



Palmanova – 25 novembre 2011

Determinanti della salute e indicatori: strumenti utili per Comuni e sistema sanitario

Dott.ssa Clara Pinna

La Sanità Pubblica deve...

Identificazione dei bisogni di salute

Sorveglianza sullo stato di salute

Sviluppo di politiche di promozione della salute

in pratica...

una prevenzione che identifichi i rischi cui è esposta la popolazione e promuova scelte favorevoli alla salute



Determinanti di salute

- **fattori socio-economici e stili di vita (40-50%)**
- **condizioni ambientali (20-33%) → ambito urbano**
- **eredità genetica (20-30%)**
- **servizi sanitari (10-15%)**



In FVG

- le principali cause di morte e di anni di vita persi in regione sono i **tumori** e le **malattie cardiovascolari** (4.864 decessi e 38.688 anni di vita persi nel 2007), complessivamente il **70,5% dei decessi** contro il 69,36% a livello nazionale

Fonte: profilo di salute per il PRP 2010-2012



Cause delle malattie croniche



Fonte: Oms

Incidenti stradali in FVG

- 110 morti (87 maschi e 23 femmine) e 6.459 feriti (4.111 maschi e 2.348 femmine) nel 2008;
- i neopatentati (18-24 anni) e le persone con più di 65 anni sono maggiormente a rischio di incidenti mortali;
- benché in FVG il numero di decessi dovuto ad incidente stradale sembri avvicinarsi all'obiettivo posto dall'UE di riduzione del 50% nel periodo 2002-2010, la diminuzione del numero di morti non è accompagnata ad una riduzione del numero di feriti e rimane un ampio margine di miglioramento nella diffusione delle pratiche di prevenzione e di contrasto efficaci.



Punto di partenza



- *“Guadagnare Salute: rendere facili le scelte salutari”* rivolto alla prevenzione delle malattie croniche e alla promozione di stili di vita salutari anche attraverso politiche che favoriscono la mobilità e l’attività fisica delle persone (trasporti e verde urbano)
- I comportamenti salutari sono resi sempre più difficili dall’organizzazione e dal disegno urbano delle città ed è necessario migliorare l’ambiente urbano, assicurandone **qualità e sicurezza**, al fine di consentire **attività fisica e vita attiva**.

Le scelte individuali

Lo STILE DI VITA secondo l'OMS è l'insieme di scelte (comportamentali) prese sulla base delle alternative che sono a disposizione delle persone, in relazione alla loro condizione socio-economica e della facilità con cui esse sono in grado di sceglierne alcune invece di altre



L'ambiente rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e sociale



- **Necessità di tutelare l'ambiente**
- **Il diritto della popolazione a vivere in un ambiente sano e che favorisca benessere e salute**
- **La discussione sulle proposte di piani e progetti, che possono essere impattanti sull'ambiente, prima che questi diventino piani adottati e progetti formulati**



Ambiente e Prevenzione obesità e malattie croniche

L'ambiente urbano può giocare un ruolo chiave nel contrastare gli stili di vita sedentari se favorisce l'attività fisica e riduce l'uso dell'auto.

Un regolare esercizio fisico protegge dalle malattie cardiache, limita l'obesità, riduce l'insorgenza del diabete, promuove una sensazione di benessere e favorisce la socializzazione.

L'ambiente può garantire sicurezza o accentuare fragilità



Prevenzione incidenti stradali

Gli IS sono un serio problema di sanità pubblica in quanto sono la prima causa di morte al di sotto dei 40 anni.

Più della metà di essi è dovuta ad una **combinazione di fattori umani e ambientali**.

Circa il 70% degli incidenti avviene in ambito urbano.

Occorre quindi ridurre la velocità, non solo con i cartelli stradali, ma anche e soprattutto con un'attenta progettazione delle strade e delle vie, che inducano gli automobilisti a comportarsi naturalmente in modo virtuoso.

Una buona progettazione deve prevedere **un'adeguata e continua rete di marciapiedi e di percorsi ciclabili, per tutti gli utenti deboli**.



Il Percorso del FVG

- Il percorso avviato nel 2008 dalla Direzione Centrale Salute e Protezione Sociale con il progetto formativo *“I determinanti di salute in ambito urbano”* si poneva l’obiettivo di sensibilizzare amministratori locali e tecnici della pianificazione territoriale e ambientale, nonché i responsabili dei dipartimenti di prevenzione delle ASS



A conclusione del percorso formativo (tavola rotonda del 2.12.2008)

Si condivide l'opportunità di produrre – con approccio multidisciplinare – un documento/linee guida che contenga i criteri di riferimento per promuovere la salute, ed in particolare una mobilità sostenibile e sicura, anche attraverso la pianificazione urbanistica e la progettazione edilizia



Si è partiti da...

