con gli aumenti dei volumi di traffico in quanto, con l'aumentata disponibilità dei mezzi di trasporto, la popolazione si è dimostrata più propensa a guidare che a camminare. Peraltro i cambiamenti demografici (aumento dell'età media) della popolazione italiana comportano più persone fragili a rischio di subire le conseguenze dell'incidente.

Dal 2001 al 2011 sono deceduti 8.626 pedoni, pari al 14,3% del totale dei morti per incidente stradale nello stesso periodo (60.361). Il numero di pedoni morti è passato da 1.032 nel 2001 a 589 nel 2011, con una diminuzione del 42,9%, una flessione leggermente inferiore a quella del totale degli incidenti stradali (-45,6%). Si tratta soprattutto di maschi (56,5%), anziani (≥ 65 anni: 62,5%) e residenti principalmente nei grandi centri urbani, ove il tasso di mortalità è del 62% superiore rispetto a quello nazionale. Appare quindi necessario educare il pedone al riconoscimento dei pericoli, aumentando il livello di consapevolezza, sensibilizzandolo al contempo ai cambiamenti dovuti all'età, che possono avere effetti sulla sicurezza stradale.

Marco Giustini
Reparto Ambiente e Traumi
Istituto Superiore di Sanità

Manifesto per città amiche dei pedoni

siamo nati per camminare
siamo tutti pedoni
chi guida è solo momentaneamente un non pedone
camminare fa bene alla salute del corpo e della mente
chi cammina non inquina e consuma energia rinnovabile

la città amica dei pedoni

rende piacevole e sicuro il camminare
educa al rispetto di chi usa i piedi
educa tutti alla coscienza dei diritti
ma anche dei doveri sulla strada
fa rispettare le regole che tutelano chi si muove a piedi
reprime i comportamenti aggressivi di chi guida
modera la velocità dei veicoli
ripensa le strade con gli occhi di chi cammina
costruisce isole che spezzano lo spazio stradale
abbatte le barriere architettoniche
e rende più facile la mobilità dei disabili
insegna a camminare con prudenza e rispettando le regole
riserva sempre più strade e piazze a chi cammina
restituisce ai bambini la possibilità di recarsi a scuola
a piedi, da soli o in gruppo, con i pedibus
è anche amica della bicicletta e del trasporto pubblico

Comuni firmatari: Ancona, Arezzo, Bari, Barletta,
Bologna, Bolzano, Brescia, Cesena, Cosenza, Enna, Fermo,
Ferrara, Forlì, Grosseto, La Spezia, Latina, Lecce, Lodi,
Macerata, Mantova, Matera, Milano, Modena, Monza,
Napoli, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Pistoia,
Ravenna, Reggio Emilia, Rieti, Rimini, Rovigo, Taranto,
Torino, Trapani, Trento, Udine, Vercelli, Verbania, Verona

Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica

Con il patrocinio di

Senato della Repubblica, Camera dei Deputati,
Legautonomie-Associazione Autonomie Locali, Conferenza
delle Regioni e delle Province Autonome, Upi, Anci,
Alma Mater Studiorum-Università di Bologna

Campagna promossa da

Centro Antartide

Regione Emilia-Romagna – Assessorato Mobilità e Trasporti
Osservatorio per l'Educazione Stradale e la Sicurezza

Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uilp-Uil

Ada, Anteas, Auser

Amministrazioni Provinciali

Bologna, Ferrara, Reggio Emilia, Treviso

Amministrazioni Comunali

Anzola dell'Emilia, Arezzo, Bellusco, Bologna, Collegno,
Desenzano del Garda, Ferrara, Fermo, La Spezia, Latina, Modena,
Novara, Padova, Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Rieti, Torino,
Trento, Varese

SPI-Cgil

Emilia-Romagna, Lombardia, Lazio e Roma, Toscana
Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Parma, Piacenza,
Reggio Emilia, Rimini

FNP-Cisl

Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto
Bologna, Ferrara, Forlì, Milano, Parma e Piacenza,
Reggio Emilia, Romagna (area Forlì-Cesena)

UILP-Uil

Emilia-Romagna
Bologna, Ferrara, Forlì

Anteas (Genova), Auser (Calabria, Liguria, Puglia, Bologna)

Aziende sanitarie

Azienda Usl Cesena, Centro Cardiovascolare e Dipartimento Servizio di Alcolologia dell'Azienda per i Servizi Sanitari 1 Triestina, Istituto Ortopedico Rizzoli

Associazione Europea Familiari e Vittime della Strada

Ascoli Piceno, Cesena, Chieti, Cosenza, Cremona, Desenzano del Garda, 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, Bologna, Boretto (Re), Brescia, Cuneo, Forlì-Cesena, Frosinone, Maglie, Matera, Messina, Modena, Perugia, Taranto, Venezia, Vicenza

Automobile Club d'Italia, Automobile Club di Ferrara

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, Federconsumatori Bo, Fc, Mo, Pc, Rn, Unione Nazionale Consumatori Perugia

Periodici e siti internet

il Salvagente, la Nuova Ecologia, bimbisicuri.it, clickmobility.it, ilikebike.org, piedibus.it, sicurauto.it, sicurmoto.it

