



HOTEL

How to analyse life quality

An accompanying measure within the EU Fifth Framework Programme
Keyaction "Improving the Socio Economic Knowledge Base"

Contract No.: HPSE-2002-60057

Newsletter I

"Stato dell'Arte"

Pubblicazione della newsletter del Work Package No. 1

Marzo 2003

HOTEL Partners

FACTUM • Ralf Risser, Karin Ausserer, Nicolas Bein • Austria

Lund University • Department Technology and Society • Agneta Ståhl • Sweden

Comenius University Bratislava • Department of Psychology • Jana Plichtová • Slovakia

Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria (SIPSIVI) • Gian Marco Sardi • Italy

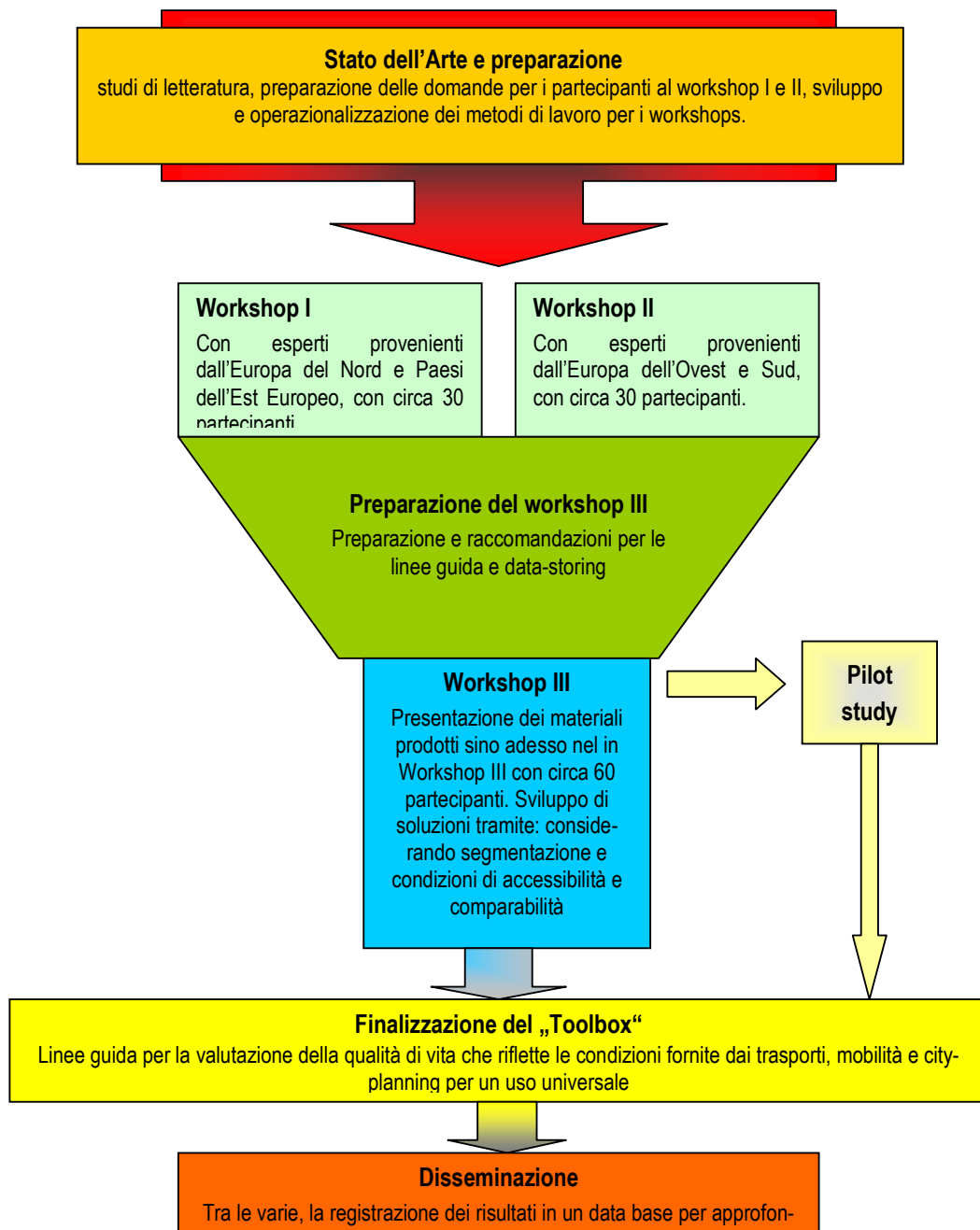
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) • Department d'évaluation et recherche en accidentologie • Stefan Petica • France

