



UN'AZIONE PILOTA CONDIVISA PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DEI BAMBINI

LA CONFERENZA DI VERONA

**CON IL SOSTEGNO DELLA
COMMISSIONE EUROPEA
E L'ASSISTENZA TECNICA DELLA
CARTA EUROPEA PER LA SICUREZZA STRADALE**

PROMUOVE

**LA PRIMA COMPETIZIONE PER AZIONI PILOTA
MIRATE A MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE
DEI BAMBINI**

PRINCIPI, CRITERI, PARAMETRI E CONTENUTI DELLA COMPETIZIONE



INDICE

1	Il progetto pilota	2
1.1	Le vittime di incidenti stradali tra i bambini	3
1.2	Progetti pilota per migliorare la sicurezza stradale dei bambini	6
1.3	Caratteri fondamentali dei progetti pilota	7
1.4	Strumenti per realizzare i progetti pilota	8
2	La Competizione	10
2.1	Come partecipare	11
2.2	Tempi	13
2.3	Valutazione e premi	13
2.4	La carta europea sulla sicurezza stradale	13
3	Scheda per la partecipazione	14



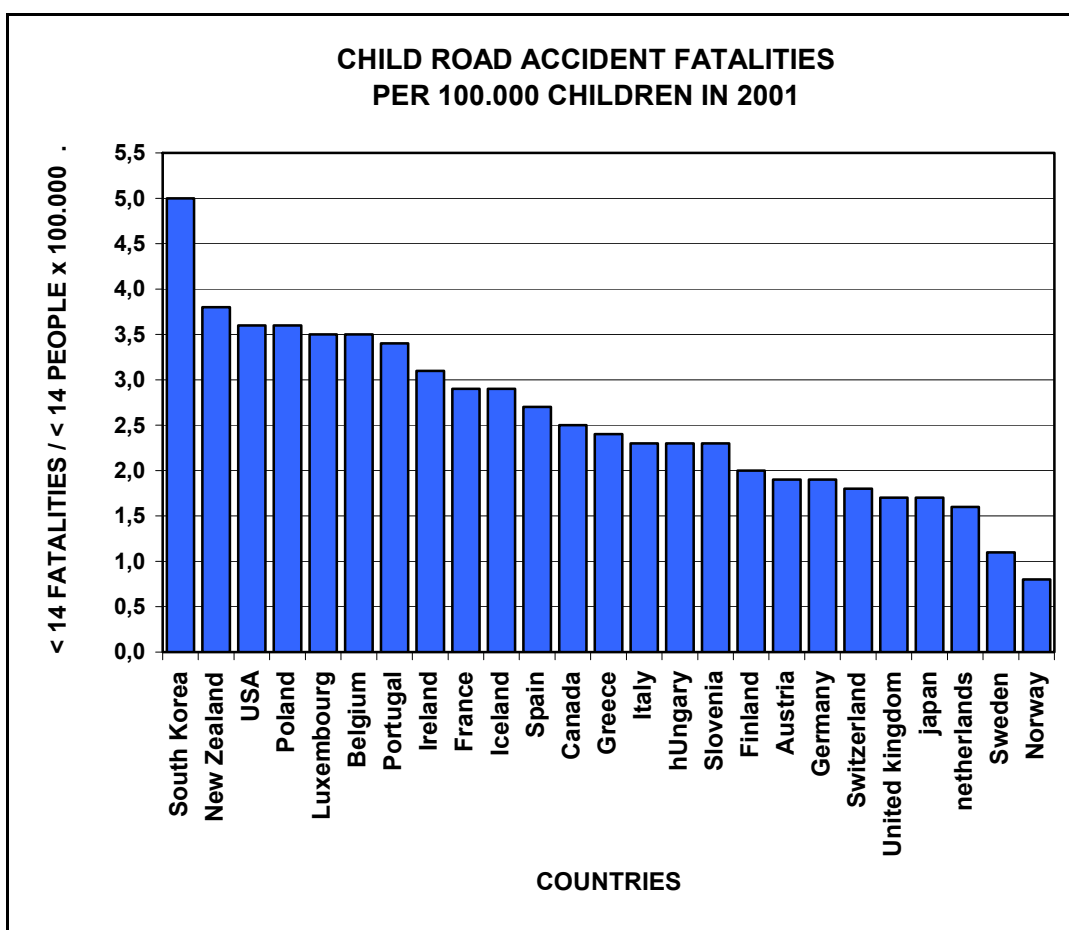
1 IL PROGETTO PILOTA



1.1 LE VITTIME DI INCIDENTI STRADALI TRA I BAMBINI

Nel 2002, nell'ambito dei 31 Paesi partecipanti alla Conferenza di Verona, gli incidenti stradali hanno provocato la morte di 1.800 bambini di età inferiore ai 14 anni.¹ Il dato si presta a due opposte considerazioni.

