



ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE E PAESAGGISTICA OSSERVATORIO
REGIONALE PER LA QUALITÀ DEL PAESAGGIO



OSSERVATORIO
REGIONALE
PER LA QUALITÀ
DEL PAESAGGIO

SAVE THE DATE PILLOLE VERDI

BUONE PRATICHE PER IL PAESAGGIO URBANO RESILIENTE

MERCOLEDÌ 12 GIUGNO - ORE 10

On line su teams

6° PILLOLA

**L'esperienza di partecipazione attiva
del Comune di Bomporto per definire
il contributo del PUG alla promozione
della salute come bene collettivo**

Arch. Carla Ferrari

*Urbanista e consulente per la Redazione del PUG
del Comune di Bomporto*

RER - URBAN HEALTH

Promuovere interventi intersettoriali per la vivibilità, la salute e il benessere urbano



Il PUG del Comune di Bomporto, aderendo al progetto **Urban Health della Regione Emilia Romagna, si è proposto di indicare **come** la pianificazione urbanistica **possa e debba** farsi carico di operare con la finalità di **migliorare le condizioni di fruizione dell'ambiente urbano e del territorio per promuovere corretti stili di vita finalizzati alla salute e al benessere fisico****

BOMPORTO È UN COMUNE RESILIENTE.

Lo ha dimostrato in più occasioni:

- ❖ **ribaltando, con il PSC, una previsione infrastrutturale del PTCP che avrebbe generato danni ad un'agricoltura di pregio (i vigneti del Lambrusco)**
- ❖ **con la redazione del Piano della Ricostruzione a seguito del sisma 2012**
- ❖ **con riferimento alla prevenzione del rischio idraulico, svolgendo, a seguito dell'alluvione del gennaio 2014, approfondimenti conoscitivi ad esito dei quali venne redatta la cd Variante idraulica al PSC, che ha introdotto scelte urbanistiche e norme stringenti finalizzate alla sicurezza delle persone**

Il PUG in formazione del Comune di Bomporto è stato selezionato per partecipare al progetto Urban Health promosso dalla Regione Emilia Romagna.

A tal fine è stato costituito un gruppo di lavoro composto da tecnici RER/AUSL/DSP/Unimore, oltre che dall'UT del Comune di Bomporto e dal progettista del PUG.

Il gruppo di lavoro Urban Health sul PUG di Bomporto ha inizialmente ricercato indicatori significativi relativi alla salute delle persone, per approfondire la relazione fra previsioni urbanistiche ed esiti di salute, riscontrando però che

i dati relativi alle patologie sono per lo più aggregati e non riferiti alla scala di un piccolo comune e decidendo infine per un utilizzo qualitativo degli indicatori.

Il focus non è quindi stato puntato sul «quanto», ma sul fatto che la direzione della pianificazione fosse giusta.

Valutando

che gli effetti più immediati sulla salute delle persone, derivabili dalla pianificazione urbanistica, siano quelli correlati:

- ❖ **all'attività fisica che può essere sviluppata nell'ambiente urbano, non solo attraverso l'impiantistica sportiva ma anche sulla possibilità di utilizzare una rete strutturata di percorsi pedonali e ciclabili,**
- ❖ **alla socialità, allo stare insieme, all'inclusione sociale, che può essere favorita da un ambiente urbano «pianificato» per essere «inclusivo»,**
- ❖ **alle condizioni di «sicurezza percepita» nell'ambiente urbano,**

e

ritenendo che questi fossero temi fondamentali su cui intervenire con il PUG,

il Comune di Bomporto ha deciso di avviare un

PERCORSO DI PARTECIPAZIONE ATTIVA con la popolazione, incentrandolo sul tema delle

RICADUTE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA SULLA SALUTE DELLE PERSONE con riferimento proprio a COME il PUG può incidere su quei temi.