- **Generalità n.129 adottata dalla Giunta il 21 gennaio 2009**
- “... produrre - con approccio multidisciplinare - un documento/linea guida che contenga i criteri di riferimento per promuovere la salute (ed una mobilità sostenibile e sicura) anche attraverso la pianificazione urbanistica e la progettazione edilizia, criteri che siano poi il riferimento per la formulazione dei pareri igienico-sanitari da parte dei Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende Sanitarie, così come previsto dalle Linee per la Gestione 2009 del SSR adottate con DGR 2364 del 19.11.2008.”
- **Il percorso prevede, dopo un workshop di apertura dei lavori, la creazione di un tavolo tecnico, con produzione di un documento da presentare alla Giunta entro la fine del 2009.**



Si è lavorato su..

- **Obiettivi generali di salute**
 - prevenzione degli incidenti stradali
 - promozione dell'attività fisica
 - promozione della mobilità sostenibile in ambito urbano
- **Punti di osservazione**
 - rete viaria, rete ciclabile, rete di trasporto pubblico locale, sistema del verde, sistema residenziale, zone ciclo-pedonali



Mandato al tavolo di lavoro

- Concentrarsi sulla pianificazione territoriale con un approccio sistemico
- Non “appesantire” i procedimenti
- Ripensare al tipo di contributo della sanità nei procedimenti
- Rendere disponibili le banche dati sanitarie
- Utilizzare indicatori validati

Si è condiviso..

- **Qualità ed efficienza del sistema di mobilità:** inteso come capacità del sistema di mobilità di promuovere l'accessibilità alla città, ai luoghi e ai servizi attraverso modalità sostenibili
- **Qualità dell'aria e prevenzione del rumore**
- **Sicurezza del sistema di mobilità urbana:** gli incidenti stradali rappresentano una delle principali cause di morte specie tra i giovani. L'Unione Europea si è data l'ambizioso obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero di incidenti stradali e , con esso, quello delle vittime e dei feriti.
- **Vivibilità sociale nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde**
- **Tutela delle persone (bambini, anziani, disabili)**



Risultati

- E' stato individuato un sistema di indicatori chiave da applicare alla mobilità urbana focalizzato sugli aspetti principali della sostenibilità, utilizzabile da parte di un'amministrazione comunale, anche per valutare gli effetti delle azioni intraprese.
- Gli indicatori fanno riferimento a normative che contengono valori/standard quantitativi, o in alternativa sono utili per valutare un trend in miglioramento.



MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA IN AMBITO URBANO
Criteria e indicatori raccomandati per valutare gli obiettivi di salute
nella VAS degli strumenti urbanistici

TEMI	CRITERI / INDICATORI	FONTE DEI DATI	OBIETTIVI DI SALUTE
<p align="center">QUALITÀ ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ</p>	<p>Metri per cittadino di percorsi ciclo-pedonali per spostamenti sistematici, sicuri ed accessibili a tutti i cittadini, in sede propria</p>	<p align="center">Comune</p>	<p>Aumentare l'attività fisica durante l'attività quotidiana promuovendo la mobilità pedonale e ciclabile</p>
	<p>Metri per cittadino di percorsi ciclo-pedonali per spostamenti sistematici, sicuri ed accessibili a tutti gli cittadini, in sede promiscua</p>		
	<p>Spostamento dei residenti (% spostamenti sistematici a piedi, in bici, auto, mezzo pubblico, etc.)</p>	<p align="center">ISTAT</p>	
	<p>% di Km di corsie preferenziali per i mezzi pubblici (sul totale di km di viabilità urbana)</p>	<p align="center">Comune</p>	
	<p>Km per cittadino di corsie preferenziali per i mezzi pubblici</p>		
	<p>Zone 30 superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m² totali e m²/abitante)</p>		
	<p>Zone TL superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m² totali e m²/abitante)</p>		

Allegato

QUALITÀ DELL'ARIA E PREVENZIONE DEL RUMORE	Concentrazione di NO, NO₂ e NO_x e superamenti valori limite di legge	ARPA (dati centraline per Comuni dove queste sono già presenti, oppure indicazioni Piano Regionale miglioramento qualità dell'aria)	Ridurre l'esposizione ai fattori di rischio per l'inquinamento dell'aria e per il rumore da traffico
	Concentrazione di O₃ e superamenti valori limite di legge		
	Benzene: valore medio annuo		
	Concentrazione PM10 e PM 2,5 e superamenti valore di legge		
	Numero di residenti entro 300 m dalle strade ad alta intensità di traffico e % rispetto agli abitanti totali	Comune	
	Zonizzazione acustica	Comune	
SICUREZZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ URBANA	Dati incidenti stradali georiferiti	Centro Regionale Monitoraggio Sicurezza Stradale - Mitris	Ridurre i traumi da traffico
	Lunghezza strade urbane di attraversamento: km totali e % sul totale di km di viabilità urbana	Comune, Provincia, Regione	
	Numero di strade urbane di attraversamento nelle nuove aree residenziali	Comune	
	Accessi stradali sicuri alle nuove aree residenziali secondo il Codice della Strada	Comune	
	Discontinuità della rete ciclo-pedonale (n° di punti di discontinuità rispetto ai metri di percorso totali)		