In primo luogo, la popolazione più giovane in Europa risulta generalmente "più protetta" della media, registrando i più bassi tassi specifici di mortalità (numero di vittime in una determinata fascia di popolazione rapportato alla dimensione della stessa fascia di popolazione) rispetto alla popolazione nel complesso. Il dato tuttavia non è affatto soddisfacente perché questa fascia di popolazione si sposta meno della popolazione adulta e, quindi, presenta una esposizione al rischio nettamente inferiore ed anche perché, per questa fascia di popolazione, sembra doveroso pretendere livelli di protezione e di sicurezza che non consentano di contare migliaia di morti e migliaia di feriti ogni anno.



¹ Si tratta dei 25 Paesi già entrati nell'Unione Europea, dei Paesi candidati (Bulgaria, Romania, Croazia e Turchia) e dei due Paesi dell'EFTA (Norvegia e Svizzera).

TASSI DI MORTALITÀ OGNI 100.000 GIOVANI < 14 ANNI NEL 2001

PAESE	Morti x 100. 000	PAESE	Morti x 100. 000
SUD COREA	5.0	ITALIA	2.3
NUOVA ZELANDA	3.8	UNGHERIA	2.3
USA	3.6	SLOVENIA	2.3
POLONIA	3.6	FINLANDIA	2.0
LUSSEMBURGO	3.5	AUSTRIA	1.9
BELGIO	3.5	GERMANIA	1.9
PORTOGALLO	3.4	SVIZZERA	1.8
IRLANDA	3.1	REGNO UNITO	1.7
FRANCIA	2.9	GIAPPONE	1.7
ISLANDA	2.9	PAESI BASSI	1.6
SPAGNA	2.7	SVEZIA	1.1
CANADA	2.5	NORVEGIA	0.8
GRECIA	2.4		