Il percorso di **PARTECIPAZIONE ATTIVA** con la popolazione, incentrato sul tema delle **RICADUTE DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA SULLA SALUTE DELLE PERSONE**

è stato avviato condividendo con la
popolazione il **PROGRAMMA DI LAVORO**,
nel corso di tre serate:
il 18 marzo a Bomporto,
il 25 marzo nella frazione di Sorbara
e l'8 aprile nella frazione di Solara

ed è stato svolto in 6 occasioni,
con **INCONTRI ITINERANTI A TEMA**
svolti nell'arco di un mese,
dal 17 aprile al 18 maggio



Per maggiori informazioni 059800710 - 059800729
sue@comune.bomporto.mo.it



**Ciascuno dei momenti di condivisione svolti
è stato organizzato
con una valutazione preliminare delle
problematiche da considerare,
sia nel contesto specifico
scelto per poter affrontare le questioni "sul posto"
ma anche con una prospettiva più ampia,
condivisa con i partecipanti,
che possa consentire, ai fini del PUG, di
traslare gli esiti del percorso partecipato
in altri luoghi,
ove vi siano le medesime problematiche
ovvero
considerando, assieme ai partecipanti,
le problematiche altrove riconoscibili
e le possibili soluzioni
per valutarne la possibile replicabilità.**

Gli incontri itineranti sul tema della **fruizione dei parchi urbani** (17/04 e 11/05) hanno evidenziato:

- **problemi concreti** (ricorrenti in contesti analoghi), emersi indagando le ragioni che rendono **alcuni parchi urbani molto frequentati ed altri quasi per nulla**, indagando sul tema della **«sicurezza fisica»** (es. necessità di **protezione** nei confronti della **viabilità di margine ai parchi**) e della **«sicurezza percepita»** (es. necessità di **illuminare** efficacemente i parchi perché possano essere fruiti nelle serate estive)



Gli incontri itineranti sul tema della fruizione dei parchi urbani (17/04 e 11/05) hanno evidenziato:

- **interesse e curiosità nei confronti di proposte che prevedano l'utilizzo di una parte dei parchi per attività che favoriscano la socializzazione ma che siano anche originali, attrattive, comode, decorose (es. creazione di orti urbani con cassoni di legno che consentano, comodamente, di coltivare ortaggi ma anche di coltivare rose e fiori), con la finalità principale di coniugare tempo libero e socializzazione ma anche di rendere accogliente ed inclusivo lo spazio pubblico**



Gli incontri itineranti sul tema della fruizione dei parchi urbani (17/04 e 11/05) hanno evidenziato:

- **l'importanza dell'ombreggiamento, soprattutto con alberature, ma anche con piccoli gazebi (più di uno, magari) che possano ospitare, all'ombra, un tavolo con sedie per favorire la socializzazione (persone che giocano a carte nel parco invece che al bar, ragazzi che si trovano per studiare insieme o per chiacchierare, famiglie o amici che si trovano per mangiare la pizza all'aperto).**

Nel caso del parco del comparto PP1 di Bomporto il tema dell'ombreggiamento è particolarmente sentito perché gli alberi che sono stati piantati stentano a crescere



Gli incontri itineranti sul tema della fruizione dei parchi urbani (17/04 e 11/05) hanno evidenziato:

- **che vi è una parte della popolazione decisamente attiva, che si fa carico di «dare una mano» al comune considerando, ad es. il verde pubblico, come un bene comune, per il quale è necessario farsi carico di azioni, anche minute, come è il caso di un gruppo di anziani che, sistematicamente, si adoperano per raccogliere i rifiuti lasciati nei vari parchi pubblici, per annaffiare le piante più giovani, per controllare lo stato di salute degli alberi appena piantati, ecc.**



L'incontro itinerante sul tema della fruizione delle attrezzature sportive (4/05 matt.) ha evidenziato:

- **attenzione al tema della disabilità, non solo in termini di accessibilità ai luoghi ma anche alle attività da svolgere anche con finalità di socializzazione e coinvolgimento**



L'incontro itinerante sul tema della fruizione dell'area urbana (4/05 pom.) ha evidenziato:

- **che la popolazione meno interessata a partecipare è quella in età lavorativa che, o non partecipa o, se lo fa, esprime bisogni finalizzati esclusivamente alle proprie attività (guai a togliere parcheggi davanti alle attività commerciali!), senza considerarne gli effetti negativi, non solo climatici, ma anche di mancata valorizzazione dello spazio urbano e quindi anche delle stesse attività economiche**



