

N. 4 APRILE 2011

leStradeLS

Aeroporti Autostrade Ferrovie

Casa Editrice la fiaccola srl



© AlpTransit San Gottardo SA



AUTOSTRADE
Il punto sulle lombarde
BreBeMi e Pedemontana

STRADE
Road Asset Management
per reti stradali "secondarie"

GALLERIE
Al via la terza fase del tunnel
di base del Brennero

Sicurezza stradale: l'organizzazione di un gruppo di stakeholder locali

Identificare i problemi di sicurezza di un dato territorio per implementare iniziative mirate



Alberto Milotti
Project Manager Progetto SOL (ALOT)

Tra le prime attività svolte nell'ambito del Progetto SOL Save Our Lives, il gruppo di lavoro dell'intera partnership si è concentrato sull'analisi di progetti e best practice nel settore della sicurezza stradale e sull'organizzazione di un gruppo di stakeholder locali, con l'obiettivo di generare un coinvolgimento dei soggetti competenti e che hanno conoscenza dell'area in studio, per facilitare l'operatività e la sostenibilità del progetto.

Tali attività costituiscono il nucleo del Work Package 3, la prima fase del progetto di natura contenutistica, il cui obiettivo è quello di assistere le comunità locali a comprendere la portata dei problemi relativi alla sicurezza stradale nel loro territorio e a identificare i principali bisogni per costruire gruppi/settori multidisciplinari che possano coordinare, gestire, monitorare e migliorare l'implementazione delle iniziative sulla sicurezza stradale delle comunità locali stesse. Gli output di questa fase sono cruciali per la riuscita dell'intero Progetto SOL, in quanto costituiranno la base per lo sviluppo successivo degli strumenti di raccolta di dati, dei programmi di formazione, di un piano d'azione e di una strategia a favore della sicurezza stradale nelle aree pilota.

Analisi di progetti e best practice

La prima attività pianificata è rappresentata da una raccolta di buone pratiche, necessaria per identificare e definire lo stato dell'arte della conoscenza sulle principali tematiche relative alla sicurezza stradale. Questa conoscenza sarà poi utilizzata per affrontare con successo le sfide della sicurezza stradale in diversi campi, attraverso soluzioni studiate su misura per i diversi gruppi di destinatari.

Tale lavoro, condotto sia attraverso un'indagine desk sia attraverso una survey diretta, ha permesso di:

- presentare una review della letteratura e dei progetti nelle seguenti aree al fine di capitalizzare i loro insegnamenti nel settore della sicurezza stradale:
 - strumenti di raccolta, monitoraggio e analisi dei dati sull'incidentalità stradale;
 - road safety management;
 - mobilità sostenibile;

- fattori di rischio (velocità, guida in stato di ebbrezza, cinture di sicurezza);
- programmi di formazione;
- campagne promozionali;
- Sicurezza stradale in specifici ambiti di lavoro o attività;
- condurre una gap analysis in merito alle informazioni raccolte e alla situazione attuale delle aree pilota, in grado di identificare quali materiali dovranno essere prodotti ex novo, quali utilizzati e quali adattati alle specificità locali;
- fornire conclusioni e raccomandazioni da utilizzare nelle fasi successive di progetto.

Tra i risultati di maggiore interesse di questa fase si devono annoverare i sistemi di monitoraggio e di raccolta dati sull'incidentalità stradale. La maggior parte di questi ha a che fare con i dati raccolti dalle forze di polizia, che analizzano le situazioni del traffico stradale, osservano i dati su determinati tratti stradali misurando la velocità e rilevano il numero di auto, la struttura della sede stradale, il tasso di incidentalità e la mappatura delle intersezioni pericolose, ecc.

Tre best practice, attuali o in fase di progettazione, che meritano di essere descritte e approfondite riguardano:

- EPCA - European Pedestrian Crossing Assessment (Sistema europeo di valutazione degli attraversamenti pedonali), uno strumento sviluppato per valutare il livello di sicurezza degli attraversamenti pedonali in oltre 80 città europee nel periodo dal 2008 al 2010
- EuroRAP - European Road Assessment Programme (Programma Europeo di Valutazione delle infrastrutture stradali) e European Road Safety Atlas (Atlante Europeo sulla Sicurezza Stradale), sottolineano le relazioni tra la rete stradale e il loro grado di sicurezza. In particolare EuroRAP produce specifiche mappe destinate ai competenti soggetti pubblici al fine di identificare i tratti stradali più sicuri e quelli più pericolosi all'interno di una regione o di un paese, attraverso il confronto di mappe di paesi diversi. Esistono poi le mappe del rischio collettivo che indicano la densità o il numero totale di incidenti che avvengono su un particolare tratto di strada. I tassi di rischio individuati in queste mappe sono il risultato dell'interazione di tutti gli elementi del sistema stradale - utenti della strada, veicoli e strade, e permettono interessanti confronti tra i paesi comunitari.
- Il sistema di localizzazione degli incidenti stradali in fase di studio in Repubblica Ceca, sembra essere mol-