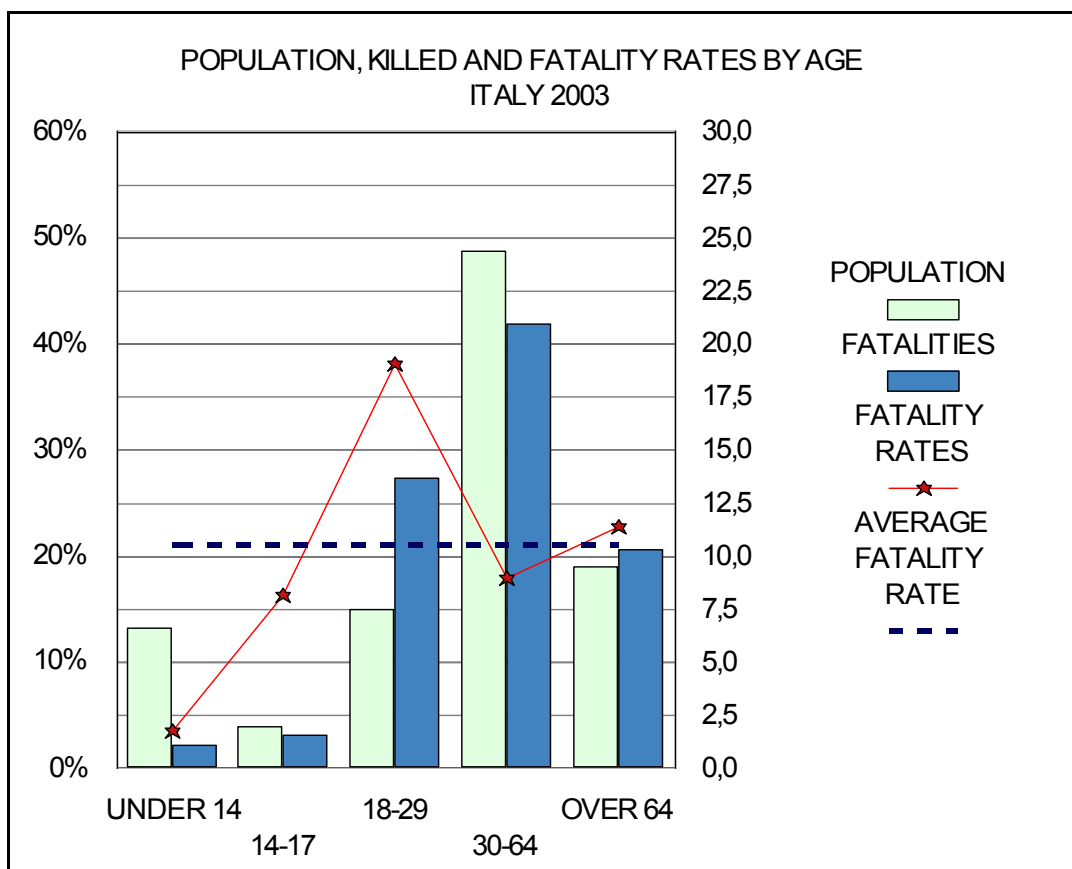
In secondo luogo, i bassi tassi di mortalità sono largamente dovuti alle severe restrizioni alla mobilità imposte dai genitori e da altri adulti: i bambini non vanno a scuola, nei luoghi di divertimento e di incontro da soli, ma vengono accompagnati dagli adulti. Non si spostano autonomamente ma vengono trasportati. C'è il rischio, tuttavia, che i provvedimenti adottati per rendere la mobilità dei bambini e degli adolescenti più sicura – l'espropriazione della gestione autonoma della loro mobilità – possano risultare insoddisfacente per tre ordini di motivi.

- 1) Questa maggiore protezione non pone fine alla mortalità dei bambini negli incidenti stradali. Da questo punto di vista i risultati non sono completamente soddisfacenti.
- 2) Questa espropriazione di mobilità autonoma costituisce, invece, un fattore di limitazione del processo di crescita dei ragazzi e riduce la loro capacità a guidare con sicurezza quando raggiungono l'età per utilizzare ciclomotori, motociclette ed autovetture.
- 3) Questa sovra-protezione non può avere una durata infinita. Prima o poi, i ragazzi che hanno avuto un basso livello di mobilità autonoma ed un alto livello di mobilità passiva diventeranno da un giorno all'altro conducenti di ciclomotori, motocicli e, successivamente, di automobile, con risultati disastrosi. In Italia, nel 2003, il tasso di mortalità specifico passa da 2 morti (con meno di 15 anni) ogni 100 mila abitanti (con meno di 15 anni) a 19 morti (tra 18 e 29 anni) ogni 100 mila abitanti (tra 18 e 29 anni), risultando quest'ultimo indice quasi 10 volte più alto rispetto a quello della fascia di età precedente.



In altri termini, la maggiore protezione applicata nei confronti dei bambini, se non viene accompagnata da una efficace educazione alla mobilità sicura e sostenibile, diventa un tragico fattore di debolezza quando questa protezione non può più essere applicata in modo sistematico e pervasivo. In questa delicata fase di passaggio, i bambini e gli adolescenti migrano repentinamente dai sedili della macchina dei genitori ai sellini dei loro ciclomotori e motocicli, cioè ai mezzi di trasporto che risultano in assoluto più pericolosi. L'effetto di questo passaggio può essere visto nei dati italiani sulle vittime degli incidenti stradali riguardanti gli adolescenti. Da una media di 2,2 vittime con meno di 14 anni per 100.000 unità di popolazione della medesima classe di età, si passa a 8 vittime di età compresa tra 14 e 17 anni ogni 100.000 unità di popolazione della medesima classe di età, a oltre 19 vittime di età compresa tra 18 e 29 anni per 100.000 unità di popolazione della medesima classe di età (cfr. grafico sottostante).