Prefazione

HOTEL – How to analyse life quality– (come analizzare la qualità di vita) è una misura di accompagnamento nelle azioni chiave “Improving the socio-economic knowledge base” del Quinto Programma Quadro del EC.

Il progetto HOTEL considera come punto di partenza un approccio euristico che si focalizza sulla pratica di diverse discipline correlate con la valutazione e considerazione della Qualità di Vita (QoL) con particolare attenzione alle condizioni dei sistemi di mobilità e trasporto. Il concetto chiave è di provare a capire come aspetti del QoL sono presi in considerazione nella pratica nei settori dei trasporti, di mobilità e di pianificazione urbanistica. Con il termine “pratiche” si intendono tutti i tipi di attività che influenzano le condizioni di vita dei cittadini. Gli attori responsabili di queste attività sono politici e decision makers, progettisti, pianificatori e amministratori.

Fig I: **Presentazione grafica delle componenti del progetto**



Storia

Qualità di vita è un termine definito in molti modi diversi. Non vi è una singola definizione, che copra l'intero settore. Nella presente newsletter vengono riassunti alcuni modelli e alcune definizioni di QoL. Inoltre vengono prese in considerazione le interrelazioni tra sostenibilità e QoL e tra traffico, mobilità e QoL.

Guardando indietro alla storia, al principio la QoL si riferiva principalmente al rifornimento materiale. Il principale indicatore di QoL il Prodotto Nazionale Lordo. Alla fine degli anni 50 la QoL venne correlata anche a valori non materiali. L'idea di "Qualità di Vita" con ingredienti fortemente qualitativi si diffuse in tutto il mondo dopo gli anni 1960 e inizio anni 1970, quando sorsero i primi dubbi nelle sviluppate società occidentali sul fatto che la crescita economica fosse il principale obiettivo del processo societario

Due distinte tradizioni di ricerca applicata alla QoL emersero in diverse parti del mondo: *l'approccio Scandinavo alla qualità di vita* e *l'approccio Americano alla qualità di vita*. L'approccio Scandinavo si focalizza principalmente su condizioni di vita oggettive e le relative determinanti. L'approccio Americano invece analizza le esperienze individuali soggettive delle proprie vite. Attualmente, le ricerche sulla qualità di vita si basano nella maggior parte dei casi su entrambi indicatori, oggettivi e soggettivi.

Valutazione

La valutazione della QoL è differente non solo da disciplina a disciplina, ma anche all'interno della medesima disciplina. Alcuni scienziati pongono la soddisfazione dei bisogni individuali al centro delle proprie riflessioni sulla QoL. Altri si concentrano sulle oggettive condizioni di vita e sul soggettivo stare bene. Alcune ricerche che si occupano di QoL hanno appurato che il soggettivo stare bene è fortemente correlato al grado in cui una persona ha diverse possibilità di scelta e opportunità ed è anche in grado di utilizzare queste possibilità di scelta.

Il soggettivo stare bene è al centro dell'approccio psicologico alla QoL. Un forte senso di una vita piena di significato, attitudini positive verso la vita, ottimismo, autonomia e esperienza di controllo dell'ambiente sociale supportano un alto livello di soggettivo benessere a livello individuale. Inoltre una buona rete sociale (avere molte abitudini, essere apprezzati, etc.) aumenta il soggettivo vivere bene.

