

# siamo tutti pedoni



campagna nazionale per la sicurezza  
degli utenti deboli della strada



E RICORDATI FIGLIUOLO:  
MAI SCENDERE DALL'AUTO...

... ALTRIMENTI RISCHI  
DI DIVENTARE UN  
PEDONE!



## Pedoni invisibili?

Un tempo si diceva che le città rendevano liberi: lo stesso Italo Calvino nel 1972 con *Le città invisibili* aveva dedicato loro un vero e proprio “poema d’amore”. Anche a lui però bastò poco per arrivare a dire che “diventa sempre più difficile viverle come città”. A causa degli ingorghi, dell’inquinamento e per l’insicurezza delle strade, sulle quali si consuma una vera e propria strage. Numeri terribili: quasi 600 pedoni morti e oltre 20.000 feriti ogni anno.

Da oltre centomila anni, cioè da quando esiste, l’Homo sapiens non ha mai corso il pericolo di essere investito: solo negli ultimi 100 anni ha cominciato a essere falciato da altri uomini sapiens. La cultura della macchina non è andata di pari passo con la cultura della guida.

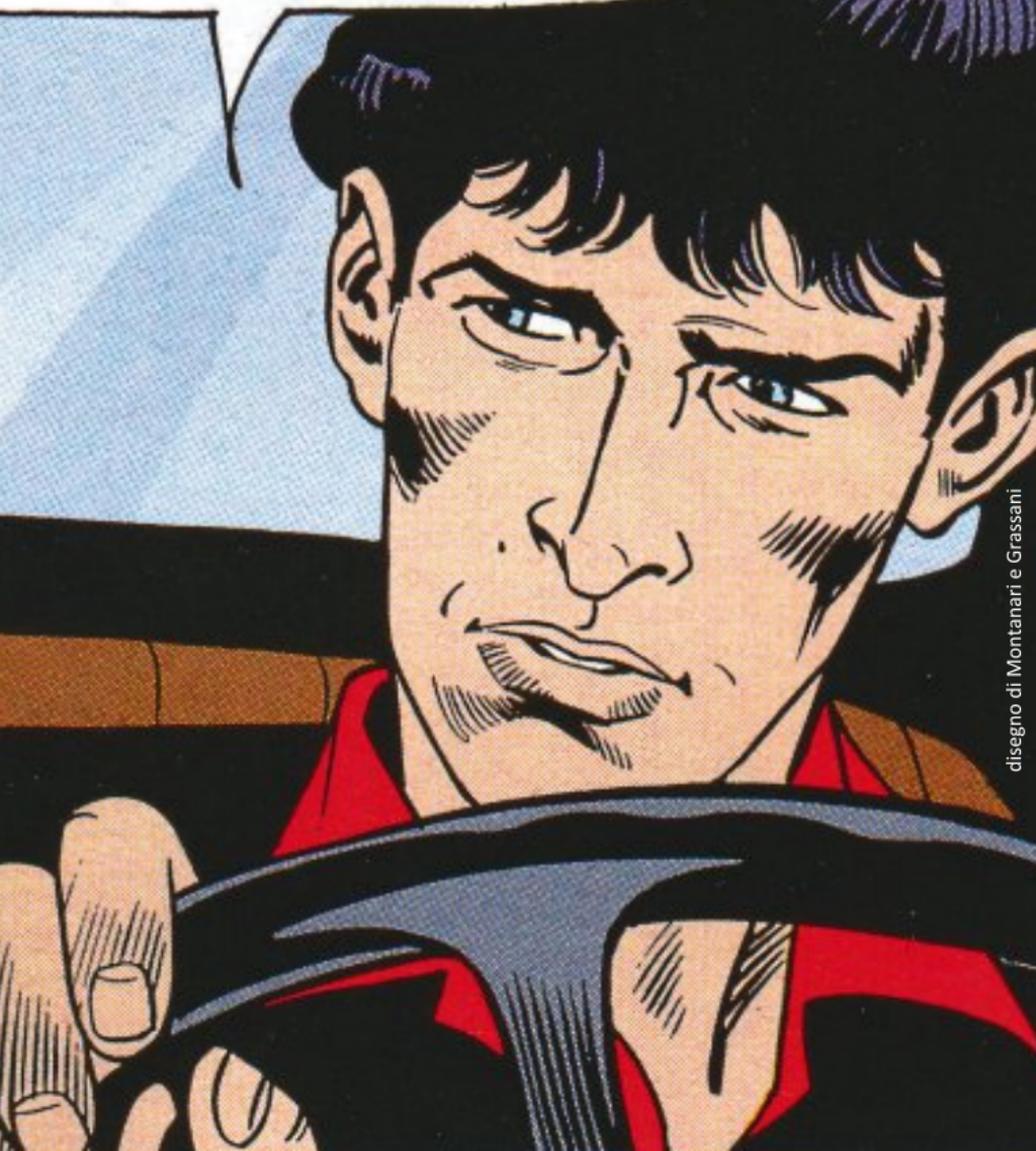
*Siamo tutti pedoni* non è solo un’azione di denuncia, ma è un’operazione che cerca di colmare un deficit culturale: il rispetto della vita altrui.