N.B. Tra la classe "Fino a 14 anni" e quella "tra 14 e 17 anni", il tasso di mortalità diventa di 4,4 volte più alto; tra la classe "tra 14 e 17 anni" e quella "tra 18 e 29 anni" il tasso di mortalità è di 2,3 volte più alto. In Italia, l'età minima per guidare i ciclomotori è di 14 anni, quella per guidare l'auto è di 18 anni.



1.2 PROGETTI PILOTA PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DEI BAMBINI

Ovviamente, la soluzione non sta nel privare i bambini della loro mobilità, ma nel migliorarne le capacità e renderli utenti autonomi della strada, consapevoli dei potenziali pericoli del traffico stradale ed in grado di prevenirli all'interno delle diverse esigenze di mobilità. Nel lungo periodo, i bambini che avranno appreso questa lezione svilupperanno anche un diverso (più sicuro) atteggiamento rispetto alla mobilità, una volta divenuti conducenti di ciclomotori, motociclette ed autovetture.

La mobilità autonoma dei bambini è strettamente collegata al loro ambiente quotidiano e alle loro esigenze di mobilità, per esempio il modo in cui ritornano dalla scuola o anche gli altri tipi di spostamenti che svolgono per andare a casa degli amici, al circolo sportivo, in libreria, in piscina, etc.. Generalmente, la maggior parte degli spostamenti è effettuata nell'ambito dello stesso quartiere, dello stesso comune e della stessa provincia città. Questo rende i Comuni i soggetti più adatti ad assicurare la sicurezza della mobilità dei bambini. Tuttavia, non sono solo i Comuni a svolgere un ruolo importante, ma anche tutti i diversi soggetti che operano nella società civile: le scuole, i circoli sportivi, i negozianti, coloro che provvedono ai trasporti pubblici, etc.

Coseguentemente, ci sono numerosi soggetti che possono concorrere a migliorare la sicurezza stradale dei bambini. Per migliorare la sicurezza stradale nel rispetto delle esigenze dei bambini e per consentire loro una mobilità autonoma, esistono una varietà di soluzioni che presuppongono l'apporto produttivo, l'impegno ed il coinvolgimento del maggior numero di soggetti.

Creatività, impegno e coinvolgimento per la sicurezza e la mobilità autonoma dei bambini sono gli obiettivi verso cui tendere nella presente competizione. L'obiettivo è di identificare, attraverso i progetti pilota, le soluzioni più sicure per i bambini, ad esempio nei *percorsi casa-scuola*. L'obiettivo è quello di rendere più sicura la mobilità dei bambini su determinati percorsi, con l'intento primario di creare un percorso formativo completo atto a costruire gradualmente una mobilità autonoma e sicura per dei bambini.

Alcune azioni possono essere attivate a livello locale con piccoli interventi e modeste risorse strumentali e finanziarie. Non c'è bisogno di grandi progetti, di modelli di simulazione del traffico o di lavori complessi per creare le condizioni di mobilità autonoma dei bambini. 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:

- dove realizzare percorsi sicuri per la mobilità autonoma dei bambini;
- come garantire i dovuti livelli di sicurezza;
- che tipo e che livello di controllo esercitare sui bambini.

In altri termini, è il momento di compiere un salto qualitativo sul piano della cultura della sicurezza stradale. In particolare, occorre immaginare parti di città le cui strade non siano pensate e gestite solo per i veicoli a motore, per ristabilire un più corretto equilibrio tra le utenze motorizzate e l'utenza pedonale di determinate strade, in particolare quelle utilizzate dai bambini, anche in considerazione della qualità dell'ambiente stradale che i bambini incontrano lungo i percorsi quotidiani. Le priorità tra veicoli e pedoni, in questo specifico ambito, devono in tal senso essere riviste.

