

Il Piano nazionale della sicurezza stradale, un'opportunità per imparare a fare rete

Barbara Riva

Sociologa-giornalista esperta in comunicazione, sicurezza stradale e urbana

È scontato affermare che l'obiettivo sicurezza stradale non possa essere raggiunto se non attraverso l'incentivazione di una rete tra tutte le forze e le realtà che, a titolo diverso, si occupano del fenomeno. Per farlo serve però un approccio di sistema, prima di tutto riferito alla concezione che ognuno di noi ha della problematica e, poi, rispetto all'individuazione di quelle azioni ed attività che possono effettivamente contribuire a rendere sicura la circolazione e, quindi, concorrere alla vivibilità di un territorio. A riguardo, già nel 1999 la legge n. 144 istituì il Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS), ovvero le linee guida per organizzare, valutare e rendere sistematici gli interventi a favore della riduzione degli incidenti stradali promossi dagli enti pubblici, anche in partenariato con soggetti privati.

Il PNSS permette di co-finanziare, tramite programmi di attuazione, interventi a favore della sicurezza stradale, ma soprattutto dà la possibilità di mettere in campo azioni ed iniziative che incidano sul fenomeno, nonché incentivino la creazione di reti di operatori, che a titolo diverso si occupano della problematica, all'interno di un singolo ente. Ancora oggi, tuttavia, troppe

amministrazioni sembrano perdere queste opportunità e quindi utilizzare detti fondi in un modo non totalmente efficace ed efficiente.

Il PNSS è teso infatti ad incoraggiare azioni ed attività specialistiche ed intersettoriali, siano esse di tipo infrastrutturale che di tipo formativo, ovvero opere che richiedono un'attenta e scrupolosa pianificazione e che sono il frutto di un agire sinergico. Le azioni ricomprese nei progetti devono rappresentare la naturale conseguenza di monitoraggi *ex ante* della situazione in cui si intende intervenire, ed il loro sviluppo deve essere la conseguenza di attente valutazioni, sia *in itinere* sia *ex post*, dei risultati che gli interventi ottengono.

Soprattutto in un momento di crisi economica quale quello attuale, lavorare con questa ottica non equivale solo a puntare ad interventi efficaci ed efficienti, ma ad operare "eticamente", a razionalizzare servizi, costi e tempi. Fondamentale è, in questo senso, riportare le variabili nazionali, previste dal piano, alle effettive necessità locali, e questo è possibile solo grazie ad una capillare conoscenza dei fattori e co-fattori che in ogni singolo territorio risultano essere le cause principale dei sinistri.

Per formulare un valido progetto è inopportuno seguire mode e temi sui quali tutti battono, se questi non costituiscono eventi critici di un preciso territorio, a meno che non si tratti di quei fenomeni trasversali e legati ad una concomitanza di problematiche, sulla scorta dell'uso e abuso di alcol, droghe e sostanze psicotrope, o della velocità, o della distrazione, ecc., che ormai si possono ritenere caratteristici di ogni luogo.

Infine, ma non certo da ultimo, un buon progetto, per essere definito tale, deve dimostrare di aver dato dei risultati, oppure di non essere riuscito a centrare tutti gli obiettivi a causa di fattori terzi. Ne consegue che è di fondamentale importanza la capacità di concertare gli interventi con tutti i partner del progetto e con i cittadini/utenti, ed in particolare con quelli che prioritariamente si troveranno coinvolti nelle attività (si pensi, a tal proposito, a interventi di messa in sicurezza di aree urbane, residenziali, che possono proporre una riduzione della velocità a 30 km/h, l'inversione di sensi di circolazione, iniziative mirate di prevenzione che coinvolgono diversi target di popolazione residente o comunque che opera nel territorio, ecc.).

