

Caro Lettore,,

Questa e-update di EPOMM pone sotto i riflettori la domanda "Mobilità e salute: dove si incontrano?". Si concentra su politiche, strategie, linee guida e raccomandazioni generali piuttosto che su iniziative specifiche, ad esempio sull'andare a piedi o in bicicletta, poiché queste sono state trattate nelle [precedenti edizioni delle e-update di EPOMM](#). Una prossima e-update tratterà del contributo del Mobility Management alla sicurezza stradale.

Autore: Fred Dotter, Mobiel 21 per conto di EPOMM

## L'inquinamento atmosferico è il più grande rischio ambientale per la salute pubblica



Fonte: [smarcitiesworld.net](http://smarcitiesworld.net)

I viaggi, soprattutto con le auto private, sono aumentati a un ritmo incredibile negli ultimi cinquant'anni, portando a livelli di mobilità, indipendenza e opportunità senza precedenti e che hanno cambiato il nostro modo di vivere.

Ma ciò ha anche creato nuovi problemi sanitari e sociali. Il modo in cui viaggiamo - le scelte individuali che facciamo, il modo di trasporto che utilizziamo, dove andiamo e con quale frequenza - e le politiche governative che influenzano queste scelte hanno importanti implicazioni per la salute.

Questi **impatti sulla salute interessano la società nel suo insieme** e tendono a ricadere in modo sproporzionato su alcuni gruppi di popolazione, spesso i più vulnerabili. È ormai ampiamente riconosciuto che i rischi per la salute rappresentati dal trasporto motorizzato sono più diversi e complessi di quanto si pensasse in precedenza. E, nonostante tale consapevolezza, l'entità di questi rischi può ancora essere sottovalutata.

Secondo una ricerca dell'Agenzia europea dell'ambiente, l'esposizione all'inquinamento atmosferico ha causato circa 400.000 morti premature nell'Unione Europea nel 2016. [Air quality in Europe — 2019](#) rileva che, sebbene l'aria europea stia diventando più pulita, l'inquinamento persistente, soprattutto nelle città, danneggia ancora la salute delle persone. In questo rapporto, i ricercatori hanno concluso che **quasi tutti gli europei che vivono nelle città rimangono esposti a livelli di inquinamento atmosferico che superano le linee guida sulla qualità dell'aria stabilite su base sanitaria** dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

## Il trasporto può essere dannoso per la nostra salute, ma non bisogna che lo sia

La promozione della bicicletta e dell'andare a piedi non solo fa bene alla salute, ma può anche avere effetti positivi sull'ambiente.

La pubblicazione de [Il tool di valutazione economica della salute \(HEAT\) del camminare e usare la bicicletta. Metodi e guida per l'utente su attività fisica, inquinamento atmosferico, lesioni e valutazioni di impatto del carbonio](#) [user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments](#) dell'Organizzazione mondiale della sanità del 2017, è di interesse chiave per i professionisti a livello nazionale e locale. **HEAT riassume gli strumenti e le linee guida sviluppati per facilitare questo cambiamento.**

Già nel 2014, l'OMS ha pubblicato il manuale [Sviluppo di piani d'azione nazionali su trasporti salute e ambiente. Un manuale passo passo per responsabili politici e pianificatori](#), sviluppato per **guidare un piano d'azione nazionale sui trasporti, la salute e l'ambiente** (NTHEAP) come meccanismo chiave per lo sviluppo di trasporti sostenibili e sani in un paese. Fornisce un modo completo e intersettoriale per pianificare e agire in materia di trasporti, ambiente e salute a livello nazionale



**World Health  
Organization**

Più che mai, dobbiamo essere consapevoli del **collegamento cruciale tra trasporti, salute e ambiente**. Il PEP, **Programma paneuropeo sui trasporti, la salute e l'ambiente** crea il collegamento. Ha l'obiettivo di compiere progressi verso il raggiungimento di modelli di trasporto sostenibili per la salute e l'ambiente, concentrando il lavoro a livello paneuropeo su quelle priorità in cui è maggiormente necessario un ulteriore lavoro della comunità internazionale e potrebbe avere il maggiore impatto. Il PEP razionalizza e consolida le attività dell'OMS e dell'**UNECE** su trasporti, ambiente e salute. Cerca un uso più efficace delle risorse e un migliore coordinamento degli sforzi a livello nazionale e internazionale.