Soprattutto occorre trovare le capacità per concretizzare queste idee, con il supporto di una efficace e concreta collaborazione tra gli uffici tecnici municipali, le forze di polizia locale, le scuole, le associazioni dei genitori, etc., nell'ambito di progetti stradali in grado di elevare gli standard di sicurezza e costruire una mobilità sicura ed autonoma dei bambini.

Infine, seguendo la medesima logica, la costruzione di una mobilità sicura ed autonoma per i bambini diventa una **palestra di formazione non soltanto per i bambini ma, ancor più, per gli adulti chiamati ad immaginarla, a cooperare e a realizzarla, apportando miglioramenti specifici alla sicurezza stradale in parti più o meno ampie della propria città.**

1.3 CARATTERI FONDAMENTALI DEI PROGETTI PILOTA

In relazione a quanto considerato nei precedenti paragrafi, i progetti pilota dovrebbero riguardare i seguenti aspetti.

- a) Individuazione di massima di un sistema di percorsi protetti o, più generalmente, di percorsi che possano essere resi più sicuri, attraverso interventi di regolamentazione del traffico e/o di riorganizzazione della rete stradale, in modo da eliminare tutte le condizioni di rischio per la mobilità dei bambini (per esempio nei percorsi casa-scuola) secondo le capacità di mobilità delle diverse fasce di età
- b) Definizione delle misure di assistenza, protezione e controllo 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 costruzione di una mobilità sicura ed autonoma dei bambini nelle diverse situazioni. Verifica del progetto generale. Raccolta delle adesioni.
- d) Progettazione tecnica e realizzazione degli interventi sulla/e strada/e interessata/e. Applicazione di tecniche di *road safety audit* ai percorsi così realizzati - con specifico riguardo alla sicurezza stradale dei bambini - e certificazione formale dei livelli di sicurezza del percorso per la mobilità dei bambini, specificando le eventuali condizioni restrittive e le prescrizioni (supporti delle forze di polizia, nuove regolamentazioni del traffico, etc.). Senza questa verifica (che non può essere fatta dallo stesso soggetto che ha progettato e/o realizzato gli interventi sulla rete stradale o che gestisce questa specifica mobilità), i percorsi non dovrebbero essere considerati protetti.
- e) Formazione e addestramento dei soggetti che si sono impegnati a sottoscrivere gli accordi volontari, fornendo assistenza all'uso dei percorsi protetti, in modo da essere certi che saranno in grado di assicurare un'assistenza qualificata e fronteggiare ogni eventuale situazione imprevista.
- f) Seconda fase di informazione, sensibilizzazione dei genitori, riguardante le modalità d'uso dei percorsi protetti per la sicurezza e l'autonomia della mobilità dei bambini, le forme di collaborazione con i soggetti competenti e le modalità per contattarli in merito ai possibili difetti o ai eventuali potenziali miglioramenti.
- g) Avvio del progetto per la costruzione della mobilità autonoma e sicura dei bambini e monitoraggio - da parte dell'Amministrazione locale - del funzionamento e dei risultati ottenuti.
- h) Verifica ciclica del funzionamento del progetto e dei risultati ottenuti. Identificazione dei potenziali miglioramenti per l'implementazione dei progetti medesimi.

1.4 STRUMENTI PER REALIZZARE I PROGETTI PILOTA

La definizione di una mobilità sicura ed autonoma per i bambini presuppone non solo interventi sulla rete stradale ma anche:

- il monitoraggio dei livelli di sicurezza raggiunti;
- la gestione dei percorsi protetti e della mobilità dei bambini;
- il monitoraggio e la verifica di efficacia dei percorsi protetti e la gestione dei risultati raggiunti.

A tal fine i progetti pilota dovrebbero essere definiti, implementati, gestiti e controllati da una struttura tecnica dedicata, interna all'amministrazione locale.

Questa struttura deve essere in grado contemporaneamente di attivare le necessarie verifiche di sicurezza (utilizzando i metodi del *road safety audit*) e monitorare lo sviluppo del progetto e i risultati ottenuti.