<p>VIVIBILITÀ SOCIALE NELL'AMBIENTE URBANO E QUALITÀ DEL PATRIMONIO URBANO VERDE</p>	<p>m² per cittadino di spazi pubblici per l'interazione (es. piazze, vie, marciapiedi)</p>	<p>Comune</p>	<p>Aumentare il tempo per lo svolgimento dell'attività fisica durante gli spostamenti quotidiani</p>
	<p>m² per cittadino di verde comunale fruibile</p>		
	<p>m² per cittadino di verde di vicinato (di quartiere) fruibile</p>		
	<p>Numero di servizi per cittadino facilmente accessibili a tutti i cittadini</p>		
<p>TUTELA DELLE PERSONE</p>	<p>Numero di servizi per cittadino (scuole, ambulatori, negozi di vicinato, TPL, uffici pubblici etc.) facilmente raggiungibili a piedi, in carrozzina, in auto con il contrassegno o in bicicletta in sicurezza</p>	<p>Comune</p>	<p>Ridurre l'esposizione ai fattori di rischio degli incidenti stradali per gli utenti deboli della strada. Ridurre l'affaticamento in condizioni di spostamento, elevare la percezione e la riconoscibilità degli spazi e ambienti Promuovere corretti stili di vita e rispetto del prossimo in ambito pubblico: servizi, percorsi, ecc...</p>
	<p>Numero di scuole previste lontano da strade ad elevato flusso di traffico, presenza di parcheggi riservati a disabili, servizi sanitari a scala di quartiere, comunale, distrettuale, provinciale e regionale, mezzi di trasporto accessibili e collegamenti con la rete pedonale, ecc.</p>		
	<p>Partecipazione a progetti di mobilità sostenibile (es. "gruppi di cammino", "pedibus", "chiamaMe - trasporto a chiamata" etc.)</p>		

La sfida

Le **sfida** per il nostro territorio comporta una **visione strategica** che comprenda tutti quegli aspetti che nell'ambito urbano caratterizzano lo stato di benessere di una popolazione

L'obiettivo è innestare la consapevolezza che la salute deve essere promossa in maniera **interdisciplinare** in tutte le attività che coinvolgono l'essere umano



Mobilità sostenibile

- la mobilità ormai riveste un ruolo decisivo nella lotta al cambiamento di stili di vita
- Importante un'attività di sensibilizzazione verso la cittadinanza
- E' indispensabile incentivare politiche sempre **più sostenibili** ed abituare i cittadini a stili di spostamento meno impattanti



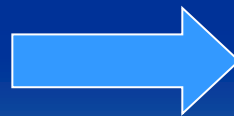


Aspetti ambientali ed educativi

- La **scuola** svolge un ruolo importante nella **costruzione della cultura della mobilità sostenibile** per gli spostamenti **casa – scuola**
- **Mobilità sostenibile casa-scuola** è meno impattante con l'ambiente circostante



- L'organizzazione della **mobilità scolastica**, ha un ruolo strategico nell'ambito della mobilità cittadina.





Mobilità scolastica salute e pianificazione urbana

- La **pianificazione della mobilità nelle zone circostanti** le scuole produce effetti consistenti sulla mobilità urbana, innanzitutto, negli **orari di entrata ed uscita da scuola**
- quando si vengono a **creare ingorghi e forti rallentamenti** nei pressi degli edifici scolastici,
- con **conseguenze negative sull'ambiente e sulla salute** dei bambini e dei genitori
-
- a causa della **forte concentrazione di emissioni inquinanti** provenienti dalle auto.
- Inoltre, anche la gestione dei **tempi di spostamento** risente fortemente delle modalità di trasporto utilizzate nell'ambito della mobilità scolastica.

- 21 gennaio 2009 Generalità n.129
- 22.12.2009 Generalità 2939: “Mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano...” con allegato tecnico
- Linee di Gestione SSR 2009 - 2010 - 2011: dalla produzione della linea guida alla realizzazione di incontri informativi con i comuni del territorio condiviso con ANCI e Federsanità
- Workshop a Casarsa, Gorizia, Monfalcone, Udine, Sgonico, Palmanova, prossimamente a Cividale
- I lavori proseguiranno nel 2012



“Il cittadino è responsabile delle proprie scelte

ma i governi sono responsabili di creare un ambiente favorevole alle scelte per la salute.”



**guadagnare
salute**

rendere facili le scelte salutari

*Ogni decisione urbanistica
contribuisce ad indurre,
direttamente o
indirettamente, uno stato di
benessere o di malessere
della popolazione*



Grazie per l'attenzione