## Ricerca sulla mobilità urbana e gli impatti sulla salute



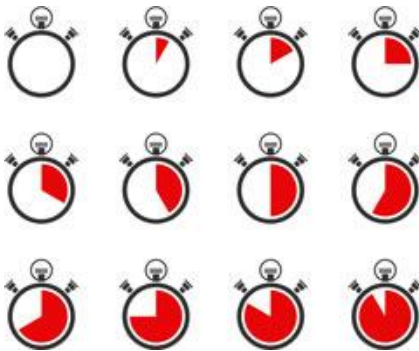
Ci sono molti esempi di successo di trasporti strategici integrati e pianificazione della mobilità che possono raggiungere obiettivi sociali, economici e ambientali più ampi. Tali progetti dovrebbero essere utilizzati come base di prova per effettuare valutazioni economiche che vadano oltre i metodi tradizionali. È possibile ottenere risparmi sui costi tra diverse autorità locali o dipartimenti nazionali. Sarà necessario un approccio più coordinato con una forte leadership per sfruttare le opportunità, per migliorare le infrastrutture urbane e affrontare problemi complessi come la salute.

La pubblicazione **Salute + Mobilità, Un protocollo di progettazione per mobilitare una vita sana** offre un **approccio all'uso dei dati della città per comprendere i problemi dei trasporti e della salute a livello locale e le opportunità**.

Il rapporto, che è il risultato di una collaborazione tra Arup, BRE, University College London e AREA Research / Perkins + Will, mira ad aiutare i decisori a creare migliori infrastrutture di mobilità comprendendo meglio l'impatto delle infrastrutture di mobilità sul benessere nelle loro città. Esamina la **relazione tra salute fisica e mentale e la disponibilità di mezzi di trasporto attivi e non attivi** per gli spostamenti quotidiani.

Riesaminando recenti studi, letteratura e metodologie, gli autori hanno sviluppato un quadro che struttura la relazione tra infrastrutture di mobilità e salute. Il framework supporta il **protocollo di progettazione per aiutare le città a promuovere e sostenere la salute e il benessere**.

## Una questione di tempo e interpretazione ... e disponibilità



Solo due anni fa i ministri dell'ambiente e dei trasporti dell'UE si sono incontrati a Graz, in Austria, per incoraggiare la Commissione europea ad adottare un approccio strategico olistico, che includeva una strategia globale per progredire verso una mobilità pulita, sicura, accessibile e conveniente e anche per rafforzare l'innovazione, la competitività e l'inclusione sociale in Europa. Ciò ha portato alla cosiddetta **Dichiarazione di Graz "Avvio di una nuova era: mobilità pulita, sicura e conveniente per l'Europa"**, dove la **mobilità attiva per promuovere la salute e la sostenibilità** era una delle aree evidenziate per le azioni future. Più concretamente, la dichiarazione ha sottolineato la necessità di:

- Riconoscere la **mobilità attiva a propulsione umana come mezzo di trasporto equivalente** e come parte integrante di una catena di mobilità intermodale.
- Sviluppare **un quadro strategico e di supporto europeo per promuovere la mobilità attiva** volta ad aumentarne la quota modale.
- Integrare la **mobilità attiva negli attuali e futuri schemi di finanziamento europei** per consentire l'estensione e il miglioramento delle infrastrutture per la mobilità attiva.
- Fornire **supporto con strumenti europei** per lo sviluppo e l'attuazione di piani, programmi e progetti negli Stati membri sulla mobilità attiva, anche promuovendo una raccolta coerente di dati, la condivisione di informazioni e la diffusione di buone pratiche.
- Includere **i benefici per la salute della mobilità attiva** nei progetti di infrastrutture e nelle politiche di trasporto.
- Aumentare gli **sforzi di sensibilizzazione a livello di UE e nazionale** sui molteplici benefici della mobilità attiva per la salute, per ambienti urbani vivibili, sicuri e attraenti e per l'attrattiva economica locale e regionale.
- Fornire **supporto per iniziative** di promozione del cambiamento nei comportamenti e la creazione di ambienti sicuri come strade ciclabili e pedonabili per consentire in generale la mobilità attiva ai cittadini.

Si lascia al lettore di questo e-update di valutare se da quel momento questi punti sono stati presi in considerazione, o se sono stati fatti progressi sufficienti per raggiungerli.