Un altro aspetto fondamentale è quello di controllare come la realizzazione e la gestione dei percorsi protetti 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" e politiche coinvolte (tecnici dell'amministrazione locale e decisori politici, insegnanti, forze di polizia, etc.). Questa parte di monitoraggio assume un rilievo fondamentale in relazione al fatto che **il progetto per la costruzione di una mobilità autonoma e sicura dei bambini è inteso come azione destinata a modificare atteggiamenti, comportamenti e sistemi di valori non solo nei bambini ma anche degli adulti.**



2 LA COMPETIZIONE

2.1 COME PARTECIPARE

PARTECIPANTI

La competizione é in primo luogo indirizzata a Comuni, Province e Regioni, ovvero ai diversi soggetti che, per un verso o per l'altro, assumono responsabilità a livello locale per la sicurezza stradale, la gestione del traffico, l'educazione stradale, le campagne informative e le infrastrutture. Poiché uno dei principali criteri alla base della competizione é proprio il coinvolgimento della più ampia varietà di soggetti di livello locale, le scuole, le forze di polizia, i circoli sportivi, le parrocchie ed i media, diventa essenziale specificare nell'ambito di ciascun progetto pilota l'ampiezza di tale coinvolgimento.

CRITERI DI AMMISSIONE

L'ammissione alla prima competizione della Conferenza di Verona é conseguente alla presentazione in forma elettronica ed in lingua inglese della domanda di partecipazione (vedi allegato) **entro il 15 settembre 2006**.

La domanda di partecipazione deve essere debitamente compilata in tutte le parti, rimanendo all'interno delle limitazioni prescritte relativamente al numero di caratteri. Informazioni aggiuntive, per esempio brochures o statistiche, dovranno essere sintetiche e dovranno essere trasmesse anch'esse in formato elettronico.

Sono ammessi i progetti pilota avviati o che verranno avviati entro il termine massimo di due mesi dalla data di scadenza per l'ammissione delle domande.

Ai fini dell'ammissione é essenziale che i progetti pilota siano indirizzati in tutto o in parte alla **fascia di utenza al di sotto dei 15 anni**.

CRITERI DI SELEZIONE

Per potere essere ammesse a concorrere alla premiazione finale, le domande di partecipazione devono rispondere ai seguenti criteri:

- I progetti pilota devono essere costantemente monitorati. Per questo motivo, le domande devono comprendere *la descrizione delle condizioni di partenza* (le condizioni di sicurezza stradale riferite alla fascia di età o all'area di intervento a cui il progetto si riferisce prima del progetto stesso); *l'identificazione dei principali indicatori di sicurezza stradale* (per esempio il numero di bambini coinvolti in incidenti stradali in riferimento all'area di intervento o alla fascia di età cui il progetto si riferisce); *gli obiettivi* (per esempio la riduzione del 20% del numero di incidenti con bambini entro due anni); e *le condizioni per il monitoraggio* (nel caso di progetti pilota non ancora avviati occorre specificarne i fattori più rilevanti e le misure per raggiungerli).

- Le domande devono essere formulate da Comuni, Province o Regioni. Deve essere chiarito nella stessa domanda di partecipazione se altri soggetti sono coinvolti nel progetto pilota. I candidati devono perciò presentare un *elenco dei soggetti coinvolti* nel progetto pilota, con una breve descrizione delle relative competenze (per esempio, le forze di polizia locale per il controllo della velocità sui percorsi protetti casa-scuola in determinate ore della giornata).

CRITERI DI VALUTAZIONE

Ai candidati selezionati verrà attribuito un punteggio sulla base dei seguenti criteri di valutazione:

- **INNOVAZIONE / CREATIVITÀ (20%)**

Il progetto deve essere caratterizzato da varie componenti a differenti livelli e utilizzare differenti approcci. In particolare sarà valutato il grado di creatività e di innovazione di queste componenti e dei diversi approcci.

- **OBIETTIVI (20%)**

Una valutazione specifica riguarda il livello di ambizione degli obiettivi del progetto, l'ampiezza di questi obiettivi e la loro concreta realizzabilità.