to promettente. L'idea è di dotare gli agenti di polizia con speciali dispositivi portatili GPS per localizzare in modo puntuale la posizione di tutti gli incidenti stradali. La posizione viene poi rappresentata attraverso un software GIS che permette di legare queste informazioni ad altre relative alla stessa strada. Questo strumento è progettato per essere uno strumento complesso di analisi, utilizzato non solo per individuare i siti ad alto rischio ma anche per analizzarli e per progettare opportune misure di sicurezza a basso costo. Il sistema dispone anche di sezioni specifiche di approfondimento, quali quella di valutazione di costi e benefici delle misure applicate, della creazione di diagrammi di collisione, ecc.

Possiamo affermare grazie al risultato di questa attività che i paesi dell'area di studio hanno ancora una lunga strada da percorrere nel campo degli strumenti di raccolta e monitoraggio dei dati. È ancora necessario, infatti, sviluppare metodologie più efficaci per la gestione dei dati ed è assolutamente necessario coinvolgere più settori, come il settore medico (primo soccorso, ospedali, ecc.), le compagnie di assicurazione, o ONG (Automobil Club, Associazioni), ecc. Questi settori dovranno sviluppare responsabilità sulla raccolta dati o iniziare a rivestire un ruolo nei sistemi di re-

Alberto Milotti è responsabile Area economia dei trasporti Gruppo Clas.

porting dei dati sull'incidentalità stradale. Nell'area di progetto la principale fonte di dati per i sistemi nazionali è ancora la polizia, che però ha poco tempo da spendere per la registrazione delle informazioni sull'incidentalità, ed ha quindi bisogno di contributi da parte di tutti i soggetti interessati per le loro competenze e gli strumenti disponibili.

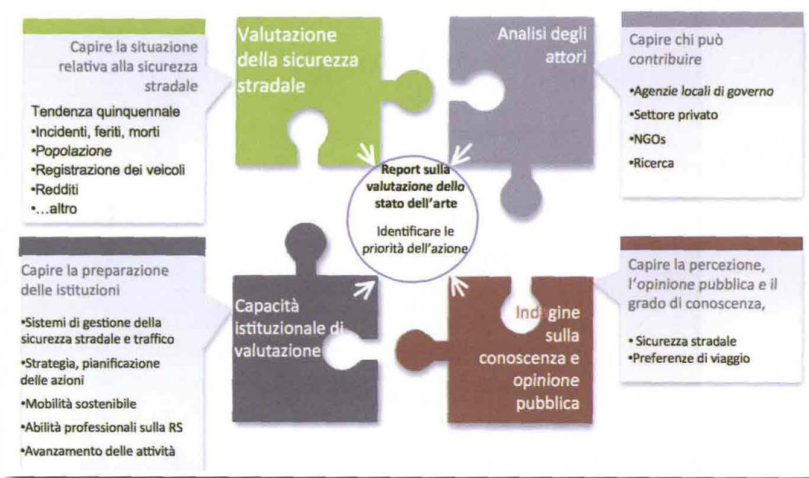
Sulla base delle risultanze delle survey è stato stabilito che, al fine di sviluppare una visione globale della situazione della sicurezza stradale, compresi gli aspetti gestionali, saranno effettuate nelle comunità pilota le seguenti valutazioni, riportate anche nello schema sottostante:

Il gruppo di "portatori di interesse" locale in Lombardia

ALOT ha organizzato per giovedì 24 febbraio 2011 un incontro con portatori di interessi locali e regionali al fine di coinvolgere questi soggetti per un miglioramento del livello di sicurezza stradale in ambito locale.

Tra i soggetti intervenuti all'incontro, la Regione Lombardia, le province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova (settori mobilità, strade ed educazione), i 118 provinciali, Associazioni di categoria, rappresentanti del mondo universitario, *mobility manager*. Dopo una presentazione del progetto da parte del Lead Partner ALOT, l'incontro si è sviluppato con un momento di confronto tra i soggetti intervenuti che hanno portato a definire le prossime attività a livello locale.

In particolare l'obiettivo comune è quello di giungere alla sigla di una lettera di intenti per la creazione di un gruppo di lavoro regionale multidisciplinare per la sicurezza stradale.



- valutazione della sicurezza stradale (*road safety assessment*),
- analisi degli attori coinvolti (*stakeholder analysis*),
- capacità istituzionale,
- indagine sulla conoscenza e sulla percezione dell'opinione pubblica.

Il gruppo di stakeholder locale

Il programma di lavoro del progetto SOL è progettato per generare una continua collaborazione tra i diversi livelli di amministrazione, da un lato, e tra diversi enti locali di diversi Paesi CEE dall'altro, con l'obiettivo di creare una rete fatta di collegamenti verticali e orizzontali. La seconda attività del WP3 consiste quindi nell'organizzazione di un gruppo di *stakeholder* locali, con l'obiettivo di generare un coinvolgimento da parte dei soggetti competenti nelle singole aree di studio, per facilitare l'implementazione di misure concrete e la sostenibilità del progetto nel suo complesso e fornire un sostegno politico per lo sviluppo e l'attuazione di SOL nelle comunità pilota.

Infatti, attraverso il contributo dei soggetti, provenienti da diversi settori (enti pubblici, associazioni di categoria, università, centri di ricerca, compagnie di trasporto pubblico, servizi di sicurezza, servizi sanitari, polizia stradale, ecc.) e discipline, sarà possibile aumentare la possibilità di trovare soluzioni innovative, sostenibili e complete al fine di prevenire i danni causati dagli incidenti stradali.

I benefici principali che potranno nascere dalla collaborazione di questi attori, oltre alla realizzazione di un *network* utile al territorio, potranno essere rappresentati da:

- la costruzione di sinergie e la riduzione di sovrapposizioni di attività e dei relativi costi;
- la realizzazione di programmi sempre più efficaci che avranno la possibilità di diffondersi presso Paesi stranieri ed aumentare la loro visibilità;
- la costruzione di rapporti e relazioni tra i diversi attori al fine di aumentare la conoscenza reciproca tra gli stessi; ciò a lungo termine potrà portare benefici a tutti gli attori coinvolti in termini di miglioramento delle proprie azioni di sostenibilità;
- la realizzazione di contromisure e soluzioni più complete per migliorare il livello di sicurezza stradale.

I possibili portatori di interessi locali coinvolti appartengono:

- al settore della Pubblica Amministrazione, con i diversi Assessorati di un'Amministrazione Provinciale o comunale (Trasporti, Infrastrutture/Lavori pubblici, Ambiente, Formazione, Lavoro, Sanità, ecc.),
- ad altri soggetti pubblici (Pronto Soccorso/118, Forze di Polizia, Scuole, Università/Centri di ricerca),
- soggetti privati (industrie del settore dell'*automotive*, compagnie di assicurazione, ecc), media, ONG, scuole guida.

L'obiettivo consiste nel realizzare un gruppo consultivo locale che possa essere utile ai fini dell'implementazio-

ne del progetto attraverso una consultazione continua con i partner di progetto in merito alla *policy* sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile, l'implementazione di forti relazioni con i partner principali e i soggetti pubblici nelle comunità pilota, contributi specifici (informazioni, facilitazioni, ecc) all'analisi dei progressi del progetto, ma soprattutto che possa di imparare dall'esperienza e dai risultati provenienti dal progetto SOL così che essi possano aumentare progressivamente e possano essere replicati in altre aree per altri progetti.

Nell'ambito del processo di formazione del gruppo di *stakeholder* locali sono stati individuate anche una serie di tematiche sulle quali sviluppare alcuni seminari mirati.

Tra questi sono stati pianificati sia seminari necessari per omogeneizzare le competenze sulla tematica della sicurezza stradale (sicurezza stradale e sostenibilità, sistemi di raccolta dati, ecc.), sia seminari focalizzati sui principali fattori di rischio e sulle tematiche più rilevanti da approfondire (guida in stato di ebbrezza, *speed management*, restrizioni per le cinture di sicurezza e per i bambini, prevenzione contro gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i bambini, sicurezza delle infrastrutture, sicurezza stradale in specifici ambiti di lavoro o attività, ecc.)

La formazione di tali gruppi ha l'obiettivo di realizzare, a livello locale, una serie di piani d'azione condivisi con soggetti che abbiano capacità e potere decisionale. Lo scopo dei piani d'azione è quello di conseguire gli obiettivi e i traguardi della strategia locale.

I piani d'azione definiranno un quadro chiaro per l'azione sui temi prioritari prescelti, dedicheranno specifica attenzione agli incidenti stradali e si focalizzeranno sulla loro prevenzione in ambito locale al fine di ridurre le sovrapposizioni, concentrare gli sforzi su azioni di alto risultato e massimizzare l'impatto e la portata ed aiuteranno i diversi portatori di interessi ad identificare come possano contribuire, in modo efficiente ed efficace, alle priorità della comunità della sicurezza stradale. I piani d'azione saranno sviluppati per selezionare i problemi principali identificati nella strategia (e.g. *speed management*) e considereranno sia la normativa/procedure nazionali che l'ambito locale.

Inoltre essi dovranno avere una chiara struttura gestionale che includerà obiettivi chiari, indicatori di performance, una definizione di fonti e impieghi delle risorse, nonché attività quali campagne di informazione, programmi locali, miglioramenti a basso costo delle infrastrutture. ■