

CARE - Catalogo di Azioni ben descritte Rivolte all'Equita'

Scheda numero 99 - Aggiornata il 31/03/2025

TITOLO :

Pedonabilità a Cracovia

TITOLO ORIGINALE :

Walkability in Kraków

ANNO DI AVVIO :

1993

FONTE :

Hepp

LUOGO DOVE E' IMPLEMENTATA L'AZIONE :

Polonia, Cracovia

AREA TEMATICA:

Attività fisica

Pianificazione e controllo urbano

Trasporto pubblico

Pedonalità

TARGET:

Tutta la popolazione di un' area/quartiere/città

DESCRIZIONE DELL'AZIONE:

Cracovia, la seconda città più grande della Polonia, si trova nel sud del Paese e conta circa 760.000 abitanti. In questo contesto, il sostegno politico a favore del trasporto sostenibile è stato espresso in modo chiaro, a partire da una politica di trasporto sostenibile nel 1993 (SUMP), che è stata completamente aggiornata e rinnovata nel 2007. Cracovia è stata inoltre la prima città in Polonia ad attuare una serie di programmi e misure inerenti la fruizione dello spazio urbano e la disponibilità di diverse modalità di trasporto: sono state introdotte zone pedonali e zone con accesso limitato per le automobili e sono state modernizzate le infrastrutture e i mezzi di trasporto pubblico. Nel 2007 è stato aggiornato il "Piano regolatore dei trasporti", con l'impegno di controllare il traffico e di escluderlo dal centro della città. Le iniziative dal 2016 hanno cercato di migliorare attivamente le opportunità di viaggiare in modo sostenibile (trasporto pubblico, a piedi e in bicicletta). La promozione del trasporto attivo a Cracovia si basa sulla creazione di un piano generale di trasporto sostenibile a livello cittadino incentrato sulla riduzione del traffico, del rumore, dell'inquinamento atmosferico, sul miglioramento dei collegamenti con i trasporti pubblici, delle stazioni, dei parcheggi, sull'incoraggiamento del car pooling/sharing e sulla creazione di zone della città in cui si incoraggiano attivamente gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

DESCRIZIONE SU COME E' AFFRONTATA LA DIMENSIONE DELL'EQUITA' :

La letteratura sostiene che "l'attenzione alla creazione di ambienti fisici di alta qualità" e lo sviluppo di infrastrutture che privilegiano gli spostamenti a piedi e in bicicletta rispetto al trasporto motorizzato contribuisce ad aumentare l'attività fisica senza aumentare le disuguaglianze di salute".

Cracovia non ha quartieri con differenze socioeconomiche spiccate e questo rende impossibile individuare le comunità più povere ed esplorare l'impatto in dettaglio. Esiste tuttavia un focus su come migliorare i trasporti pubblici e il trasporto attivo, che con probabilità recano più beneficio ai più poveri che a chi è più abbiente e possiede un'auto. I Piani sulla mobilità esplorano in modo attivo le barriere per i più anziani e i disabili, considerando un'altra dimensione delle disuguaglianze.

APPROCCIO PER RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE :

Approccio universalistico con focus sul gap di salute

ASPETTI DA CONSIDERARE PER LA TRASFERIBILITA' :

Il caso studio dimostra che è necessario un impegno concreto da parte delle autorità, per esempio ministro dei trasporti, ufficio del sindaco, per assicurare che le politiche vengano implementate e mantenute nel tempo. Il coinvolgimento di cittadini e gruppi di volontari nei piani locali è importante per incontrare i bisogni della comunità. Il lavoro trasversale contribuisce a sviluppare, implementare, promuovere e valutare i piani.

VALUTAZIONE DI PROCESSO:

In corso

VALUTAZIONE DI RISULTATO:

In corso

DESCRIZIONE DEI RISULTATI DELLA VALUTAZIONE:

È necessario che ci siano più raccolte di dati e misurazioni riguardo agli spostamenti a piedi camminare per determinare l'uso, il bisogno e i risultati. Abbiamo trovato poche prove di piani di valutazione in atto, in particolare sugli spostamenti a piedi e l'effetto delle politiche di trasporto sulle disuguaglianze. La maggior parte dei progetti per il miglioramento dei trasporti mostra benefici nell'aumento della mobilità in certi gruppi di popolazione, gli anziani e i disabili e quelli con mobilità ridotta e i giovani. I progetti dimostrano il coinvolgimento di gruppi di popolazione nel processo decisionale sui trasporti e sviluppo a Cracovia. I report presentano anche prove di una riduzione degli incidenti di ciclisti e pedoni. Tuttavia, non abbiamo dati che confermino queste affermazioni in particolare, dato che sono in corso poche valutazioni formali. Le valutazioni sono state pianificate a partire dall'autunno 2017, e si è intrapresa una valutazione iniziale sulle restrizioni del traffico e sui parcheggi. Una prima valutazione molto recente in Polonia sulla restrizione del traffico e la rimozione dei parcheggi ha riportato il consenso del pubblico e dei proprietari delle strutture ai cambiamenti nell'accesso alle aree. Si è registrata un'alta soddisfazione per la riduzione del traffico, il miglioramento del paesaggio strutturale e dell'atmosfera di quelle aree e l'aumento degli spostamenti a piedi verso quelle aree o l'uso del trasporto pubblico.

DESCRIZIONE E LINK DELLA DOCUMENTAZIONE DISPONIBILE:

Health Equity Pilot Project (HEPP): Walkability in Kraków, Case Study

https://health.ec.europa.eu/publications/walkability-krakow_en

Case Study: KRAKOW CITY CENTRE

<https://walk21.com/wp-content/uploads/2020/02/krakow-city-centre.pdf>

LINGUA DEL MATERIALE DI DETTAGLIO:

Inglese

ALLEGATO:

Non presente

RIFERIMENTI:

Andrzej Szarata

University of Technology Kraków

PAROLE CHIAVE:

mobilità sostenibile, spazio urbano, ambiente

OBIETTIVI PNP:

1.18 Favorire nelle città la creazione di contesti favorevoli alla salute anche attraverso lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile e la creazione di aree verdi e spazi pubblici sicuri, inclusivi e accessibili anche alle persone più anziane

1.19 Ridurre la prevalenza di anziani in condizioni di fragilità