

pubblica amministrazione, tra le rappresentanze economiche, sociali e civili, tra settore pubblico e settore privato.⁷⁴

Infine, riteniamo utile ricordare come gli *“Indirizzi generale ...”* e il Piano Nazionale segnalino in diverse occasioni che in materia di sicurezza stradale non è possibile definire un piano e/o un programma di spesa tutto circoscritto all'interno delle competenze di un determinato settore e livello della pubblica amministrazione. Ciò accade perché gli interventi di sicurezza stradale hanno un carattere fortemente intersettoriale al punto che il Piano Nazionale è stato definito con il contributo di Ministeri, delle Regioni, delle rappresentanze di Province e Comuni, delle rappresentanze sociali, economiche e civili. Una situazione del tutto analoga si riscontra nei Piani di sicurezza nazionali e regionali/locali della maggior parte dei Paesi europei.

Questa pluralità di soggetti intestatari di competenze rilevanti ai fini del miglioramento della sicurezza stradale ha una importante implicazione (oltre alla scontata maggiore complessità del processo decisionale che conduce alla formazione del Piano) lo **strumento pianificatorio non può avere un carattere prescrittivo ma esprime il punto di “equilibrio” di molti sistemi di obiettivi diversi** (a volte contrastanti) e assume il senso di un sistema di intese, impegni reciproci, accordi che diversi soggetti pubblici e privati realizzeranno all'interno delle proprie competenze e con proprie risorse finanziarie.

Le principali leve di governo del Piano, in questo quadro, sono quelle della definizione degli strumenti di incentivazione economico-finanziaria, della messa a disposizione di supporti tecnici, della regolamentazione (ma siamo già in un'area di bordo tra attività programmatoria e attività regolamentare-normativa).

In definitiva appare decisamente improbabile che il Piano possa mettere in capo ai diversi soggetti la cui azione incide sui livelli di sicurezza stradale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Interno, MIUR, Ministero della Salute, Ministero del Lavoro, Regioni, Province, Comuni, Società concessionarie di servizi autostradali, ASL, Distretti scolastici, INAIL, Società di assicurazione, produttori di autoveicoli, Società di trasporto merci e persone, etc.) obblighi cogenti mentre è certo che il Piano può favorire un sistema di interventi e di misure efficaci e tra loro coerenti agendo su una ampia gamma di strumenti indiretti.

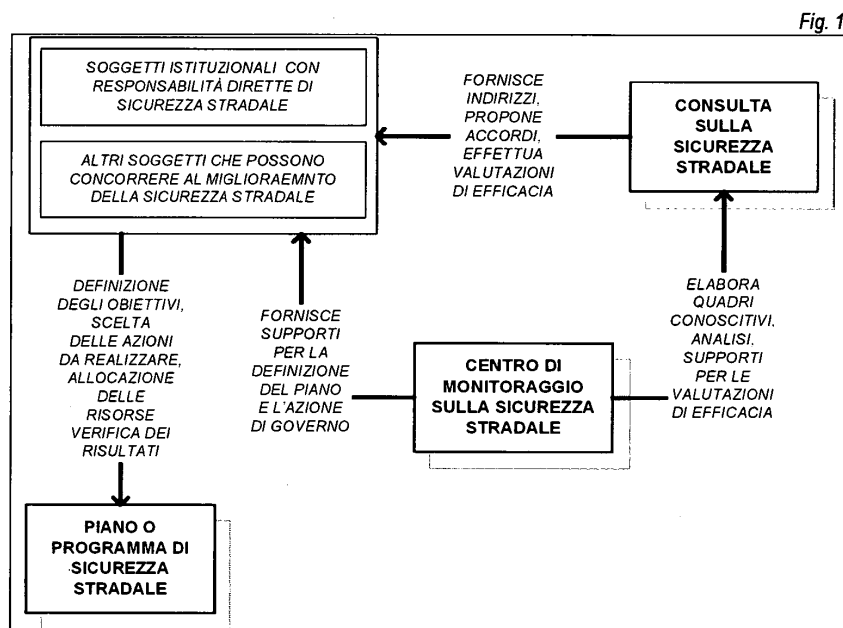
⁷⁴ In via incidentale notiamo che l'assenza di una logica di piano o programma riduce drasticamente anche l'utilità di un centro di monitoraggio il cui scopo primo è, appunto, quello di inquadrare le diverse problematiche settoriali di interesse di specifici soggetti in un quadro conoscitivo e valutativo generale e di fornire supporti per l'individuazione delle priorità di intervento.