Rispettare le regole non è solo un dovere civile: conviene. Perché anche chi investe passa i suoi guai. C’è molto da fare, cominciando dalla testa.



*Piero Angela*

Quando guidi rispetta il  
pedone che è in te.  
Lascia sulla tua scia un  
messaggio di civiltà.



## Come camminare in sicurezza

La sicurezza di chi cammina dipende soprattutto dall'attenzione di chi guida, ma anche noi pedoni possiamo fare qualcosa.

Per attraversare la strada usare le strisce è obbligatorio (se sono presenti nel raggio di 100 metri) ed è fondamentale per la nostra sicurezza: gli attraversamenti infatti, anche quando non hanno il semaforo, sono in punti più sicuri, con buona visibilità sia per i pedoni che per gli autisti. Se le strisce non ci sono meglio comunque cercare un posto con le stesse caratteristiche: tranquillo e con la visuale libera per controllare chi arriva.

Strisce o no, quando si scende dal marciapiede, meglio procedere con cautela: guardando che nessuno arrivi da destra e da sinistra, prima e durante l'attraversamento. Anche l'autista più rispettoso, infatti, può non avere i riflessi pronti quanto pensiamo. Attraversiamo con passo sicuro ma con calma. Se siamo con dei bimbi o con il cane è meglio tenerli stretti a noi. Se poi la nostra età o le nostre condizioni fisiche non ci permettono di essere scattanti, raddoppiamo la prudenza!

È importante anche essere visibili: se ci vestiamo di colori chiari, specialmente di notte, chi arriva ci vede molto prima (fino a dieci volte più lontano), e può regolarsi di conseguenza. Infine evitiamo di parlare al cellulare, di ascoltare la musica a tutto volume nelle cuffie o anche semplicemente di distrarci con lo smartphone. Saremo più reattivi ad eventuali pericoli.

Certo tutto si fa più semplice e piacevole se sfruttiamo le aree pedonali e i marciapiedi... ma se mancano? Saremo più sicuri camminando nel senso inverso a quello di marcia dei veicoli, in modo da poter vedere per tempo chi sta arrivando.



foto archivio La Stampa



Camminare fa bene. Passo dopo passo  
possiamo costruire città che al centro  
mettano le persone.

Massimo Gramellini

## Sicurezza stradale: è il turno dei pedoni

A partire dal 2001 il numero di decessi per incidente stradale in Italia si è ridotto costantemente e, nel 2012, è stato ottenuto un importante risultato: quasi 3.500 decessi in meno rispetto al 2001, un decremento di oltre il 48%.

Per alcuni modi di trasporto la riduzione è stata ancora più alta, ad esempio il numero di decessi di conducenti e passeggeri di autovetture si è ridotto del 58%. Permangono tuttavia ancora diverse criticità, soprattutto per gli utenti “vulnerabili”: nel 2012 un decesso in incidente stradale su due ha riguardato un pedone, un ciclista o un utente delle due ruote a motore.

Migliorare la sicurezza di queste categorie è doveroso e rappresenta una delle sfide in vista degli obiettivi 2020, non solo per l'Italia, che le riconosce come “categorie a maggior rischio”, ma anche nel resto del mondo.

