

MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA IN AMBITO URBANO

◎ Obiettivi:

1. Promuovere la salute individuale e della comunità
2. Promuovere una mobilità sostenibile e sicura

◎ Strumenti:

1. Pianificazione urbanistica e progettazione edilizia
2. Formulazione dei pareri igienico-sanitari da parte dei Dipartimenti di Prevenzione delle ASS

PROMOZIONE DELLA SALUTE

- ◉ Non è un'attività esclusiva della sanità
- ◉ Si riferisce ad un concetto positivo di salute (non è assenza di malattia, ma il pieno godimento del benessere fisico, psichico, economico e sociale)
- ◉ È un processo sociale, nel quale svolgono un ruolo strategico tutti i soggetti istituzionali (“la salute in tutte le politiche”) e non (“guadagnare salute”)
- ◉ Mira a ri-orientare in senso favorevole alla salute tutti i setting (strutture, organizzazioni, cultura)

LE QUATTRO DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ

- ◉ Ambientale: impatto delle pianificazioni sull'ambiente
- ◉ Economica: impatto delle decisioni sull'economia del contesto
- ◉ Sociale: inclusione di tutti i soggetti e impatto delle pianificazioni sullo stato di salute
- ◉ Istituzionale: modelli partecipativi

TAVOLO TECNICO REGIONALE

- ◉ **Obiettivo**: redarre un documento/linea guida sulla “mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano”
- ◉ **Composizione**: D.C.S.P.S., Federsanità ANCI, ANCI, Dipartimenti di Prevenzione ASS, DD.CC. Ambiente e lavori Pubblici, Mobilità e infrastrutture di trasporto, pianificazione territoriale, autonomie locali e sicurezza, ARPA, UPI, Comuni, Cefomed, Ordine regionale degli Architetti, rete regionale Città Sane.

DOCUMENTO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA IN AMBITO URBANO

- ◉ Deve assicurare l'accessibilità ai luoghi da parte delle persone senza mettere in pericolo gli equilibri ambientali e la salute umana.
- ◉ Definisce i criteri di riferimento per la pianificazione territoriale per promuovere la salute e la mobilità sostenibile
- ◉ Individua un sistema di indicatori chiave focalizzato sugli aspetti principali della sostenibilità, utilizzabile da parte di un'amministrazione comunale, anche per valutare gli effetti delle azioni intraprese.

DOCUMENTO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICURA IN AMBITO URBANO

◉ 5 aree tematiche

1. Qualità ed efficienza del sistema di mobilità: capacità del sistema di mobilità di promuovere l'accessibilità ai luoghi attraverso modalità sostenibili
2. Qualità dell'aria e prevenzione del rumore
3. Sicurezza del sistema di mobilità urbana: gli incidenti stradali rappresentano una delle principali cause di morte, specie tra i giovani. L'U.E. si è data l'obiettivo di dimezzare entro il 2010 il numero di incidenti stradali e quello delle vittime e dei feriti.
4. Vivibilità sociale nell'ambiente urbano e qualità del patrimonio urbano verde
5. Tutela delle persone (bambini, anziani, disabili)

1. QUALITÀ ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ

- ◉ La mobilità ciclo-pedonale rappresenta una valida alternativa ed esprime rilevanti vantaggi sia ambientali (riduzione delle emissioni inquinanti e consumo di risorse finite) che di salute (contrasto della sedentarietà).

- a. Metri per cittadino di percorsi ciclo-pedonali sicuri: lunghezza di marciapiedi e piste ciclabili utilizzabili per raggiungere i servizi (scuole, ambulatori, farmacie, ecc.)

- b. Spostamento dei residenti: % spostamenti sistematici a piedi. In bici, auto, mezzi pubblici, ecc.; definizione ISTAT

2. QUALITÀ DELL'ARIA E PREVENZIONE DEL RUMORE

- a. Esposizione a inquinanti atmosferici: (sono indicatori raccomandati dall'OMS) concentrazione media annua e numero di superamenti dei limiti di legge per NO, NO₂, Nox, PM₁₀, PM_{2,5}; valore medio annuo di benzene; concentrazione media annuale del valore massimo giornaliero della media mobile di O₃

- b. Numero di residenti entro 300 metri dalle strade ad alta densità di traffico: (autostrade e strade urbane con media di veicoli die >10.000)

- c. Zonizzazione acustica: divisione del territorio comunale in zone omogenee di clima acustico.

3. SICUREZZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ URBANA

- ◉ La regione FVG presenta - rispetto alla media nazionale - indicatori sfavorevoli in riferimento agli incidenti stradali.
- ◉ La letteratura scientifica conferma che gli incidenti stradali sono eventi evitabili se si adottano interventi sui fattori ambientali, strutturali e comportamentali che li determinano.
- a. Dati incidenti stradali georiferiti: in Regione è stato realizzato un sistema di monitoraggio integrato con georeferenziazione sia degli eventi sia degli esiti sanitari, consultabile dai Comuni tramite tecnologie WebGIS.
- b. Lunghezza strade urbane di attraversamento: misura delle strade ad elevato volume di transito che passano all'interno dei centri urbani.
- c. Accessi stradali sicuri alle nuove aree residenziali
- d. Discontinuità dei percorsi ciclo-pedonali: punti di interruzione.

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

- ◉ La facilità di accesso alle aree ricreative libere e ai servizi pubblici diviene requisito essenziale per migliorare la qualità della vita. Tale facilità di accesso è correlata alla ridotta distanza di tali siti dalla residenza dei potenziali utilizzatori e dall'assenza di ostacoli (marciapiedi idonei, attraversamenti pedonali in sicurezza,....).
 - ◉ Tale requisito evita il ricorso sistematico ai mezzi privati di trasporto e al contempo offre luoghi di socializzazione.
 - ◉ Per definire l'accessibilità l'Agenzia Europea per l'Ambiente e l'ISTAT utilizzano il concetto di “un quarto d'ora di cammino” (sostanzialmente 500 metri a piedi per una persona anziana)
- a. Mq per cittadino di verde comunale fruibile o accessibile:
 - b. Mq per cittadino di verde di vicinato (di quartiere) fruibile
 - c. Numero di servizi per cittadino facilmente accessibili (MMG, PLS, farmacia, punti prelievo, fermata dei mezzi di trasporto pubblico, scuole, negozi alimentari, edicole, isole ecologiche,...)

5. TUTELA DELLE PERSONE

- a. Numero di servizi per cittadino (scuole, ambulatori, negozi di vicinato, TPL,..) facilmente raggiungibili dagli utenti deboli a piedi o in bicicletta in sicurezza.
- b. Numero di scuole lontano da strade ad elevato flusso di traffico
- c. Partecipazione a progetti di mobilità sostenibile: ad esempio, gruppi di cammino, pedibus, chiamaME, trasporto a chiamata, ecc. Sostanzialmente si ricerca la % di persone, che potenzialmente usufruiscono di un determinato servizio, ne facciano realmente uso saltuario o costante nel tempo (% di persone che usufruiscono rispetto ai target di riferimento).

V.A.S.

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

- ◉ Obbligo di legge per tutti i piani e/o programmi che hanno impatto sull'ambiente
- ◉ È preliminare e nel tempo
- ◉ Prevede precise fasi:
 - a. Elaborazione del Rapporto Ambientale (analisi del contesto e dell'impatto delle azioni programmate)
 - b. Consultazioni
 - c. Decisione
 - d. Informazione
 - e. Monitoraggio

SET DI INDICATORI

- ◉ Rapporto Ambientale
- ◉ Consultazioni
- ◉ Informazione
- ◉ Monitoraggio