Inoltre è stato riscontrato che in Paesi benestanti ed individualistici, dove i diritti umani vengono rispettati e esista una forma di equità sociale, la popolazione tende ad esprimere un più alto livello di benessere soggettivo rispetto a Paesi a carattere collettivo.

Tutti gli indicatori definiti nelle diverse discipline riferiscono molto consistentemente a quattro dimensioni:

- **Dimensione Sociale:** La dimensione sociale copre tutti gli aspetti, dalla salute, relazioni sociali, mobilità, stato sociale etc.
- **Dimensione Politica:** Sotto la dimensione politica vengono riassunti tutti gli aspetti che appartengono a un sistema politico, per esempio la stabilità politica, possibilità di partecipazione, qualità dei servizi sociali, sistema fiscale etc.
- **Dimensione Economica:** Alla dimensione economica appartiene per esempio l'utilizzo di risorse, stabilità economica e competitività, occupazione.
- **Dimensione Ambientale:** La dimensione ambientale copre aspetti quali un uso prudente delle risorse, la sostenibilità dei trasporti, la riduzione dei rifiuti, il riciclaggio dei rifiuti etc.

Benessere soggettivo

Un alto livello di benessere soggettivo è una condizione essenziale per una alta QoL. Il benessere soggettivo è influenzato da diversi fattori come aspetti culturali o la posizione sociale. Nei Paesi benestanti individualistici, dove i diritti umani vengono rispettati ed esiste una forma di equità sociale, la popolazione tende ad avere una più alta percezione di benessere rispetto a paesi a regime collettivo. Riguardo alla posizione sociale, più è elevata la posizione di un soggetto nella struttura sociale, rispettivamente più è alta la possibilità di auto determinazione, di conseguenza più alto risulterà il livello di benessere soggettivo percepito.

Sostenibilità

La QoL è strettamente collegata al concetto di sostenibilità. Il termine sostenibilità è generalmente definito come l'effettivo uso delle risorse naturali, umane e tecnologiche per incontrare i bisogni odierni della comunità senza compromettere la possibilità delle future generazioni di soddisfare i propri bisogni. Un comportamento sostenibile deve essere raggiunto tramite le Quattro dimensioni citate sopra: dimensione Sociale, Politica, Economica e Ambientale. Soprattutto la dimensione Sociale ha assunto un'importanza crescente negli ultimi anni. Un sistema dove si sviluppa un dialogo continuo tra governo e pubblico, nel quale entrambe le parti imparano costantemente a vedere i problemi da prospettive complementari. Senza dialogo vi è il rischio di aumentare le incomprensioni tra il governo e i cittadini, fattore che ha un effetto negativo sullo sviluppo sostenibile e sulla qualità di vita dei cittadini.

Traffico, mobilità e pianificazione urbana

QoL è una parola chiave spesso usata nell'area del traffico, mobilità e pianificazione urbana. Non vi è dubbio che queste aree hanno un fondamentale impatto sulla qualità di vita dei cittadini. Comunque, QoL molto spesso non viene operazionalizzata in questi settori. In particolare è molto difficile trovare letteratura riguardo alla valutazione della qualità di vita in pratica. Ma anche in queste aree è di fondamentale importanza combinare le prospettive oggettive e soggettive. Per esempio aspetti relativi all'accessibilità e alla comunicazione sociale sembrano giocare un ruolo maggiore in questo ambito. All'incirca sette dimensioni di qualità sono rilevanti per il soggettivo benessere degli utenti della strada e per la scelta modale: clima sociale/equità, sicurezza oggettiva, sicurezza in generale, mobilità, comfort, estetica/qualità ambientale, aspetti di costi/benefici.

Riguardo ad una mobilità sostenibile è importante sottolineare che i professionisti impegnati nel traffico, mobilità e pianificazione urbana debbono esser consapevoli che la popolazione accetterà misure, ovvero si comporteranno in modo tale da permettere uno sviluppo sostenibile, se il comportamento sostenibile è direttamente collegato ad un aumento della propria qualità di vita. Per questa ragione è di cruciale importanza per i professionisti impegnati in questi settori rimanere in contatto permanente con i cittadini, per sapere le condizioni indispensabili per ottenere la cooperazione dei cittadini.

Conclusioni e input per i successivi work package

Lo scopo principale dei prossimi work package è di trovare un sistema per accorciare la distanza tra teoria e pratica riguardo alla qualità di vita e di raggiungere una valida definizione operativa che permetterà agli esperti, decision makers e gli utenti di avere un comune punto di partenza, basato sulla pratica, con lo scopo di migliorare efficacemente la qualità di vita.

In modo particolare nel settore dei trasporti, mobilità e pianificazione urbana una maggior qualità di vita per un numero maggiore di cittadini può solo esser raggiunto se i cittadini si comportano in modo tale da permettere uno sviluppo sostenibile.

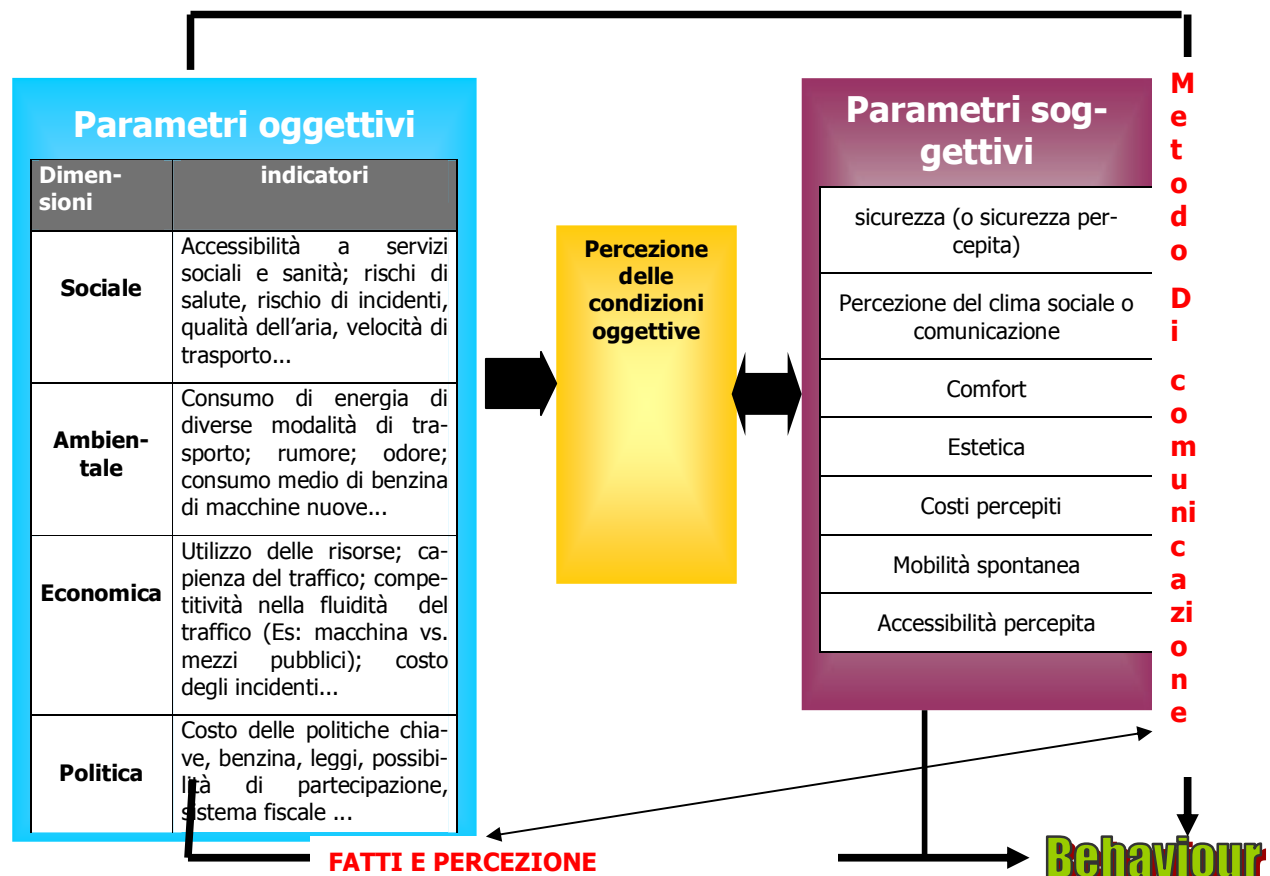
Valutazione della QoL

Per la valutazione della QoL è importante combinare le prospettive oggettive e soggettive. Secondo la letteratura sono rilevanti quattro dimensioni per parametri oggettivi, come è stato detto sopra: *la dimensione Sociale, Ambientale, Economica e Politica*. I parametri soggettivi importanti sono sicurezza, percezione del clima sociale, comfort, estetica/qualità ambientale, costi percepiti, mobilità spontanea, accessibilità percepita.

Le condizioni di mobilità fornite dai politici, decision makers, etc. e la percezione delle condizioni oggettive dei cittadini contro i parametri soggettivi porta a un certo comportamento dei cittadini. Inoltre questo comportamento può essere influenzato dalla politica di comunicazione.

Come abbiamo visto per gli studi di letteratura, l'aspetto di comunicazione è di fondamentale importanza nella valutazione della QoL. Ricerche di marketing hanno per esempio riportato l'importanza dei seguenti aspetti: una politica di buona comunicazione può rendere delle condizioni iniziali non ottimali sembrare migliori – con ovviamente un effetto boomerang, se i cittadini si rendono conto di esser stati manipolati con l'aiuto di strategie di comunicazione; e strategie di comunicazioni non ottimali possono, viceversa, far sembrare le condizioni iniziali peggiori di quello che sono realmente, con tutte le conseguenze negative che ne derivano.

Il grafico seguente illustra e riassume la relazione tra parametri soggettivi ed oggettivi, strategia di comunicazione e comportamento:



Consortium of the EU-Project HOTEL

Name/Position	Organisation	Address/Phone/E-mail
Ms. Karin Ausserer Mr. Nicolas Bein <i>Researchers</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Traffic- and Social Analysis	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/12 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: karin.ausserer@factum.at E-mail: nicolas.bein@factum.at
Mr. Stefan Petica <i>Researcher</i>	INRETS Insitut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	2, Avenue du Général Malleret- Loinville F-94114 Arcueil-Cedex Tel: 0033 1 47 407 056 Fax: 0033 1 45 475 606 E-mail: petica@inrets.fr
Mrs. Jana Plichtová <i>Researcher</i>	Comenius University Brati- slava Dep. of Psychology	PO-Box 1 Gondova 2, SK-611 02 Bratislava Tel: 00421 2 593 393 16 Fax: 00421 2 529 621 29 E-mail: jana.plichtova@fphil.uniba.sk
Mr. Ralf Risser <i>Owner of FACTUM HOTEL Co-ordinator Researcher</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Traffic- and Social Analysis	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/14 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: ralf.risser@factum.at
Mr. Gian Marco Sardi <i>Researcher</i>	SIPSIVI Società Italiana di psicologia della Sicurezza Viaria	PO Box 211 I-12100 Cuneo Tel: 0039 0171 74 093 Fax: 0039 0171 72 024 E-mail: gmsardi@sipsivi.org
Mrs. Agneta Ståhl <i>Researcher</i>	Lund University Dep. Technology and Society	PO Box 118 John Ericssons vaeg 1; S-22100 Lund Tel: 004646 222 91 32 Fax: 004646 123 272 E-mail: agneta.stahl@tft.lth.se