## Politiche su salute e mobilità a zero emissioni



Fonte: [civitas.eu](https://civitas.eu)

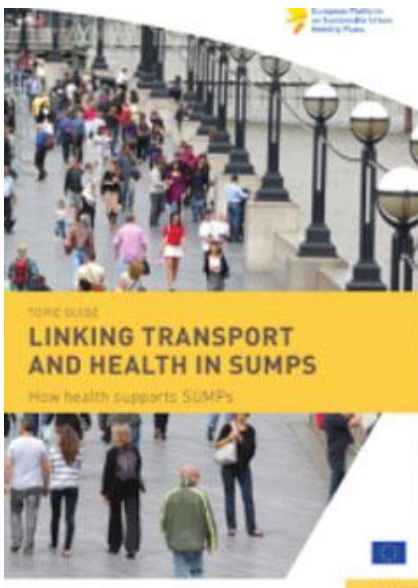
Durante **Urban Mobility Days 2020**, la sessione dedicata a "**Politiche su salute e mobilità a emissioni zero**" ha tenuto conto del fatto che le modalità di trasporto attive, come camminare e andare in bicicletta, possono aiutare a prevenire la mortalità e contribuire alla riduzione delle emissioni. Per rafforzare queste misure, le questioni sanitarie devono essere integrate nella politica di mobilità, in particolare nei Piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP), cosa che avviene ancora raramente.

Moderata da Fred Dotter (Mobiel 21), questa sessione ha accolto quattro eccellenti relatori per condividere idee e iniziative riguardanti la mobilità sanitaria e la sua dimensione politica:

1. **Francesco Dionori** (UNECE - Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite) ha fornito approfondimenti sul **Programma paneuropeo per i trasporti, la salute e l'ambiente**
2. **Lucia Errandonea** (Ideas for Change) si è concentrata sul **CitieS-Health Toolkit**
3. **Fabiana Palmero** (City of Vic, Spagna) ha fornito informazioni sulla **URBACT's Healthy Cities Network** (rete delle città sane)
4. **Francesco Iacrossi** (Agenzia della mobilità di Roma) ha puntato i riflettori, tra l'altro, sul progetto **CIVITAS Handshake**.

La registrazione della sessione può essere trovata sul **Canale YouTube di Eltis** e le presentazioni di queste sessioni sono disponibili per il **download qui**.

## Collegare trasporti e salute nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile



Fonte: **PROSPERITY project**

La salute è più della semplice assenza di malattie. È senza dubbio una base per la vita e la vita stessa. I piani di mobilità urbana sostenibile (PUMS) tengono in considerazione decisamente molti aspetti, ma il miglioramento della salute in sé non è stato storicamente visto come qualcosa da considerare con chiarezza da trasportisti e urbanisti.

Tuttavia, ci sono molti problemi e benefici per la salute che sono strettamente legati ai trasporti e quindi **un PUMS può e deve creare questi collegamenti e aiutare a fornire una migliore salute pubblica**. Un'attenta pianificazione dei trasporti può migliorare la salute pubblica riducendo la velocità del traffico, implementando condizioni migliori per ciclisti e pedoni, o mediante misure per aiutare gli alunni a camminare o andare in bicicletta a scuola e molto altro.

Questo è uno dei motivi per cui la collaborazione tra pianificazione dei trasporti e salute pubblica è essenziale se vogliamo massimizzare i benefici per la salute, oltre che avere una forte attenzione alla riduzione delle disuguaglianze sanitarie, che affliggono i paesi europei. La **guida tematica "Collegare trasporti e salute nei PUMS – Come la salute sostiene i PUMS"** sviluppata nell'ambito del progetto **CIVITAS Prosperity** di Horizon 2020, definisce chiaramente la salute pubblica e gli impatti dei trasporti sulla salute pubblica. Spiega come la salute pubblica si inserisce nel processo di un PUMS e fornisce alcuni esempi di iniziative di salute pubblica relative ai trasporti che sono state prese in considerazione nel contesto della pianificazione della mobilità. Il documento è un'ottima guida per il professionista sugli **impatti sulla salute pubblica nei trasporti** e sul motivo per cui l'argomento dovrebbe essere incluso in un PUMS.

