



MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA IN AMBITO URBANO

(Generalità n.2939/2009) – Attuazione

Criteria e indicatori raccomandati per valutare gli obiettivi di salute nella VAS degli strumenti urbanistici

Nella Regione Friuli Venezia Giulia a partire dal 2008 e con l'obiettivo di promuovere salute e benessere dei cittadini anche con gli strumenti di pianificazione territoriale e della valutazione ambientale strategica, si è creata una rete di alleanze che ha coinvolto amministratori e professionisti del mondo sanitario e delle amministrazioni locali, e che ha visto un ruolo attivo di Federsanità ANCI FVG.

Si è deciso di intrecciare la disciplina medica e quella urbanistica essenzialmente perché attraverso la pianificazione territoriale è concretamente possibile la prevenzione dell'obesità e degli incidenti stradali, e più in generale la promozione della salute.

Il ruolo dei Comuni

Nell'ambito urbano, così come in tutti gli altri ambiti in cui vive l'uomo, tutti i fattori relativi all'ambiente sociale e alla comunità, agli ambienti di vita e di lavoro, alle condizioni generali socio-economiche, culturali ed ambientali, agli stili di vita individuali ed alle condizioni di accesso ai servizi sono fortemente correlati tra di loro e fondamentali per determinare la salute dei cittadini. Ogni decisione urbanistica, agendo su uno, o più dei fattori citati, contribuisce ad indurre, direttamente, o indirettamente, uno stato di benessere, o di malessere della popolazione.

Tale strategia, multidisciplinare e intersettoriale, fondata anche sullo scambio di dati, informazioni ed esperienze tra soggetti e settori diversi (es. banche dati MITRIS, ARPA FVG e direzione centrale Salute etc.), bene si coniuga, peraltro, con quella delle "Città e Comunità intelligenti" (*smart cities e smart communities*) che ANCI nazionale e regionale sostengono con particolare impegno su più fronti (ambiente, mobilità, semplificazione P.A. etc.), in quanto capace di coniugare innovazione, partecipazione, sostenibilità e competizione.

Ad esempio, lo sviluppo di *forme e usi delle città orientati all'esecuzione dell'esercizio fisico* può portare intere comunità verso abitudini corrette di movimento, mai raggiunte attraverso la sola educazione sanitaria. Per modificare le abitudini di sedentarietà in una popolazione che non vuole, o non può, svolgere esercizio fisico è importante che, accanto alla promozione dell'attività fisica con un'ottica sanitaria, ci sia un ambiente che permetta lo svolgimento di tale attività nel modo più naturale possibile, durante le attività quotidiane. Quindi, un'attenta pianificazione degli ambienti urbani, che offra luoghi adatti all'esercizio fisico e che modifichi positivamente l'ambiente di vita, gioca un ruolo fondamentale nell'incremento dello svolgimento dell'attività fisica.

Sul versante della *sicurezza*, studiando i fattori che determinano gli incidenti stradali si comprende che più della metà di essi è dovuta ad una combinazione di fattori umani e ambientali. Una strategia per porre rimedio a questa problematica non può tralasciare il fatto che circa il 70% degli incidenti avvengono in ambito urbano e che in città gli spostamenti sono di breve percorrenza. 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; inoltre, una buona progettazione

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

In sintesi, una migliore forma e pianificazione delle città e dell'ubicazione dei servizi può consentire una mobilità più semplice e sicura.

Infine, *l'accessibilità ad aree ricreative e servizi* deve essere possibile per tutti i cittadini, anche quando si trovino in condizioni di maggior fragilità (per età, o per disabilità), contrastando così i fenomeni di esclusione sociale.

Il ruolo dei Dipartimenti di Prevenzione

Nella prassi attuale il parere igienico-sanitario dei piani urbanistici comprende valutazioni sulla compatibilità delle localizzazioni delle varie funzioni urbanistiche e sulla congruità rispetto alle norme sanitarie vigenti. L'intervento degli operatori sanitari si colloca a valle del procedimento, dopo che l'Amministrazione comunale ha già formulato le sue decisioni pianificatorie.

La partecipazione degli Operatori sanitari assieme agli Amministratori ed ai Pianificatori fin dalla fase preliminare del processo decisionale che conduce alla redazione dei Piani, può dare un contributo decisivo nella realizzazione di concrete azioni di promozione della salute, contribuendo, così, ad incidere su quel 70% di determinanti della salute costituito dall'insieme di comportamenti e condizioni ambientali.

Un primo risultato concreto del percorso avviato negli ultimi anni è stata la formulazione, attraverso un approccio interistituzionale e interdisciplinare, di un ***documento di indirizzo (che recepisce anche indicazioni dell'Unione Europea utili per la Valutazione Ambientale Strategica) sulla "mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano"***: tale documento, formalizzato con Generalità della Giunta regionale n. 2939 del 22 dicembre 2009, contiene indicatori relativi a 5 dimensioni: Qualità ed efficienza del sistema mobilità, Qualità dell'aria e prevenzione del rumore, Sicurezza del sistema mobilità urbana, Vivibilità sociale nell'ambito urbano e qualità del patrimonio urbano del verde, Tutela delle persone.