Molto è stato fatto e lo dimostrano i risultati dei molteplici interventi realizzati nell'ultimo decennio nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, che hanno prodotto significative riduzioni medie dell'incidentalità. Migliorare ulteriormente è possibile. Uno degli interventi che può determinare importanti risultati nell'urbano è ad esempio quello di prevedere una moderazione della velocità negli spazi condivisi con tali, per ridurre significativamente il rischio e gli effetti di un eventuale investimento.

È grazie al ruolo svolto da molti che l'Italia è migliorata nell'ultimo decennio. Per migliorare ulteriormente è necessario però che l'impegno diventi gradualmente di tutti, nello spirito della responsabilità condivisa.

*Sergio Dondolini, Direttore Generale Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Pillinini 

HO ATTRAVERSATO  
PER MIRACOLO!



## Rompere le tenebre

Nell'epoca del marketing, delle rissose tribune televisive, dei grandi e piccoli fratelli in cui si esibisce un popolo eterogeneo di attori in cerca del cono di luce dei riflettori, stupisce che esista ancora un'etnia umbratile, cimberia direbbe Gadda, che ama l'oscurità e scivola nelle tenebre come certi insetti cacciati e detestati che a Bologna passano all'anagrafe col poco onorevole appellativo di "burdigoni". A questi onestissimi e commendevoli individui che timidamente e pudicamente preferiscono restare dietro le quinte della notte, muovendosi con mezzi che non consumano ossigeno, non mandano anidride carbonica nell'atmosfera né polveri sottili, occorre rivolgere un appello: manifestatevi! Segnalate la vostra presenza!

Uscite da quella specie di lutto nerovestito. Siate primaverili, sgargianti, persino chiassosi. Ne vale la pena! Ne va della vita, che essere centrati da un paraurti a bordo strada non è mai salutare. Brillate, perdio! Con un fanale, un catarifrangente, una lampada a led, un giubbotto più arancione di un mandarino, più giallo di un limone. Fatevi fosforescenti, lucenti come gli specchi ustori di Archimede! Mostratevi tali e quali un riflesso, siate orgogliosi d'esserci sulla strada. Meglio lucciole che gente spenta. Non costringete un ortopedico a mettervi addosso uno scafandro bianco come legge del contrappasso per essere stati troppo tenebrosi. Non si può, ancora oggi, restare all'oscuro di tutto ciò. L'onda dark è terminata, passate oltre. O volete che vi diano dei passatisti? Dei matusalemme della strada?

*Valerio Varesi, giornalista e scrittore*



Chi cammina lo fa anche per te.  
Guardalo con simpatia. Ti sarà più  
facile rispettarlo.

Milena Gabanelli

## Non limitiamo la mobilità degli altri

I piedi non sono solo un mezzo di trasporto, sono anche un senso attraverso il quale esploriamo la città, ne percepiamo le forme, costruiamo passo dopo passo l'immagine che abbiamo dello spazio: sono i piedi stessi a dirci se un percorso, un passaggio, una via, sono piacevoli, faticosi, praticabili. Se una scalinata è ripida, se un marciapiede è troppo stretto o se invece un'area pedonale è tranquilla o un pendio è docile.

Ci sono però occasioni in cui questa percezione è un po' diversa: ad esempio se stiamo trasportando un bimbo in un passeggino, se siamo di ritorno da un viaggio con un trolley pesante e ingombrante o se ci muoviamo in carrozzina. Ecco che allora la nostra immagine della città cambia immediatamente. Basta una bicicletta legata in modo da occupare il marciapiede per trasformare una strada in un muro. È sufficiente uno scooter posteggiato davanti a una rampa e un passaggio diventa un vicolo cieco. Una fioriera troppo a ridosso di un parcheggio per disabili e un'uscita diventa una porta chiusa.

Una città accessibile e accogliente non la costruiscono solo gli architetti e gli esperti di urbanistica: tutti possiamo fare la nostra parte per rimuovere gli ostacoli che limitano la mobilità delle persone. Per fare sì che l'immagine che abbiamo delle nostre vie sia la stessa per tutti, indipendentemente dalla nostra condizione.

*Sara Branchini, Centro Antartide*



Jezeek

## Pedoni: i pericoli dell'età

Gli incidenti stradali uccidono ogni anno in Italia oltre 560 pedoni. L'Organizzazione Mondiale della Sanità stima in oltre 270mila i pedoni vittime di incidenti nel mondo, pari al 22% di tutti i decessi sulla strada. Dal 2001 al 2012 in Italia sono morti 9.190 pedoni, il 14,4% delle vittime della strada. La vulnerabilità del pedone si manifesta soprattutto nelle città, dove il tasso medio di mortalità dei pedoni è pari a 15,3 morti per milione di abitanti/anno, contro una media nazionale di 9,8. Sebbene il numero di pedoni morti in Italia si sia quasi dimezzato dal 2001 al 2012 (da 1.032 a 564), permangono situazioni di elevata criticità. Gli over 65, in particolare, hanno un tasso di mortalità 23 volte superiore rispetto ai bambini (0-14 anni) e 7 volte superiore a giovani e adulti (15-54 anni).

A prescindere dall'età, il pedone che si muove in un ambiente urbano sempre meno a misura d'uomo si trova a gestire molte situazioni diverse ed è obbligato a prendere rapide decisioni. Processi cognitivi, già complessi, ulteriormente rallentati dalle continue distrazioni cui siamo tutti soggetti. La necessità di sentirsi continuamente interconnessi col mondo, o, viceversa, il bisogno di "staccare un attimo la spina", creano spesso "automi" che non percepiscono né il mondo attorno, né i pericoli. Vi sono ampi margini per migliorare la sicurezza dei pedoni, a partire dal comportamento da parte di tutti i conducenti di veicoli. Ma è fondamentale educare il pedone al riconoscimento dei pericoli, aumentando la consapevolezza e sensibilizzandolo ai cambiamenti dovuti all'età che possono avere effetti sulla sicurezza stradale.

*Marco Giustini, Dipartimento di Ambiente e Prevenzione  
Primaria dell'Istituto Superiore di Sanità*



Elena Tonioni

## Siamo tutt\*.....cittadin\*

È triste dirlo, ma quando scendiamo in strada spesso perdiamo di vista l'altro da noi e affrontiamo la quotidianità come una guerra in cui ognuno deve cercare di conquistare qualcosa: un parcheggio, uno spazio per camminare o per andare in bicicletta possono diventare piccole battaglie per rivendicare il diritto ad usare la città.

Queste situazioni conflittuali creano molto stress e basta un nonnulla per scatenare gli istinti più feroci che sono in noi, con conseguenze talvolta anche molto tragiche.

Eppure basterebbe tentare di non perdere di vista il nostro essere cittadini a prescindere da come ci stiamo muovendo in quel momento.

Ma soprattutto bisognerebbe non perdere di vista l'attenzione che si deve a chi è più fragile in quel momento, esattamente come avremmo cura di qualcosa di delicato e prezioso... come una vita umana.

Quindi anche in bicicletta è necessario ricordarsi che il nostro comportamento potrebbe far male a qualcuno, come a piedi non dovremmo arrabbiarci troppo se qualcuno in bicicletta tenta di portare a casa la pelle condividendo con il pedone l'unico spazio sicuro a disposizione. Dunque come se ne viene fuori? Con la buona educazione, prima dell'educazione stradale: siamo tutti cittadini con uguali diritti e doveri.

Un cenno di scuse al ciclista cui non si è data la precedenza o un "grazie" al pedone che ci permette di condividere uno spazio rendono la vita più semplice per tutti.

*Giulietta Pagliaccio, Presidente FIAB*

IL GIALLO A FUMETTI

# DIABOLIK

di A. e L. GIUSSANI

A VOLTE  
MI SENTO  
COME UN PEDONE  
IN MEZZO  
AL TRAFFICO!



## Abitare il futuro in città slow

Un pedone investito a 60 km/h ha solo il 10% delle probabilità di salvarsi. A 30 km/h le possibilità di sopravvivere schizzano al 90%. Per questo in città, dove più stretta è la convivenza tra pedoni ed automobilisti, è particolarmente importante moderare la velocità. Il generico limite dei 50 km/h è troppo alto. Un impatto a quella velocità risulta letale per un pedone nel 70% dei casi. Questa è l'idea alla base delle zone 30, dove la velocità è appunto limitata a 30 km/h, che stanno finalmente diffondendosi sempre di più anche in Italia.

La loro introduzione si scontra però sempre con grandi resistenze. In troppi infatti pensano che “andare ai 30 all'ora è come stare fermi”. Si tratta di una percezione errata. Basta usare il computer di bordo per constatare che girando in città la velocità media è ben al di sotto dei 30 km/h. Medie così basse non possono essere alzate schiacciando l'acceleratore quelle rare volte in cui si trova un pezzetto di strada libera. L'unico esito di queste accelerazioni è mettere in pericolo la nostra vita e quella delle persone che incrociamo sulla nostra strada.

Occorre moderare la velocità, ma anche il traffico. Lasciare l'auto per muoversi di più a piedi, in bici, con i mezzi pubblici. Per questo cambiamento di mentalità e di comportamento servono anche strade diverse, specie all'interno dei quartieri residenziali: carreggiate più strette e tortuose, rotonde, incroci e attraversamenti pedonali rialzati, percorsi ciclabili e aree protette, magari un po' di verde stradale... Tutte cose che si ragionano nella comunità locale: un bel “traffico” di partecipazione!

UN'ALTRO  
PEDONE  
INVESTITO

ANCHE LORO PERO'  
SEMPRE IN GIRO  
PER STRADA



## Tutti pedoni, tutti per i pedoni

Non dovremmo neanche parlare di pedoni, come se si trattasse di una categoria diversa dalle altre, perché tutti camminiamo – poco o tanto – e quindi tutti siamo pedoni. Purtroppo però tendiamo a dimenticarcelo appena smettiamo di camminare e ci mettiamo alla guida. A farne le spese, come al solito, sono i soggetti più deboli, chi cammina appunto, e tra di essi i più deboli in assoluto sono gli anziani, che costituiscono più della metà dei 600 pedoni che vengono uccisi ogni anno sulle strade italiane. Ma l'impatto della cattiva mobilità sugli anziani non si misura solo nel tragico computo delle vittime. La percezione della strada come di un luogo pericoloso spinge troppe persone a limitare la propria mobilità, con gravi ricadute sulla propria salute e sulle relazioni sociali.

Che fare? Gli esempi migliori dei paesi più virtuosi ci dimostrano, per fortuna, che questo non è un destino ineluttabile, ma per cambiare ognuno deve fare la propria parte. Chi guida deve considerare il pedone non come un intralcio, ma come un altro utente della strada, da rispettare con particolare attenzione perché più fragile. Chi cammina deve essere consapevole dei propri diritti, rivendicandoli, e dei propri doveri, evitando imprudenze. Serve infine una nuova politica della mobilità a tutti i livelli che metta al centro delle nostre città le persone invece delle macchine, ampliando le zone pedonali e le zone 30, promuovendo azioni educative e di sensibilizzazione, attuando interventi di moderazione del traffico e utilizzando saggiamente gli strumenti repressivi e sanzionatori.

*Carla Cantone, segretario Spi-Cgil*

*Gigi Bonfanti, segretario Fnp-Cisl*

*Romano Bellissima, segretario Uilp-Uil*

*Siamo nati  
per camminare*



immagine di Andrea Ricci

PER LA **NOSTRA SALUTE**  
E PER QUELLA DELL'**AMBIENTE**  
**ANDIAMO A SCUOLA A PIEDI**

Campagna promossa dalla Regione Emilia-Romagna, a cui hanno aderito 51 Comuni della regione. A Milano l'iniziativa viene promossa dai Genitori Antismog.

## Andare a scuola a piedi da soli (ma accompagnati): i piedibus

Il Piedibus è uno scuolabus che va a piedi: è formato da una carovana di bambini che vanno a scuola in gruppo, accompagnati da due adulti, un “autista” davanti e un “controllore” che chiude la fila. Parte da un capolinea proprio come uno scuolabus e, seguendo un percorso stabilito, raccoglie i passeggeri alle fermate predisposte lungo il cammino, rispettando l’orario prefissato.

Andare a scuola a piedi rende la città più vivibile, meno inquinata e pericolosa. Per i bambini è un’attività fisica di cui hanno assoluto bisogno. Lungo il percorso chiacchierano con i loro amici, imparano a muoversi in sicurezza e si guadagnano un po’ di indipendenza. Quando arrivano sono pimpanti e di buon umore.

Non dobbiamo limitare la libertà dei nostri figli per paura o pigrizia: sono nati per camminare, muoversi è un loro bisogno vitale. Prima o poi saranno liberi di circolare in ogni caso ed è meglio che siano preparati a muoversi nel traffico. Dobbiamo cominciare a cambiare le nostre abitudini e il Piedibus è una soluzione semplice ed efficace.

Il Piedibus è una realtà in molti paesi e inizia a diffondersi anche in Italia, anche grazie al fatto che molti Comuni stanno chiudendo al traffico le strade attorno alle scuole, almeno negli orari di entrata e uscita. Il Piedibus è il modo più comodo, sicuro, ecologico e divertente per andare e tornare da scuola. Ogni Piedibus è diverso per adattarsi alle esigenze di bambini e famiglie. Può nascere in ogni scuola dove ci siano genitori disponibili. Per maggiori informazioni è possibile consultare il sito [www.piedibus.it](http://www.piedibus.it) e la relativa pagina facebook.

*Giovanni Vassallo, [www.piedibus.it](http://www.piedibus.it)*



*quando guidi  
ascolta  
il pedone  
che è in te*

**siamo tutti pedoni**

Vito

## Muoversi fa bene e in gruppo è divertente

Migliaia di studi scientifici hanno dimostrato come praticare una adeguata attività fisica allunga la vita media, fa invecchiare più lentamente e in condizioni di salute mentale migliori.

Per avere questi benefici basta dedicare all'esercizio fisico moderato almeno 30 minuti al giorno, il doppio per bambini e giovani. Un piccolo impegno per un grande guadagno, ma che più della metà degli italiani non mette in pratica.

Cambiare il proprio comportamento non è facile, la sola informazione non basta, bisogna mettere a disposizione delle persone concrete opportunità che siano: adeguate alla capacità del soggetto; accettabili, cioè vicine ai suoi gusti, bisogni e aspettative; flessibili alle esigenze del soggetto; accessibili per tempi, costi e distanze e socializzanti, che offrano la possibilità di dividerle con altri amici, sostenendosi reciprocamente.

Da queste premesse nel Cesenate sono sorti nel 2007 i Gruppi di Cammino. L'idea è semplice: ci si ritrova ad un orario stabilito in un punto della città per fare una camminata di circa un'ora. Alcuni partecipanti guidano il gruppo lungo percorsi cittadini e si assicurano che nessuno sia lasciato indietro. Non ci sono iscrizioni o altre formalità, l'aggregazione è libera e gratuita. Il gruppo favorisce l'incontro di persone di diverso genere, di differente età e origine. Si incontrano vecchi amici e se ne conoscono di nuovi. I gruppi sono sempre più frequentati (74mila presenze all'anno), grazie a questa iniziativa migliaia di cittadini hanno aumentato la loro quota di movimento e hanno scoperto che adottare uno stile di vita più salutare non è sinonimo di rinunce o sacrifici, ma può essere molto divertente.

*Mauro Palazzi, Medico Specialista in Sanità Pubblica e  
Medicina dello Sport, AUSL della Romagna-Cesena*



Rispetta le regole, rispetta le persone:  
riserva anche tu Un posto al sole  
per i pedoni!

Lucio Allocca e Germano Bellavia

## 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 piedibus
- 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, Verbania, Verona*

CHI VA PIANO  
(ATTRAVERSANDO  
LA STRADA)  
NON VA LONTANO.

Luporosso©Mario Gomboli



M. Gomboli

## **Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica**

### **Patrocini**

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

### **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

### **Comuni**

Arezzo, Bergamo, Bologna, Campagnola Emilia, Canegrate, Cesena, Collegno, Colorno, Ferrara, Fiorenzuola d'Arda, Forlì, L'Aquila, Meldola, Modena, Novara, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia, Rubiera, Senigallia, Siena, Sorbolo, Torino, Trento, Venaria Reale, Comando associato di Polizia Locale di Bellusco e Mezzago, Unione dei Comuni della Bassa Romagna

### **ADA, ANTEAS, AUSER**

#### **SPI-CGIL**

Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana  
Barletta-Andria-Trani, Bologna, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Reggio Emilia, Rimini

#### **FNP-CISL**

Lombardia, Veneto  
Belluno, Bologna, Ferrara, Padova, Romagna, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza

#### **UILP-UIL**

Emilia-Romagna  
Bologna

## **Province**

Bologna, Reggio Emilia

## **Agenzia per la Mobilità Metropolitana e Regionale Torino**

## **Aziende**

Conad, Coop Adriatica, Metronapoli, Tper

## **Aziende sanitarie**

Azienda ULSS 14 Chioggia (Ve), ASL 10 di Firenze – Dipartimento di Prevenzione, ASL di Brindisi, ASL di Cagliari, ASL di Milano, ASS 1 Triestina – Centro Cardiovascolare e Dipartimento Servizio di Alcologia, ASS 5 di Bassa Friulana, AUSL 1 di Massa e Carrara, AUSL 12 di Viareggio – Promozione della Salute, AUSL della Romagna, AUSL di Imola, AUSL di Latina, AUSL di Reggio Emilia, Azienda Ospedaliera IRCCS Arcispedale Santa Maria Nuova (Re), Azienda Ospedaliero Universitaria di Bologna – Policlinico S. Orsola-Malpighi, Azienda ULSS 17 – Este Monselice, Istituto Ortopedico Rizzoli (Bo), Regione del Veneto – Azienda ULSS 7 – Pieve di Soligo (Tv), ULSS 5 Ovestvicentino

## **Associazione Europei Familiari e Vittime della Strada**

## **Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada**

Bergamo, Bologna, Boretto (Re), Brescia, Catanzaro, Cuneo, Frosinone, Matera, Messina, Padova, Taranto, Venezia, Vicenza

CONdividere la strada della vita (Bs), FLG.it (Vittime della strada) Umbria, Gruppo I colori della vita nel ricordo di Elena (Reggiolo – Re), Progetto “La Strada siamo noi”, Radio soccorso “Rocco Fungoso”

## **Associazioni consumatori**

Acu, Adiconsum, Adoc, Altroconsumo, Casa del consumatore, Cittadinanzattiva, Cittadinanzattiva Emilia-Romagna, Codacons, Confconsumatori, Federconsumatori, Federconsumatori Bologna,

Federconsumatori Forlì-Cesena, Federconsumatori Modena,  
Federconsumatori Piacenza, Federconsumatori Rimini,  
Fondazione ICU – Istituto Consumatori Utenti, Movimento  
Consumatori, Movimento dei Consumatori Veneto, Movimento  
Difesa del Cittadino, Unione Nazionale Consumatori

### **Associazioni**

Acli, Age Barletta, Aias, Aice, AmicoAlbero, Ancescao, Ancescao  
Bologna, Anmic, Anpas, Anthai, ANVU – Associazione  
Professionale Polizia Locale d'Italia, Arci, Arci (Bo), Arci Emilia-  
Romagna, Associazione La città possibile (To), Associazione  
Medici per l'Ambiente – ISDE Italia, Associazione  
Portadimare/Festival Nuvole di Carta, Associazione Verdi  
Ambiente e Società Onlus, Avis Emilia-Romagna, Bologna  
Pedonale, Camminacittà – Federazione italiana per i diritti del  
pedone, Cngei, Coped – CamminaTrieste, Ecoistituto del Veneto,  
FIAB, Fiaba, Fondazione Italiana Sicurezza della Circolazione  
Onlus FISICO, Forum Terzo Settore Emilia-Romagna, Genitori  
Antismog, Italia Nostra, Legambiente, Legambiente Bologna,  
Legambiente Emilia-Romagna, Osservatorio Provinciale Sicurezza  
Stradale di Reggio Emilia, Rete Italiana Città Sane OMS,  
Salutegiovani Onlus, TriesteAbile, Uic – Unione Italiana dei  
Ciechi e degli Ipovedenti, Uic (Ts), Uisp Bologna, WWF Bologna

### **FAI Emilia-Romagna**

#### **Media partner**

bimbisicuri.it, il Salvagente, la Nuova Ecologia, www.piedibus.it,  
www.sicurauto.it e www.sicurmoto.it

## **Radio e Tv** **che trasmetteranno gratuitamente lo spot di Piero Angela**

### Radio Capital e Radio DeeJay

Basilicata Radio Due/Bierredue (Pz); BluRadio (No); Centro Mare Radio (Rm); Ciao Radio (Bo); G.R.P.Giornale Radio Piemonte (To); Gruppo Radio Number One (Radio Number One, Mille Note, Radio Bergamo, Eventi, Bergamo News, Radio Italia 60 Lombardia) (Bg); Il Gruppo Radio Amore (Radio Amore, Radio Amore i migliori anni, Radio Amore Dance, Radio Amore Blu) (Ct); Modena Radio City (Mo); R.B.C.Grosseto – Radio Barbanella City & Franco Sensation (Gr); Radio Acqui Vallebormida Monferrato (Al); Radio Amore Campania (Na); Radio Amore Palermo – Messina – Reggio Calabria/Radio Graffiti (Me); Radio Antenna Uno e Radio Antenna Due (Na); Radio Babboleo (Ge); Radio Budrio (Bo); Radio Caccamo Centrale (Pa); Radio Campagnola (Tv); Radio Città Del Capo (Bo); Radio Città Futura (Rm); Radio City (Al); Radio Delta Uno [www.deltauno.it](http://www.deltauno.it) (Ta); Radio Dimensione Musica (Rm); Radio Fermo Uno (Ap); Radio Flash Salerno (Sa); Radio Gamma (Fc); Radio Genius e Radio Italia Anni 60 (Pd); Radio Globo (Rm); Radio Icaro (Rn); Radio Idea e Airplay (Ba); Radio L'olgiata HD (Rm); Radio Lady (Fi); Radio Laser (Mt); Radio Linea Numero Uno (Mc); Radio Macomer Centrale (Nu); Radio Musicchiere (Re); Radio Nettuno (Bo); Radio Nostalgia Toscana (Ms); Radio Onda Ligure 101 (Sv); Radio Onda Novara – Gruppo ABC (No); Radio Panda (Mi); Radio Parsifal (Pe); Radio Pico – Emittente Ufficiale A22 (Mo); Radio Piemonte Sound, Amica Radio Piemonte Sound 2 (Cn); Radio Power FM Web; Radio Proposta In Blu (Ao); Radio Punto Nuovo; Radio Radar (Bo); Radio Raghjayda (Cs); Radio Record (Rn); Radio Reggio (Re); Radio Sanluchino (Bo); Radio Sardinia (Vs); Radio Sirio (Ag); Radio

Sound Ferrara (Fe); Radio Spazio Noi Inblu (Pa); Radio Stella (Bo); Radio Stella Tortoli (Nu); Radio Studio 93 (Lt); Radio Studio Delta (Fc); Radio Studio X (Pt); Radio Trc (Fg); Radio Voghera e Radio Voghera 2 (Pv); Radionova (Re); Rtin Radio (Te); Spazio Radio (Rm); Tele Radio Monte Kronio (Ag); Trc, Trc2 Cultura, Trc2 Sport, Vmt (Mo).

## Siamo tutti pedoni 2014

### Ideazione e coordinamento



Il Centro Antartide ha ricevuto il riconoscimento per la sua azione di prevenzione e divulgazione ambientale e sociale nell'ambito del

Premio Nazionale di Divulgazione Scientifica 2013  
organizzato dall'Associazione Italiana del Libro

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

Immagine di copertina: Gastone Mencherini

Si ringraziano: Federica Castaldi della redazione di "Un posto al sole", Raffaella Busia e Mario Gomboli della casa editrice Astorina, Stefano Marzorati e la Sergio Bonelli editore, Nicoletta Zavattini della redazione di Superquark.

Stampato nel mese di maggio 2014 presso  
Tipografia Moderna (Bologna)

Info e adesioni:

Centro Antartide, via Rizzoli 3 Bologna, tel.  
051.260921, [info@centroantartide.it](mailto:info@centroantartide.it)

Sotto l'Alto Patronato  
del Presidente della Repubblica

Con il patrocinio di:



Con il contributo di:



Assessorato Programmazione territoriale,  
urbanistica, Reti di infrastrutture materiali  
e immateriali, mobilità, logistica e trasporti



PER L'EDUCAZIONE STRADALE E LA SICUREZZA



[www.siamotuttipedoni.it](http://www.siamotuttipedoni.it)