Fai Emilia-Romagna

Tper

Scuole

Coordinamento Scuole Alpe Adria per la sicurezza stradale

Associazioni

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 Emilia-Romagna, Arci (Bo), Associazione Camina, Associazione La città possibile (To), Associazione Medici per l'Ambiente-Isde Italia, Associazione Meno Velocità Più Vita Onlus (Bo), Associazione Portadimare/Festival Nuvole di Carta, Camminacittà-Federazione Italiana per i Diritti del Pedone, Cittadinanzattiva Emilia-Romagna, Cittadinanza Responsabile (Bo), Comitato per i diritti del pedone (Mi), Conad, Coop Adriatica, Coped-CamminaTrieste, FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus), Fiaba, Forum Terzo Settore Emilia-Romagna, Genitori Antismog (Mi), Gruppo *I colori della vita nel ricordo di Elena* Reggiolo (Re), Italia Nostra, Legambiente, Legambiente Emilia-Romagna, Legambiente (Bo), Osservatorio Provinciale Sicurezza Stradale di Reggio Emilia, TriesteAbile, Uic-Unione Italiana dei Ciechi e degli Ipovedenti, Uic (Ts), Uisp (Bo), VAS Associazione Verdi Ambiente e Società, Avis Emilia-Romagna

Radio e Tv

che trasmetteranno gratuitamente lo spot di Piero Angela

Radio Capital, Radio DeeJay e Circuito radio inBlu

Basilicata Radio Due e Bierredue (Pz); BluRadio (No); Centro Mare Radio (Rm); CiaoComo (Co); CRM Happy Radio (Pa); Discoradio (Mi); G.R.P.Giornale Radio Piemonte (To); Gr Radio Onda Network (Ba); Gruppo Radio Number One: Radio Number One, Mille Note, Radio Bergamo, Eventi, Bergamo News, Radio Italia 60 Lombardia (Bg); Modena Radio City (Mo); New Radio Star (Pu); R.D.M. Radio Dimensione Musica (Bo); Radio 3 Network (Si); Radio Abruzzo Marche (Te); Radio Acqui Vallebormida Monferrato (Al); Radio Adige (Vr); Radio Alfa (Sa); Radio Amore Campania (Na); Radio Bussola 24 (Sa); Radio Campagnola (Tv); Radio Città del Capo (Bo); Radio City (Al); Radio Company, Radio 80, Radio Padova, Easy Network e Radio Valbelluna (Pd); Radio Cortina (Bl); Radio Cosenza Centrale (Cs); Radio Delta Uno (Ta); Radio Dimensione Musica (Rm); Radio Gamma (Fc); Radio Globo (Rm); Radio Golfo Degli Angeli (Ca); Radio Icaro (Rn); Radio Idea e Airplay (Ba); Radio International (Bo); Radio Lady (Fi); Radio Lady e www.radioladyitalia.it (Te); Radio Laser (Mt); Radio L'Olgiata HD (Rm); Radio Luce Abruzzo (Ch); Radio Macomer Centrale (Nu); Radio Monte Kanate (Pr); Radio Monte Velino (Aq); Radio Musichiere (Re); Radio NBC (Bz); Radio Nettuno (Bo); Radio Nord Castrovillari (Cs); Radio Nostalgia Toscana (Ms); Radio Omega Sound (Rm); Radio Onda Ligure 101 (Sv); Radio Onda Novara - Gruppo ABC (No); Radio Panda (Mi); Radio Parsifal (Pe); Radio Pico - Emittente Ufficiale A22 (Mo); Radio Power FM Web; Radio Prima Rete (Ce); Radio Proposta inBlu (Ao); Radio Radar (Bo); Radio Raghjayda (Cs); Radio RCS (Vr); Radio Record (Rn); Radio Reggio (Re); Radio Sanluchino (Bo); Radio Sardinia (Vs); Radio Selene (Ba); Radio Sirio (Ag);

Radio Sound Ferrara (Fe); Radio Spazio Noi inBlu (Pa); Radio Stella Tortoli (Nu); Radio Studio 93 (Lt); Radio Studio Delta (Fc); Radio Studio Più - The Dance Station (Bs); Radio Studio X (Pt); Radio Subasio (Pg); Radio Tour (Pz); Radio Trc (Fg); Radio Vera (Bs); Rete Alfa (Fe); RLB Radioattiva (Cs); Spazio Radio (Rm); Studio Tre Radio (Ct); Tele Radio Monte Kronio (Ag); Tele Radio Padre Pio (Fg); Teleradio Arcobaleno 1 e Telearcobaleno 1 (Sa); Trc, Trc2 Cultura, Trc2 Sport e Vmt (Mo).

Siamo tutti pedoni 2013

Ideazione e coordinamento



con la collaborazione di

Regione Emilia Romagna

Consorzio Provinciale Intercomunale
Spatio. Reti e Infrastrutture
e Servizi Locali (SpatioServizi)

OSSERVATORIO
PER I CAMBIAMENTI CLIMATICI E LE AZIONI

A cura di: Francesco Bedussi, Elena Bertocco,
Sara Branchini, Andrea Leone, Grazia Locritani,
Giampiero Mucciaccio, Marco Pollastri

Immagine di copertina: Jezek

Si ringraziano: Federica Castaldi della redazione di
“Un posto al sole”, Alessandra Mangalaviti, Agnese
e Mario Gomboli della casa editrice Astorina,
Nicoletta Zavattini

Stampato nel mese di maggio 2013 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:

