

*Relazione del Prof. Francesco Filippi Ordinario di Tecnica ed Economia dei Trasporti, Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e Componente Commissione Mobilità ACI: "Le esigenze formative degli addetti della Mobilità"*

## **Sommario**

I seminari svolti nel 1999 "Mobilità e Sicurezza: Insieme verso il 2000", con il sostegno organizzativo dall'ACI, hanno individuato lo stato dell'arte e le esigenze degli addetti alla mobilità nelle Amministrazioni locali, Regioni, Enti gestori delle strade, corpi di polizia, mondo della scuola, e associazionismo. Le interviste condotte recentemente nel progetto di ricerca Rosebud del V Programma Quadro permettono di verificare lo stato dei processi decisionali per la sicurezza in Italia e all'estero.

## **Introduzione**

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) ha condotto nell'anno 1999 con il sostegno organizzativo dall'ACI dei seminari regionali "Mobilità e Sicurezza: Insieme verso il 2000" di diffusione, sensibilizzazione e raccolta di esigenze. I seminari hanno interessato rappresentanti di Amministrazioni locali, Regioni, Enti gestori delle strade, corpi di polizia, mondo della scuola, e associazionismo, relativamente alle principali problematiche della sicurezza stradale e alle prospettive per il loro superamento. La conoscenza sullo stato della sicurezza è sembrato essere più di natura emotiva, che costruita su dati, analisi e valutazioni. Tuttavia i partecipanti hanno dato indicazioni per migliorare lo stato della sicurezza, la qualità e efficacia degli interventi:

- il miglioramento della sicurezza stradale richiede, in ordine di priorità, la riqualificazione della rete viaria, la formazione, il controllo/prevenzione e la pianificazione della mobilità;
- la qualità e l'efficacia degli interventi richiede un monitoraggio, sistematico e scientifico dell'incidentalità, e la necessità di un approccio multisetoriale, dove

ruoli e responsabilità amministrative siano chiaramente attribuite, coordinate e integrate, le competenze tecniche siano interdisciplinari.

Il tema della formazione è presente in tutti i punti citati a partire dalla esigenza di superare la natura spesso emotiva con cui sono stati affrontati gli aspetti riguardanti la sicurezza, durante gli stessi seminari. I partecipanti ai seminari avevano del fenomeno una conoscenza generica, mancavano di dati e di strumenti statistici per confronti/valutazioni tra situazioni locali e con standard. Il monitoraggio consente di colmare le carenze conoscitive sulla rete stradale, sul traffico e sull'incidentalità, e di formare le conoscenze sul campo.

Una altra fonte di informazioni riguardante le esigenze formative è il progetto di ricerca Europeo del V Programma Quadro Rosebud (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making). Lo scopo del progetto è di conoscere le opinioni e l'utilizzo di due metodi: l'analisi costi-efficacia e l'analisi costi-benefici. Il progetto è coordinato dalla BAST, Ente tedesco per le strade, e vi partecipa per l'Italia il dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade dell'Università di Roma La Sapienza. Rosebud ha intervistato amministratori, dirigenti e tecnici relativamente ai metodi con cui vengono prese le decisioni riguardanti gli interventi sulla sicurezza stradale. L'intervista non è un test sulla conoscenza dei metodi formali, ma è finalizzata ad acquisire informazioni sull'utilizzo dei metodi per la valutazione degli impatti e per la definizione delle priorità negli interventi per la sicurezza stradale, quali l'analisi costi-benefici e l'analisi costi-efficacia.

I risultati di tale indagine hanno evidenziato che, attualmente, dette metodologie di analisi sono raramente utilizzate per valutare le misure di sicurezza stradale da realizzare (29%). La ragione è attribuita alla carenza di dati attendibili sull'incidentalità (19%) e sugli effetti degli interventi (28%). Il 72% degli intervistati ha dichiarato che la mancanza di una chiara responsabilità su chi debba effettuare tali analisi rappresenta, ad oggi, uno dei principali ostacoli alla applicazione delle analisi costi-benefici e costi-efficacia.

Confrontando i risultati delle analisi condotte in Italia con le analoghe interviste condotte in Norvegia, Olanda e Germania, emerge che in questi paesi la valutazione degli interventi di sicurezza stradale è quasi sempre effettuata avvalendosi di metodi analitici quali l'analisi costi-efficacia e costi-benefici; percentuali di utilizzo che variano dal 56-57% di Norvegia e Germania fino al 90% dell'Olanda. Inoltre, per nessuno degli intervistati la mancanza di una chiara responsabilità su chi debba effettuare tali analisi, rappresenta un limite per la loro applicabilità.

I seminari hanno evidenziato esigenze formative di strumenti e di supporti tecnici, di criteri di scelta, di parametri di valutazione da parte degli operatori preposti alla pianificazione e gestione della mobilità. Tali esigenze sono determinate dalla maggiore rilevanza attribuita in questi ultimi anni ai problemi della sicurezza stradale, e dalla carenza di insegnamenti specifici in questo settore a tutti i livelli dell'istruzione, compresa l'università.

Esigenze di natura diversa, ma altrettanto importanti sono state manifestate nei seminari e nelle interviste di Rosebud dai cosiddetti decisori. In questo caso si tratta di mancanza di metodi di valutazione, di programmi di contromisure efficaci nel ridurre i fattori di rischio dell'incidentalità stradale.

### **Gli strumenti formativi nel PNSS**

Il Piano, in relazione alle esigenze di cui sopra, individua due principali soggetti del processo formativo: le amministrazioni e le aziende.

Le Amministrazioni necessitano di ausili al processo decisionale, conoscenze e strumenti tecnici che consentano ai decisori di scegliere in base alle risorse, alla stima dei risultati conseguibili e alla fattibilità tecnica/economica, e ai tecnici di individuare gli elementi della rete dove intervenire, le cause degli incidenti e le contromisure.

Le aziende, con il mobility manager e le organizzazioni sindacali, devono prioritariamente essere informate sui costi, diretti e indiretti, che sostengono a causa degli incidenti stradali sul lavoro e nel tragitto casa-lavoro, e sulle misure per ridurli. Lo sviluppo di una "*cultura aziendale della sicurezza stradale*" è poi possibile dove

le aziende e le rappresentanze dei lavoratori partecipino con le informazioni acquisite alla attuazione di misure efficaci. L'azienda necessita di incentivi e supporti dall'amministrazione centrale, regionale e locale, il mobility manager necessita di conoscenze di base per poter individuare i problemi e proporre delle soluzioni.

La formazione tecnico-amministrativa è prevista articolata in tre livelli, che conformemente alle ultime modifiche della istruzione superiore, dovrebbero essere:

- master per tecnici della mobilità, con responsabilità decisionali di pianificazione, progettazione e gestione;
- formazione tecnica superiore e lauree triennali per tecnici della mobilità con responsabilità operative nella progettazione e gestione;
- corsi di formazione e aggiornamento riservati ai tecnici degli Enti proprietari o gestori della rete e dei servizi di trasporto nonché al personale delle forze di Polizia.

## [I contenuti](#)