Questo carattere “orizzontale” e di raccordo del Piano ben si concilia con il ruolo delle Consulte e tende a valorizzarlo.

4 IL RACCORDO TRA CONSULTA, CENTRO DI MONITORAGGIO E PIANO

Si viene così a delineare una struttura articolata su tre elementi:

- a) la **consulta**, che:
 - acquisisce elementi conoscitivi dal centro di monitoraggio,
 - propone obiettivi e accordi ai soggetti pubblici e privati che possono concorrere a migliorare la sicurezza stradale,
 - esamina i risultati degli interventi in attuazione del Piano,
 - valuta l'efficacia generale del Piano e del suo processo attuativo,
 - propone la eventuale revisione degli obiettivi del Piano o dei suoi contenuti o delle sue modalità attuative;
- b) il **centro di monitoraggio**, che, oltre ad elaborare i supporti all'azione di governo:
 - fornisce quadri conoscitivi e valutativi alla consulta,
 - sviluppa analisi ed elaborazioni specifiche su richiesta della Consulta,
 - esamina lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale al fine di individuare le condizioni di rischio e i fattori che le determinano,
 - elabora supporti per l'azione di governo ai soggetti che hanno responsabilità istituzionali di sicurezza stradale,
 - fornisce supporti tecnici agli accordi pubblico-privato che si inseriscono nel processo attuativo del Piano;
- c) il **piano (o programma)** per la sicurezza stradale, che:
 - raccoglie e compone in un sistema ordinato e coerente gli obiettivi e le priorità indicate dai soggetti istituzionali di governo della sicurezza stradale,
 - definisce il quadro delle azioni da realizzare,
 - fissa le priorità di intervento,
 - definisce le allocazioni di risorse,
 - stabilisce le modalità realizzative.



Una efficace e coerente configurazione dei tre elementi sopra indicati e, soprattutto, una adeguata organizzazione dei rapporti tra questi elementi appare condizione di capitale importanza ai fini della effettiva utilità non solo della Consulta ma anche del Piano e del Centro di monitoraggio.

5 I SOGGETTI DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

L'ultima notazione riguarda i soggetti che governano il processo di miglioramento della sicurezza stradale.

Il governo della sicurezza stradale è reso più complesso da tre fattori.

1. In primo luogo occorre riconoscere che in questa materia non esiste una competenza istituzionale unica. Lo stesso *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"* italiano è stato elaborato componendo i contributi di sei Ministeri.⁷⁵ Il soggetto di governo istituzionale francese

⁷⁵ Ministero dei Lavori Pubblici, Ministero dell'Interno, Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Ministero della Pubblica Istruzione, Ministero della Sanità, Ministero dell'Ambiente. A semplificare il lavoro della elaborazione del Piano è intervenuta, in

è costituito da un organismo al quale partecipano il primo ministro e sette dicasteri. Situazioni analoghe si riscontrano in diversi Paesi europei.

2. Inoltre, accanto alle competenze istituzionali vi sono molti altri soggetti che ordinariamente assumono decisioni che incidono sui livelli di sicurezza stradale o che potrebbero contribuire al miglioramento della sicurezza stradale (le aziende di trasporto delle persone, le imprese per il trasporto delle merci, le società di assicurazione, etc.).
3. Infine, solitamente una azione efficace di miglioramento della sicurezza stradale comporta la composizione di interventi e misure di diverso livello (nazionali, regionali, provinciali e comunali).

In altri termini, la multisetorialità del problema, che abbiamo già avuto modo di richiamare nei precedenti paragrafi, richiede un simmetrico, multisetoriale sistema di governo che in generale viene risolto seguendo una delle seguenti alternative:

- a) costituzione di una sede di confronto e concertazione dove i diversi soggetti di governo concordano le condizioni di raccordo e coerenza per poi sviluppare (in relazione agli accordi assunti ma in piena autonomia) le misure settoriali di propria specifica competenza;
- b) costituzione di un coordinamento con poteri di governo (che, quindi, concentra le competenze e i poteri di diversi soggetti istituzionali).

Resta, ovviamente, inteso che la seconda alternativa (coordinamento con poteri di governo) può soddisfare le esigenze di coordinamento e inter-settorialità all'interno di una stessa amministrazione ma non è utilizzabile - o, almeno, non lo è in linea pratica - per i profili di inter-settorialità che riguardano i diversi livelli di governo e il rapporto tra settore pubblico e settore privato.

Ciò significa che nel raccordo tra Consulta, Centro di monitoraggio e Piano (o programma) quest'ultimo si configura come l'espressione (la composizione) degli obiettivi e delle priorità di numerosi ed eterogenei soggetti di governo. Più precisamente, la Consulta e il Centro di monitoraggio non dialogano con il Piano ma con un soggetto di governo costituito da diversi assessorati e da diversi livelli amministrativi ed è evidente che i termini in cui le diverse componenti settoriali del governo della sicurezza stradale si presentano e si raccordano tra loro e con la Consulta e il Centro di monitoraggio sono aspetti di vitale importanza per l'efficacia complessiva dell'azione di governo.

itinere, una riforma ordinamentale che ha unificato il Ministero dei Lavori Pubblici e il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e ha toccato anche altri ministeri.

In termini più espliciti, sembra essenziale definire con chiarezza i termini in cui due strutture tipicamente intersettoriali come la Consulta e il Centro di monitoraggio si raccordano al sistema delle competenze e dei poteri decisionali che invece è, e non potrebbe essere altrimenti, organizzato per livelli e settori.

Su questo aspetto non sembra attendibile ricercare una soluzione soddisfacente in termini generali ma non v'è dubbio che **un ordinato svolgimento dei lavori della Consulta e del Centro di monitoraggio richieda la capacità di individuare un soggetto di riferimento unico o, una competenza prevalente**, almeno in termini di capacità di assicurare il raccordo con tutti gli altri livelli e settori della Pubblica Amministrazione. L'individuazione (o la costruzione) di questo **soggetto istituzionale "prevalente"** che fornisce un equilibrato raccordo tra poteri decisionali, centro di monitoraggio e consulta e soprintende alla definizione, attuazione e aggiornamento del Piano o programma della sicurezza stradale è il punto nodale per l'attuazione di una strategia di miglioramento della sicurezza stradale matura e coerente con gli obiettivi nazionali e comunitari.

PAGINA BIANCA

DOCUMENTO 2

**UNA STRATEGIA DI PICCOLI PASSI:
LA MESSA IN SICUREZZA
DEI PERCORSI CASA-SCUOLA**

**CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE
S E G R E T E R I A T E C N I C A**

PAGINA BIANCA

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Negli ultimi cinque anni in Italia gli incidenti stradali hanno determinato 750 morti e oltre 58.000 feriti tra la popolazione con meno di 14 anni. Il dato si presta a due ordini di considerazioni di segno opposto.

In primo luogo, la popolazione più giovane risulta decisamente “più protetta” della media poiché fa registrare un tasso di mortalità specifico (numero di vittime in una determinata fascia di popolazione rapportato a quella stessa fascia di popolazione) di 2,3 che è circa 5 volte inferiore di quello medio nazionale (11,0). Il dato tuttavia non è affatto soddisfacente sia perché questa fascia di popolazione si sposta molto meno della popolazione adulta e, quindi, presenta una esposizione al rischio nettamente inferiore, sia perché per questa fascia di popolazione sembra doveroso pretendere livelli di protezione e di sicurezza che non consentano di contare centinaia di morti e migliaia di feriti ogni anno.

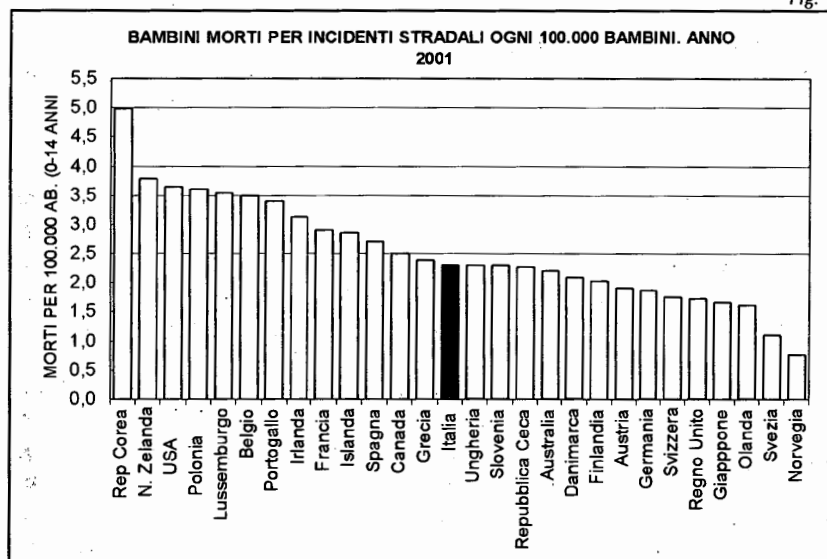
In secondo luogo, la forte riduzione del tasso specifico di mortalità viene raggiunta attraverso una sostanziale espropriazione della gestione della propria mobilità operata nei confronti dei bambini e degli adolescenti che, in modo sempre più sistematico, viene amministrata dai genitori o, comunque, da persone adulte. I bambini non vanno più a scuola o nei luoghi di divertimento, incontro, etc. ma vengono accompagnati, non si spostano più nelle nostre città ma vengono trasportati. I motivi che sono alla base di questo fenomeno sono del tutto palesi: la città è diventata un luogo sempre meno amichevole per bambini ed anziani, le sue strade sono pericolose, non c'è spazio per incontrarsi e giocare, l'aria non è salubre, etc. In particolare le città italiane risultano caratterizzate da livelli di rischio molto più elevati di quelli mediamente riscontrati nelle altre città europee.

La cura che è stata adottata, espropriare bambini e adolescenti della gestione autonoma della propria mobilità, tuttavia, rischia di essere peggiore del male per tre motivi.

Anzitutto notiamo che questa maggiore protezione non si traduce in un livello di sicurezza particolarmente elevato dei bambini italiani rispetto a quelli di altri Paesi sviluppati, europei e non europei. Il tasso di mortalità per incidenti stradali specifico dei bambini in Italia (2,3 morti per 100.000 abitanti di età compresa tra 0 e 14 anni) è del tutto analogo a quello che si rileva in altri Paesi europei (Spagna, Grecia, Ungheria, Slovenia e Repubblica Ceca) o in altri Paesi sviluppati come l'Australia, risulta inferiore (e, quindi, indicativo di livelli di sicurezza più elevati) rispetto a quello registrato in Islanda, Francia, Irlanda, Portogallo, Belgio, Lussemburgo, Polonia, USA e Nuova Zelanda (in particolare negli ultimi sei Paesi il tasso di mortalità dei bambini è circa 1,5 volte quello italia-

no) ma è superiore (e, quindi indica livelli di sicurezza meno avanzati) di quelli registrati in Austria, Danimarca, Finlandia, Austria, Germania, Svizzera, Regno Unito, Giappone, Svezia e Norvegia. In particolare negli ultimi due Paesi i bambini godono di un livello di sicurezza doppio o triplo rispetto a quello dei bambini italiani. In termini concreti ciò significa che se nel nostro Paese riuscissimo a garantire ai nostri bambini condizioni di sicurezza analoghe a quelle raggiunte, sempre per i bambini, in Norvegia, Svezia, Giappone, Olanda e Regno Unito, ogni anno in Italia morirebbero per incidenti stradali da 130 a 180 bambini in meno e avremmo, sempre tra i bambini da 30.000 a 40.000 feriti in meno.

Fig. 1



RST Ricerche e Servizi per il Territorio

Tab. 1

BAMBINI MORTI PER INCIDENTI STRADALI OGNI 100.000 BAMBINI. DATI DEL 2001
(MORTI DI ETÀ INFERIORE A 15 ANNI RISPETTO A 100.000 ABITANTI DI ETÀ INFERIORE A 15 ANNI)

PAESE	TASSO DI MORTALITÀ	PAESE	TASSO DI MORTALITÀ	PAESE	TASSO DI MORTALITÀ
REP DI COREA	5,0	SPAGNA	2,7	FINLANDIA	2,0
NUOVA ZELANDA	3,8	CANADA	2,5	AUSTRIA	1,9
USA	3,6	GRECIA	2,4	GERMANIA	1,9
POLONIA	3,6	> ITALIA	2,3	SVIZZERA	1,8
LUSSEMBURGO	3,5	UNGHERIA	2,3	REGNO UNI-	1,7
BELGIO	3,5	SLOVENIA	2,3	TO	
PORTOGALLO	3,4	REPUBB. Ceca	2,3	GIAPPONE	1,7
IRLANDA	3,1	AUSTRALIA	2,2	OLANDA	1,6
FRANCIA	2,9	DANIMARCA	2,1	SVEZIA	1,1
ISLANDA	2,9			NORVEGIA	0,8

RST Ricerche e Servizi per il Territorio

Inoltre, questa espropriazione di mobilità, per quanto giustificata dalla volontà di proteggere i bambini, costituisce un fattore di limitazione del loro processo di crescita che certamente non è auspicabile.

Infine, v'è una considerazione che riguarda in modo specifico il governo della sicurezza stradale in generale. L'allontanamento dei bambini da un rapporto diretto e autogestito con la mobilità non può avere una durata indefinita. Prima o poi questi bambini che sono stati solo trasportati e che non si sono mai mossi autonomamente nel traffico, diventeranno dei conducenti di motorini e, successivamente, degli automobilisti con un passaggio assolutamente brusco e con risultati disastrosi:

- il tasso di mortalità specifico degli adolescenti (15-17 anni) è 4,5 volte più elevato di quello dei bambini;
- il tasso di mortalità dei neopatentati (18-24 anni) è 12 volte più elevato e risulta anche 2 volte più elevato del valore medio nazionale.

In quelle poche regioni, come la Lombardia, dove sono disponibili dati sulla vulnerabilità specifica degli spostamenti (rapporto tra numero di vittime e numero di spostamenti per le diverse modalità di spostamento) emerge che gli spostamenti su ciclomotore sono caratterizzati da livelli di vulnerabilità (da un numero di morti e feriti per unità di spostamento) straordinariamente elevati: fino a dieci volte la media generale.

In altri termini, la maggiore protezione applicata nei confronti dei bambini, se non accompagnata da una efficace educazione alla mobilità sicura e sostenibile, diventa un tragico fattore di debolezza negli anni in cui questa protezione non può più essere applicata in modo sistematico e pervasivo, fino a non poter essere applicata affatto. In questa delicata fase di passaggio i nostri adolescenti migrano repentinamente dai sedili della macchina dei genitori al sellino dei ciclomotori e cioè al mezzo di trasporto più pericoloso in assoluto. Quanto questa strategia sia efficace lo mostrano i dati sulle vittime degli incidenti stradali tra gli adolescenti (oltre 950 morti e 81.000 feriti negli ultimi cinque anni) e tra i giovani adulti (circa 5.400 morti e 324.000 feriti, sempre negli ultimi cinque anni).

2. ASPETTI CONCETTUALI DELLA MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CASA SCUOLA

La soluzione, ovviamente, non sta nell'abbandonare i bambini ad una mobilità urbana che nelle condizioni attuali è sempre più insicura e problematica ma nel creare un circuito formativo fatto non solo di nozioni e valori impartiti a scuola (quando ciò avviene) ma **basato anche su una formazione pratica alla mobilità che deve svolgersi su percorsi protetti.**

L'idea della messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola nasce da queste considerazioni e ha, come obiettivo secondario quello di rafforzare la si-

curezza degli spostamenti degli stessi bambini ma come obiettivo primario quello di creare un percorso formativo completo che comprende anche un processo di graduale autonomia della gestione della propria mobilità.

C'è poi un secondo aspetto assolutamente rilevante nell'idea di costruire dei percorsi casa-scuola protetti: **questa linea di azione può essere realizzata localmente, con piccoli interventi e con risorse finanziarie e strumentali modeste**: non servono grandi progetti, non occorrono modelli di simulazione del traffico, non è necessario - è, anzi, inutile - realizzare grandi e costose opere. Occorre invece che il dirigente d'istituto scolastico, il sindaco o l'assessore competente, gli uffici tecnici del comune, la polizia locale, i genitori cooperino per decidere quali percorsi realizzare, come metterli in sicurezza, quale assistenza assicurare i nostri più giovani cittadini. Occorre cioè la capacità di compiere un salto qualitativo sul piano della cultura della sicurezza. In particolare occorre immaginare una città le cui strade non siano pensate e gestite solo per i veicoli a motore, occorre immaginare che siano ristabiliti i corretti equilibri tra le utenze motorizzate e l'utenza pedonale - e in particolare con i bambini - in funzione di specifiche considerazioni sulla qualità dell'ambiente stradale che il bambino incontra lungo il suo quotidiano percorso casa-scuola. Le priorità tra veicolo e pedone, in questo specifico ambito, possono così essere ribaltate.

Occorre - soprattutto - trovare la capacità di concretizzare queste idee in una **efficace e concreta collaborazione interistituzionale e negli interventi sulla rete stradale necessari per rendere oggettivamente più sicuri e protetti i percorsi casa-scuola**. In concreto ciò comporta la capacità di individuare e risolvere i conflitti tra la componente di traffico pedonale, in particolare quella composta dai bambini, e le altre componenti della mobilità, in particolare quelle motorizzate, focalizzando il problema a livello di quartiere, con il coinvolgimento operativo di tutte le componenti sopra indicate.

In questa logica mettere in sicurezza i percorsi casa-scuola diventa una **palestra di formazione** non solo e non tanto per i bambini che li utilizzeranno ma, ancor più, per gli adulti che li avranno immaginati e realizzati, con particolare riferimento agli amministratori locali e ai responsabili degli istituti scolastici.

3. CARATTERI FONDAMENTALI DELL'INTERVENTO

In relazione a quanto considerato sopra emerge che l'azione di messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola dovrebbe avere i seguenti caratteri di base.

- a) Individuazione di massima di un sistema di percorsi protetti o, più frequentemente, di percorsi che possano essere resi tali, attraverso interventi di regolamentazione del traffico e/o di riorganizzazione della rete stradale e delle sue dotazioni, in modo da eliminare tutte le condizioni di rilevante rischio lungo queste vie di accesso alla scuola stessa.
- b) Definizione delle misure di assistenza e protezione da parte della polizia locale o di altri soggetti che, attraverso accordi volontari, assumano formalmente l'impegno a fornire un'adeguata assistenza agli utilizzatori dei percorsi protetti.
- c) Informazione e sensibilizzazione dei genitori e di tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei percorsi casa-scuola. Verifica del progetto generale. Raccolta delle adesioni.
- d) Progettazione tecnica e realizzazione degli interventi sulla rete stradale. Applicazione di tecniche di road safety audit ai percorsi così realizzati - con specifico riguardo alla componente pedonale - e acquisizione di un documento che **certifica la sicurezza del percorso per i bambini**, specificando le eventuali condizioni restrittive e le prescrizioni in termini di assistenza. Senza questa verifica (che non può essere fatta dallo stesso soggetto che ha progettato e/o realizzato gli interventi sulla rete stradale o, ancora, che gestisce questa specifica mobilità) il percorso non dovrebbe essere considerato protetto.
- e) Formazione dei soggetti che si sono impegnati a sottoscrivere gli accordi volontari per l'assistenza all'uso dei percorsi protetti in modo da essere certi che saranno in grado di assicurare un'assistenza qualificata e di fronteggiare eventuali situazioni impreviste.
- f) Seconda fase di informazione, sensibilizzazione dei genitori, riguardante le modalità d'uso del percorso casa-scuola (quali sono, chi assicura l'assistenza, come si può collaborare al loro funzionamento, a chi segnalare eventuali difetti o possibili miglioramenti, etc.).
- g) Avvio del funzionamento dei percorsi protetti e relativo monitoraggio da parte dell'Amministrazione locale.
- h) Verifica ciclica del funzionamento dei percorsi protetti ed eventuale miglioramento delle componenti infrastrutturali, di assistenza, di informazione e sensibilizzazione, etc.

Infine, si evidenzia che, laddove sia presente e attivo un centro di monitoraggio (con le caratteristiche indicate dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e dal 2° Programma di Attuazione), appare oltremodo opportuno che tutto il processo di messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola sia guidato dallo stesso **centro di monitoraggio** affidando a questa struttura la verifica della corretta e completa realizzazione di tutte le mi-

sure e di tutti gli interventi sopra indicati (e di altri che eventualmente si rendessero necessari in relazione alle specifiche condizioni locali).

4. STRUMENTI E STRUTTURE NECESSARI PER LA REALIZZAZIONE DEI PERCORSI PROTETTI. IL RUOLO DEI CENTRI DI MONITORAGGIO

Per mettere in sicurezza i percorsi casa-scuola nell'accezione sopra indicata appare necessario il coinvolgimento diretto di almeno:

- a) l'amministrazione comunale sul cui territorio ricade la scuola alla quale si riferiscono i percorsi;
- b) il dirigente dell'istituto scolastico;
- c) la consulta comunale/provinciale/regionale sulla sicurezza stradale (laddove sia stata costituita).

Sarebbe inoltre opportuno — specialmente laddove non sia stata costituita una consulta locale sulla sicurezza stradale — coinvolgere le associazioni di genitori e quelle che si occupano di sicurezza stradale.

Poiché la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola comporta non solo la realizzazione di interventi sulla rete ma anche la verifica del livello di sicurezza raggiunto, la gestione dei percorsi stessi e il monitoraggio costante per verificare l'efficienza dei percorsi e della loro gestione (vedi sopra) appare necessario che tali interventi siano definiti, attuati e gestiti da un'apposita struttura dell'Amministrazione locale, in grado sia di attivare le necessarie verifiche di sicurezza (con riferimento alle tecniche di road safety audit), sia di garantire un costante monitoraggio. Rispetto a questo ultimo punto, nonché rispetto a quanto considerato alla fine del precedente paragrafo, appare di notevole rilevanza che il processo di messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e la loro gestione siano seguiti dal centro di monitoraggio competente per territorio.

Si evidenzia inoltre che un aspetto di particolare rilievo del monitoraggio riguarda la verifica di come la realizzazione e la gestione dei percorsi sicuri casa-scuola incida sull'atteggiamento nei confronti della sicurezza stradale sia da parte dei bambini e degli adolescenti, sia da parte dei genitori, sia da parte delle figure "tecniche" coinvolte (tecnici dell'amministrazione locale e insegnanti), sia da parte delle figure che collaborano alle attività di assistenza/gestione dei percorsi, sia, infine da parte dei decisori politici.

Questa sezione del monitoraggio, che dovrà essere svolta da figure professionalmente qualificate, assume un rilievo fondamentale in relazione al fatto che la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola è intesa come azione destinata a modificare atteggiamenti e sistemi di valori non solo

nei bambini ma anche, per alcuni versi, soprattutto, negli adulti e in chi deve occuparsi istituzionalmente di sicurezza stradale (vedi sopra la fine del secondo paragrafo).

5. PROMUOVERE LA MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CASA-SCUOLA

In relazione a quanto sopra indicato la Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale promuove lo sviluppo di interventi di messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola nell'accezione sopra indicata, organizza una ricognizione sulle esperienze di messa in sicurezza dei percorsi casa scuola realizzati o in corso di realizzazione, chiede un contributo di valutazioni, suggerimenti e critiche su quanto espresso nei precedenti paragrafi.

A tale fine si allega un questionario che si prega di compilare e inviare via e-mail o via fax nei tempi più brevi.

**RICOGNIZIONE SUGLI INTERVENTI DI
MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CASA-SCUOLA**

La rilevazione è curata dalla RST Ricerche e Servizi per il Territorio che assicura i servizi di segreteria tecnica alla Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale

Comune: _____

Provincia: _____

Anno di avvio della messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola _____

Istituto o istituti scolastici interessati _____

Popolazione scolastica interessata _____

Descrivere brevemente le misure poste in essere per la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola distinguendo tra i quattro settori indicati di seguito.

1) Interventi sulla rete stradale (specificare se sono stati creati percorsi separati, se sono state realizzate barriere, se sono stati realizzati attraversamenti pedonali rialzati, colorati, etc.)

2) Interventi di regolamentazione del traffico riferiti ai percorsi casa-scuola

3) Campagne di informazione e sensibilizzazione (indicare quante, i referenti, i principali contenuti, chi le ha realizzate, etc.)

4) Gestione dei percorsi casa-scuola (indicare se è stato istituito un servizio di accompagnamento, o di vigilanza da parte della polizia locale, o altra forma di gestione della mobilità, descrivendone caratteristiche, durata, eventuali costi e soggetto che li sostiene, etc.)

Comune _____ Provincia _____

5) Creazione di punti di assistenza (indicare se sono stati realizzati accordi con associazioni, negozianti, altri soggetti per creare dei punti di assistenza/appoggio per i bambini/adolescenti)

6) Monitoraggio della gestione dei percorsi (indicare se la mobilità nei percorsi casa-scuola protetti è monitorata, da chi e in che modo)

7) Costi di realizzazione, soggetto/i che li ha sopportati e tempi di realizzazione

8) Indicare i soggetti che hanno collaborato alla realizzazione dell'iniziativa

9) Indicare brevemente gli aspetti meno soddisfacenti e quelli più soddisfacenti

10) Indicare eventuali altre esperienze note in questo campo

NB Nel caso si ritenga opportuno una descrizione più ampia di quella che può essere contenuta negli spazi riservati a ciascuna domanda è possibile creare uno o più allegati, facendo riferimento al numero della domanda.

Referente dell'Amministrazione che compila il presente questionario

Nome _____ Cognome _____

Ente/Ufficio _____

Tel _____; Fax _____; e-mail _____

Inviare il questionario a:

RST RICERCHE E SERVIZI PER IL TERRITORIO : Fax: 06 3232746; e-mail setec@rst.it

Per richieste di chiarimenti chiamare l'arch. Emanuela Capannelli Tel 063218101

PAGINA BIANCA