Come richiamato, il PNSS rappresenta una delle più ambiziose occasioni da “sfruttare” per attuare un lavoro concertato, ovvero quella di sperimentare, in modo concreto e su obiettivi condivisi, azioni ed attività volte al miglioramento della sicurezza stradale, sposate da un ente e realizzate soprattutto attraverso il concorso di tutti i diversi suoi uffici, sia di quelli che si occupano di lavori pubblici, sia di quelli dedicati alla istruzione, sia di quelli che promuovono servizi di politiche sociali, ecc. Questa opportunità, tuttavia, ad oggi, non appare sempre colta appieno. Si registra una maggiore attenzione e qualità dei progetti che vengono presentati per l'ottenimento del finanziamento, ma la sensazione è che serva ancora un po' di sensibilizzazione affinché venga condivisa, almeno all'interno dell'ente promotore del progetto, la convinzione/volontà di lavorare insieme per un obiettivo comune. Questo sostanzialmente vorrebbe dire che, almeno i settori lavori pubblici, polizia locale, istruzione, politiche sociali, mobilità, CED, dovrebbero sedersi periodicamente attorno ad un tavolo e definire per *step* prima il progetto da presentare per l'ottenimento del finanziamento e, poi, lo sviluppo ed il monitoraggio dello stesso.

Pari cura e considerazione andrebbe anche riposta alle diverse azioni ed attività che si inseriscono nei progetti destinati alla richiesta di co-finanziamento possibile tramite la partecipazione alla selezione dei percorsi finanziabili grazie al PNSS, ovvero tutti gli attori dovrebbero considerare di uguale importanza le azioni di tipo infrastrutturale e quelle di tipo formativo, piuttosto che quelle informatiche o di controllo e repressione. L'ottica con la

quale è richiesto di operare non è altro che quella della pianificazione strategica, ovvero quella di creare obiettivi di medio lungo termine che effettivamente possano concorrere alla riduzione del fenomeno da contrastare e programmi adattabili, di volta in volta, ai riscontri che le azioni, di cui è costituito il progetto, producono.

Un accenno va fatto anche rispetto al coinvolgimento, non sempre massimo, della polizia locale in questi progetti. Numerosi potrebbero essere gli esempi, ma per citarne alcuni dei più semplici si richiamano, in questa sede, i percorsi tesi alla promozione della mobilità autonoma e sostenibile dell'utenza debole che sono stati attivati in numerosi enti pubblici da servizi e/o settori differenti e che, appunto, hanno coinvolto in modo troppo marginale la polizia locale. A seconda dei casi sono risultati maggiormente coinvolti, in questo tipo di iniziative, i servizi istruzione, manutenzioni stradali, ambiente, progetti speciali, mentre la polizia locale sembra essere stata per lo più chiamata in causa nei momenti in cui si è resa necessaria l'attivazione di servizi di viabilità. Un suo riduttivo coinvolgimento tendenzialmente si è verificato anche nei progetti particolarmente volti alla messa in sicurezza di strade a rischio: la polizia locale ha più che altro concorso allo sviluppo di questi per la redazione delle ordinanze necessarie alla fattiva realizzazione delle attività, oppure per la fornitura dei dati relativi all'incidentalità stradale: e quasi sempre pare, però, essere stata la destinataria degli esposti dei cittadini!

In estrema sintesi, al di là dei contenuti, la buona riuscita di simili progetti dipende soprattutto da:

- una chiara e condivisa progettazione all'interno dell'ente;
- la condivisione delle attività sia tra gli operatori dell'ente, sia tra i partner che a titolo diverso intervengono nella sua realizzazione, sia dei cittadini;
- l'individuazione di gruppi di lavoro (e di responsabili di progetto) all'interno dell'ente promotore (dirigenti, progettisti, coordinatori interni o esterni, appositamente individuati per la stesura del progetto, il coordinamento delle diverse azioni, per la sua conduzione e monitoraggio);
- l'attivazione di gruppi di lavoro con i cittadini (azione partecipata), volti alla condivisione degli obiettivi e dei risultati (anche di quelli periodici);
- l'incentivazione di attività formative, informative e preventive strettamente correlate alla filosofia del progetto individuato;
- il potenziamento di interventi di controllo e di vigilanza della polizia locale “condivisi con l'utente”.

A questo fine è sempre più necessaria l'attuazione di attività di formazione dei tecnici e decisori, volta, *in primis*, a sensibilizzare questi target di operatori a tecniche di progettazione di tipo partecipato utili al governo della sicurezza stradale.

Barbara Riva
Sociologa – giornalista pubblicista,
esperta in sicurezza stradale,
urbana e comunicazione
www.barbarariva.it
info@barbarariva.it
cell. 333.7775863