



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 II

"Workshop I"

Pubblicazione della newsletter del Work Package No. 2

Settembre 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

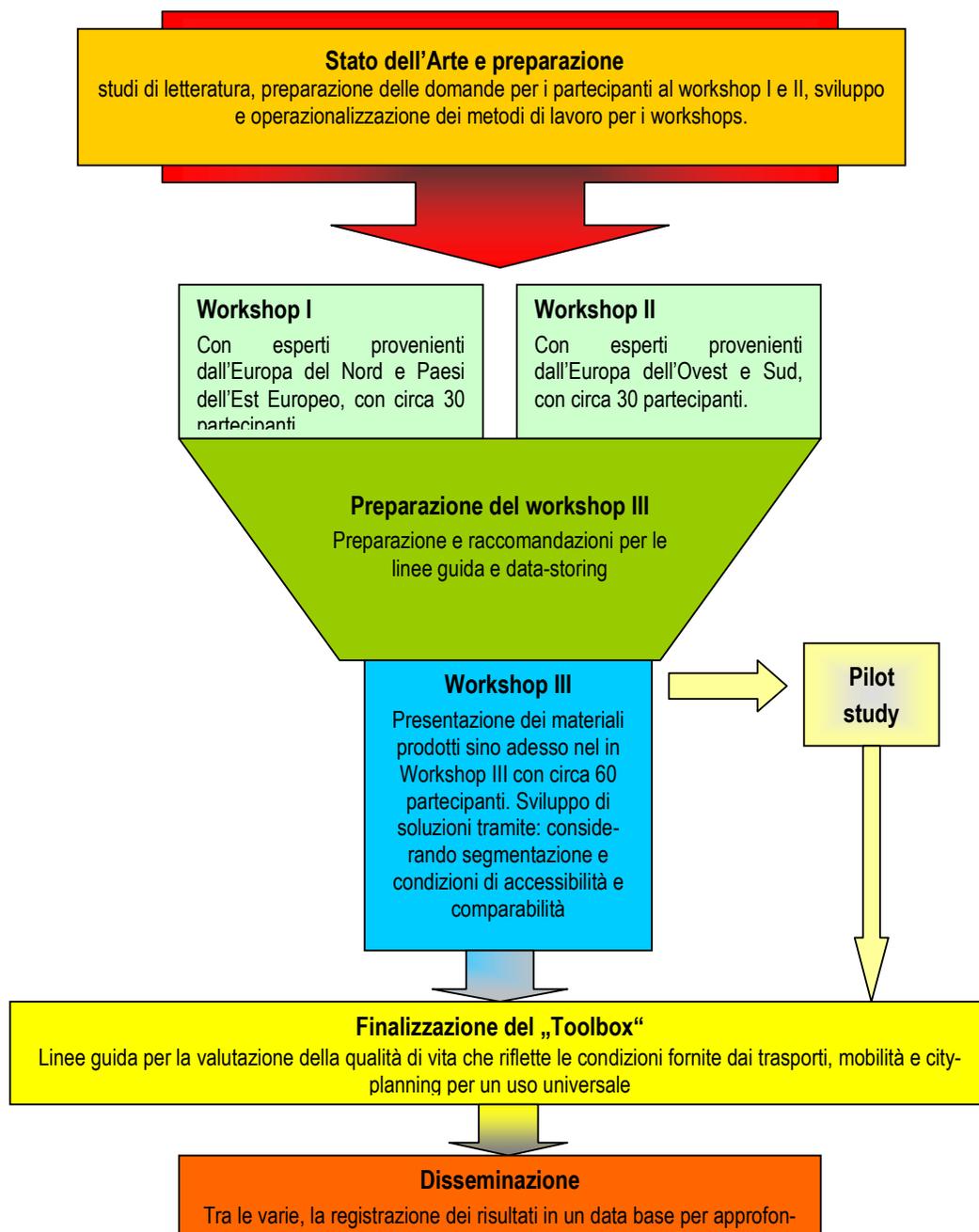
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) • Department d'évaluation et recherche en accidentologie • Stefan Petica • France

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**



Il Workshop – aspetti metodologici

I workshop sono gli elementi centrali del progetto HOTEL. Il concetto di workshop implica il far lavorare insieme diverse discipline e gruppi professionali sull'oggetto di studio. Nel caso presente, con il concetto di qualità di vita, i partecipanti sono architetti, pianificatori di città, ingegneri, psicologi sociali, pubblici decisori, autorità territoriali, compagnie di trasporto etc. a diversi livelli di amministrazione. In generale il workshop è un approccio euristico appropriato per l'analisi di un universo relativamente destrutturato di attività che non sono né strettamente guidati dalla teoria, né basati su conoscenza e regole: molti lavori fanno parte di routine non consapevoli, intuito, condotti da pianificazioni "nascoste", seguenti ipotesi "private", realizzati all'interno di cornici di certi schemi di distribuzione di poteri sul luogo di lavoro etc. la logica interna di un sistema di questo genere può essere migliorata dal punto di vista della trasparenza con l'aiuto dei metodi euristici.

Nel contesto, l'obiettivo era di aumentare la generazione di nuove idee e di chiarificare di abitudini e pratiche non strutturate intenzionalmente, tramite il confronto con questioni inusuali e tramite l'uso di metodi di lavoro o pratiche che non appartengono al lavoro di tutti i giorni. Per questa ragione il workshop è stato strutturato in modo tale da rendere possibili molteplici feedback e interazioni tra i partecipanti, ma anche tra i partecipanti e gli organizzatori. Piccoli gruppi in combinazione con sessioni plenarie sono sembrati adatti per il raggiungimento dei nostri obiettivi, in quanto si tratta di un metodo interattivo che è molto motivante per i partecipanti e permette un lavoro efficiente. Inoltre gli argomenti possono essere trattati in dettaglio.

Il workshop in Lund – HOTEL workshop No. 1

Il workshop I si è svolto l'uno e due di giugno 2003 in Lund (Svezia). Si trattava della prima parte di lavoro degli esperti nella cornice di HOTEL. L'obiettivo principale di questo workshop era di riassumere la conoscenza riguardo alla QoL degli esperti nel settore del traffico, mobilità e pianificazione urbana. Il concetto chiave del workshop era di trovare come gli aspetti della QoL sono presi in considerazione in pratica. Le domande seguenti erano rilevanti per il workshop:

- ┌ Che tipo di ruolo ricopre il concetto di QoL nel lavoro giornaliero degli esperti nel settore del traffico, mobilità e pianificazione urbana?
- ┌ Come viene verbalizzato il concetto di QoL nei documenti programmatici?
- ┌ Come viene specificato e operazionalizzato?
- ┌ Come viene valutato se gli obiettivi di migliorare la QoL sono stati raggiunti?
- ┌ Se viene rilevato che certi obiettivi non sono stati raggiunti, cosa viene fatto per migliorarli?
- ┌ Che tipo di differenze tra punti di vista differenti in diverse parti d'Europa devono essere considerate rispetto alla valutazione della QoL?
- ┌ Cosa può essere migliorato nella valutazione della QoL?
- ┌ Quali sono i principali ostacoli per i miglioramenti?

Per l'elaborazione degli argomenti è stato applicato nel workshop il metodo dei gruppi di lavoro (lavoro a piccoli gruppi). Questo metodo è sembrato adatto per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, visto che si tratta di un metodo interattivo, che consente un lavoro efficiente e gli argomenti possono essere elaborati in dettaglio.

Risultati

Il ruolo del concetto di QoL nel lavoro di tutti i giorni

L'attitudine generale degli esperti considerava il traffico, la mobilità e la pianificazione urbana di grande impatto sulla QoL della popolazione. In altre parole QoL è un punto cruciale in queste aree. In ogni caso il concetto stesso di QoL e il suo ruolo risulta essere piuttosto frammentario. Un miglioramento della QoL è possibile tramite misure che rendano modalità di trasporto alternative più attraenti, più sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento, rumori, vibrazioni etc. comunque non esiste una definizione generalmente accettata e condivisa di QoL che possa esser presa come punto di partenza per tutte queste misure.

Inoltre è stato menzionato che attualmente i pianificatori del traffico e delle città sono più o meno consapevoli del fatto che si debba avere a che fare con il concetto di QoL. E questo tipo di operatore ha sicuramente bisogno di una preparazione specifica in questo settore.

Verbalizzazione del concetto di QoL in documenti programmatici

Esistono diversi documenti e atti, dal livello Europeo al livello locale dove il concetto di QoL è in qualche modo verbalizzato. Gli esperti comunque lamentano che sia molto difficile ottenere una visione generale di tutta questa documentazione.

A parte i differenti punti di vista sulla QoL, le priorità vengono valutate in maniera molto differente nella diversa documentazione. Un altro problema che è stato menzionato è che la responsabilità viene spesso spostata da un livello all'altro.

Specificazione e operazionalizzazione del concetto di QoL

Il concetto di QoL viene specificato in programmi generali e in specifiche azioni singole. In entrambi i casi solitamente è definito sulla base di indicatori. Gli esperti hanno sottolineato l'importanza di utilizzare entrambi gli indicatori, oggettivi e soggettivi. Un certo numero di possibili indicatori è stato menzionato dagli esperti: sicurezza (Es: grafici degli incidenti, numero di zone a 30 Km/h in una determinata area), comfort (Es: persone per metro quadro sui mezzi pubblici, spazio per i pedoni), estetica (Es: limite di rumore), costi (Es: fondi per differenti modalità di trasporto, dati sui costi/benefici), accessibilità, partecipazione, salute.

Valutazione, barriere e possibilità di come migliorare la valutazione

La valutazione della QoL viene effettuata con metodi qualitativi e quantitativi, ma l'uso dei metodi qualitativi prevale. Rispetto alla valutazione, gli esperti hanno formulato una lista di problemi. La seguente tabella fornisce una visione d'insieme dei problemi menzionati sopra e possibili modi per migliorare la situazione attuale sulla valutazione della QoL.

Table 1. Problemi e modi per migliorare

Problemi	Suggerimenti per migliorie
QoL viene usata solo come parola chiave in programmi politici, senza specificazioni.	QoL deve essere definita chiaramente nei settori di traffico, mobilità e pianificazione urbana.
La valutazione non è molto diffusa nei settori di traffico, mobilità e pianificazione urbana	I pianificatori devono esser sensibilizzati sull'importanza del concetto di QoL e considerarlo adeguatamente, il che include automaticamente il processo di valutazione.
Vi è spesso mancanza di tempo, di risorse umane ed economiche, con il risultato che la valutazione non viene effettuata in maniera sistematica. I vari passaggi non sono ben definiti.	Politici, amministratori, esperti e popolazione devono essere coinvolti nel processo di valutazione. In questo caso l'importanza di una valutazione diventa più trasparente e vi sono più probabilità che soldi e tempo vengano stanziati in maniera tale che la valutazione venga fatta in maniera più

Problemi	Suggerimenti per miglorie
	sistematica.
I sondaggi sono spesso politicamente influenzati in maniera tale che la valutazione è troppo orientata verso obiettivi politici. I risultati vengono spesso presentati in maniera tale da assecondare gli obiettivi.	La partecipazione della popolazione potrebbe contribuire a risultati della valutazione più approfonditi.
Vi è una mancanza di dialogo tra la classe politica e "il resto del mondo" (mancanza di partecipazione)	I processi di partecipazione devono diventare più abituali.
Vengono usati diversi concetti di QoL, la domanda è quale di questi si stia misurando.	QoL deve essere definita chiaramente. Un sofisticato sistema di indicatori oggettivi e soggettivi deve essere sviluppato.
Le priorità vengono decise diversamente da diversi gruppi di persone	Requisiti minimi che includono priorità comuni devono essere definite.
Non ci si pone ancora le domande corrette. La conoscenza riguardo i bisogni a lungo termine degli utenti è ancora mancante.	Gli approcci per la valutazione della QoL devono essere integrati e interdisciplinari. Si necessitano studi longitudinali.
Spesso mancano regole interne.	Le regole devono essere preparate; in particolare quando vi sono coinvolti partner con caratteristiche differenti in un processo di valutazione.
Non esistono database affidabili sui quali ci si può confrontare in caso di valutazione in questo settore.	Bisogna preparare un database di confronto dove organizzare i vari dati di valutazione.
Principalmente gli aspetti "hard" vengono valutati con metodi quantitativi. Strumenti per valutare gli aspetti "soft" esistono, ma non sono utilizzati al meglio.	L'importanza dei metodi qualitativi deve essere evidenziata. I progettisti di città e traffico devono essere formati in questo settore.
Le decisioni politiche a breve termine sono in contrasto con le strategie politiche a lungo termine.	La classe politica deve essere sensibilizzata sugli effetti a lungo termine dei loro interventi.

Rispetto al fallimento di raggiungere gli obiettivi, gli esperti hanno identificato tre tipi di conseguenze. Il fallimento viene ignorato e non succede nulla, gli obiettivi vengono "alleggeriti" oppure le persone responsabili studiano le ragioni del fallimento e analizzano cosa deve essere fatto per raggiungere gli obiettivi. Questo ultimo caso è considerato un'eccezione.

Conclusioni

Il workshop è stato molto produttivo riguardo la raccolta di conoscenza pratica circa il ruolo della QoL nel lavoro quotidiano degli esperti di traffico, mobilità e pianificazione urbana. Per il proseguimento del lavoro nel progetto EU HOTEL, i seguenti aspetti devono essere elaborati:

- ┌ Definizione di QoL per i settori di traffico, mobilità e pianificazione urbana.
- ┌ Specificazione dei sistemi di indicatori
- ┌ Valutazione dei problemi e di come gestirli
- ┌ Cosa dovrebbe contenere un toolbox
- ┌ Cosa dovrebbe contenere un database

Questi argomenti saranno successivamente elaborate nel work-package 4.

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