È 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.

Nel 2010, 2011 e 2012 – in collaborazione tra Direzione Centrale Salute, Federsanità ANCI FVG e Dipartimenti di Prevenzione delle Aziende sanitarie – sono stati realizzati incontri tematici con amministratori e tecnici comunali. Anche grazie al confronto sviluppatosi in occasione di tali incontri è emersa l'esigenza di fornire ai Comuni un ulteriore strumento, agile e pratico, che orienti nell'applicazione della citata Generalità: tale strumento è stato elaborato a partire da una proposta dei Dipartimenti di Prevenzione e discusso con rappresentanti dei Comuni individuati nei Comuni di maggiori dimensioni : Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia, Monfalcone e Sacile e viene qui presentato.

La presente check list, il documento di indirizzo allegato alla Generalità 2939 e tutti gli altri materiali man mano prodotti sul tema, sono disponibili sul sito di Federsanità ANCI FVG www.anci.fvg.it/federsanita, in un'area dedicata a ***Piani urbani e salute*** accessibile dalla home page.

**Check list applicativa degli indicatori contenuti nella 5 aree tematiche
della Generalità 2939/2009**

QUALITÀ ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

Esiste un piano della mobilità (ciclabile, stradale del trasporto pubblico) o del traffico:
Comunale:
della Provincia:

Esiste un piano di eliminazione delle barriere architettoniche:

E' stato eseguito uno studio sulla mobilità (flussi, tipologia, criticità, ecc) all'interno del territorio comunale ed in particolare sullo spostamento dei residenti: (% spostamenti sistematici a piedi, in bici, auto, mezzo pubblico, etc. definizione ISTAT) e sull'utilizzo del TPL (n° passeggeri/anno)

Se esistono Zone 30 definire la superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m^2 totali e m^2 /abitante)

Se esistono Zone TL definire la superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m^2 totali e m^2 /abitante)

Se esistono altri interventi/esperienze innovativi di limitazione del traffico veicolare (ad es. porte urbane, vie abitabili)

Se presenti individuare la % di Km di corsie preferenziali per i mezzi pubblici (sul totale di km di viabilità urbana)

E' attivo nel territorio comunale un servizio di:

pedibus

bicibus

.....

Sono presenti mezzi pubblici con conduzione energetica alternativa:

Individuare, nel raggio di influenza dei vari servizi di prossimità, percorsi protetti ciclabili e pedonali che i cittadini utilizzano quotidianamente in sicurezza per raggiungere i servizi (es. scuole, ambulatori, farmacie, etc.);

Le nuove aree residenziali sono servite di mezzo pubblico di trasporto:

Se NO quando distano dalla più vicina fermata degli autobus urbani in mt _____

bus extraurbani in mt _____

Le nuove aree commerciali sono servite di mezzo pubblico di trasporto:

Se NO quando distano dalla più vicina fermata degli autobus urbani in mt _____

bus extraurbani in mt _____

Le nuove aree produttive sono servite di mezzo pubblico di trasporto:

Se NO quanto distano dalla più vicina fermata degli autobus urbani in mt _____

bus extraurbani in mt _____

Per i soli piani attuativi

Le opere di urbanizzazione delle nuove aree residenziali in previsione sono state pensate per tutelare i soggetti più deboli: pedoni
ciclisti

Le opere di urbanizzazione delle nuove aree commerciali in previsione sono state pensate per tutelare i soggetti più deboli: pedoni
ciclisti

Le opere di urbanizzazione delle nuove aree residenziali prevedono il collegamento in sicurezza a percorsi comunali dove viene tutelato il soggetto più debole nella mobilità quale il pedone ed il ciclista:

Le opere di urbanizzazione delle nuove aree commerciali prevedono il collegamento in sicurezza a percorsi comunali dove viene tutelato il soggetto più debole nella mobilità quale il pedone ed il ciclista:

Le opere di urbanizzazione delle nuove aree produttive prevedono il collegamento in sicurezza a percorsi comunali dove viene tutelato il soggetto più debole nella mobilità quale il pedone ed il ciclista:

QUALITÀ DELL'ARIA E PREVENZIONE DEL RUMORE (dati ARPA)

Esistono delle misure di qualità dell'aria ambientale eseguite negli ultimi cinque anni:

Esistono delle misure di qualità dell'aria eseguite negli ultimi due anni in prossimità di luoghi sensibili quali ospedali, scuole, parchi pubblici, ecc.:

I dati ambientali di qualità dell'aria quali criticità hanno evidenziato:

Quanti superamenti dei valori limite per determinato inquinante sono stati rilevati nell'ultimo quinquennio in totale e annualmente:

Esiste un piano di qualità dell'aria preparato e attuato dall'amministrazione Comunale:

Se SI quali azioni sono già state attuate per migliorare la qualità dell'aria:

Qualora disponibile

Numero di persone che abitano in prossimità (150 o 300 mt) di strade in cui è consentita una velocità massima di

120 km/h:

90 km/h:

70 km/h:

(abbassare la velocità di circa 20/km/h riduce l'inquinamento PM₁₀, NO₂ dal 6 al 25% fonte ARPAT toscana su alcune esperienze europee)

Numero di persone che abitano in prossimità (150 o 300 mt) da strade a:

bassa intensità di traffico (< 10.000 veicoli giornalieri)

media intensità di traffico (da 10.001 a 100.000 veicoli giornalieri)

alta intensità di traffico (>100.001 veicoli giornalieri)

Inquinamento acustico

E' stata eseguita la zonizzazione acustica del territorio comunale:

E' stato previsto ed attuato un piano di risanamento acustico del territorio Comunale:

Ci sono zone sensibili (ospedali, scuole, parchi, ecc.) sottoposte ad un inquinamento acustico superiore a quello previsto dalla zonizzazione acustica:

Le modifiche allo strumento urbanistico classificano il territorio comunale anche in base alla zonizzazione acustica eseguita:

Ci sono cittadini esposti a rumore ambientale oltre i limiti dovuto a:

| | | |
|------------------------|----|----|
| traffico stradale: | SI | NO |
| traffico autostradale: | SI | NO |
| traffico ferroviario: | SI | NO |

Nella modifica dello strumento urbanistico si tengono conto delle fasce di rispetto per l'inquinamento acustico delle:

| | | |
|--------------------|----|----|
| autostrade: | SI | NO |
| strade statali | SI | NO |
| strade provinciali | SI | NO |
| strade comunali | SI | NO |
| ferrovie: | SI | NO |

VIVIBILITÀ SOCIALE NELL'AMBIENTE URBANO E QUALITÀ DEL PATRIMONIO URBANO VERDE

Numero di abitanti diviso in alcune fasce di età (es. 0-3; 4-6; 6-10- 11-13; 14-19; 20-25; 26-60; > 60) vedi censimento sito DemoISTAT

Disponibilità di spazi pubblici per interazione: mq di spazi pubblici per l'interazione tra le persone (piazze, vie, marciapiedi, parchi, aree ricreative a libero uso pubblico)

Superficie di territorio in uso al Comune o vincolata per tale scopo (scuole, parchi, impianti sportivi, aree ad uso pubblico, ecc., escluse le strade) sul totale della superficie comunale

Superficie totale di aree verdi (parchi) pubbliche e private ad uso pubblico sul totale del territorio comunale e sul totale delle aree urbanizzate e urbanizzabili (in %) esistenti e di progetto

Patrimonio urbano del verde: mq di verde comunale o privato ad uso pubblico fruibile per cittadino

Patrimonio urbano di verde: mq di verde di vicinato (raggio di 300 mt) fruibile per cittadino

Superficie di aree verdi (parchi) pubbliche e private ad uso pubblico:

tot. mq con superficie inferiore ai 500 mq sul totale delle superficie ad aree verdi ed in %;

tot. mq con superficie compresa tra 501 e 1.000 mq sul totale delle superficie ad aree verdi ed in %;

tot. mq con superficie compresa tra 1.001 e 5.000 mq sul totale delle superficie ad aree verdi ed in %;
tot. mq con superficie compresa tra 5001 e 10.000 mq sul totale delle superficie ad aree verdi ed in %;
tot. mq con superficie superiore a 10.001 mq sul totale delle superficie ad aree verdi ed in %;

SICUREZZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ URBANA

Numero di incidenti nel territorio Comunale negli ultimi cinque anni suddivisi per anno:
(fonte: banca dati regionale MITRIS)

Numero totale e percentuale sul totale di incidenti negli ultimi cinque anni, suddivisi per anno, che hanno coinvolto:

- automezzi
- biciclette
- pedoni

Numero di strade urbane di attraversamento nelle nuove aree residenziali

Punti critici per incidentalità della viabilità Comunale:

- autostrade
- strade statali
- strade provinciali
- strade comunali
- piste ciclabili
- percorsi pedonali

Interventi programmati e/o eseguiti per risolvere le criticità individuate dal sistema MITRIS

Elaborati progettuali disponibili

Tavole dei piani regolatori:

Tavola dei piani della mobilità sovracomunale

Tavola della mobilità con evidenziati gli attraversamenti di strade extracomunale nel territorio comunale

Tavola della mobilità comunale che si rapporta a quella comunale

Tavola delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali che evidenzia la non interruzione tramite collegamenti tra piste, percorsi o zone a traffico e velocità limitata

Tavola della mobilità ciclo pedonale con individuati i raccordi con gli spazi ad uso della collettività: scuole, ospedali, case di riposo, uffici pubblici, negozi di vicinato, centri commerciali, aree verdi pubbliche e private, attrezzature sportive, ecc.

Tavola dell'incidentalità nel territorio Comunale