

Verdiamo un po'



In omaggio

La targhetta disegnata da Staino da appendere alla bici



Sostieni Legambiente

Puoi iscriverti utilizzando il bollettino allegato



Comunicare l'azione

7 e 9 giugno
Corso di formazione su
Volontariato e Media

Sabato 28 maggio tutti in bici!

Per dire che vogliamo

**Aria pulita,
piste ciclabili,
trasporto pubblico
efficiente e potenziato,
diritti del pedone,
meno traffico in città**



Bicifestazione e consegna delle firme al Comune

Partenza ore 11.15 da Prato della Valle davanti a Santa Giustina

"Usa la testa, vai a piedi"

Conosci i diritti dei pedoni - Incontro pubblico

Mercoledì 8 giugno, ore 21.00

Sala del consiglio di quartiere 2 nord - via Curzola 15



LEGAMBIENTE

un mondo diverso è possibile

Periodico trimestrale
n. 3 anno XX, maggio 2005, con I.R.

Bollettino di Legambiente Padova
circolo Eleonora Chinni

sede legale
via Cornaro 1/a 35128 Padova

sede operativa
via Monte Sabotino 28
tel. 049.8561212
fax. 049.8562163
legambiente_padova@libero.it
http://www.legambientepadova.it

Direttore responsabile
Riccardo Bottazzo

Questo numero è stato curato da
Donatella Gasperi
Sandro Ginestri
Lucio Passi
Raffaella Poli
Davide Sabbadin

Realizzazione grafica
Simone Nalato

Proprietario
Sergio Lironi

Stampa
Nuova Grafica - Vigorovea (PD)
tel. 049.9702369

Reg. Trib. di Padova n. 908 del 20/11/85.
Sped. in abb. post. - 45% art. 2 comma 20/B
Legge 662/96. Filiale di Padova
Abbonamento annuo 1 Euro.

Stampato su carta riciclata
A causa delle normative postali siamo
costretti ad incelofanare questo bol-
lettino. Ce ne scusiamo con i lettori.

Indice

<i>A Ruota libera!</i>	2
<i>Piste ciclabili a Padova</i>	3
<i>Metrotram e bici</i>	3
<i>I diritti dei pedoni</i>	4
<i>Gli incidenti diminuiscono</i>	4
<i>Che fare?</i>	5
<i>Concorso A ruota libera</i>	6
<i>Questionario "una vita da pedone"</i>	7

A ruota libera

Il 28 "bicifestazione" e consegna delle firme al Comune

Tutti in bici dal Sindaco e dall'Assessore alla Mobilità

Sabato 28 maggio vi invitiamo alla bicifestazione che partendo dal sagrato di Santa Giustina alle ore 11.30 raggiungerà il Palazzo del Comune per consegnare al Sindaco ed all'Assessore alla Mobilità le migliaia di firme raccolte sulla petizione che chiede la realizzazione di una **rete continuativa di piste ciclabili** a Padova. In questo giornalino, troverai la targhetta, simbolo della campagna "A ruota libera" e del ciclo raduno. Ti invitiamo ad appenderla alla tua bici ed a partecipare alla bicifestazione. E se non puoi pedalare con noi da prato della Valle al Comune, appendila comunque: testimonierai in questo modo la tua adesione ai nostri obiettivi.

Il progetto e la petizione

Da alcuni mesi abbiamo iniziato una capillare campagna a favore delle piste ciclabili e della sicurezza dei ciclisti a Padova.

Abbiamo realizzato un piano dettagliato elaborato da Legambiente, in collaborazione con WWF e Amici della bicicletta per costituire finalmente una vera rete continuativa di piste ciclabili in città con un spesa accettabile per le casse Comunali 2 milioni di euro circa, da spendersi in alcuni anni (Vedi Verdiamo un po' n. 4 - novembre 2004). Per dare visibilità alla cosa centinaia di ciclisti hanno appeso al sellino della bici una delle targhette colorate pro piste ciclabili della campagna "a ruota libera".

Campagna che si inserisce nella più ampia mobilitazione per strafficare e disinquinare Padova, **potenziando il trasporto pubblico, limitando il traffico d'attraversamento**, realizzando i parcheggi scambiatori, utilizzando come servizio metropolitano la rete ferroviaria.

Cosa risponde l'Amministrazione?

L'Amministrazione comunale non si è dimostrata insensibile alle nostre richieste e ha messo sul tavolo un suo piano. Un programma a medio periodo per favorire la ciclabilità, che mette insieme aspetti di promozione, pianificazione, programmazione ed opere.