## Task Force delle Nazioni Unite per rendere la mobilità post-COVID-19 più rispettosa dell'ambiente, sana e sostenibile



Fonte: [freepik.com](https://freepik.com)

Il lockdown ha innescato cambiamenti nello stile di vita sociale, economico e culturale, molti dei quali hanno avuto un impatto significativo sui modelli di mobilità. La **mobilità attiva ha visto una forte rinascita**, in particolare attraverso l'uso della bicicletta, mentre l'uso del trasporto pubblico è diminuito in modo significativo. Parallelamente, **più persone usano le loro auto private** in quanto garantiscono distanziamento e assenza di assembramento.

Come menzionato anche nell'e-update di EPOMM sul **Mobility Management al tempo del COVID-19**, gli effetti sui modelli e sulle abitudini di mobilità sono stati vari e talvolta imprevedibili. Inoltre, **sia la situazione che le sue conseguenze stanno cambiando rapidamente**. Tuttavia, **l'attuale crisi ci offre l'opportunità di riconsiderare il funzionamento del settore dei trasporti**.

Per rispondere a queste sfide e opportunità, gli Stati membri dell'UNECE hanno unito le forze per creare una **Task Force per sviluppare una serie di principi mobilità sostenibile verde e**

sana, che è una parte fondamentale delle attività dell'UNECE nell'ambito del **Sustainable Mobility and Smart Connectivity Nexus**. La task force sarà composta da rappresentanti degli Stati membri, organizzazioni internazionali, società civile, università e altre parti interessate. Svilupperà i principi per un sistema di trasporto sano e rispettoso dell'ambiente basato sulla sostenibilità e la resilienza ed esplorerà cambiamenti strategici e a lungo termine per il settore. I principi saranno poi proposti per l'approvazione da parte degli Stati membri alla **Quinto High-level Meeting su Trasporti, Salute e Ambiente** che sarà organizzata nel 2021 a Vienna.

## Conclusioni

I trasporti sono un fattore critico che influisce sulla salute delle persone e sulla salute della comunità. L'Agenzia europea dell'ambiente ritiene che **l'inquinamento atmosferico sia il rischio maggiore per la salute ambientale in Europa dove è stato responsabile di 400.000 morti premature** nel 2016. La mobilità stessa può avere effetti negativi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, a causa della congestione del traffico, degli incidenti, dell'inquinamento e delle emissioni di gas serra. Tuttavia si potrebbero ottenere enormi benefici per la salute dell'intera popolazione se i cittadini passassero dalle auto private al trasporto attivo e al trasporto pubblico.

L'attuale **onere sanitario della politica dei trasporti è maggiore di quanto dovrebbe essere**, data l'attuale conoscenza degli interventi e la disponibilità delle attuali tecnologie, molte delle quali semplicemente non utilizzate. Ciò è in parte dovuto al fatto che le conseguenze per la salute e i costi associati alle decisioni di viaggio individuali e alle politiche governative che influenzano i trasporti e la mobilità non sono pienamente presi in considerazione. Ad esempio, gli operatori sanitari dovrebbero essere coinvolti nello svolgimento di valutazioni dell'impatto sulla salute e nella valutazione dei costi sanitari dei progetti e delle strategie di trasporto, tenendo conto dei valori e delle priorità delle comunità interessate.

Alcuni punti di sintesi:

- Le politiche dei trasporti hanno importanti implicazioni per la salute a causa del loro impatto su inquinamento atmosferico, rumore, lesioni, cambiamenti climatici e la loro capacità di creare condizioni sicure per camminare e andare in bicicletta (o meno).
- Questi effetti sulla salute colpiscono la maggior parte della popolazione, non solo gli utenti dei trasporti.
- Le stime degli effetti sulla salute e dei costi delle strategie di trasporto non tengono conto degli effetti sulla salute grazie all'aumento dell'andare a piedi e in bicicletta e dei risparmi sui costi per una popolazione associati all'aumento delle passeggiate a piedi e in bicicletta.
- Il carico sanitario dei trasporti è maggiore del previsto, in parte perché gli utenti non sostengono appieno i costi delle loro attività di trasporto.
- È necessario informare la popolazione e i responsabili politici sulle conseguenze per la salute delle scelte di viaggio individuali e delle politiche sui trasporti e sull'uso del suolo.
- Gli operatori sanitari svolgono un ruolo chiave nel fornire queste informazioni e nella valutazione degli effetti della politica dei trasporti sulla salute.



ECOMM 2020



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive