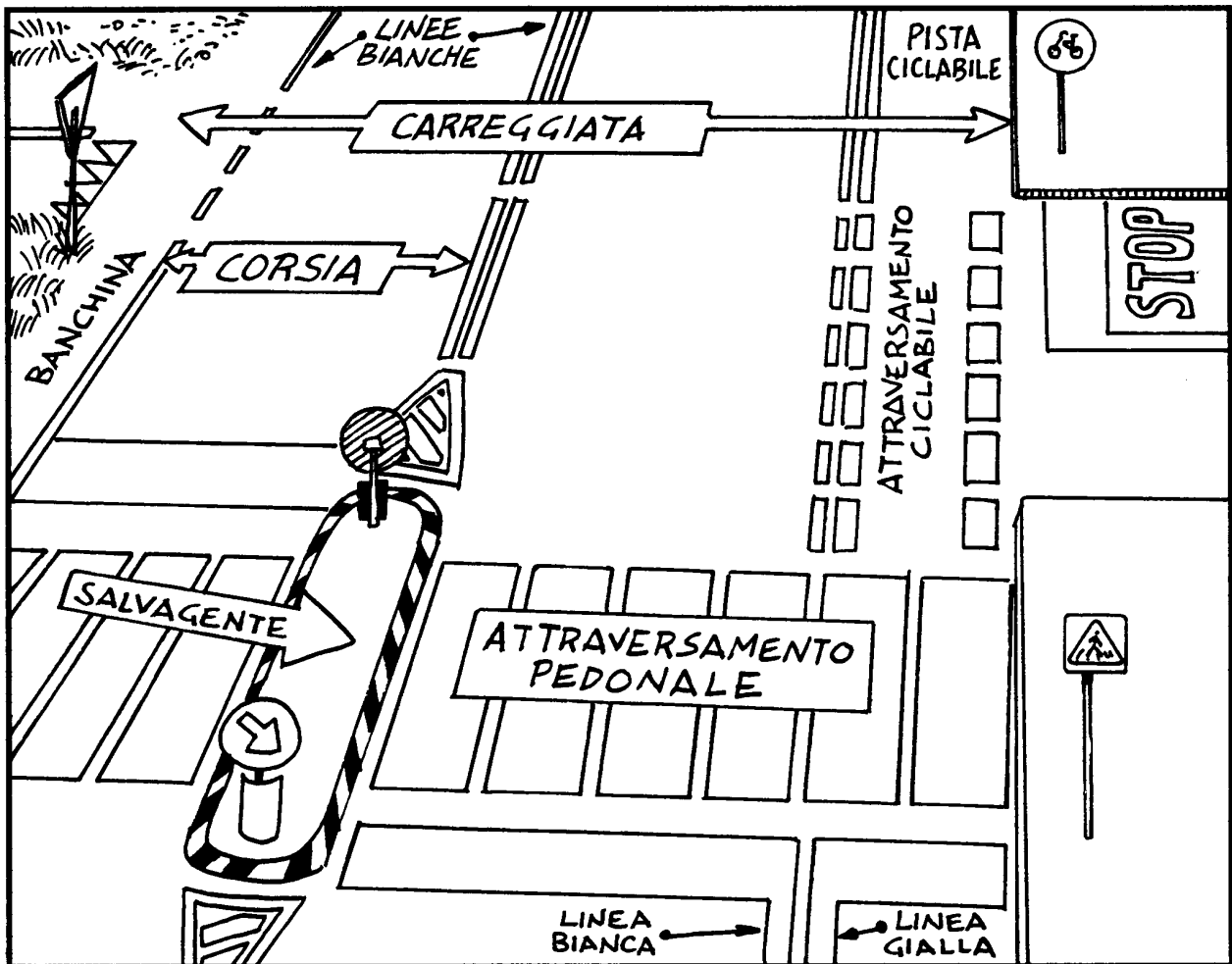




PROVINCIA DI VENEZIA
Assessorato alla Mobilità e Trasporti

CORSO DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

TESTO PER GLI ALUNNI DI
SCUOLA MEDIA CLASSE II



a cura di: Giuseppina Casarin, Luciano Marini, Daniele Masiero, Dino Sabbadin
e Lucia Tagliapietra



PROVINCIA DI VENEZIA

Care ragazze e cari ragazzi,

anche voi sapete bene quanto è difficile oggi camminare sulla strada, attraversarla, andare in bicicletta. Troppe automobili e troppo veloci anche vicino alle scuole, alle piazze, ai giardini; qualche volta le troviamo anche sopra i marciapiedi.

Così l'aria è sempre più inquinata ed è difficile muoversi tranquilli nelle nostre città e paesi.

Vi sono poi tanti pericoli e gli incidenti più gravi colpiscono soprattutto pedoni e ciclisti.

Questo fascicolo vi aiuta a conoscere le regole per muoversi in modo prudente e sicuro.

Alla fine con i vostri insegnanti potrete anche partecipare a delle prove pratiche e potrete fare delle proposte per migliorare l'ambiente che frequentate.

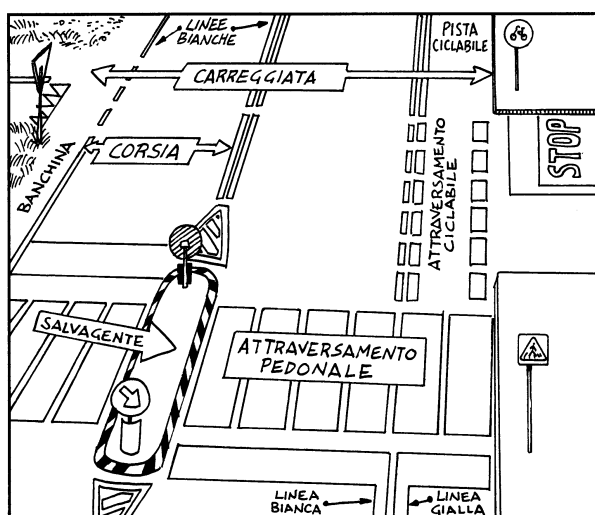
Così potrete contribuire anche voi a rendere più sicuro, sano e gradevole l'ambiente e a viverci meglio.

IL PRESIDENTE
Sig. Luigino Busatto

L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ E TRASPORTI
Dott. Ugo Campaner

LA STRADA

Per introdurre lo studio sulla sicurezza stradale dobbiamo innanzitutto imparare alcuni termini tipici di questa materia.



VEICOLO: macchina di qualsiasi tipo che circola sulla strada, guidata dall'uomo.

PEDONE: utente della strada che circola a piedi.

CARREGGIATA: parte della strada dove circolano i veicoli; essa può essere delimitata ai bordi da linee bianche e divisa in corsie da linee bianche.

CORSIA: parte della strada per la circolazione di una fila di veicoli solo in un senso o riservata a veicoli particolari e delimitata da linea gialla (o da apposito guard rail).

PISTA CICLABILE: parte della carreggiata riservata alla circolazione delle biciclette; devono essere indicati l'inizio e la fine con apposito segnale. E' delimitata da una linea bianca ed una linea gialla affiancate.

MARCIAPIEDE: parte della strada rialzata o in altro modo separata dalla carreggiata (con siepi, paletti e catenelle, pannelli divisorii, ecc.) riservata ai pedoni.

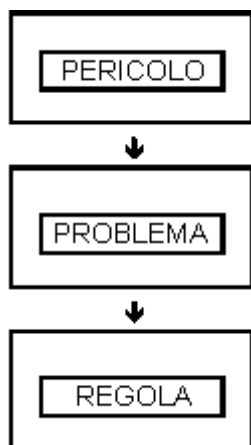
SALVAGENTE: parte rialzata della strada riservata ai pedoni, per riparo e sosta, in genere durante l'attraversamento della strada.

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE: parte della strada riservata all'attraversamento dei pedoni con precedenza sui veicoli, segnata con strisce bianche.

BANCHINA: bordo della strada al di fuori della carreggiata (marciapiede, fossato, campo, ecc.)¹.

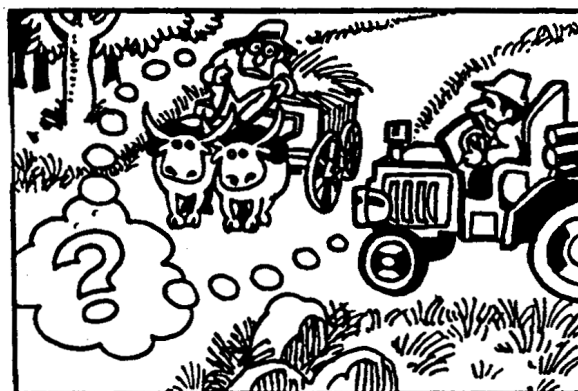
LE REGOLE

Ogni regola obbligatoria per l'uso della strada è descritta nel **CODICE DELLA STRADA** ed in altre **NORME** simili².



Obbligando **TUTTI** gli utenti della strada a rispettare le regole imposte si evitano i pericoli tipici della strada e si risolvono molti importanti problemi della circolazione (lentezza del traffico nelle città, intralci, scarsa chiarezza della strada, ecc.)³.

Provate a pensare alla prima volta che due veicoli si sono trovati in un incrocio: finché non è stata dettata la regola che **PASSA PRIMA CHI ARRIVA DA DESTRA** c'era sicuramente pericolo di incidenti stradali e di confusione⁴.



QUIZ
CHI PASSA PER PRIMO?

- CARRO
- TRATTORE

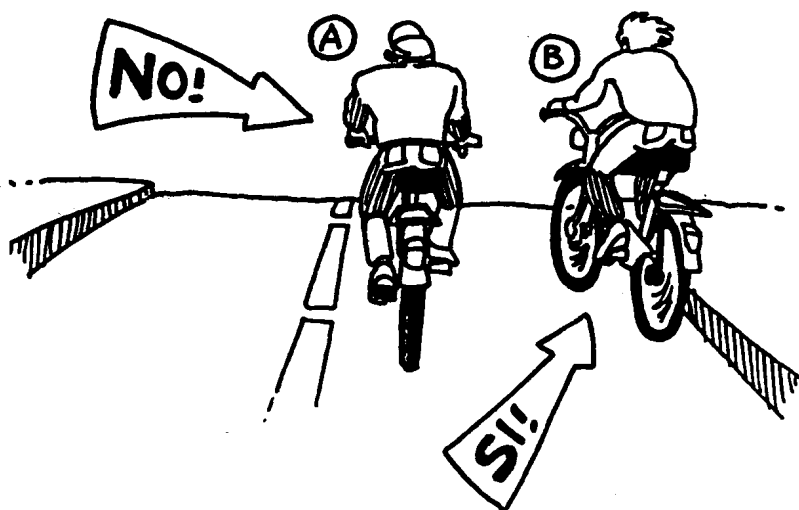
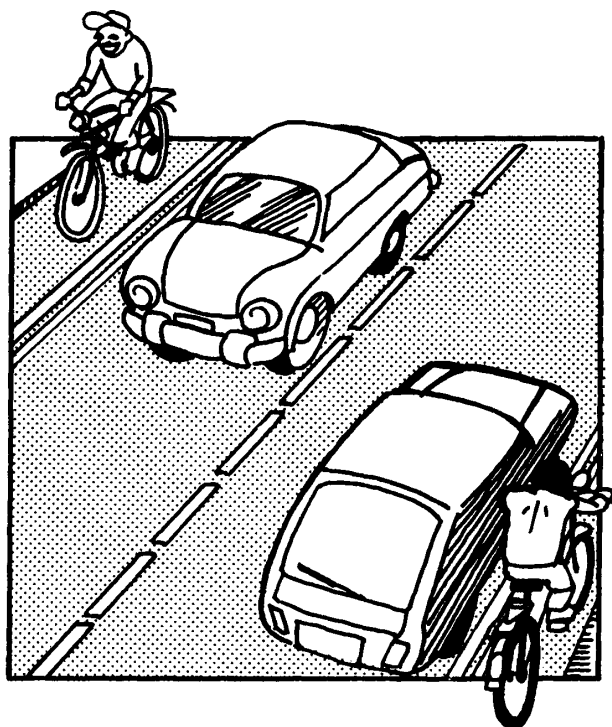
Questo semplice concetto funziona solo quando **TUTTI** rispettano la regola impartita.



Purtroppo, non è sempre così, per chi non rispetta le regole, accanto ad esse in genere c'è una "punizione", detta **SANZIONE**.

LE BASI DELLA CIRCOLAZIONE

Per rendere il traffico più ordinato e quindi più sicuro, tutti i veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata, e in prossimità del margine destro, anche quando la strada è libera. Se una carreggiata presenta più corsie riservate a singoli tipi di veicoli (pista ciclabile per esempio), la regola della mano da tenere destra vale all' **INTERNO** di **OGNI CORSIA**⁶.



Per fare in modo che i veicoli lenti non intralcino il traffico e per evitare il pericolo di scontro frontale, è importante che i veicoli stiano il **più possibile vicino al margine destro della carreggiata o della propria corsia**.

DOM. QUALI PERICOLI CORRE IL CICLISTA "A"⁷?

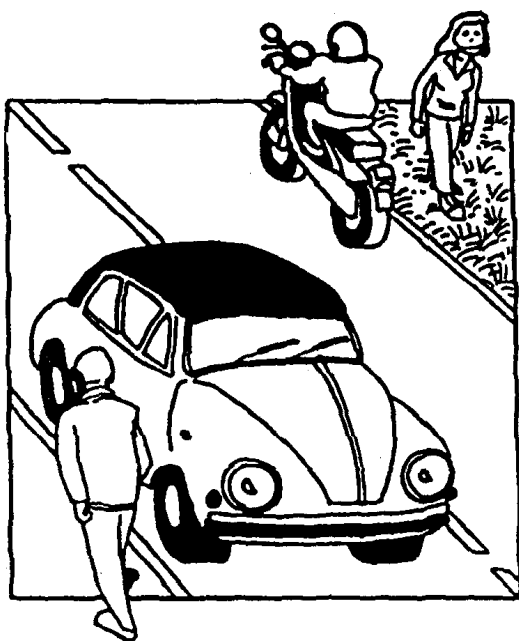
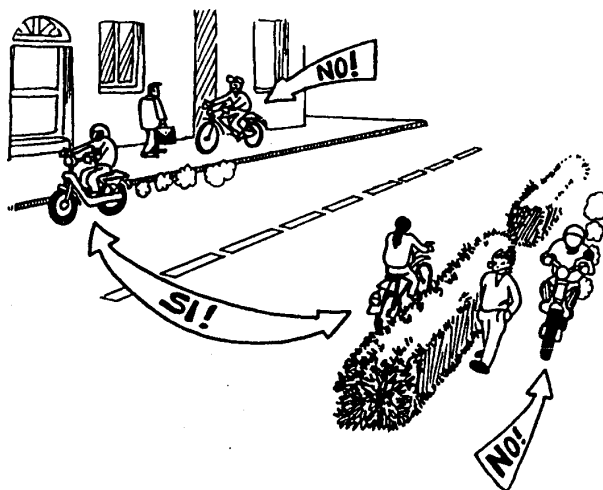
"RIS.:".

VEICOLI E PEDONI

I veicoli possono trovare dei pedoni sulla strada in due modi:

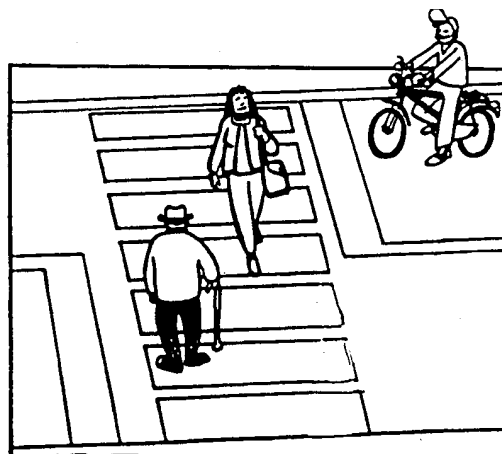
- I) AI BORDI DELLA CARREGGIATA
- II) IN ATTRAVERSAMENTO DELLA CARREGGIATA

(I) Quando ci sono marciapiedi rialzati o viali riparati, il pedone è più sicuro in quanto non usa la stessa sede stradale dei veicoli. Per questo motivo i veicoli **NON devono circolare** in queste parti della strada⁸.



Se **NON** ci sono queste strutture per i pedoni, essi camminano sul **lato SINISTRO** della strada, per vedere i veicoli venire loro incontro e poter più rapidamente reagire ad eventuali pericoli⁹.

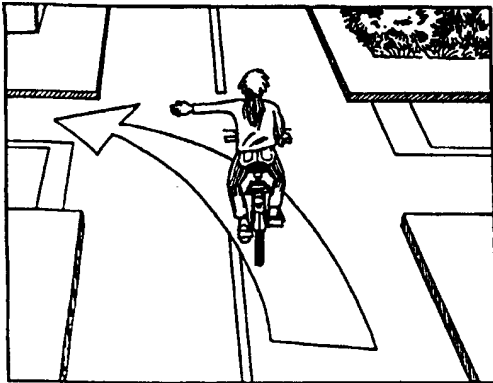
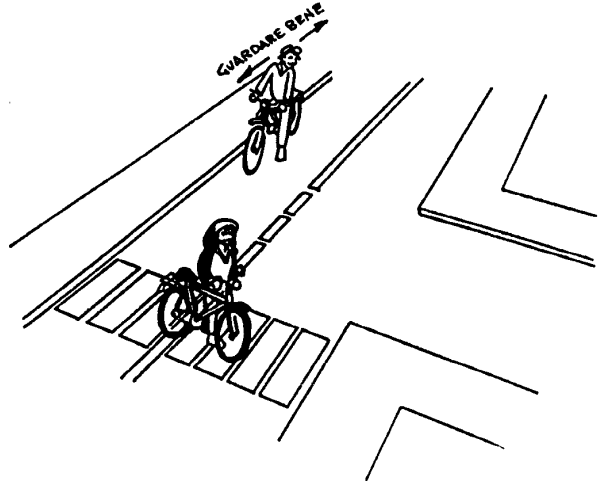
(II) Quando il pedone attraversa la strada sulle apposite strisce bianche, ha la **precedenza** sui veicoli, che dovranno fermarsi per cedere il passo.



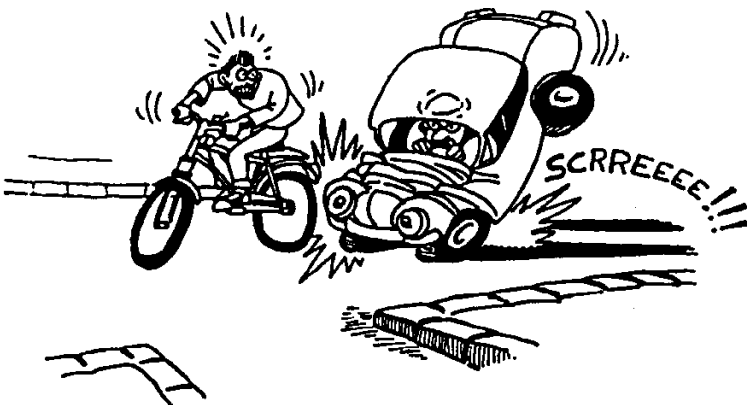
LA SVOLTA

Le strade spesso si incrociano formando delle intersezioni. In questi casi ed in altri (prova a pensare quali) si fa una manovra di **SVOLTA**¹¹.

Per svoltare in bicicletta il modo più sicuro è fermarsi sulla destra e poi, quando la strada è libera, cambiare la direzione. Il ciclista può anche scendere e comportarsi come pedone, attraversando sulle strisce bianche, con la bicicletta portata a mano¹².

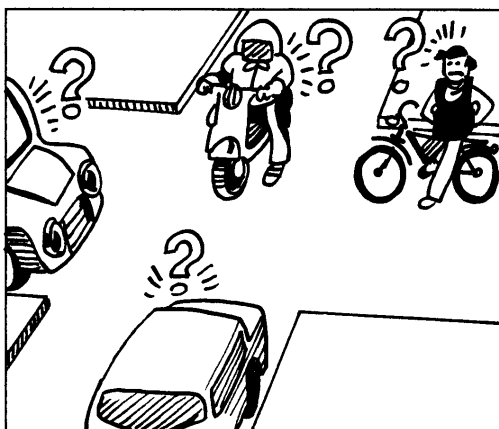


Per svoltare direttamente (in bicicletta o col ciclomotore), si deve osservare che non arrivi nessuno da dietro (meglio se con lo specchietto retrovisore), poi si sporge il braccio nella direzione della svolta e si gira, **dando la precedenza** ai veicoli in arrivo dalla direzione opposta¹³.



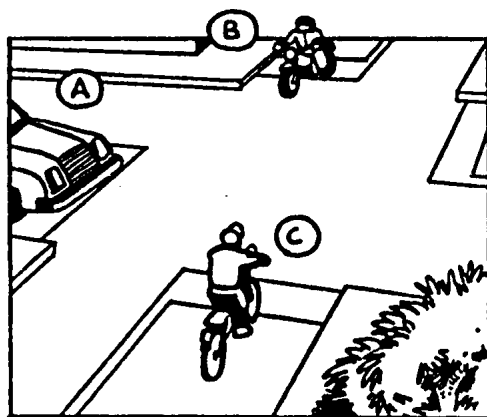
Ricordati che non segnalare l'intenzione di svoltare è pericoloso in quanto gli altri utenti della strada... **NON POSSONO LEGGERTI NEL PENSIERO!**

LA PRECEDENZA



I veicoli hanno delle **regole GENERALI** per capire chi passa prima in caso d'incrocio. Se **NON** ci sono segnalazioni particolari, ha la precedenza chi **ARRIVA DA DESTRA**¹⁴.

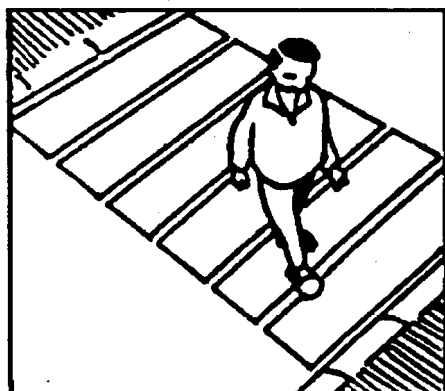
QUIZZ →



METTI UNA CROCE SULLA LETTERA GIUSTA¹⁵:

| | | | |
|---------------|---|---|---|
| Passa primo | A | B | C |
| Passa secondo | A | B | C |
| Passa ultimo | A | B | C |

Poi ci sono delle "precedenze" particolari che servono a favorire certi utenti della strada più deboli (**pedoni**) o che è opportuno non fermare mai (**veicoli d'emergenza**).



PEDONI:
su attraversamento pedonale



VEICOLI D'EMERGENZA:
sempre e ovunque

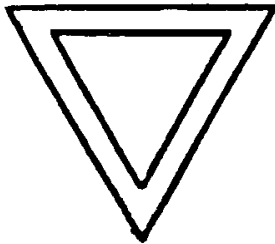
Sono veicoli d'emergenza: ambulanze, vigili del fuoco e polizia, si riconoscono dalla sirena e dal lampeggiante blu¹⁶.

SEGNALI DI PRECEDENZA

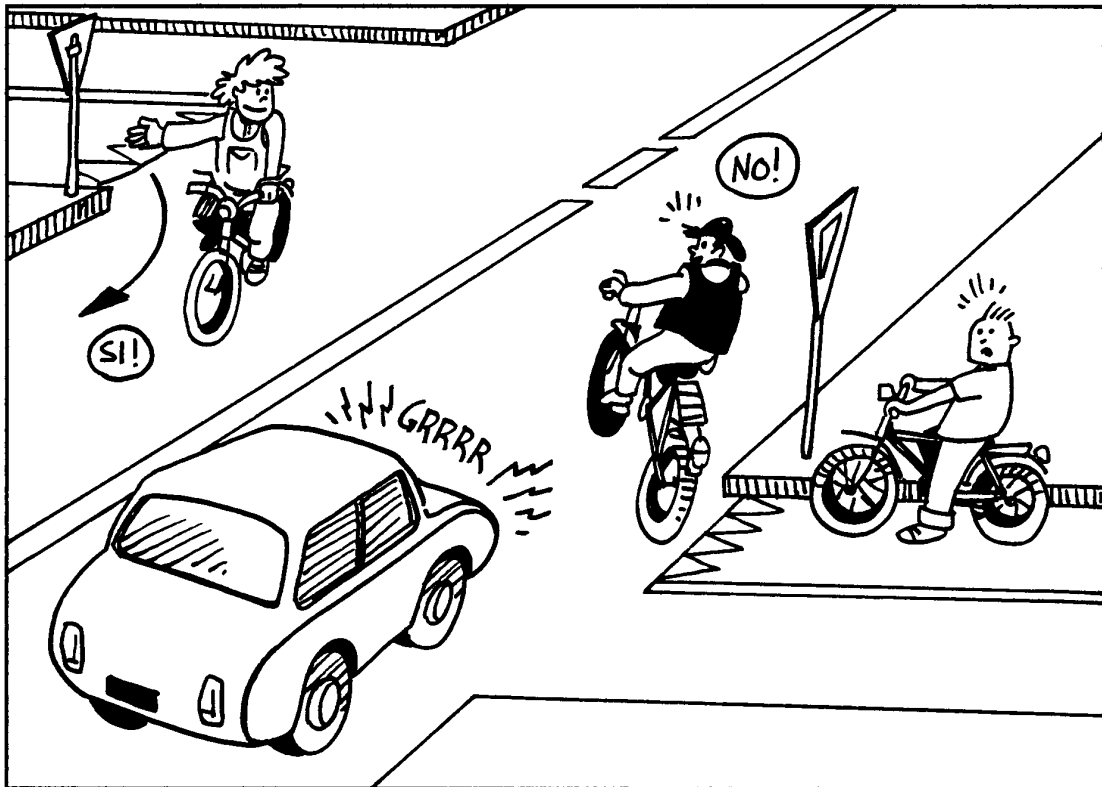
Sono segnali che regolano in vario modo la precedenza.
I più importanti sono:



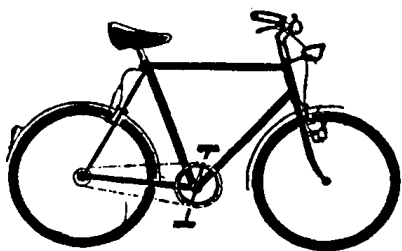
"STOP": bisogna fermarsi sempre e dare la precedenza.



"DARE LA PRECEDENZA": bisogna fermarsi se l'altra strada, che ha la precedenza, è impegnata da veicoli in arrivo.



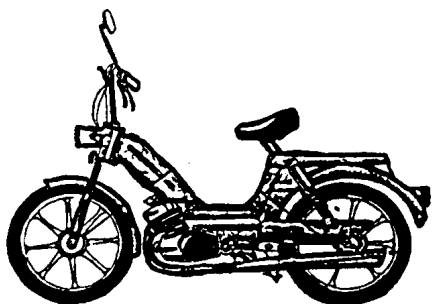
TRASPORTO COSE E PERSONE



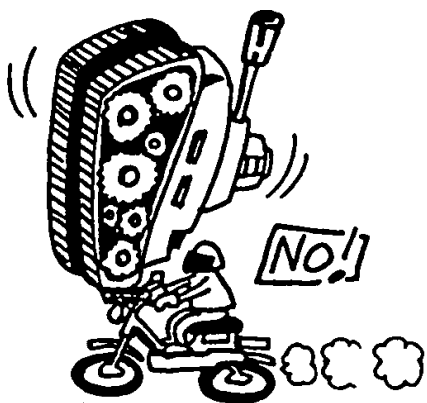
La bicicletta ed il ciclomotore sono costruiti per **UNA** persona sola a bordo, con alcune eccezioni per la bicicletta:

- 1) veicoli costruiti appositamente per più persone, tipo "tandem";
- 2) trasporto di un bambino piccolo su apposito sellino ¹⁷.

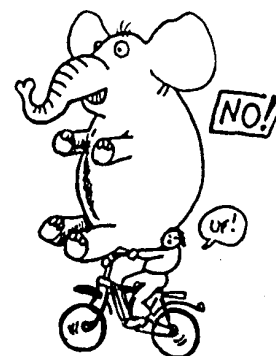
**SOSPENSIONI, PNEUMATICI
E FRENI SONO COSTRUITI
PER GUIDARE IL VEICOLO IN
MODO SICURO CON UNA
PERSONA A BORDO.**



Non fidarti del tuo equilibrio...l'errore di un momento può causare gravi danni a te ed agli altri!

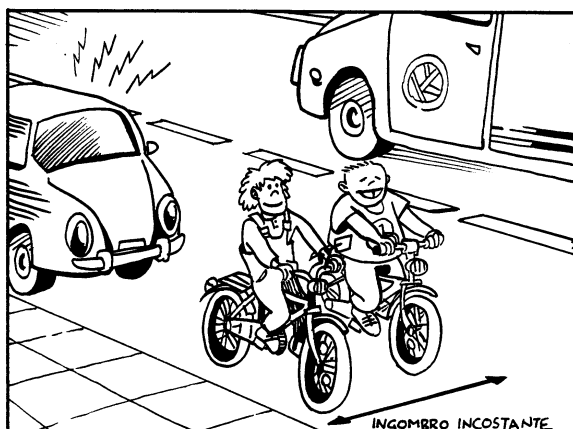
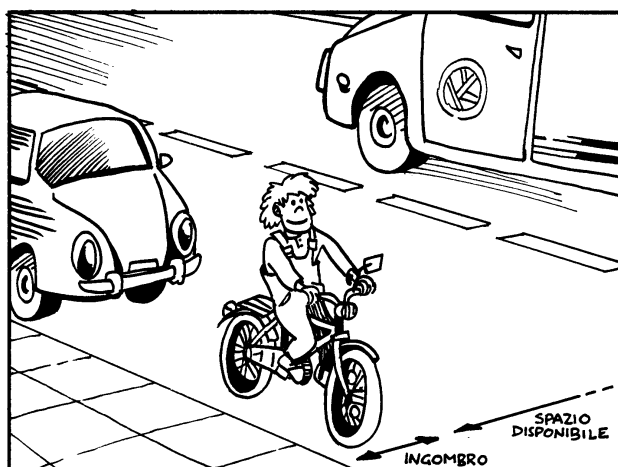


Gli stessi problemi di inadeguatezza del veicolo e di equilibrio si hanno quando si caricano cose troppo pesanti ed ingombranti sui veicoli a due ruote¹⁸.



INGOMBRO E SORPASSO

Chi percorre una strada ha bisogno di sapere cosa fanno gli altri davanti per capire se c'è **spazio sufficiente** per sorpassare.



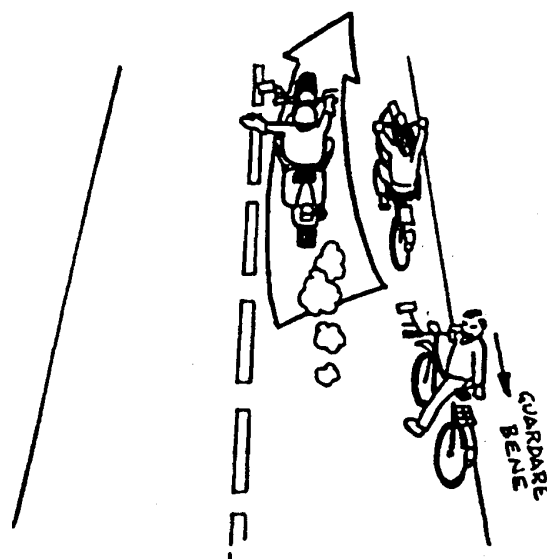
Se in bicicletta o in ciclomotore si corre appaiati, lo spazio per sorpassare è **SCARSO e VARIABLE**, in quanto l'ingombro non sempre è lo stesso¹⁹.

Per rendere sicuro il sorpasso si deve **segnalarlo** con un buon anticipo sporgendo il braccio sinistro, dopo aver controllato che chi arriva da dietro è sufficientemente lontano. Se da dietro qualcuno ha già iniziato il sorpasso si deve attendere che concluda la manovra.

È importante quindi osservare anche il traffico posteriormente e perciò è utile installare sul manubrio lo specchietto retrovisore (per il ciclomotore è **OBBLIGATORIO**).

Non sorpassare MAI a destra i veicoli:

nessuno si aspetta che tu sia in quella posizione²⁰.

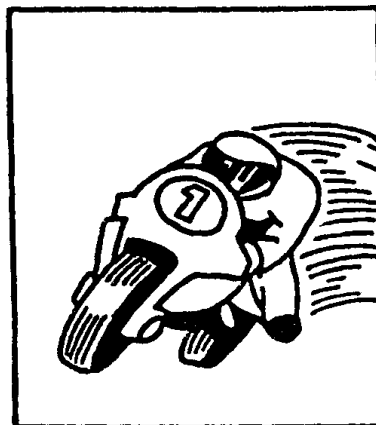
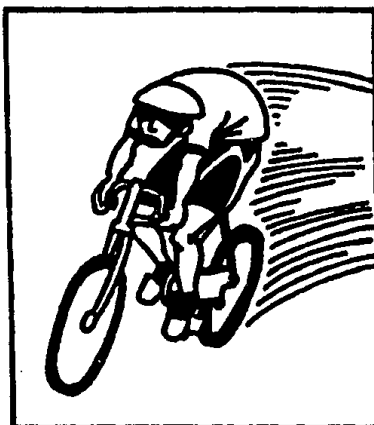


GIOCARE IN STRADA

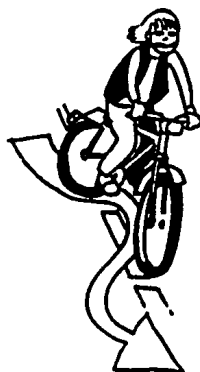
Chi gioca in strada è **DISTRATTO** e non sa regolare il proprio comportamento con la presenza degli altri. Quindi giocare in strada è **PERICOLOSO**²¹.

Intendiamo "gioco" come qualsiasi uso della strada per motivi diversi dallo spostarsi da un luogo all'altro, con lo scopo di divertimento.

Ricordati: I BRAVI SONO IN PISTA!



Vediamo qualche esempio ricorrente: prova a descrivere i pericoli che si corrono ed i problemi che questi comportamenti possono generare²².



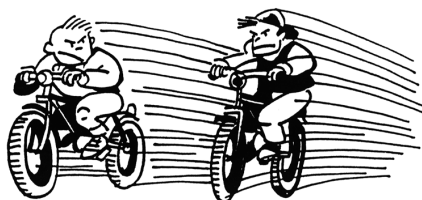
PROCEDERE A ZIG-ZAG



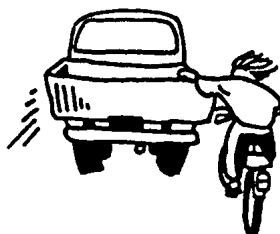
IMPENNARSI



CORRERE SENZA MANI



GAREGGIARE



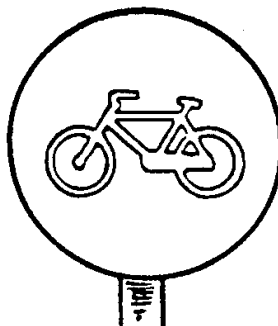
FARSI TRAINARE



CORRERE APPAIATI

I SEGNALI

Imparare il linguaggio dei segnali stradali è come imparare una lingua comprensibile anche all'estero²³.

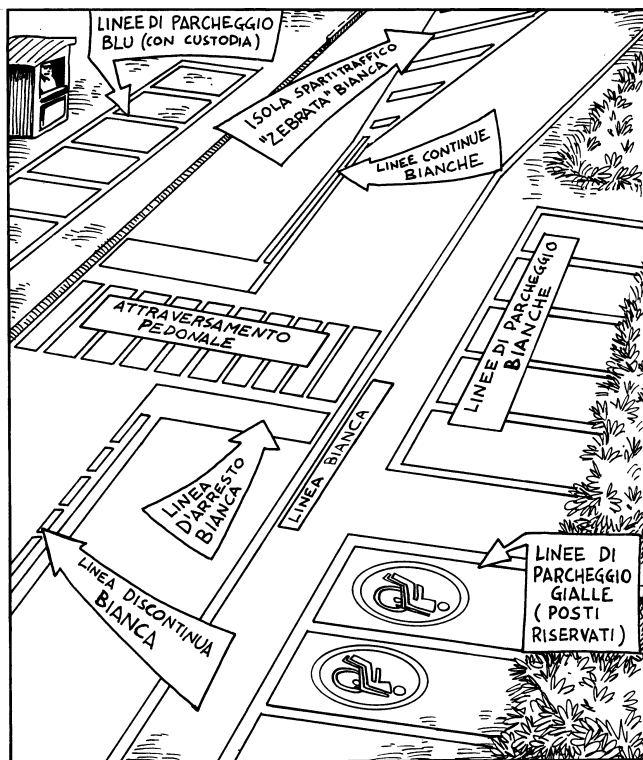


I segnali sono di quattro categorie:

- 1) **ORIZZONTALI:** segni colorati sull'asfalto;
- 2) **VERTICALI:** cartelli con forme e colori particolari;
- 3) **MANUALI:** gesti di persone con significati simbolici;
- 4) **LUMINOSI:** luci con forme e colori di significato particolare.

SEGNALI ORIZZONTALI

In genere sono linee di colore bianco, giallo o blu. Vediamone alcuni in particolare.



LINEA CONTINUA: non si deve oltrepassare.

LINEA TRATTEGGIATA: si può oltrepassare. Si rispetta sempre la linea più vicina a noi quando ce ne sono due.

LINEA D'ARRESTO: limite da non oltrepassare in caso d'arresto ad un incrocio.

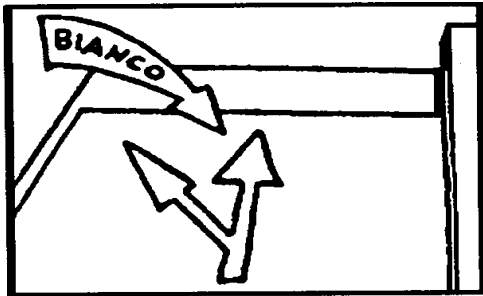
LINEA BIANCA: delimita la carreggiata.

LINEA GIALLA: indica la sosta riservata a veicoli particolari o corsie riservate.

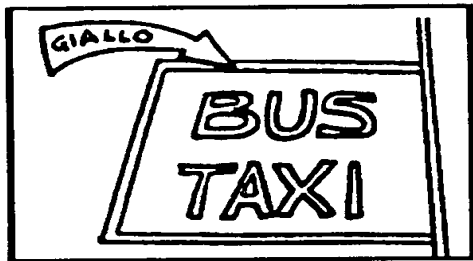
LINEA DI PARCHEGGIO BLU: indica la sosta con custodia.

ISOLA "ZEBRATA": zona esclusa dal traffico, dove non si può sostare né transitare.

ALTRI SEGNI ORIZZONTALI²⁴



FRECCE DIREZIONALI:
indicano in quale direzione è consentito proseguire



CORSIE E SOSTE BUS - TAXI:
in questa zona la riserva della circolazione e sosta è limitata a mezzi pubblici di trasporto.

GERARCHIA DEI SEGNALI

In presenza dei quattro tipi di segnali visti occorre sapere quali sono più importanti e perciò vanno rispettati anche quando altri tipi di segnali meno importanti sembrano indicare comportamenti obbligatori diversi.

L'ordine dato dal codice della strada è questo^{24bis}:

- 1. Segnali manuali degli agenti che regolano il traffico.*
- 2. Segnali luminosi, solo rispetto a segnali verticali e orizzontali di precedenza.*
- 3. Segnali verticali.*
- 4. Segnali orizzontali.*

SEGNALI VERTICALI DI PERICOLO

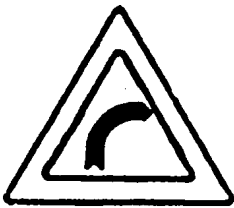


Indicano che sulla strada che si sta percorrendo si troverà o si potrebbe trovare a **150 metri** un **PERICOLO**, che richiede **VELOCITÀ MODERATA** ed un'**ATTENZIONE PARTICOLARE**.

Hanno forma **TRIANGOLARE**, con **BORDO ROSSO** su **FONDO BIANCO**. Il disegno nero all'interno indica il **TIPO di pericolo** che si troverà²⁵.

Il fondo è di colore giallo se si tratta di segnaletica temporanea, ad esempio per lavori in corso.

ALCUNI ESEMPI



curva pericolosa a destra



doppia curva pericolosa



attraversamento pedonale



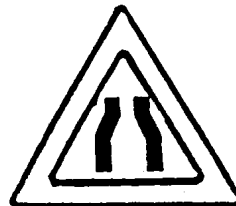
attraversamento ciclabile



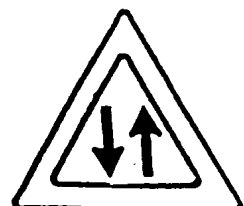
pericolo generico



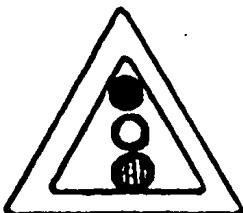
luogo frequentato da bambini



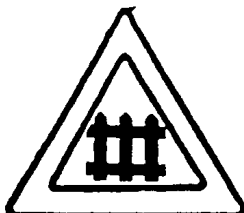
strettoia



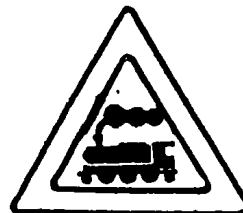
ripristino del doppio senso di circolazione



semaforo



passaggio a livello con barriere

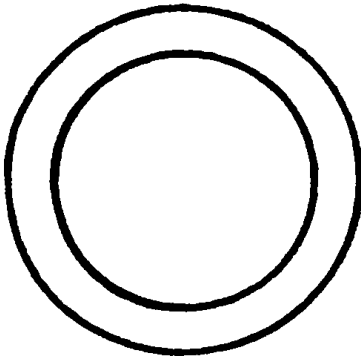


passaggio a livello senza barriere



lavori in corso (segnale temporaneo su fondo giallo)

SEGNALI VERTICALI DI DIVIETO

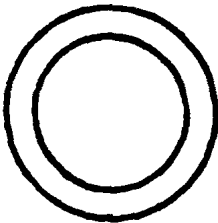


Indicano che è **VIETATO** fare certe azioni, oppure vietano la circolazione in **MODI** o per i **VEICOLI** particolari.

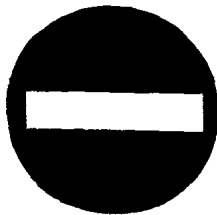
Sono di forma **CIRCOLARE**, con **BORDO ROSSO** su **FONDO BIANCO**. Alcuni segnali di divieto particolari hanno colori diversi.

Il **TIPO** di divieto è intuibile dal disegno inserito sul fondo bianco²⁶.

ALCUNI ESEMPI



divieto di transito



senso vietato



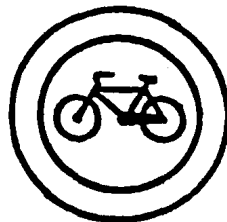
velocità massima consentita



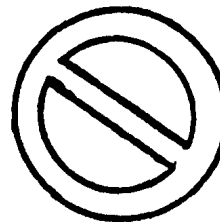
divieto di usare segnalazioni acustiche



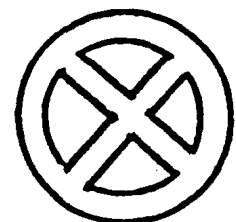
divieto di transito ai pedoni



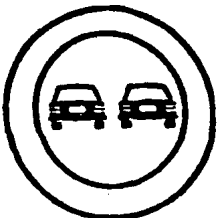
divieto di transito ai velocipedi



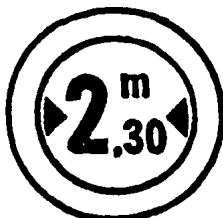
divieto di sosta



divieto di fermata



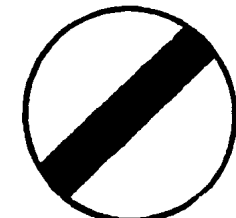
divieto di sorpasso



divieto di transito per veicoli più larghi di ... metri

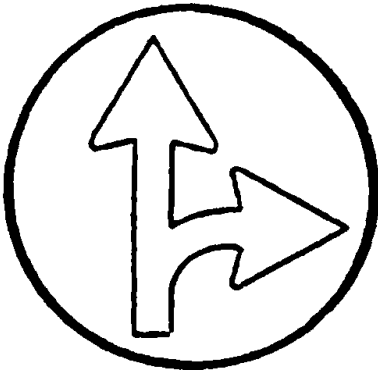


divieto di transito per veicoli più alti di ... metri



via libera (fine di tutti i divieti)

SEGNALI VERTICALI DI OBBLIGO

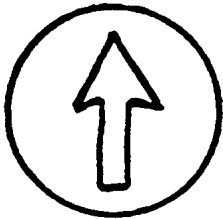


Indicano che è **obbligatorio** adottare certi comportamenti (svoltare, proseguire dritto, usare corsie apposite, ecc.)

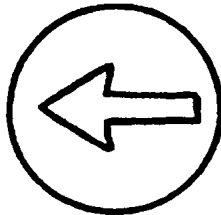
Sono di forma **CIRCOLARE**, con **simboli di colore BIANCO** su **fondo BLU**. Alcuni segnali particolari hanno colori diversi.

La maggior parte sono obblighi di direzione, intuibile dal segno della freccia bianca²⁷.

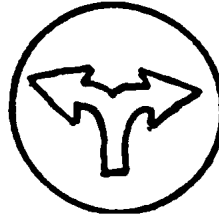
ALCUNI ESEMPI



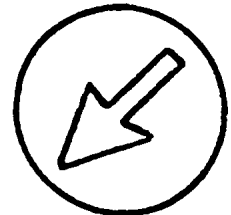
obbligo di proseguire dritto



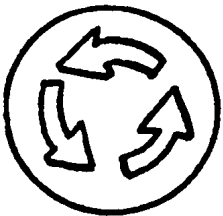
obbligo di svoltare a sinistra



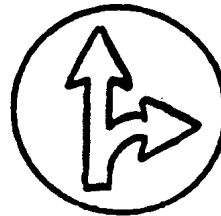
direzioni consentite
destra o sinistra



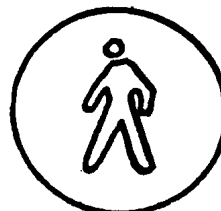
superare l'ostacolo
sulla sinistra



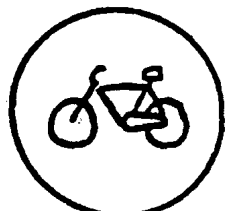
obbligo di circolaz. rotondola



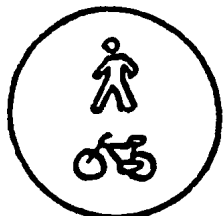
direzione consentite:
dritto o destra



percorso pedonale



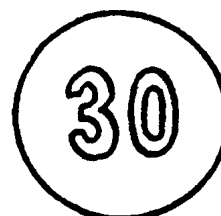
percorso ciclabile



percorso misto
pedonale e ciclabile



fine percorso
pedonale

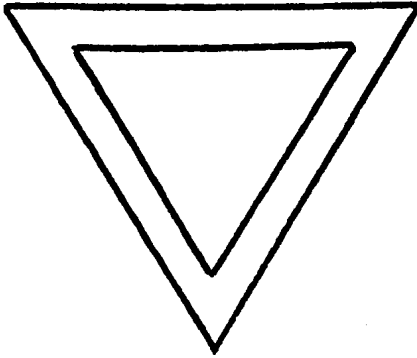


obbligo di tenere
una velocità minima
di ... Km/h



fermarsi al
posto di polizia

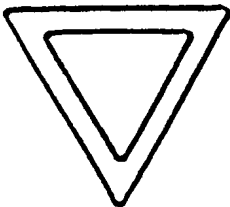
SEGNALI VERTICALI DI PRECEDENZA



Sono segnali di diverso tipo che obbligano a DARE LA PRECEDENZA ad altri veicoli o che indicano che si ha un diritto di precedenza sugli altri.

Sono di forme e colori diversi e vanno ricordati uno ad uno²⁸.

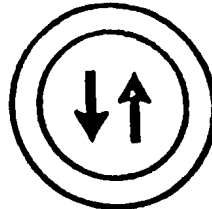
ALCUNI ESEMPI



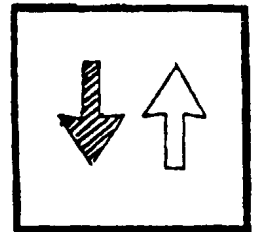
dare la precedenza



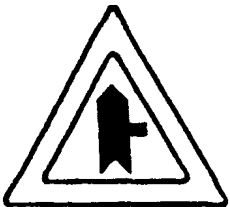
STOP: obbligo di fermarsi



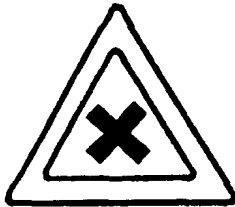
dare la precedenza nei sensi unici alternati



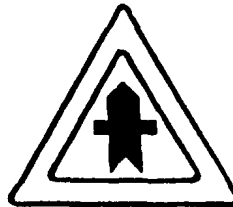
diritto di precedenza nei sensi unici alternati



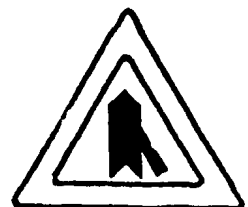
pericolo incrocio con strada che NON ha la precedenza



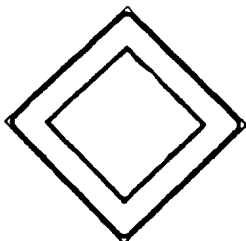
pericolo incrocio con strada con precedenza a destra



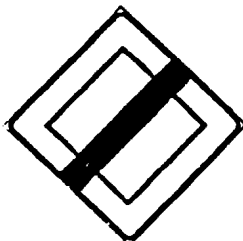
incrocio a "T" con strada laterale senza precedenza



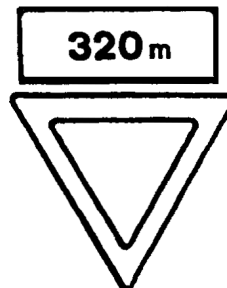
pericolo confluenza



strada con diritto di precedenza



fine strada con diritto di precedenza

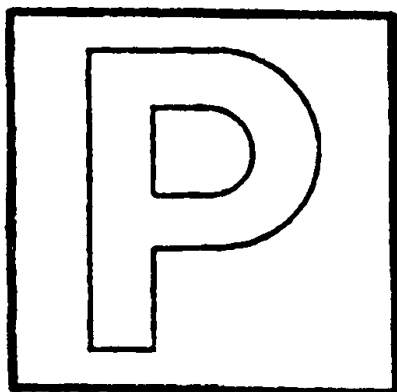


preavviso di incrocio dove si dovrà dare la precedenza



preavviso di incrocio si dovrà fermarsi per dare la precedenza

SEGNALI VERTICALI DI INDICAZIONE ED INTEGRAZIONE

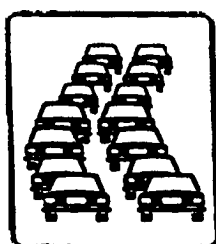


Sono segnali di **forme e colori diversi** e servono a dare indicazioni utili per un traffico più sicuro e scorrevole e ad integrare, con informazioni aggiuntive, gli altri segnali verticali²⁹.

ALCUNI ESEMPI



parcheggio



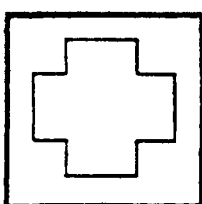
possibilità di formazione di code



integrazione: in caso di pioggia



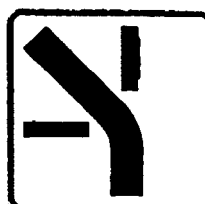
integrazione: in caso di neve o ghiaccio



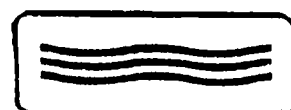
luogo di pronto soccorso



integrazione: rimozione del veicolo



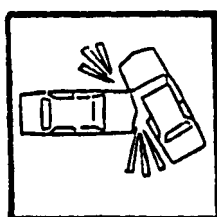
andamento della strada principale



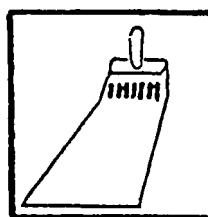
integrazione: allagamenti



integrazione: banchina cedevole



attenzione incidente



segnaletica orizzontale in rifacimento

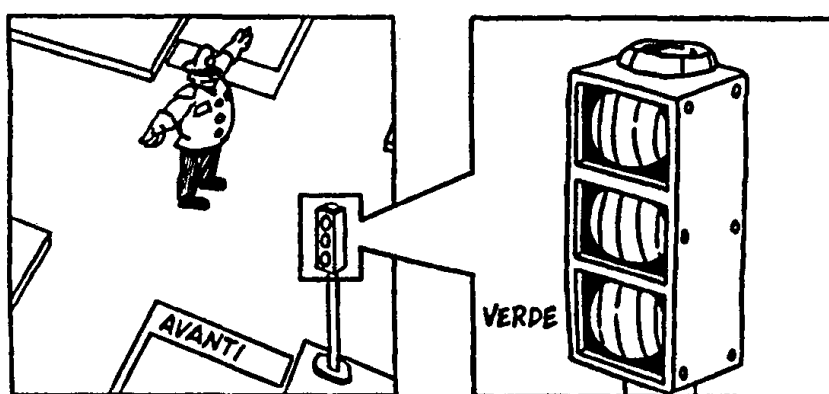


confine di stato fra nazioni aderenti alla CEE

SEGNALI LUMINOSI E MANUALI

I segnali manuali sono indicazioni date all'utente della strada con dei **gesti**. Di solito sono fatti da agenti di polizia, ma è, possibile anche vedere operai di cantieri stradali o persone dell'organizzazione di gare sportive su strada, che deviano il traffico con una paletta o una bandiera.

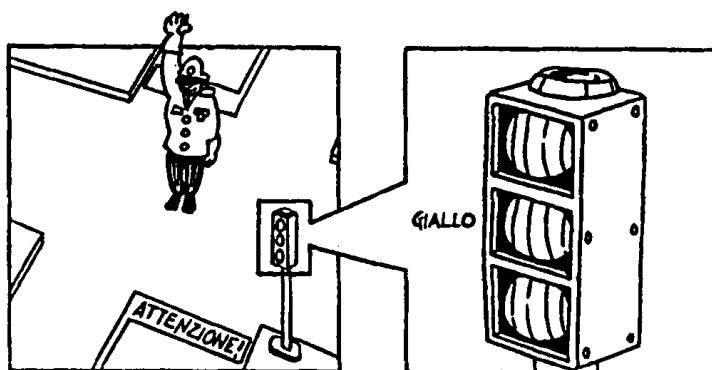
I segnali luminosi sono i **SEMAFORI**. Ogni colore del semaforo ha un significato e ad ogni colore corrisponde un gesto che fa l'agente di polizia che dirige il traffico. Quindi colori dei segnali luminosi e gesti dei segnali manuali possono essere visti assieme e associati.



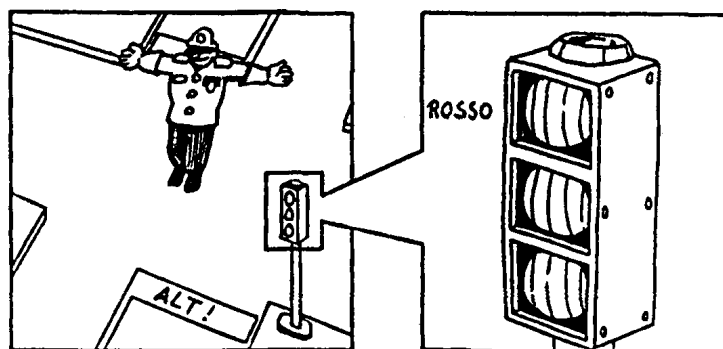
Le braccia distese parallele al senso di marcia significano "**VIA LIBERA**".
Sul semaforo è accesa la luce **VERDE**.

Un braccio alzato verticalmente significa che da "**VIA LIBERA**" si sta passando ad "**ALT**". Chi può fermarsi senza pericolo, deve farlo.

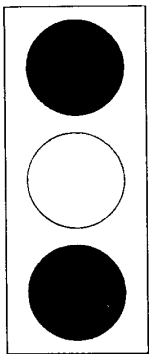
Sul semaforo si accende la luce **GIALLA**. **ATTENZIONE**: questa segnalazione dura pochissimo, quindi potranno passare pochi veicoli prima dell'accendersi della luce rossa³⁰.



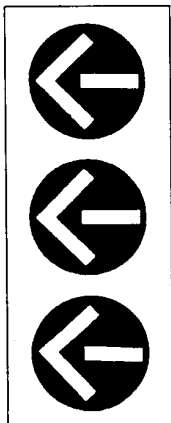
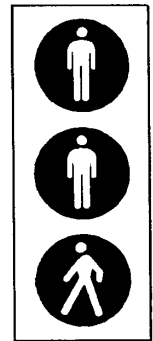
Le braccia distese perpendicolarmente al senso di marcia significano "**ALT**" e obbligano a fermarsi in corrispondenza della linea d'arresto o in colonna.
Sul semaforo si accende la luce **ROSSA**.



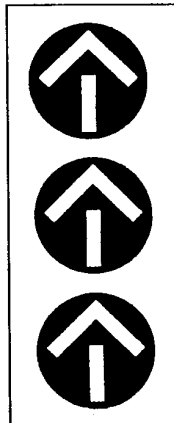
Per il pedone esiste un semaforo apposito dove ai tre colori sono aggiunte le immagini di un pedone fermo o in cammino³¹. Il segnale giallo è sostituito dal AVANTI VERDE lampeggiante.³²



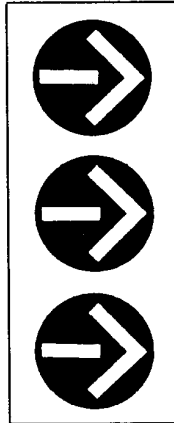
Gli impianti semaforici per i pedoni hanno la stessa sequenza di luci degli impianti normali. Esistono anche semafori riservati alle sole biciclette e semafori con frecce che indicano le direzioni in cui è consentito (freccia di colore verde) o non è consentito (freccia di colore rosso) proseguire.



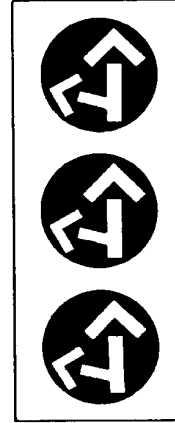
a
per corsia di
svolta a sinistra



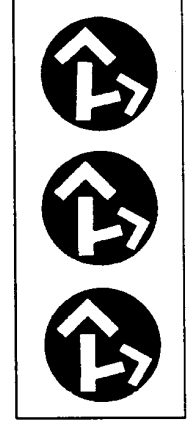
b
per corsia di
attraversamento
diretto



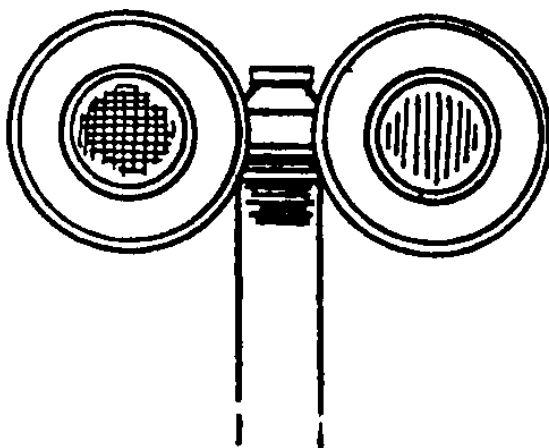
c
per corsia di
svolta a destra



d
per corsia mista
sinistra - diritto



e
per corsia mista
diritto - destra



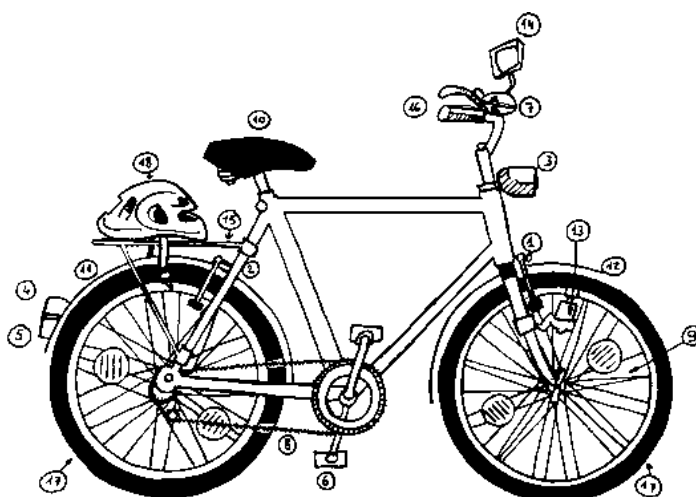
SEMAFORI AI PASSAGGI A LIVELLO

Sono due luci di colore rosso lampeggianti alternativamente quando si stanno abbassando le barriere a protezione dei binari e sta arrivando il treno. Le luci rosse sono accompagnate da un segnale acustico (campanello). Quando il segnale luminoso è azionato è **obbligatorio arrestarsi**, a meno che non si sia già impegnata l'area dei binari³³.

EQUIPAGGIAMENTO

Per circolare in modo sicuro tutti i veicoli devono avere degli **strumenti obbligatori** che, essendo tali, devono essere **sempre funzionanti ed efficienti**³⁴.

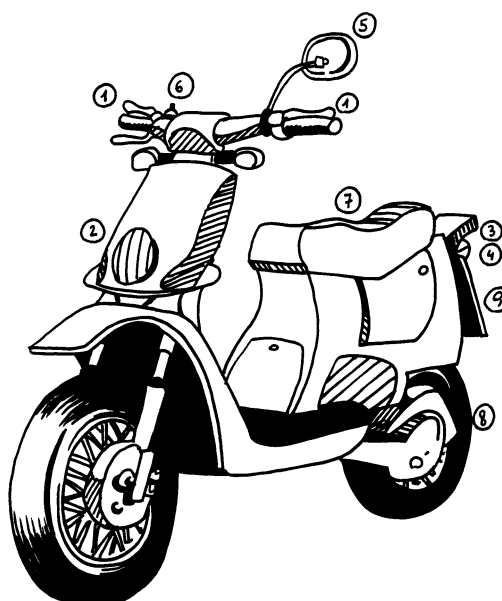
EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI VELOCIPEDI



- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1) FRENO ANTERIORE | 10) SELLA |
| 2) FRENO POSTERIORE | 11) PARAFANGO POSTERIORE |
| 3) FANALE ANTERIORE BIANCO O GIALLO | 12) PARAFANGO ANTERIORE |
| 4) CATARIFRANGENTE ROSSO | 13) DINAMO O ILLUMINAZIONE A PILE |
| 5) FANALINO POSTERIORE ROSSO | 14) SPECCHIO RETROVISORE |
| 6) PEDALI CON CATARIFRANGENTI | 15) PORTAPACCHI |
| 7) CAMPANELLO | 16) MANUBRIO |
| 8) CATENA | 17) RUOTE GOMMATE |
| 9) RAGGI CON CATADIOTTRI GIALLI | 18) CASCHETTO PER CICLISTI |

EQUIPAGGIAMENTO OBBLIGATORIO DEI CICLOMOTORI

- 1) FRENI
- 2) FANALE ANTERIORE BIANCO O GIALLO
- 3) FANALE POSTERIORE ROSSO
- 4) CATARIFRANGENTE ROSSO
- 5) SPECCHIO RETROVISORE
- 6) DISPOSITIVO ACUSTICO
- 7) SELLINO PER UNA PERSONA
- 8) SILENZIATORE
- 9) TARGA (C.I.C.)

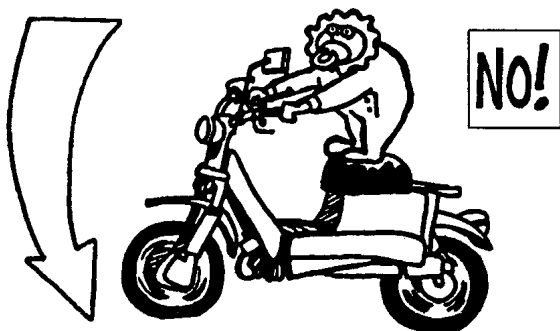


IL CICLOMOTORE

La guida del ciclomotore comporta la conoscenza di alcune **regole di base** per la persona che guida e per il veicolo.

REQUISITI DEL GUIDATORE:

ETÀ MINIMA 14 ANNI

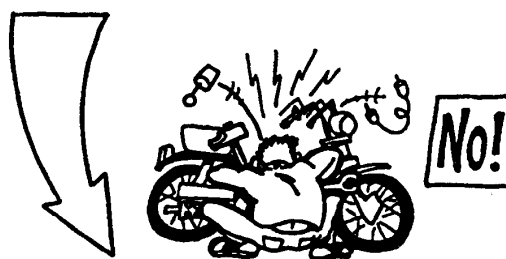


Quando un minore di anni 14 guida un ciclomotore la **responsabilità** di questa infrazione è di chi ha affidato il veicolo (in genere il genitore) e comporta delle sanzioni amministrative³⁵.

Comunque, se si ha l'età richiesta, bisogna avere sempre con sé un **DOCUMENTO DI IDENTITÀ**³⁶ con fotografia per dimostrarlo. Inoltre bisogna portare sempre con sé il **CERTIFICATO DI CONFORMITÀ**³⁷ del ciclomotore dove sono indicati i dati essenziali del veicolo. Infine si deve tenere con sé, a disposizione degli organi di controllo di polizia stradale, le **RICEVUTE** di pagamento della **TASSA DI CIRCOLAZIONE** e dell'**ASSICURAZIONE del veicolo**³⁸.

REQUISITI DEL VEICOLO:

- 1) **Velocità massima** 45 km/h.
- 2) **Cilindrata massima** fino a 50 centimetri cubici.



Se **UNA** di queste caratteristiche viene aumentata il ciclomotore si trasforma in **MOTOCICLO**, con sanzioni molto gravi per chi vi si mette alla guida. Per capire le differenze fra ciclomotore e motociclo la tabella nella prossima pagina in colonna le caratteristiche dei due tipi di veicolo, con accanto una colonna con le **SANZIONI** che il codice della strada prevede in caso di guida di un ciclomotore trasformato in motociclo per l'aumento di una delle due caratteristiche viste sopra

SANZIONE PENALE: che comporta il pagamento di una somma di denaro e/o l'arresto³⁹.

SANZIONE AMMINISTRATIVA: che comporta il pagamento di una somma di denaro⁴⁰.

| | CICLOMOTORE | MOTOCICLO | SANZIONI |
|----------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---|
| PATENTE DI GUIDA | NO | SI | SEQUESTRO DEL VEICOLO E SANZIONE PENALE |
| DOCUMENTO DI CIRCOLAZIONE | CERTIFICATO DI CONFORMITÀ | CARTA DI CIRCOLAZIONE | SEQUESTRO DEL VEICOLO E SANZIONE AMMINISTRATIVA |
| TARGA | SI | SI | SANZIONE AMMINISTRATIVA |
| ASSICURAZIONE | OBBLIGATORIA | OBBLIGATORIA | SEQUESTRO DEL VEICOLO E SANZIONE AMMINISTRATIVA |
| CARATTERISTICHE TECNICHE | ADEGUATE ALLA VELOCITÀ DEL VEICOLO | | SANZIONE AMMINISTRATIVA |

Tutte le sanzioni vengono applicate assieme, quindi vanno sommate:

IL TOTALE È IMPRESSIONANTE!

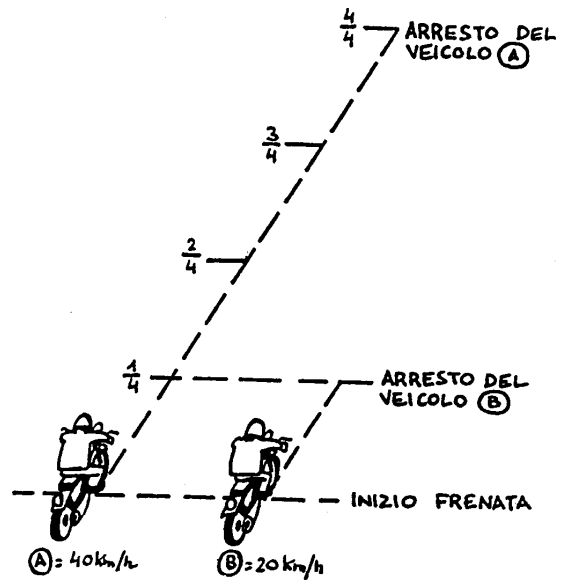
La severità di queste sanzioni (che per i minorenni si ripercuotono sui genitori in quanto questi hanno un dovere di controllo sulle azioni dei figli) è data dal fatto che guidare veicoli più veloci e potenti comporta delle responsabilità maggiori e quindi è giusto che chi si mette alla guida di un motociclo abbia superato degli esami per conseguire una **PATENTE**, che sia facilmente rintracciabile mediante un numero di **TARGA**, che sia protetto da una **ASSICURAZIONE** per il risarcimento di danni, e così via. Inoltre aumentare la velocità di un ciclomotore oltre la norma, senza aumentare l'efficienza dei freni, l'adeguatezza delle ruote, la resistenza del telaio, comporta pericoli gravi in caso di imprevisti ed incidenti⁴¹.

VELOCITÀ E CASCO

Molti incidenti stradali sono causati da una **VELOCITÀ** non adeguata. Regolare la velocità alle caratteristiche della strada e del traffico è una cosa che si impara con l'esperienza ed il buon senso, ma ci sono delle **REGOLE GENERALI** da ricordare.

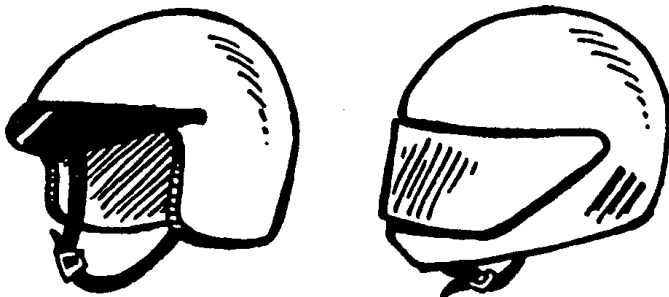
Si deve **rallentare** quando:

- Esiste un segnale di pericolo.
- Lo richiede le condizioni del veicolo (freni peso trasportato, ecc.).
- Lo richiede le condizioni della strada (tipo di strada, buche, allagamenti, ecc.).
- La visibilità è scarsa.
- I pedoni in mezzo alla strada tardano a scansarsi⁴².



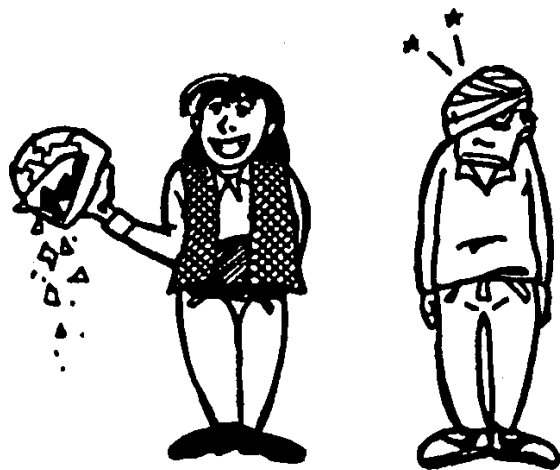
Ricorda questa regola:

RADDOPPIANDO la VELOCITÀ, lo SPAZIO per fermarsi QUADRUPPLICA. Quindi scegli una velocità che ti permette di arrestarti nello spazio disponibile davanti a te (distanza di sicurezza).



Se per sfortuna o imprudenza capita di rimanere coinvolti in un incidente stradale alla guida di un ciclomotore un grande aiuto alla incolumità del guidatore è dato dal **CASCO**.

Il ciclomotorista è soggetto a maggiori danni fisici dell'automobilista in caso di incidente stradale, in quanto quasi sempre dopo l'urto **CADE A TERRA**. Il punto più esposto a danni fisici del nostro corpo, in caso di caduta, è la **TESTA**⁴³.



Un'indagine sugli incidenti stradali con ciclomotoristi coinvolti ha evidenziato che più del 60% dei feriti riporta **danni alla TESTA**.

Già questa è una semplice spiegazione dell'utilità di questo "**strumento di difesa**"⁴⁴.

USA LA TESTA: PROTEGGITI LA TESTA!!



| | CICLOMOTORE | MOTOCICLO |
|-----------------|--------------------|--------------------|
| FINO A 18 ANNI | CASCO OBBLIGATORIO | CASCO OBBLIGATORIO |
| OLTRE I 18 ANNI | CASCO OBBLIGATORIO | CASCO OBBLIGATORIO |

La legge italiana prevede diverse regole per l'**USO del casco**, che considerano il **TIPO di veicolo** a due ruote utilizzato (in relazione alla velocità che può sviluppare) e la **MATURITÀ del conducente**.

La tabella qui sopra dà delle semplici e chiare indicazioni a riguardo⁴⁵.



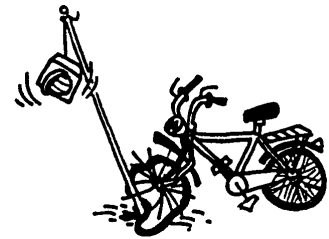
Non esiste l'obbligo di indossare il **casco per i ciclisti**, ma ne esistono e hanno la stessa utilità dei caschi per conducenti di veicoli a due ruote a motore. Basta pensare che una bicicletta può facilmente raggiungere la velocità di 30 km/h per capire che, in caso di caduta, anche guidando questo tipo di veicolo possono esserci dei pericoli.

RESPONSABILITÀ E ASSICURAZIONE

Guidare un veicolo comporta delle **responsabilità** verso se stessi e verso gli altri. Queste responsabilità riguardano la possibilità di **causare dei danni** o di **infrangere la LEGGE** con comportamenti di guida scorretti.

In caso di **INCIDENTE STRADALE** la responsabilità è di due tipi.

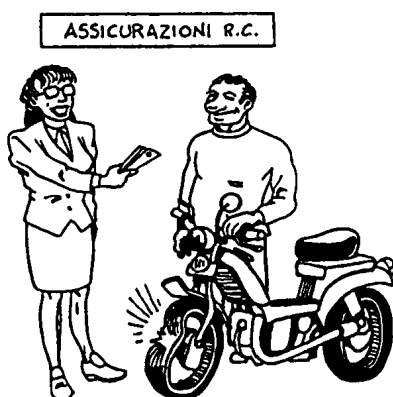
CIVILE: deriva dai danni causati alle cose; questa responsabilità comporta il dovere di risarcire le spese per riparare i danni e quelle necessarie alle cure dei feriti⁴⁶.



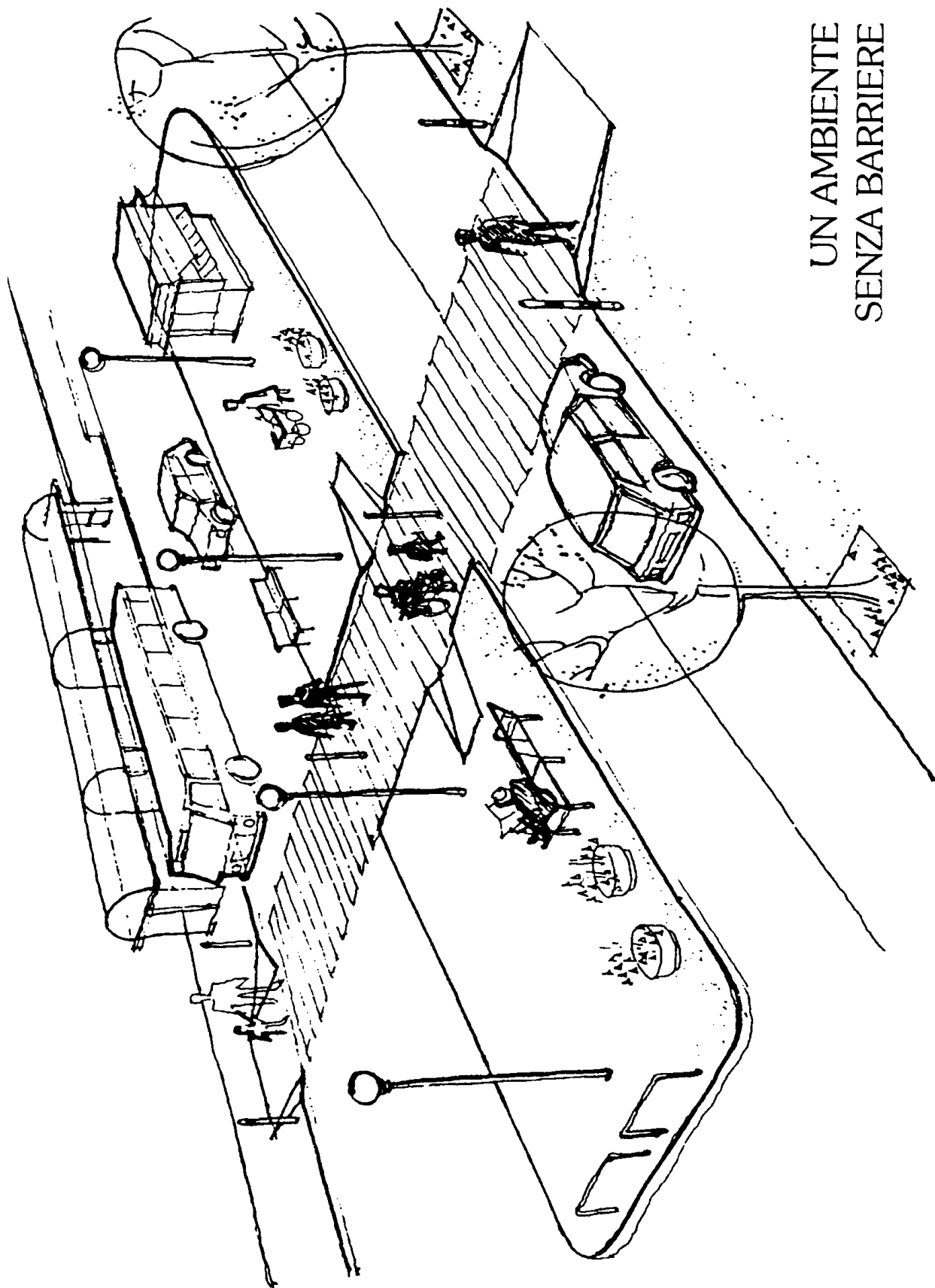
PENALE: deriva dalle ferite causate alle PERSONE e comporta un giudizio in Pretura, la cui conseguenza può essere la condanna a pagare una somma di denaro (detta AMMENDA) e/o l'arresto⁴⁷.



Per garantire il **RISARCIMENTO** di chi ha subito dei danni alle cose, per i veicoli a motore è obbligatoria **L'ASSICURAZIONE**, che è un contratto per il quale si paga una rata periodica ad una società di assicurazioni e in cambio questa, in caso di incidente, risarcisce i danneggiati⁴⁸.



Il contratto di assicurazione è obbligatorio anche per i ciclomotori⁴⁹.



UN AMBIENTE
SENZA BARRIERE

ASSEGNA AD OGNI SEGNALE (indicato con una lettera)
 LA SUA GIUSTA POSIZIONE SUL TRACCIATO (indicata con un numero)

The diagram shows a road network with 18 numbered locations where traffic signs should be placed. The signs are as follows:

- A:** Pedestrian crossing (blue circle with white border)
- B:** Yield (inverted triangle)
- C:** Priority (circle with red border and white center)
- D:** Curve right (triangle)
- E:** No entry (circle with red border and horizontal bar)
- F:** No parking (triangle with red border and 'X')
- G:** Parking (blue square with 'P')
- H:** Stop (octagon)
- I:** Priority (circle with red border and white center)
- L:** Double white arrows (triangle)
- M:** Priority (circle with red border and white center)
- N:** Pedestrian crossing (triangle with red border)
- O:** Curve right (triangle)
- P:** Parking (blue square with 'P')
- Q:** Curve right (triangle)
- R:** Yield (inverted triangle)
- S:** Priority (circle with red border and white center)
- T:** No parking (triangle with red border and 'H')

The road network features a main road with a dashed center line, a roundabout, a junction, and a railway crossing labeled 'Marini'. Numbered locations 1-18 are marked along the roads.

CIRCOLARE

il gioco della sicurezza stradale.

GIOCATORI: almeno 2, più un partecipante non giocatore che svolge la funzione di ARBITRO/SEMAFORO.

MATERIALI OCCORRENTI: un dado, il tracciato del percorso, delle pedine per i giocatori, carta e penna per ogni giocatore, un libretto per scuola guida per controllare il significato dei segnali stradali (per l'arbitro).

PREPARATIVI: ogni giocatore sceglie una pedina e prepara una tabella con due colonne per i punti "ROSSO" e per i punti "VERDE", che verranno assegnati dall'arbitro nello svolgimento del gioco.

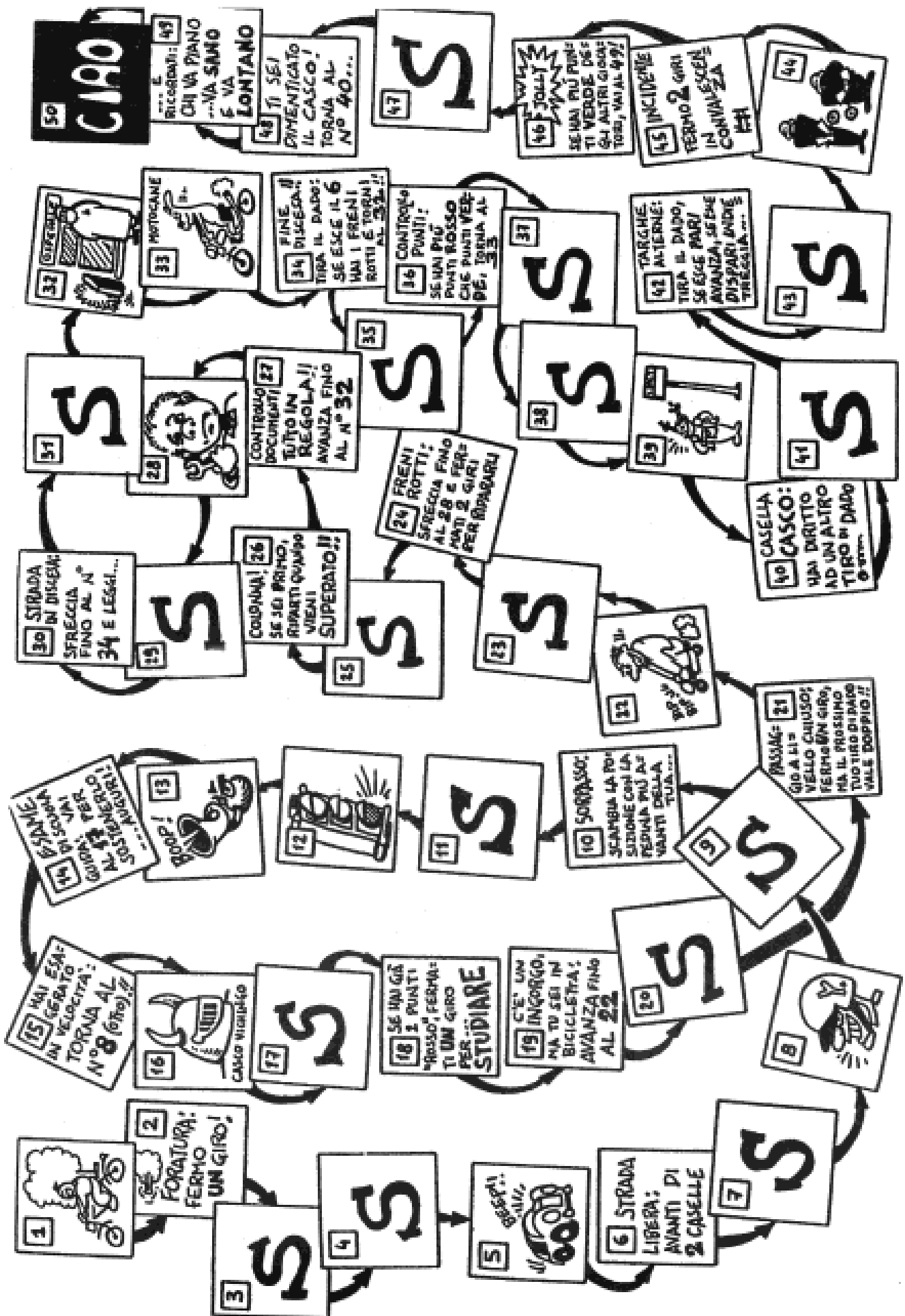
SVOLGIMENTO DEL GIOCO:

- Per spostarsi sul tracciato si tira a turno il dado spostandosi di tante caselle quanti sono i punti segnati dal dado.
- Quando si giunge su una casella se ci sono delle scritte si eseguono le indicazioni prima di passare il turno al giocatore successivo.
- Quando ci si ferma su una casella-segnaletto, indicata con una lettera "S", l'arbitro mostra un segnale al giocatore che dovrà spiegarne il significato. L'arbitro controllerà la risposta sul suo libro: se sarà esatta il giocatore segnerà un punto sulla colonna "VERDE" della sua tabella, se sarà errata segnerà il punto sulla colonna "ROSSO". Ogni 3 punti "ROSSO" si retrocede di 5 caselle sul tracciato; ogni 3 punti "VERDE" si avanza di 3 caselle. Pagata la penalità o ottenuto il premio, per il conteggio successivo si riparte da zero punti, ma non si cancella il totale che servirà alla fine in caso di parità.

REGOLA DEL TAMPONAMENTO-SORPASSO: non si può restare in due sulla stessa casella, quindi, quando col tiro di dado ci si ferma su una casella già occupata, la si sorpassa fermandosi su quella successiva libera.

VINCE chi supera per primo l'ultima casella. Se nello stesso turno di tiro di dado più giocatori superano la fine del tracciato, VINCE chi ha totalizzato il punteggio più alto ottenendo sottraendo i propri punti "ROSSO" ai punti "VERDE". Se dopo il conteggio ci sono ancora parità, l'arbitro interroga i pari merito sul significato dei segnali, eliminando direttamente chi sbaglia le risposte.

VINCERÀ l'ultimo rimasto.



AD OGNI PERICOLO LA SUA REGOLA

Nella circolazione stradale le cause che portano a formare delle regole sono i pericoli e le incertezze nel comprendere l'uso della strada.

Così, per esempio, osservare che un veicolo troppo veloce in curva tende ad uscire di strada, fa pensare alla necessità di imporre l'obbligo di rallentare prima delle curve.

Prova, per alcune regole che conosci, cominciando dai tre esempi già scritti, ad individuare il motivo (cioè il pericolo) per cui queste regole esistono.

| REGOLA | PERICOLO |
|--|----------|
| Prima di giungere ad un Attraversamento pedonale bisogna rallentare | |
| Per svoltare si deve segnalare l'intenzione con sufficiente anticipo | |
| Oltre al fanalino posteriore le biciclette devono avere un catarifrangente rosso posteriore | |
| | |
| | |
| | |

SCHEDA QUIZ

1) Che cos'è una corsia?

- a) Zona della strada vietata al traffico
- b) Una parte della carreggiata destinata alla circolazione di una fila di veicoli
- c) Una parte della carreggiata destinata alla circolazione

2) Di che colore è la linea che delimita la carreggiata ai bordi?

- a) Gialla
- b) Bianca
- c) Blu

3) In sella alla bicicletta è obbligatorio segnalare l'intenzione di svoltare?

- a) Sì, sempre
- b) Solo nelle strade principali
- c) No, è facoltativo

4) Quando si impegna un incrocio senza segnali, a chi va data la precedenza?

- a) Ai veicoli a quattro ruote
- b) A tutti i veicoli
- c) Ai veicoli provenienti da destra

5) Quali di questi strumenti è obbligatorio sul ciclomotore?

- a) Catarifrangente sui raggi
- b) Silenziatore
- c) Portapacchi

6) Per un minorenne quando è obbligatorio l'uso del casco guidando un ciclomotore?

- a) In caso di scarsa visibilità
- b) Sempre in ogni caso
- c) Solo sulle strade principali

7) Di che forma sono i segnali di pericolo?

- a) Di qualsiasi forma
- b) Triangolari
- c) Rotondi

8) Cosa si deve fare al segnale "STOP"?

- a) Si può passare liberamente solo svoltando a destra
- b) Fermarsi solo se la strada non è libera
- c) Fermarsi sempre

9) Dove bisogna fermarsi quando si trova un semaforo che proietta luce rossa?

- a) Alla linea d'arresto o in colonna
- b) Poco dopo il semaforo
- c) 10 metri prima del semaforo

10) A quale posizione dell'agente che dirige il traffico corrisponde il giallo del semaforo?

- a) Braccia distese parallelamente alla direzione di marcia
- b) Braccia distese perpendicolarmente alla direzione di marcia
- c) Braccio alzato verticalmente

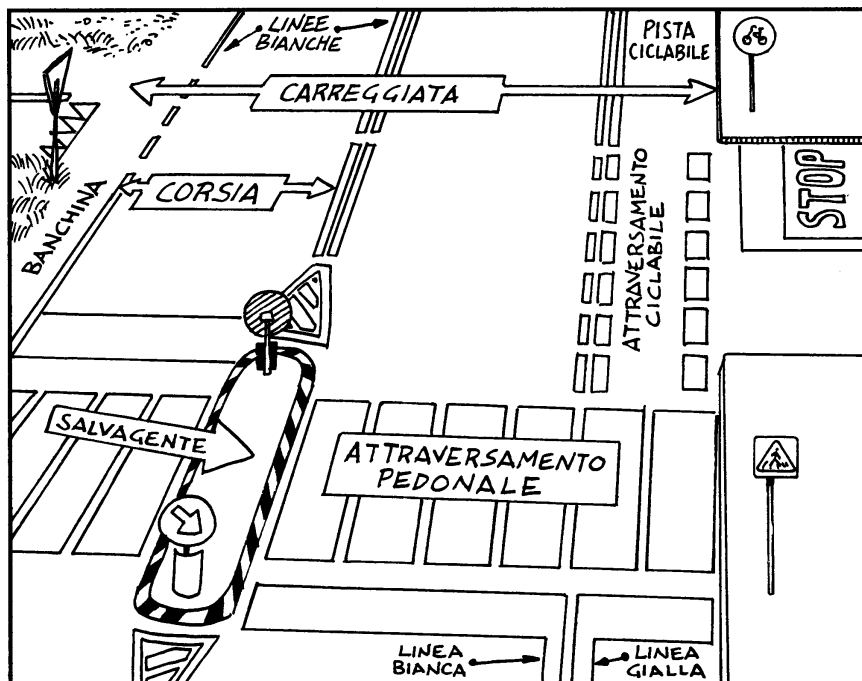


CORSO DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

INTEGRAZIONI PER L'INSEGNANTE

In ogni pagina dello stampato fornito agli alunni sono indicati dei riferimenti con numeri progressivi che trovano nella presente guida il riferimento corrispondente, per delle integrazioni agli argomenti trattati. Per lo più si tratta di dati o ampliamenti dei concetti già scritti nello stampato.

È da precisare unicamente che in generale, salvo ove è fatta apposita distinzione, i comportamenti descritti come obbligatori e le regole da rispettare sono validi sia per i conducenti di velocipede (bicicletta) che di ciclomotore.



1) Altre definizioni tratte dal vigente Codice della Strada si riporta il testo dell'articolo 3 di tale normativa:

«Art. 3»- Definizioni stradali e di traffico - 1 . Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

1) AREA DI INTERSEZIONE: parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) AREA PEDONALE: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.

3) ATTRAVERSAMENTO PEDONALE: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.

4) BANCHINA: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) BRACCIO DI INTERSEZIONE: cfr. RAMO DI INTERSEZIONE.

6) CANALIZZAZIONE: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

7) CARREGGIATA: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

8) CENTRO ABITATO: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

9) CIRCOLAZIONE: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

10) CONFINE STRADALE: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

11) CORRENTE DI TRAFFICO: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.

12) CORSIA: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

13) CORSIA DI ACCELERAZIONE: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) CORSIA DI DECELERAZIONE: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

15) CORSIA DI EMERGENZA: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

16) CORSIA DI MARCIA: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) CORSIA RISERVATA: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

18) CORSIA SPECIALIZZATA: corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

19) CUNETTA: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.

20) CURVA: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

21) FASCIA DI PERTINENZA: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) FASCIA DI RISPETTO: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

23) FASCIA DI SOSTA LATERALE: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

24) GOLFO DI FERMATA: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

25) INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI: insieme di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

26) INTERSEZIONE A RASO (O A LIVELLO): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.

27) ISOLA DI CANALIZZAZIONE: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.

28) ISOLA DI TRAFFICO: cfr. ISOLA DI CANALIZZAZIONE.

29) ISOLA SALVAGENTE: cfr. SALVAGENTE.

30) ISOLA SPARTITRAFFICO: cfr. SPARTITRAFFICO.

31) ITINERARIO INTERNAZIONALE: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.

32) LIVELLETTA: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

33) MARCIAPIEDE: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.

34) PARCHEGGIO: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

35) PASSAGGIO A LIVELLO: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria.

36) PASSAGGIO PEDONALE (cfr. anche MARCIAPIEDE): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

37) PASSO CARRABILE: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

38) PIAZOLA DI SOSTA: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

39) PISTA CICLABILE: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedisti.

40) RACCORDO CONCAVO (CUNETTA): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.

41) RACCORDO CONVESSO (DOSSO): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

42) RAMO DI INTERSEZIONE: tratto di strada afferente una intersezione.

43) RAMPA (DI INTERSEZIONE): strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

44) RIPA: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.

45) SALVAGENTE: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza

di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.

46) SEDE STRADALE: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

47) SEDE TRANVIARIA: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.

48) SENTIERO (O MULATTIERA O TRATTURO): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

49) SPARTITRAFFICO: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.

50) STRADA EXTRAURBANA: strada esterna ai centri abitati.

51) STRADA URBANA: strada interna ad un centro abitato.

52) STRADA VICINALE (O PODERALE o di BONIFICA): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

53) SVINCOLO: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

54) ZONA A TRAFFICO LIMITATO: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

55) ZONA DI ATTESTAMENTO: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.

56) ZONA DI PRESELEZIONE: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

57) ZONA DI SCAMBIO: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.

58) ZONA RESIDENZIALE: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.

2) Altri esempi: legge sull'autotrasporto delle merci, legge sul trasporto degli animali, decreti ministeriali di attuazione tecnica del codice, decreti ministeriali sulle revisioni dei veicoli, legge per gli itinerari ciclabili e le aree pedonali.

3) Esempio: obbligando tutti i veicoli a circolare sulla destra si evita il pericolo di scontro frontale per l'indecisione della posizione scelta sulla carreggiata. Concettualmente questa regola è confrontabile con la mano da tenere sinistra vigente nei paesi anglosassoni.

4) Cenni storici sull'esigenza di porre delle regole in strada:

—gli attraversamenti pedonali rialzati di Pompei rispondevano all'esigenza di salvaguardare i pedoni dai carri;

—le pietre miliari romane erano di fatto segnali stradali distanziometrici;

—nel Nord Europa dei Vichinghi prima delle curve pericolose si installavano lastre di pietra con facce di uomini scolpite dall'espressione corrucciata, ad indicare il pericolo (segnaletica installata a seguito dell'osservazione sulla frequenza di incidenti con carri e cavalli in tali curve);

—in Italia la segnaletica si sviluppò a partire dal 1884 per opera del Touring Club Italiano che, organizzando giri per ciclisti, notava i pericoli della viabilità di allora, proponendo soluzioni ed installando d'iniziativa della segnaletica.

Soluzione quiz: CARRO .

5) Per circolazione si intende lo spostarsi con veicoli, animali o a piedi usando una strada pubblica.

6) È possibile sperimentare l'efficacia della regola della mano da tenere facendo passare un gruppo di ragazzi in un corridoio stretto (fra due file di banchi, per esempio), una prima volta senza regole di mano da tenere (ognuno sceglie dove porsi: a sinistra, a destra, in mezzo), poi con una rigida regola di mano da tenere (destra o sinistra), cronometrando il tempo necessario per giungere tutti dall'altra parte.

7) Risposta al quesito: è più esposto a scontro frontale e comunque, in caso d'imprevisto, necessita di tempo per spostarsi a lato. Corre lo stesso pericolo nei confronti di chi da dietro vuole sorpassare. Inoltre intralcia il traffico.

8) Integrabile osservando che anche l'attraversamento pedonale è un luogo riservato a chi non guida veicoli. Il ciclista può trasformarsi in pedone scendendo dal veicolo, con la possibilità di sfruttare i luoghi della strada riservati ad esso. Il pericolo dell'attraversare la strada in sella alla bicicletta o al ciclomotore è nella posizione di trasversalità rispetto al traffico che favorisce la collisione. In caso di pericolo il pedone ha una velocità di reazione (di fuga) molto più elevata di chi è in sella ai veicoli a due ruote, per la scarsa manovrabilità di tali mezzi, soprattutto quando vi è l'esigenza di tornare rapidamente indietro o di fermarsi in poco spazio.

9) Se solo un lato della strada ha strutture di protezione per il pedone, sarà in tale luogo che il pedone comunque dovrà circolare.

10) Riservare un luogo di attraversamento per il pedone è utile per il soggetto stesso perché

sfruttandolo sarà più sicuro che in altri luoghi; ma anche per i conducenti di veicoli sarà utile avere un luogo circoscritto dove far attenzione all'attraversamento dei pedoni.

11) Gli altri casi di svolta sono: l'immissione verso un luogo privato o di sosta ai bordi della strada e, viceversa, la partenza dagli stessi luoghi.

12) Questo comportamento è consentito anche al ciclomotore col motore del veicolo spento.

13) Se è impegnata solo la corsia di chi arriva da davanti è sconsigliabile fermarsi al centro della strada aspettando di dare la precedenza: è una zona di elevato pericolo. Meglio fermarsi al lato destro al bordo della carreggiata.

14) Le segnalazioni particolari possono essere: segnali verticali di precedenza (pag. 14), linea d'arresto trasversale (pag. 10), segnali manuali o semaforici (pagg. 16 e 17), caratteristica di strada laterale di minore importanza rispetto ad una principale.

15) Quiz: passa primo C, passa secondo A, passa ultimo B.

16) Per i veicoli in emergenza, oltre a dare loro la precedenza, occorre favorirne il passaggio, scostandosi di lato e comunque evitando di intralciare. Questo vale anche per i pedoni in attraversamento con diritto di precedenza sugli attraversamenti pedonali.

17) La regolamentazione del trasporto di bambini è prevista dall'art. 225 del Regolamento del Codice della Strada, che stabilisce norme diversificate in relazione a bambini fino a quattro e fino ad otto anni.

18) Analogo problema di scarso equilibrio e di difficoltà di guida è dato da un carico fissato non saldamente (borse sul manubrio, oggetti in bilico, ecc.)

19) La variabilità dell'ingombro è data dal fatto che i due (o più!) veicoli non sono fissati tra loro quindi tendono inevitabilmente ad allontanarsi e riavvicinarsi. (B) Il sorpasso a destra è ancor più pericoloso in quanto fra lo specchietto retrovisore interno dei veicoli a motore a 4 ruote ed i finestrini laterali di destra esiste una zona, detta "punto morto", in cui la visibilità è nulla per il guidatore. Un ciclista o un ciclomotore non visto in quanto in fase di sorpasso a destra è in pericolo quando il veicolo sorpassato svolta a destra o si ferma, aprendo la portiera di destra, senza presegnalarlo o senza che la segnalazione sia notata dal sorpassante.

21) Il gioco, più che distrazione, comporta CONCENTRAZIONE su una cosa diversa dalla

circolazione (sulle regole del gioco, non sulle regole della circolazione). In tali condizioni è difficile rispettare anche le minime regole di spostamento in strada; tanto più sorgono pericoli in casi d'imprevisto ai quali chi gioca non è in grado di reagire correttamente.

22) Altri esempi: trasportare un altro passeggero, stare in piedi sulla sella o sul portapacchi, guidare stando seduti sul portapacchi.

23) Non tutta la segnaletica è uguale nel mondo, ma la tendenza è di uniformarla. I paesi della Comunità Europea sono ad un grado di uniformità quasi totale fino ad oggi le date importanti di questo iter sono state: 1900, quando a Parigi si diedero i primi criteri per la segnaletica; 1931, con la Convenzione di Ginevra a cui seguì una seconda Convenzione nel 1949 sulla base della quale fu redatto nel 1959 il nostro vecchio Codice della Strada; 1968, quando, con due Convenzioni a Vienna, 70 nazioni si accordarono per l'uniformazione delle regole della circolazione stradale e della segnaletica. E' il 1993 l'anno dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada allineato alla normativa europea più recente.

24) Per eventuali precisazioni si riproduce di seguito il testo dell'articolo 40 del Codice della Strada, relativo alla segnaletica orizzontale:

<Art. 40 - Segnali orizzontali -

1. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.

2. I segnali orizzontali si dividono in: a) strisce longitudinali; b) strisce trasversali; c) attraversamenti pedonali o ciclabili; d) frecce direzionali; e) iscrizioni e simboli; f) strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata; g) isole di traffico o di presegnalamento di ostacoli entro la carreggiata; h) strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea; i) altri segnali stabiliti dal regolamento.

3. Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata; le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata.

5. Una striscia longitudinale continua può affiancarne un'altra discontinua; in tal caso esse indicano ai conducenti, marcianti alla destra di quella discontinua, la possibilità di oltrepassarle.

5. Una striscia trasversale continua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo per rispettare le prescrizioni semaforiche o il segnale di «fermarsi e dare precedenza» o il segnale di «passaggio a livello»

ovvero un segnale manuale del personale che espleta servizio di polizia stradale.

6. Una striscia trasversale discontinua indica il limite prima del quale il conducente ha l'obbligo di arrestare il veicolo, se necessario, per rispettare il segnale «dare precedenza»

7. Nel regolamento sono stabilite norme per le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.

8. Le strisce longitudinali continue non devono essere oltrepassate; le discontinue possono essere oltrepassate sempre che siano rispettate tutte le altre norme di circolazione. È vietato valicare le strisce longitudinali continue, tranne che dalla parte dove è eventualmente affiancata una discontinua.

9. Le strisce di margine continue possono essere oltrepassate solo dai veicoli in attività di servizio di pubblico interesse e dai veicoli che debbono effettuare una sosta di emergenza.

10. È vietata: a) la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua; b) la circolazione sopra le strisce longitudinali, salvo che per il cambio di corsia; c) la circolazione dei veicoli non autorizzati sulle corsie riservate.

11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

24) bis:

Per una lettura più precisa della gerarchia dei segnali si legga il testo dell'art. 38, comma secondo, del Codice della Strada.

25) È il tipo di pericolo che rende lo stesso eventuale o sicuro: la curva sarà sicuramente pericolosa, mentre l'animale vagante non è detto che si troverà sulla carreggiata; il semaforo si troverà sicuramente a 150 metri, mentre non è detto che la caduta massi preavvisata avverrà o sia avvenuta. In sostanza non c'è differenza: gli obblighi di rallentare e prestare attenzione sono i medesimi.

I segnali di pericolo sono spesso integrati da pannelli aggiuntivi che specificano caratteristiche ed eventualità del pericolo; da notare i pannelli integrativi che segnalano una distanza diversa del pericolo rispetto i 150 metri normali.

26) I segnali che per colore si discostano dal tipo generale sono:

- divieto di accesso: barra bianca orizzontale su fondo rosso;
- divieto di sosta: fondo blu invece di bianco e barra trasversale rossa;
- divieto di fermata: come il divieto di sosta con doppia sbarra rossa a croce;
- fine dei divieti: barra nera su fondo bianco con disegno in grigio.

I segnali di divieto sono a volte integrati con pannelli aggiuntivi.

27) I segnali che per colore si discostano dal tipo generale sono:

- fine della vigenza del segnale di obbligo: una barra rossa trasversale su segnale identico a quello che fino ad allora era vigente;
- segnali di obbligo di fermarsi a dogana, posti di polizia e stazioni di pedaggio: bordo rosso su fondo bianco con scritta indicante il motivo della fermata.

Quando un segnale di obbligo va integrato con informazioni aggiuntive, può essere installato con un pannello integrativo, oppure disegnato all'interno di un unico cartello rettangolare a fondo bianco con indicazioni a lato. Ciò vale anche per i segnali di divieto e alcuni di indicazione.

28) Occorre vederne alcuni singolarmente nel significato e nel comportamento da adottare.

— Dare la precedenza: è obbligatorio fermarsi solo se la strada che si incrocia è impegnata da altri veicoli in arrivo.

— Stop: si deve sempre fermarsi, controllare che la strada sia libera e poi ripartire.

— Dare la precedenza nei sensi unici alternati; nella strettoia hanno la precedenza i veicoli in arrivo dalla direzione opposta, quindi, se ce ne sono, bisogna fermarsi.

— Diritto di precedenza nei sensi unici alternati: all'opposto del segnale precedente.

— Pericolo confluenza: la strada laterale si immette a raso con corsia di accelerazione, ma deve comunque dare la precedenza (autostrade, tangenziali).

Per la colorazione di tali segnali consultare un libretto per la scuola guida o appositi stampati con la segnaletica stradale.

29) Per lo più i segnali di integrazione sono bianchi con grafica di colore nero o a colori. Per i segnali di indicazione non è possibile in questa sede fare una distinzione per tipo essendo di svariate forme e colori, purché non coincidenti con i 4 tipi visti finora. Fra questi forse i più importanti e ricorrenti sono i segnali di preselezione del traffico in direzioni diverse a seconda della località da raggiungere.

30) La norma del semaforo giallo indica che il conducente che, all'approssimarsi al semaforo, vede accendersi la luce gialla (o la corrispondente segnalazione manuale) deve valutare se è in

grado di arrestarsi senza pericolo o decidere, viceversa, di proseguire la marcia se l'arresto del veicolo comportasse dei pericoli (frenate brusche, tamponamenti, sbandate). Questa valutazione ha una corrispondenza reale per i veicoli a motore, quindi anche per il ciclomotore, che, potendo raggiungere discrete velocità, potrebbe trovarsi nella situazione pratica di essere troppo vicino al semaforo all'accendersi della luce gialla. Per la bicicletta va precisato che difficilmente potrà raggiungere velocità da impedire un arresto sicuro in pochi metri.

31) Sono in funzione, soprattutto nelle grandi città, semafori pedonali per ciechi che aggiungono al segnale luminoso un segnale acustico. Si tratta di un suono intermittente che si aziona quando il semaforo pedonale è verde e che aumenta di frequenza con il verde lampeggiante, fino a tacere con il rosso.

32) Un semaforo lampeggiante giallo è segno di pericolo incrocio e prevede che, in assenza di altra indicazione, si dovrà dare la precedenza a destra.

33) Spesso le segnalazioni luminose ed acustiche sono accompagnate da una girandola a croce che si muove all'accendersi dei due segnali detti. Quindi tre segnalazioni, il più delle volte seguite dall'abbassarsi di barriere, per avvisare che arriva il treno: un'abbondanza di preavvisi giustificata dall'estrema pericolosità dell'attraversamento dei binari con treni in arrivo, data dalla assoluta impossibilità del treno di arrestarsi in poco spazio, anche qualora il macchinista si avveda del pericolo con largo anticipo. È importante notare che non è sufficiente fidarsi della propria percezione uditiva e visiva dell'arrivo o meno del treno per passare i binari, per due motivi:

a) a nulla vale qualsiasi calcolo di tempo di attraversamento quando sopraggiunge un treno a 120 Km/h;

b) spesso sulle rotaie viaggiano piccoli (ma non meno pericolosi) carrelli di servizio molto silenziosi e difficili da notare.

34) È utile indicare l'utilità specifica di ogni strumento che obbligatoriamente deve equipaggiare i veicoli a due ruote.

FRENI

Non è sufficiente che funzioni il freno agente su una sola ruota: il veicolo è fabbricato calcolando che la massa in movimento sia efficacemente frenata con tutti e due i dispositivi frenanti; inoltre frenando solo con il freno anteriore insorgono problemi di equilibrio.

FANALE ANTERIORE BIANCO O GIALLO E FANALE POSTERIORE ROSSO

La suddivisione dei colori è importante in quanto aiuta, in caso di scarsa visibilità, ad individuare la

posizione sulla carreggiata del veicolo (vedendo una luce rossa il veicolo che circola regolarmente sarà visto da dietro, quindi sarà sulla destra e viceversa per la luce bianca/gialla). I fanali vanno accesi in qualsiasi caso di scarsa visibilità (buio notturno, nebbia, fumi occasionali, gallerie).

CATARIFRANGENTE ROSSO POSTERIORE

È necessario quando la bicicletta è ferma (la dinamo non produce corrente) e il ciclomotore è spento, in quanto rende visibile il veicolo anche in queste condizioni. Inoltre è utile quando si rompe improvvisamente la lampadina posteriore.

CATARIFRANGENTE GIALLO SUI PEDALI

In caso di scarsa visibilità, definisce l'ingombro laterale del veicolo, rendendosi particolarmente utile quando si è sorpassati.

CATARIFRANGENTE GIALLO LATERALE SU RAGGI

Consente la visibilità notturna della bicicletta incrociata perpendicolarmente

CAMPANELLO E DISPOSITIVO DI SEGNALAZIONE ACUSTICA

Vanno usati in caso di pericolo in città (dove si cerca di limitare i rumori) e in tutti i casi ove sia necessario far notare la propria presenza agli altri, fuori città.

SILENZIATORE PER IL CICLOMOTORE

È necessario per limitare la rumorosità dei motori a scoppio, che danneggia l'ambiente per inquinamento acustico. Inoltre rende difficile la percezione dei rumori del traffico, importanti per la propria e l'altrui sicurezza (clacson o campanelli di altri veicoli, rumori di frenata, fischietto o richiami di agenti di Polizia o altre persone utenti della strada).

SPECCHIO RETROVISORE PER CICLOMOTORE

Utilissimo anche in bicicletta è comunque obbligatorio solo per i veicoli a motore. Consente una guida non sbilanciata da torsioni del corpo anche quando occorre osservare il traffico posteriormente (sorpasso, svolta). Per i ciclomotori è sufficiente uno specchio sulla sinistra. Per i motocicli che sviluppano velocità superiori a 115 Km/h vige l'obbligo di installare lo specchietto sia a destra che a sinistra.

35) Per chi ha la materiale disponibilità del veicolo (art. 115 Codice della strada) l'unico modo per esimersi da questa pesante sanzione è dimostrare di non aver potuto impedire l'uso del veicolo al minore di 14 anni.

36) Carta d'identità o, fino ai 15 anni, certificato di riconoscimento rilasciato dall'ufficio Anagrafe del Comune.

37) Sul certificato di conformità non è indicato il nome del proprietario in quanto i ciclomotori in Italia sono veicoli con caratteristica di bene mobile non registrato.

38) Inoltre bisogna poter esibire, a richiesta di agenti di polizia, la contrricevuta di versamento della tassa.

39) La sanzione penale comporta il giudizio di un giudice, ma non è detto che si arrivi ad un processo, anzi, per i reati al Codice della Strada è abbastanza raro. È possibile che una condanna penale sia registrata al Tribunale di residenza "macchiando" irrimediabilmente la cosiddetta "fedina penale".

40) L'obbligo di pagare una somma di danaro per una sanzione amministrativa è del guidatore del veicolo e del proprietario dello stesso (responsabilità solidale), nel senso che ambedue sono obbligati a pagare, ma una volta sola. Questa norma ha la sua ragione nell'esigenza che sia il proprietario di un veicolo a giudicare responsabilmente a chi prestare il proprio veicolo, valutandone la capacità e correttezza di guida. Per i veicoli non registrati (biciclette, ciclomotori) per individuare il proprietario vale la dichiarazione del conducente e la successiva conferma della persona indicata come proprietaria.

41) Integrazioni alla tabella:

— il sequestro penale per guida senza patente, per assenza di targa e per assenza di assicurazione (quest'ultimo amministrativo) comporta la restituzione del veicolo, previo pagamento delle spese di custodia;

— al sequestro preventivo per mancanza di carta di circolazione segue la confisca del veicolo, con vendita dello stesso all'asta e versamento del ricavato allo Stato.

42) Il Codice della Strada precisa che "il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, in prossimità degli attraversamenti pedonali e, in ogni caso, quando i pedoni che si trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza..." (art. 141, comma 4). Lo spazio di arresto di un veicolo, da quando il conducente percepisce l'esigenza di arrestarsi, è dato dalla somma di due spazi successivi: lo spazio percorso dal veicolo finché il conducente aziona il freno dopo aver pensato di fermarsi più lo spazio percorso dal veicolo già frenato ma ancora in movimento per inerzia. Nel disegno seguente è esemplificato il concetto.

43) La maggior parte dei decessi di guidatori di ciclomotore coinvolti in incidente stradale sono

attribuibili alla mancanza del casco e conseguente trauma cranico.

44) Una esemplificazione dei danni derivati da trauma cranico considera che un impatto diretto col suolo alla velocità di 40 Km/h a corrispondente ad una caduta al suolo da un'altezza di 6,3 metri. Ad una velocità di 60 Km/h l'effetto è pari ad una caduta da 14,3 metri.

45) Esistono in commercio diversi tipi di casco: integrale, leggero tipo "jet". Per il ciclomotorista l'importante è che il casco sia omologato e per controllare questo basta osservare una targhetta bianca all'interno del casco che riporta dei numeri e delle lettere di riferimento (si può facilmente consultare la legge con le indicazioni presso un Comando di Polizia qualsiasi). Per i motocicli non è consentito l'uso del casco leggero. È comunque più sicuro il casco integrale, in quanto protegge anche dal trauma facciale, oltre che dal trauma cranico.

46) Fanno parte dei danni soggetti a risarcimento civile: i danni ai veicoli, i danni alle cose dei coinvolti nell'incidente, i danni subiti da altre persone non coinvolte nell'incidente, i danni alle cose pubbliche (alberi, segnaletica, ecc.), le spese per le cure dei feriti, le spese sostenute da chi è forzatamente costretto ad interrompere la propria attività, il mancato guadagno delle persone costrette a non occuparsi dei propri affari.

47) La responsabilità penale è anche derivata dal danneggiamento di cose quando il danneggiato presenta querela contro chi ha danneggiato.

48) È in questa prima sede che, con accordi privati, si distribuisce la responsabilità di un incidente in percentuali, per calcolare quanto spetta e a chi. In seconda sede questa valutazione (ma non in percentuale) è fatta dal giudice civile (per il risarcimento) e penale (per le lesioni subite dai feriti).

49) Per gli stessi motivi, e con la stessa utilità, si stanno diffondendo contratti assicurativi per ciclisti, pedoni e animali domestici. Per esempio: un ciclomotorista che provoca la fuoriuscita di strada di un autobotte con materiale infiammabile o nocivo, dovrà risarcire danni per centinaia di milioni qualora ne segua un incendio o lo spandimento del materiale nocivo!

SCHEDA I: INVENTA I SEGNALI

La fantasia grafica è l'unica regola per questo esercizio, ferma restando l'esigenza che i segnali di pericolo siano triangolari e bordati di rosso su fondo bianco, i segnali di divieto rotondi e bordati di rosso su fondo bianco, i segnali d'obbligo rotondi e di colore blu.

SCHEDA II: ASSEGNA IL SEGNALE GIUSTO

È importante notare sul tracciato che i segnali visti da dietro hanno l'asta di sostegno visibile, quelli visti da davanti no. Risposte esatte:

1 -F, 2-B, 3-O, 4-A, 5-I, 6-S, 7-L, 9-H, 10-E, 11 -M, 12-C, 13-D, 14-G, 15-Q, 16-N, 17-P, 18-T.

SCHEDA III: PERICOLI/REGOLA

Le prime tre indicazioni saranno:

- 1) Essendoci la possibilità di dover dare la precedenza a pedoni bisogna potersi fermare in tempo.
- 2) Non segnalando la svolta si può tagliare la strada ad altri veicoli in sorpasso o rallentare il traffico di quelli che vanno in altre direzioni.
- 3) Quando la bicicletta è ferma o la lampadina posteriore è rotta non si è visibili in caso di scarsa visibilità.

SCHEDA IV: GIOCO CIRCOLARE

Buon divertimento!

SCHEDA V: QUIZ

Risposte esatte:

1 -B, 2-B, 3-A, 4-C, 5-B, 6-B, 7-B, 8-C, 9-A, 10-C

SICUREZZA STRADALE NON E' UNO SLOGAN

E' VITA

Progetto Educazione alla Sicurezza Stradale: lavoro sviluppatosi, in diversi anni, con la collaborazione dei Circoli Didattici di Salzano e di Mira; della Polizia Municipale di Salzano e di Spinea e dell'esperienza pratica d'insegnanti di scuole elementari.



Associazione Donatori Midollo Osseo



Associazione Italiana Donatori Organi



Associazione Volontari Italiani del Sangue

INSIEME PER LA VITA