

## "Riprogettare la città": una rassegna di iniziative, studi e indagini

### In Italia

- Il documento [Rallenta! L'impatto sulla salute e sulle disuguaglianze di salute di interventi per la moderazione del traffico](#) (pdf 63 kb), a cura del Centro di documentazione per la promozione della salute della Regione Piemonte (Dors), riferisce le prove disponibili degli interventi di *traffic calming* (zone 30 e/o riduzione per legge dei limiti di velocità) raccolte in una recente *umbrella review* di 5 revisioni sistematiche. Simili interventi sono efficaci e costo-efficaci nel ridurre l'incidentalità, migliorare la sicurezza del cittadino e controllare l'inquinamento acustico e dell'aria. Non conclusivi o non adeguatamente esplorati gli effetti sui livelli di attività fisica e sulla salute. [dicembre 2014]
- L'ottava edizione dell'[Osservatorio mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città](#) (pdf 1,6 Mb) elaborato da Euromobility con il patrocinio del ministero dell'Ambiente segnala significativi miglioramenti e l'introduzione in parecchie realtà urbane di importanti novità in tema di mobilità sostenibile (veicoli a basso impatto, servizi di bike sharing o car sharing): tutte iniziative ben accolte dai cittadini e in crescita a due cifre, a scapito dell'auto. Bologna conquista la prima posizione come città eco-mobile, grazie all'offerta di parcheggi e piste ciclabili, alla qualità del trasporto pubblico e del servizio di car sharing, al basso indice di incidentalità sulle strade. I primi 10 posti in classifica sono occupati da città del Nord. [dicembre 2014]
- Il [X rapporto Ispra - Qualità dell'ambiente urbano](#) (pdf 45 Mb) analizza la qualità ambientale di 73 Comuni italiani (tutti i capoluoghi di regione, la maggior parte dei capoluoghi di provincia con più di 50 mila abitanti). Il dato confortante è la drastica riduzione (-37%) delle emissioni di Pm10 nel periodo 2000-2012 nelle aree urbane, anche se ancora non vengono sempre rispettati i limiti di legge. Si riduce il parco auto nazionale e solo i veicoli a gasolio sono in lieve controtendenza (+1,3% nel 2013 rispetto all'anno precedente). Il punto dolente è l'inadeguatezza del trasporto pubblico che mette a disposizione 5-10 mezzi ogni 10 mila abitanti nella metà delle città prese in esame. Le metropolitane, dove presenti, hanno un'offerta migliore ma non ancora sufficiente a scalzare il primato dell'auto. [dicembre 2014]
- Il [XXI rapporto Ecosistema urbano](#) (pdf 4,9 Mb), curato da Legambiente in collaborazione con l'Istituto di ricerche ambiente Italia e Il Sole 24 Ore, descrive con un'immagine la situazione delle città italiane: vanno a tre velocità - lente, lentissime o statiche. L'assenza di cambiamenti sostanziali emerge ancora più chiaramente dal confronto con la realtà europea. Gli esempi italiani virtuosi sono purtroppo isolati. Utilizzando 18 indicatori (sulla qualità dell'aria, delle acque, sul trasporto pubblico e la mobilità, sull'incidentalità stradale, sull'impiego dell'energia) è evidente un chiaro gradiente Nord-Sud e la condizione migliore delle città medio-piccole. [ottobre 2014]
- Il progetto [Individuazione di parametri urbanistici ed edilizi, qualitativi e quantitativi per stili di vita attivi](#), condotto dalla Regione Veneto (capofila la Ulss 20 Verona) in collaborazione con il

dipartimento di Urbanistica dell'Istituto universitario di architettura di Venezia (Iuav), ha prodotto la pubblicazione [Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute](#) (pdf 3,5 Mb) ha analizzato l'impatto delle caratteristiche del territorio urbano sulla qualità della vita e sulle interazioni sociali. Il documento è rivolto ai tecnici delle amministrazioni locali, ai progettisti e agli operatori coinvolti nei processi decisionali. L'attività di ricerca è ancora in corso. Vai alla [Video presentazione del manuale](#). [2009]

- Il documento [La prevenzione della patologia indotta dall'ambiente costruito](#) (pdf 284 kb), parte integrante del Piano regionale di prevenzione dell'Emilia-Romagna, ha posto le basi dell'attività di analisi dell'impatto dell'ambiente costruito sulla salute della popolazione. Ha inoltre definito tre obiettivi in forma di altrettante linee guida, per la definizione generale dei contenuti igienico-sanitari degli strumenti di pianificazione territoriale e degli edifici. [2005]

## Nel mondo

- Il [Cities in motion index](#) (pdf 4 Mb) è stato messo a punto dall'Inse Business School dell'Università di Navarra ed esprime in un unico valore 10 dimensioni chiave che caratterizzano una città, tra le quali la pianificazione, l'ambiente, la coesione sociale, il capitale umano. Applicato a 135 centri nel mondo, consegna il primato di "città capaci di abbracciare il futuro" a Tokyo, Londra e New York per la visione di insieme nella progettazione urbana. [ottobre 2014]
- Il documento [A global high shift scenario: impacts and potential for more public transport, walking, and cycling with lower car use](#) (pdf 997 kb) è il risultato del lavoro congiunto dell'Institute for Transportation and Development Policy e dell'Università della California. Prende in considerazione le recenti previsioni dell'International Energy Agency per stimare i possibili effetti di diverse politiche di trasporto urbano sulle emissioni legate al traffico e sulla mobilità, in funzione del livello socioeconomico delle persone. Adottando cambiamenti drastici, si possono ottenere entro il 2050 risparmi di dimensioni molto rilevanti (miliardi di dollari) e contenimento delle emissioni inquinanti altrettanto cospicui (miliardi di tonnellate di CO<sub>2</sub>); inoltre, la crescita della mobilità sostenibile è in grado di ridurre le disuguaglianze di salute. [settembre 2014]
- [Foot Traffic Ahead](#) (pdf 8,7 Mb), sviluppato dalla George Washington University School of Business, analizza 30 aree urbane statunitensi dove si sono sviluppate zone commerciali pedonali. Tanto più prevale questo modello, tanto più sono elevati il Pil *pro capite* e i valori immobiliari. Lo sviluppo delle zone pedonali non è limitato al centro delle città prese in esame, ma coinvolge anche le periferie. [luglio 2014]
- [Healthy cities. Promoting health and equity - evidence for local policy and practice](#) (pdf 3,6 Mb) sintetizza i risultati raccolti nel periodo 2009-2013 dall'omonima iniziativa della Ufficio regionale europeo dell'Oms sviluppata in collaborazione con autorità locali, università ed esperti di sanità pubblica. "Healthy Cities" include 20 reti nazionali e fa riferimento a 99 città europee. Tra i temi considerati nel quinquennio figurano gli ambienti urbani per la promozione della salute, gli stili di

vita attivi e salutari, la capacità delle singole reti nazionali di avere un impatto sulle disuguaglianze di salute. Pur in presenza di notevoli differenze tra una realtà e l'altra, risultano soddisfacenti progressi in direzione della progettazione e della realizzazione di contesti urbani più attenti al benessere e alla salute delle persone. [2013-2014]

- L'indagine [City Health Check. How design can save lifes and money](#) (pdf 1,5 Mb), a cura del Royal Institute of British Architects, esplora il ruolo della progettazione delle città nel contrasto ai principali problemi di salute pubblica. Prende in considerazione l'ambiente urbano e i livelli di attività fisica in 9 tra le più popolate città britanniche. Identifica in una quota di aree verdi inferiori al 50% e una densità di popolazione maggiore del 5% i parametri che richiedono una ripianificazione e richiama la responsabilità degli urbanisti nel contribuire alla salute dei residenti. [dicembre 2013]
- L'indagine [Business performance in walkable shopping areas](#) (pdf 2,3 Mb), condotta da Active Living Research (ente di ricerca no profit statunitense dedicato alla promozione dell'attività fisica), mette in evidenza gli effetti favorevoli (emersi da 70 studi) degli spazi urbani commerciali pedonali. In questi contesti, il 45% degli spostamenti è impegnato in acquisti e in commissioni, con un significativo impatto potenziale sulla salute dei residenti e un buon ritorno economico per chi investe in attività commerciali collocate in aree pedonali. [novembre 2013]
- [Promoting physical activity and active living in urban environments: the role of local governments](#) (pdf 1Mb). Uno stile di vita attivo dipende in gran parte dall'ambiente urbano, naturale e sociale in cui le persone vivono oltre che da fattori individuali come età, genere e motivazione personale. Le amministrazioni locali giocano un ruolo cruciale nel creare ambienti di vita che facilitino lo stile di vita sano. [2006]

*fonte: azioni quotidiane, dossier febbraio 2015 "Riprogettare la città"*