- **VISIBILITÀ DEL PROGETTO PILOTA (20%)**

Il progetto pilota non è soltanto inteso a migliorare le condizioni di sicurezza stradale per una determinata fascia di utenza o in una determinata area. È finalizzato anche ad **aumentare i livelli di consapevolezza della collettività circa la mobilità autonoma e sicura dei bambini**. Una specifica valutazione del progetto riguarda pertanto le modalità attraverso cui il progetto stesso viene promosso e pubblicizzato ed in che modo le possibili campagne informative previste potranno incidere sui comportamenti dei cittadini. La definizione di un metodo per valutare e misurare tali risultati costituisce ulteriore elemento di valutazione.

- **IMPEGNO E COINVOLGIMENTO DEI SOGGETTI LOCALI (30%)**

Sebbene la fascia di utenza cui ci si riferisce sia limitata ai ragazzi sotto i 15 anni, l'obiettivo di una "mobilità autonoma e sicura per i ragazzi" può essere raggiunto solo se differenti soggetti vengono coinvolti nel progetto. Una specifica valutazione riguarda quindi il modo in cui il progetto impegna i diversi soggetti e ne definisce gli spazi di competenza.

- **PRESENTAZIONE (10%)**

La domanda deve essere chiara e sintetica. Ulteriore punteggio verrà attribuito per la chiarezza di presentazione del progetto.

2.2 TEMPI

La *Competizione della Conferenza di Verona* è stata presentata alla riunione informale del Consiglio dei Ministri sulla Sicurezza Stradale tenuta a Bregenz il 2-3 marzo 2006.

I documenti di base (comunicato stampa sulla competizione, comunicato stampa sul Consiglio, la nota esplicativa, il modulo per la domanda di ammissione) sono disponibili sul sito dell' *European Road Safety Charter*. (http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter_en.htm).

La competizione è promossa dai Ministeri dei Paesi che partecipano alla Conferenza di Verona e che si sono impegnati a pubblicizzarla nei rispettivi Paesi. Il termine ultimo per la sottoscrizione della partecipazione alla competizione è il **15 settembre 2006**.

Il premio sarà conferito durante la *Quarta Conferenza di Verona*, il 3 Novembre 2006.

2.3 VALUTAZIONE E PREMI

Le domande di partecipazione saranno valutate dallo staff della Commissione alla luce dei criteri sopra menzionati. Le prime 15 proposte verranno brevemente elencate e saranno sottoposte ad un Comitato di valutazione formato da un rappresentante della Presidenza finlandese, da un rappresentante della precedente Presidenza del Regno Unito e del Governo Italiano e da un rappresentante della Commissione Europea. Il Comitato selezionerà 3 vincitori. I vincitori della competizione saranno invitati alla *Conferenza di Verona* che si terrà nel novembre 2006 ed in quella occasione saranno conferiti i premi, in presenza dei membri del Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'Unione Europea.

Le proposte vincitrici saranno pubblicate sul sito della Commissione Europea _ DG TREN.

2.4 LA CARTA EUROPEA SULLA SICUREZZA STRADALE

Tutti i partecipanti alla presente competizione che non hanno ancora firmato la *Carta Europea sulla Sicurezza Stradale* sono invitati a firmarla con un impegno sulla sicurezza stradale e la mobilità autonoma dei bambini. Questi verranno contattati direttamente dall' *European Road Safety Charter Team*.

3 SCHEDA PER LA PARTECIPAZIONE

Il modulo di domanda di partecipazione é disponibile sul sito dell'European Road Safety Charter (http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter_en.htm), sulla pagina di Verona Conference Competition 2006 (www.paveducation.com/charter/index.php?page=applic_verona1&lng=it), va compilato in lingua inglese, on line, in ogni sua parte e trasmesso direttamente dal sito.

Nelle pagine che seguono, si riporta la scheda di partecipazione, ovvero la traduzione fedele del modulo - *Entry Form* – così come riportato nel sito.

1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Ente (Regione, Provincia, Comune, etc.)

1.1.1. Rappresentato da (nome del rappresentante ufficiale dell'ente candidato)

1.1.2. Referente responsabile per la proposta

Nome: _____

Indirizzo: _____

Telefono: _____ Fax: _____

Email: _____

1.2 Altri Soggetti (soggetti locali che si sono impegnati attivamente a supportare le azioni di progetto). Indicare il tipo di soggetto come di seguito specificato: Amministrazione Locale/Regionale = LG; Scuola = SC; Polizia = PL; Società/Ditte = CM; Associazioni, circoli, etc. = AS; negozi e commercianti = SH; organizzazioni non governative = NGO; altro = OT.

Elenco (max 25)

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.

1.3. Calendario

1.3.1. Data di avvio (GG:MM:AA): ___ / ___ / ___

1.3.2. Durata del progetto: _____ mesi

1.4. Partecipanti

1.4.1. Stima del numero di bambini interessati dal/coinvolti nel progetto: _____

1.4.2. Età dei bambini interessati dal/coinvolti nel progetto: da ___ a ___ anni

2. DESCRIZIONI

2.1. Descrizione della situazione prima del progetto (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).

2.2. Descrizione del progetto (massimo 6000 caratteri, inclusi gli spazi).

2.3. Target ed obiettivi (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).

2.4. Indicatori per misurare le prestazioni e i risultati del progetto, obiettivi intermedi e tipo di monitoraggio (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).

2.5. Soggetti locali coinvolti nel progetto e loro impegno (massimo 500 caratteri per ciascun soggetto).

1.
2.
3.
4.
5.

3. RISULTATI

3.1. Come e con quali competenze vengono coinvolti nel progetto i diversi partecipanti? Come viene stimolato l'impegno dei partecipanti? (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).

3.2. Come viene promosso e pubblicizzato il progetto? I risultati vengono pubblicizzati e trasferiti anche ad altri Comuni? (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).

3.3. Il progetto è ambizioso (punta a determinare condizioni di mobilità molto più sicure ed autonome di quelle attuali; coinvolge un ampio numero di soggetti, etc.) e, se lo è, in quale misura?

- 3.4. Vengono utilizzati metodi, strumenti innovativi e creativi e vengono applicati nuovi approcci? Quali forme di apprendimento possono derivarne? Sono state già realizzate altrove? (massimo 4000 caratteri, inclusi gli spazi).
- 3.5. C'è qualcos'altro che vorrebbe aggiungere? (massimo 3000 caratteri, inclusi gli spazi).
- 3.6. Quali sono i costi del progetto? Come é/sarà finanziato?

ELENCO DI FATTORI CHE ANDREBBERO MENZIONATI

- 1) Fattori relativi alla rete stradale (specificare se sono state realizzati elementi di spartitraffico, barriere, particolari attraversamenti per i pedoni, nuova segnaletica, fotocamere, etc.).
- 2) Nuovi regolamenti del traffico da attivare sui percorsi protetti per garantire la mobilità autonoma e sicura dei bambini.
- 3) Campagne informative e di sensibilizzazione (specificarne il numero, i principali contenuti, i risultati, etc.).
- 4) Gestione dei percorsi casa-scuola (specificare se sono previste forme di accompagnamento e di controllo delle forze di polizia o altre forme di gestione della mobilità e descriverne le relative caratteristiche, per esempio il periodo, l'ora, la durata, i possibili costi, i soggetti coinvolti, etc.).
- 5) Fome di supporto (specificare se sono stati previsti accordi specifici con associazioni, commercianti, etc. per svolgere azioni specifiche di supporto).
- 6) Strutture e strumenti per il monitoraggio del progetto e dei risultati (specificarne tipologia e modalità di funzionamento).
- 7) Quali sono gli aspetti meno soddisfacenti e quelli più soddisfacenti del progetto e dei relativi risultati?

Gli ulteriori documenti che si intendano allegare vanno forniti in formato elettronico ed allegati alla presente domanda di partecipazione. Si ricorda che la valutazione riguarderà tutti i documenti presentati e pertanto si prega di essere più concisi e chiari possibili.