Si tratta di un Piano per certi verso positivo, ma che non è ancora suffi-

ciente. Perciò portare molte firme il 28, ed essere i tanti alla bicifestazione è fondamentale per far capire all'Amministrazione quanto sia diffusa la voglia di ciclabilità e per riuscire a migliorare gli aspetti carenti del Piano.

Il Piano del Comune: luci ed ombre

E' un piano positivo per quanto riguarda gli aspetti riguardanti la pianificazione e la programmazione che prevede di rendere obbligatorio l'inserimento di itinerari ciclabili all'interno delle nuove urbanizzazioni e opere stradali. L'istituzione dell'ufficio mobilità ciclabile è un altro segnale positivo, a patto che gli vengano affidati non solo compiti di promozione, ma anche di coordinamento intersettoriale di tutte le attività sulla ciclabilità.

Invece quando andiamo a leggere il capitolo delle opere il giudizio cambia di segno, e gli aspetti negativi prevalgono su quelli positivi. Infatti gli obiettivi di sviluppo chilometrico sono modesti, sia per quanto riguarda la costruzione di itinerari su sede riservata - 5 km all'anno - che per il completamento di tratti monchi, 2 km all'anno.

L'analisi di Legambiente stima in 22 km le nuove piste necessarie lungo radiali o strade a traffico intenso, obiettivo che con lo schema del Comune verrà raggiunto non prima di 5 anni. Inoltre per avere i 16 km di nuove piste che andrebbero a completare tratti attualmente monchi, chilometri fondamentali per far nascere un sistema a rete continua, sarà necessario attendere addirittura 8 anni. Sono poi troppo poche le nuove piste in sede propria, proprio nel momento in cui si dichiara di voler proteggere le biciclette sulle radiali

Delle 11 radiali o assi di grande traffico lungo le quali le bici sono in grave pericolo, per un totale di 22 km di nuove piste separate e protette che Legambiente individua come necessarie, l'Amministrazione decide di intervenire con pista separata e protetta solo su via Bembo. Per l'analisi completa del Piano Comunale si veda Verdiamo un po' numero 2 - aprile 2005.

Obiettivi e programma della bicifestazione del 28 maggio

Vogliamo

- > Più Piste Ciclabili
- > Meno Incroci pericolosi e più sicurezza stradale per pedoni e ciclisti
- > Un Ufficio Biciclette che sappia Promuovere l'uso della bicicletta in città
- > Potenziamento del Trasporto pubblico

Perché

- > Favorire l'uso della bicicletta contribuisce a disinquinare l'aria
- > Per pedoni e ciclisti circolare per la città è di anno in anno più difficile e pericoloso
- > Perché come dimostrano le centinaia di targhette colorate attaccate sulle bici in tutta la città, siamo in moltissimi a chiedere scelte importanti e coraggiose che possano rendere Padova un po' migliore.

Ritrovo: Prato della Valle di fronte Basilica di Santa Giustina ore 11.15

Partenza: ore 11.30

Percorso della bicifestazione: - via Cavallotti o 58 Fanteria - Circonvallazione (via Manzoni) - via Gattamelata - via Giustiniani - via Falloppio - via Morgagni - via Gozzi - Tommaseo - c.so del Popolo o in alternativa - via Porciglia - piazza Eremitani - via Garibaldi - riv. Ponti Romani - riv. Tito Livio - via San Francesco - Piazza delle Erbe

Arrivo nel cortile di Palazzo Moroni (Comune) ore 12.30 circa

> **Consegna delle firme al Sindaco ed all'Assessore alla Mobilità**

> **Aperitivo ecologico e musica**

Conclusione: ore 13.00

Primi promotori: Legambiente, Amici della bicicletta, Wwf, Associazione Studenti Universitari, ma tante altre associazioni stanno aderendo...



Una prospettiva più ciclabile della città?

Piste ciclabili a Padova

Una potenzialità tutta da esprimere

Sono circa 42 i km di piste ciclabili in Padova, tra quelle in sede protetta e quelle riservate ai margini della carreggiata. A queste bisogna aggiungere circa 22 km di tratti arginali percorribili in bicicletta. In realtà queste piste non rappresentano una reale risorsa per i ciclisti perché, ad eccezione di quella che attraversa tutta Padova lungo la direttrice Nord - Sud-Est (da San Carlo/via Saetta a Voltagarozzo), non esiste alcun altro tratto completo e significativo. L'abbondanza di tratti monchi di piste ciclabili paradossalmente rende ancora più pericoloso l'uso della bici: infatti molti di questi tratti si interrompono improvvisamente lasciando

il ciclista in mezzo al traffico.

Le piste ciclabili padovane cioè non costituiscono quella rete diffusa che permetterebbe ai cittadini che già oggi scelgono questo mezzo per spostarsi (sono circa il 6%) di farlo con maggiore sicurezza. Al contrario piste complete e continue, che collegassero quartieri anche lontani, permetterebbe di spostare sulle due ruote una quota ancora maggiore di persone, diminuendo traffico ed inquinamento. Anche i preadolescenti che nella maggioranza dei casi vengono portati a scuola in macchina dai genitori, con una rete di piste ciclabili di quartiere guadagnerebbero libertà di movimento.

Metrotram e bici

Una convivenza possibile?

Cosa fare subito

In questi mesi sui media locali non si è mai spenta la polemica sulla possibile o impossibile convivenza tra bici e tram in costruzione.

E' evidente che i numerosi incidenti occorsi a ciclisti lungo le riviere sono stati causati in prima battuta dal fondo stradale disconnesso (buche, cubetti di porfido rialzati, lose in pietra posate alcuni centimetri più alte del piano stradale). La rotaia del tram rappresenta l'elemento in più che causa l'incidente a chi ha già perso il controllo del mezzo. Altrimenti non si spiegherebbe il fatto che gli incidenti si sono verificati tutti nel tratto a pavimentazione a porfido e non lungo c.so del Popolo o via Garibaldi dove il manto stradale a fianco delle rotaie è regolare.

Da qui all'entrata in funzione del tram bisogna:

- rivedere la pavimentazione così come l'amministrazione ha dichiarato voler fare;
- limitare ulteriormente il traffico auto sulle riviere con controlli più serrati;
- eliminare alcuni tratti di parcheggio selvaggio sistematico (riv. Tito Livio) che restringono pericolosamente lo spazio di transito delle bici.

Come garantire la convivenza con il tram in funzione

In previsione dell'entrata in funzione del tram bisogna programmare da subito la messa in sicurezza e la convivenza fra tram e biciclette.

E' evidente che oltre il problema della sicurezza bisogna garantire al tram una velocità commerciale adeguata, obiettivo strategico per ridare efficienza al TP e renderlo concorrenziale all'uso dell'auto privata.

Risultato che si raggiunge **definendo percorsi protetti e separati per entrambi i mezzi lungo tutto il tracciato nord - sud**, con una corsia dedicata e protetta per il tram dalla quale è escluso il traffico auto privato, e contemporaneamente garantendo anche alle bici di potersi avvalere nella stessa via di un percorso dedicato a fianco di quello del tram.

Eliminando il traffico lungo il tracciato e permettendolo solo per i residenti e frontisti è possibile avere a disposizione i metri di carreggiata per attrezzare percorsi dedicati per le bici lungo quasi tutta la tratta.

Solo in casi particolari non è possibile costruito il percorso dedicato per le bici: Ad esempio in riviera Ponti Romani e parzialmente in riv. Tito Livio.

Se si dovesse decidere di interdire il transito alle bici per acclarati motivi di sicurezza, va realizzato un percorso parallelo, protetto, rettilineo, che non allunghi il tragitto. Nel caso specifico la ciclabilità dovrebbe essere deviata lungo via Eremitani e via degli Zabarella finalmente pedonalizzata.

I diritti dei pedoni

E' partita la campagna "Usa la testa, vai a piedi"

L'iniziativa vede la collaborazione tra il gruppo Piedi Liberi di Legambiente e l'ufficio Progetto Città del Comune di Padova e il coinvolgimento dei Consigli di Quartiere.

Chi va a piedi non inquina, sottrae traffico e contribuisce fattivamente a migliorare la città. Andare a scuola, al lavoro, a fare la spesa a piedi o in bicicletta sono attività che fanno risparmiare soldi e stress alla collettività e fanno guadagnare in salute individuale. Negli ultimi cinque anni si è ottenuta una notevole riduzione del numero complessivo delle vittime d'incidente grazie all'introduzione della patente a punti e d'innovazioni quali airbag, cinture di sicurezza e casco, ma per il pedone non ci sono state altrettanto significative innovazioni e il numero delle vittime degli incidenti stradali tra i pedoni è aumentato del 51% (dati ASAPS - sicurstrada).

Il pedone dovrebbe essere premiato materialmente, e invece chi va a piedi è penalizzato: affronta quotidianamente disagi e rischi e non vede rispettati i suoi diritti che spesso neppure conosce pienamente.

Le cause di questa situazione vanno dall'organizzazione della città e dalle condizioni specifiche delle sue strade a un fattore culturale molto diffuso di non consi-

derazione per i pedoni. E' in questo contesto che si colloca la campagna usa la testa, vai a piedi i cui obiettivi sono:

Informare i pedoni e renderli consapevoli dei loro diritti.

Far conoscere i vantaggi del camminare per il mantenimento della salute e di una buona forma fisica.

Diffondere e pubblicizzare l'iniziativa del Piedibus che permette ai bambini di andare a scuola a piedi in sicurezza.

Confrontarsi sul come realizzare la sicurezza pedonale mediante la riduzione della velocità dei veicoli e raccogliere specifiche segnalazioni, proposte e richieste da parte di quanti hanno esperienza locale e diretta.

Raccogliere specifiche segnalazioni, proposte e richieste da parte di quanti hanno esperienza locale e diretta dei problemi mediante un **semplice questionario, che pubblichiamo di seguito.**

Abbiamo inoltre predisposto un **vademecum tascabile**, nel quale sono condensate norme, indirizzi, consigli utili per l'autodifesa dei i pedoni, da oggi in distribuzione gratuita.

Il primo appuntamento è avvenuto mercoledì 20 Aprile nel quartiere 4 sud-est presso la sala polivalente di Voltabarozzo, in via Piovese 74.

Il prossimo incontro pubblico si svolgerà nella sala del Consiglio di Quartiere 2 Nord, in via Curzola 15 alle ore 21 di mercoledì 8 Giugno.

Introduce Raffaella Poli del gruppo "Piedi Liberi" di Legambiente. Intervengono Renzo Ondertoller (Unione Italiana Cechi), un medico per trattare l'aspetto scientifico e Antonio Huaroto che ha studiato alcuni percorsi casa-scuola per i bambini. L'Assessore Scortegagna modererà l'incontro e sarà presente un rappresentante del Quartiere.

I diritti di base

Sulle strisce pedonali il pedone ha sempre la precedenza

L'art. 191 del codice della strada prevede la perdita di 5 punti della patente e una multa fino a 550 euro per chi non rispetta la precedenza del pedone.

Il marciapiede è la carreggiata del pedone e deve sempre essere libero, sicuro e continuativo.

Sul marciapiede e sugli attraversamenti pedonali è vietata la fermata e la sosta dei veicoli. L'art. 158 del codice della strada punisce i trasgressori con la perdita di 2 punti della patente e una multa fino a 275euro.

Se i ciclisti (che sono i pedoni quando vanno in bicicletta) avessero piste ciclabili sufficienti, sicure e continuative non andrebbero a contendere i già scarsi spazi dei pedoni.

Gli incidenti diminuiscono

Ma non per i pedoni

Un dato nazionale dovrebbe far riflettere: l'incremento delle vittime per incidente stradale con esiti mortali tra i pedoni è stato del 51% (dati ASAPS - sicurstrada) e questo mentre, grazie all'introduzione della patente a punti airbag, cinture di sicurezza e casco, il numero complessivo degli incidenti nazionali è in regresso.

Le cause di questa situazione sono più d'una: l'organizzazione globale della città, lo scarso sviluppo di strutture per contenere i rischi del traffico e in generale uno scorretto atteggiamento culturale.

Organizzazione della città.

Nei quartieri periferici, sviluppati caoticamente attorno alle grandi arterie di scorrimento, l'elementare diritto di

camminare in sicurezza non è garantito. I centri di aggregazione che contengono le principali infrastrutture (mercato, banca, chiesa, scuola) e dove si svolge la vita della collettività sono intasati da un traffico veloce e pericoloso.

Le persone per fare due passi si riversano nel centro storico che ha il più alto numero di zone pedonali ma non è poi così sicuro dal momento che ha registrato il maggior numero (5) di incidenti mortali su un totale di 16 avvenuti nel 2004 (fonte: polizia municipale)

Ogni centro di identità urbana e non certo solo il "Liston" avrebbero diritto ad essere vivibile.

L'atteggiamento culturale

Nessuna struttura basterà a cambiare le

cose se parallelamente non avviene un cambiamento di mentalità. Scarseggia una cultura del rispetto e della tolleranza nei confronti di chi, come gli anziani e i bambini, non è in grado di muoversi a comando e celermente.

Le persone che per vari motivi, hanno una capacità motoria ridotta o impedita o privazioni sensoriali, hanno diritto a non essere ostacolate. Queste idee stentano ad affermarsi e i pedoni stessi sono poco consapevoli dei loro diritti e spesso subiscono la loro situazione come inevitabile. Il rispetto per i pedoni deve entrare nel patrimonio culturale comune e nei corsi per il conseguimento della patente e dell'abilitazione alla guida dello scooter.

Che fare?

Come ridurre gli incidenti e proteggere pedoni e ciclisti

Pedoni e ciclisti sono di gran lunga le vittime più frequenti negli incidenti urbani e le 3 cause più frequenti di incidenti nelle aree urbane sono: Velocità eccessiva, mancato rispetto delle precedenze, mancato rispetto semaforico. Conseguentemente ecco le due principali linee guida individuate per prevenire gli incidenti.

La separazione degli spazi per le diverse componenti del traffico veicolare, pedonale e ciclistico, quando ciò non sia possibile la creazione di condizioni di convivenza in sicurezza.

Riduzione della velocità con interventi su quei tratti di strada lunghi e rettilinei che inducendo alla velocità sono altamente incidentate.

Centrare questi obiettivi è possibile. Gli interventi specifici per la moderazione del traffico sono noti, collaudati e molto diffusi soprattutto in paesi del nord Europa. Alcuni esempi:

- Allargamenti e messa a norma dei marciapiedi (i marciapiedi di nuova costruzione devono essere larghi almeno un metro e mezzo e rialzati fino a un massimo di 15 cm. Quelli preesistenti devono consentire almeno il passaggio di una sedia a ruota
- Attraversamenti pedonali rialzati (nel passaggio pedonale il pedone ha sempre la precedenza, il fatto che sia portato allo stesso livello del marciapiedi rende percepibile anche visivamente il suo essere un prolungamento dello spazio dedicato ai pedoni.)
- Attraversamenti pedonali con isola spartita-

traffico. Necessari per le strade più larghe.

- Attraversamenti pedonali a penisola: indicati in vicinanza di asili, scuole o siti particolarmente sensibili
- Zone 30 e zone residenziali : Il traffico veicolare è ammesso ma gli automobilisti devono avere la percezione di sentirsi " ospiti " in una zona dove la priorità è dei pedoni e delle biciclette I varchi sono identificati con portali, in modo da rendere massima la percezione di varcare una soglia. All'interno ci sono interventi di moderazione del traffico: restringimenti della carreggiata, disassamenti, chicane, cambi di pavimentazione
- Zone a Traffico Limitato: transito concesso solo a determinate categorie di veicoli
- Isole pedonali.
- Piste ciclabili.
- Percorsi pedonali e percorsi casa-scuola.
- Realizzazione dei Piedibus .Il Piedibus è un autobus umano fatto di una carovana di bambini in movimento accompagnati da due adulti, con capolinea, fermate, orari e un suo percorso prestabilito. Lungo il percorso i bambini possono chiacchierare con i loro amici, apprendere utili abilità nella sicurezza stradale e guadagnare un po' di indipendenza.

Le barriere architettoniche

Costituisce barriera architettonica tutto ciò che impedisce o limita alle persone che presentano una minorazione fisica, psichica o sensoriale una normale attività di apprendimento, di relazione o di integrazione lavorativa.

In particolare per la pedonalità le barriere architettoniche sono rappresentate dagli ostacoli che limitano la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita. Tra le barriere architettoniche va considerata anche la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettano l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

La normativa di riferimento è rappresentata dalla L. del 9 gennaio 1989 n.13, per gli edifici privati e per gli edifici pubblici e privati aperti al pubblico, dalla L. 5 febbraio 1992 n.104 (legge quadro a tutela dei portatori di handicap), dal D.P.R. 24 luglio 1996 n.503, regolamento per gli edifici, spazi e servizi pubblici e dal D.m.(lavori pubblici) 14 giugno 1989 n.236, che detta le prescrizioni tecniche ai fini del superamento e dell'eliminazione della barriere architettoniche.

Carta europea dei diritti del pedone

La Carta dei Diritti del pedone è una risoluzione del Parlamento Europeo approvata nell'Ottobre 1988.

Afferma il diritto del pedone a vivere in città strutturate a misura d'uomo e non d'automobile e in sintesi sancisce tre diritti fondamentali:

Diritto alla salute

Rispetto delle norme di emissioni chimiche e acustiche
Creazione di "polmoni verdi" all'interno delle aree urbane
Adozione nel trasporto pubblico di autoveicoli che non siano fonte di inquinamento né atmosferico né acustico

Diritto alla sicurezza

Limitazione della velocità con specifici interventi sull'assetto stradale
Riorganizzazione di strade e incroci per garantire la circolazione pedonale e ciclistica
Specifici interventi per consentire la sosta, l'accesso e la percorribilità di strade e marciapiedi
Spazi pedonali e percorsi riservati all'interno della città

Diritto all'autonomia

Autonomia garantita da un servizio di trasporto pubblico articolato e adeguatamente attrezzato per rispondere alle esigenze di tutti i cittadini, abili e disabili.
Efficaci sistemi di segnalazione concepiti anche per quanti sono privi di vista e di udito
Bambini, anziani e disabili hanno diritto all'autonomia di movimento grazie all'adeguamento delle aree pubbliche e dei mezzi di trasporto.



Ecopolis
Newsletter socio-ambientale di Padova



presentano

Comunicare l'azione

7 e 9 giugno - corso di formazione su Volontariato e Media

Volontariato e media un rapporto qualche volta difficile ma spesso necessario. Un rapporto che va costruito seguendo regole precise. Ma quali sono queste regole?

Cos'è una notizia? Come si scrive un comunicato stampa? Quando si organizza una conferenza stampa?

Per rispondere a queste domande e fornire ai volontari una conoscenza teorico-pratica di come ci si rapporta con i media, Legambiente organizza il corso di formazione "Comunicare l'Azione".

Il corso è articolato in due lezioni che si terranno martedì 7 e giovedì 9 giugno dalle 17.45 alle 20.00 nella sede del CSV di Padova. La lezione di martedì 7 sarà teorica mentre quella di giovedì 9 sarà pratica. L'obiettivo è quello di far sì che i partecipanti siano in grado di stendere un comunicato stampa da inviare ai media locali.

Il corso sarà tenuto da Donatella Gasperi, giornalista, collaboratrice di numerose testate e Direttore di Ecopolis.

Concorso A Ruota libera

Tantissime idee e proposte per le nuove targhette

Ha riscontrato molto interesse il concorso lanciato da Legambiente per realizzare nuove targhette da appendere alle bici. Vogliamo intanto ringraziare quanti, al 15 aprile, ci hanno fatto pervenire i loro elaborati. Pubblicheremo i nomi dei vincitori (che vedranno stampate le loro targhette) sul prossimo Verdiamo un po'.

3a B scuola media Petrarca - Alberta Dal Dosso - Alceste Mazzucco - Alice - Andrea Nicoletto - Aravinda Eletto - Benedetta Monestier - Carletta - Classi 4a e 5a Scuola Elementare Alessandro

Volta - Claudia Barolo - Claudia Monteza - Donna d'Agostino - Elena Mirandola - Elisa Banzato e Ester Sireci (istituto d'arte P. Selvatico) - Emily Formentin e Luca Zamian (istituto d'arte P.Selvatico) - Enrico Coppello - Ernesto Corazza - Evelina Nalon - Federico Giancesello - Gianni Ballestrin - Giulio Trevisan - Guido Marin - Ilaria Baldan - Laura dal Fabbro - Luigi Mercanzin - Melissa Valso - Michela Pittarello (istituto d'arte P. Selvatico) - Renata Granza - Roberto Baldin - Sara Vescovi - Stefania Presta - Veronica Langstadt

Grazie Bobo!

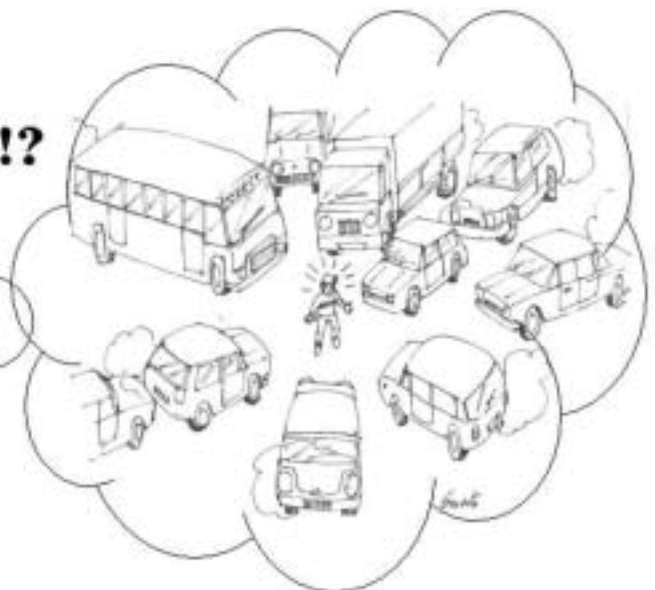
Anche Sergio Staino ci ha mandato i suoi disegni

Anche Sergio Staino, il notissimo disegnatore di BOBO ha voluto partecipare al nostro concorso regalandoci due disegni. Ne abbiamo scelto uno come simbolo della campagna a Ruota Libera e della bicifestazione del 28 maggio, e non abbiamo resistito alla tentazione di inviarti in regalo la targhetta da appendere alla bici.

Vuoi ricevere Ecopolis?

Vuoi essere informato settimanalmente sulle iniziative ambientaliste e non solo? Lo puoi fare col tuo pc ricevendo gratuitamente "Ecopolis, newsletter per la Padova socio-ambientale", a cura di Legambiente in collaborazione con il Centro Servizi per il Volontariato di Padova, che sarà inviata ogni giovedì per posta elettronica. I temi toccati dalla newsletter riguarderanno non solo questioni strettamente ambientali, ma anche punti riferiti, alla cittadinanza attiva e partecipazione, al volontariato e al pacifismo. **Per ricevere gratuitamente Ecopolis è sufficiente registrarsi sul sito www.legambientepadova.it.** Altrettanto facilmente sarà possibile, eventualmente, richiedere la cessazione dell'invio.

Tempi Moderni!?



Questionario "Una vita da Pedone"

DATA

IN QUALE QUARTIERE ABITA?

- .Quartiere 1 - Centro
.Quartiere 2 - Nord (Arcella - S. Carlo - Pontevigodarzere)
.Quartiere 3 - Est (Brenta-Venezia, Forcellini-Camin)
.Quartiere 4 - Sud-Est (S. Croce-S. Osvaldo, Bassanello-Voltabarozzo)
.Quartiere 5 - Sud-Ovest (Armistizio-Savonarola)
.Quartiere 6 - Ovest (Brentella-Valsugana)

SESSO

- .M .F

ETÀ

- .0-13 .14-29 . 30-59 .60 e oltre

PER I SUOI SPOSTAMENTI SI MUOVE A PIEDI?

- .Spesso .Talvolta .Raramente .Mai

QUAL È IL MOTIVO PRINCIPALE PER CUI SCEGLIE DI SPOSTARSI A PIEDI? (indicare 1 solarisposta)

- .Per risparmiare tempo .Per non avere problema di parcheggio
.Per mancanza di mezzi alternativi .Per fare del moto
.Per risparmiare denaro .Altro.....

CAMMINANDO A PIEDI HA LA SENSAZIONE DI ESSERE ESPOSTO A RISCHI?

- . Nulla .Poco .Abbastanza .Molto

ORDINI PER IMPORTANZA I SEGUENTI FATTORI CHE ESPONGONO A RISCHIO I PEDONI, METTENDO UN NUMERO CHE VA DA 1 (quello che ritiene il più importante) A 5 (quello che ritiene il meno importante):

- .Eccessiva velocità dei mezzi in circolazione .Eccessivo numero di mezzi circolanti
.Comportamenti scorretti dei pedoni .Scarso rispetto del codice della strada da parte dei conducenti di veicoli
.Circolazione promiscua sul marciapiede (pedoni, biciclette, auto che parcheggiano...)
.Altro

ORDINI PER IMPORTANZA LE SEGUENTI SITUAZIONI DI POTENZIALE PERICOLO, METTENDO UN NUMERO CHE VA DA 1 (quella che ritiene la più pericolosa) A 5 (quella che ritiene la meno pericolosa):

- .Attraversamenti pedonali .Marciapiedi mancanti o non a norma
.Marciapiedi occupati da mezzi o oggetti .Mancanza di segnaletica adeguata
.Rotatorie .Altro

QUAL È, SECONDO LEI, L'INTERVENTO PIÙ UTILE PER LA SICUREZZA PEDONALE? (indicare una sola risposta)

- .Attraversamenti pedonali rialzati e segnalati .Marciapiedi completi e sicuri
.Maggior controllo da parte della Polizia Municipale .Tempi semaforici adeguati
.Illuminazione e isole spartitraffico .Altro.....

È A CONOSCENZA DELLE SANZIONI PREVISTE DAL CODICE DELLA STRADA PER CHI NON CONCEDE AI PEDONI LA PRECEDENZA SULLE STRISCE PEDONALI?

- .Sì .NO

SECONDO LA SUA ESPERIENZA, LA PRECEDENZA AL PEDONE QUANTO VIENE RISPETTATA?

- .Sempre .Spesso .Talvolta .Mai

INDICHI UN PUNTO DEL SUO QUARTIERE CHE, SECONDO LEI, NECESSITA MAGGIORMENTE DI ESSERE MESSO IN SICUREZZA PER I PEDONI

.....

L'impegno continua... anche d'estate!

Oltre 200 Campi di volontariato vengono organizzati quest'anno in Italia o all'estero da Legambiente per ripulire spiagge, fondali e boschi ecc., per ripristinare sentieri, fontane e corsi d'acqua ecc., per costruire rampe di accesso per i disabili, ponti di sosta attrezzati in armonia con l'ambiente ecc., per tutelare gli animali selvatici o in via di estinzione, nonché i boschi minacciati dal pericolo di incendi, ecc.

Un'impegno possibile ogni anno grazie a centinaia di persone che scelgono di partecipare ai campi di Recupero e O Ambientale - di Studio e Lavoro - Genitori e Figli - Under 18 - Subaquei - di Volontariato a medio e lungo termine - sulla Legalità - di Cooperazione - Internazionali in Italia o all'Estero.. (per saperne di più vieni in via Monte Sabotino 28 a ritirare l'elenco).

Un impegno possibile grazie a migliaia di persone che ogni anno si iscrivono a Legambiente. Ringraziamo di cuore che l'ha già fatto e invitiamo tutti gli altri a farci un pensiero.

Quota associativa

> Socio junior: fino a 14 anni riceve "Jey"	6 Euro
> Socio ragazzo: da 15 a 18 anni riceve "La Nuova Ecologia"	6 Euro
> Socio giovane: da 19 a 25 anni, riceve "La Nuova Ecologia"	NOVITA' 15 Euro
> Socio ordinario: riceve "La Nuova Ecologia"	26 Euro
> Socio scuola e formazione: riceve "La Nuova Ecologia" e "Formazione Ambiente"	36 Euro
> Socio sostenitore: riceve "La Nuova Ecologia" e una copia omaggio di "Ambiente Italia"	80 Euro

Un euro della quota di adesione copre i costi di abbonamento al periodico Verdiamo un po'

Iscriversi a Legambiente Padova è semplice

> potete venire nella nostra sede in via Monte Sabotino 28 (prima laterale sinistra di via Palestro venendo dal centro) in orario ufficio (sabato chiuso);

> oppure è sufficiente effettuare un versamento sul c/c postale n. 36037091 con causale: iscrizione 2005 a Legambiente e tipologia socio; usate il bollettino allegato.

Iscriversi a Legambiente è vantaggioso!

Presentando la tessera di Legambiente 2005 nei seguenti esercizi potete avere gli sconti indicati

Libreria Minerva Libri di cultura veneta via S. Francesco 71

Pangea Carte, mappe, libri via Martino e Solferino 106

Mago delle Stelle Libreria per ragazzi Piazzetta Conciapelli 8/11

Edizioni e Libreria Gb Libreria di varia e scolastica vicolo Paretino, 25

Artiglio del Diavolo Erboristeria via Boccalerie 16 (laterale P.zza Frutti)

Il Riccio del Tamiso Emporio Biologico via Beato Pellegrino 115

Lunanuova Ristorante vegetariano biologico via Barbarigo 12

La Cucina dei semplici Ristorante ed osteria Locale tipico biologico via s.Lucia 68

Croce Azzurra 3 Negozi per animali via Monte Cengio 16 - via Venezia 47 - via Pontevigodarzere 113

Ambulatorio Veterinario Arcella-S.Carlo Ambulatorio veterinario via Vecellio 8

Cicli e Ricicli Meccanico di biciclette via Forcellini 51

sconto 10%

sconto 10%

sconto 10%

sconto dal 5 al 10%

sconto 10%

sconto 5%

sconto 10%

sconto 10%

sconto 10%

sconto 20%

sconto 10%



Salta su!

Sostieni Legambiente.