L'incontro itinerante con i ragazzi della scuola media (16/5) ha evidenziato:

- **che i ragazzi delle otto classi dell'ultimo anno delle scuole medie che abbiamo incontrato per raccontare loro le finalità e le caratteristiche della «Strada scolastica» (ai sensi del Codice della strada) realizzata nella strada che passa davanti alla loro scuola e ai quali abbiamo chiesto di raccontarci il loro rapporto con la città, fatta di strade, di ciclabili, di parchi, di attrezzature sportive, hanno consapevolezza:**
- ❖ **dell'importanza della presenza dei parchi, che per loro sono spazi di incontro e per il gioco del calcio non organizzato, e chiedono di recuperare spazi verdi che erano utilizzabili prima del sisma 2012 ai quali è stata preclusa la possibilità di accedere, perché gli edifici di cui sono pertinenza non sono ancora stati recuperati,**
- ❖ **dell'importanza dell'uso della bicicletta, che per loro non è un semplice mezzo di trasporto ma è anche un mezzo per fare sport e quindi chiedono di creare una rete dove possano utilizzarla senza interferire con le bici degli adulti o con i pedoni.**

L'ultimo incontro itinerante, sulla necessità di moderare la velocità sulla SP2 a Solara (18/5)

è stato organizzato in corrispondenza di un tratto della strada provinciale SP2 molto trafficata, all'ingresso all'abitato di Solara, relativamente al quale il Comune intendeva condividere, con la popolazione, le condizioni di pericolosità dovute all'eccessiva velocità dei mezzi che transitano sulla provinciale, per valutare i possibili interventi da attivare che possano garantire:

- ❖ la percorribilità dell'incrocio da parte degli utenti più fragili (pedoni e ciclisti), in concorrenza con i mezzi motorizzati ed in particolare con i mezzi pesanti,**
- ❖ la riduzione della rumorosità e delle vibrazioni prodotte dalla velocità con la quale i mezzi pesanti attraversano quel tratto di strada in corrispondenza dell'abitato di Solara ma anche del tratto della stessa strada che attraversa i due piccoli centri abitati di Gorghetto e di San Michele.**

Ovviamente, trattandosi di una strada provinciale, quanto emerso verrà riportato alla Provincia di Modena, che gestisce quella strada, con la finalità di sanare la situazione.

**Per ciascun incontro itinerante
è stato predisposto un verbale
che raccoglie informazioni:**

- **sul numero di partecipanti,**
- **sugli argomenti affrontati**

segnalando quelli che hanno rivestito un interesse maggiore,

- **sulle proposte che hanno riguardato la possibile risoluzione delle criticità evidenziate,**
- **sulle proposte di possibile riorganizzazione e valorizzazione di spazi non utilizzati.**

Alla luce di quanto emerso dal percorso di partecipazione attiva abbiamo ritenuto necessario approfondire alcuni temi già in parte analizzati nel QC, per indagare più efficacemente le condizioni di fruizione dell'ambiente urbano, con la finalità di promuovere corretti stili di vita finalizzati alla salute e al benessere fisico.

A che punto eravamo con il PUG in formazione?

All'avvio del progetto Urban Health era pressoché completata la redazione del Quadro Conoscitivo (QC) e del Quadro Conoscitivo Diagnostico (QCD) che avevano già evidenziato condizioni di criticità rappresentate:

- ❖ **dalla significativa estensione delle aree impermeabilizzate,**
- ❖ **dalle caratteristiche delle aree di verde pubblico, che, pur se numerose, sono tuttavia poco alberate o con alberature molto giovani e poco ombreggianti;**
 - ❖ **dalle condizioni di criticità climatica evidenziate anche dall'analisi delle isole di calore;**
- ❖ **dalla pericolosità idraulica del territorio di Bomporto già evidenziata dal PSC e dagli ulteriori approfondimenti svolti ai fini del PUG (tema ben noto alla popolazione anche a seguito dell'alluvione del 2014).**

**Relativamente a questi temi,
il PUG era già orientato a rafforzare ulteriormente
i contenuti della pianificazione (già presenti nel PSC),
finalizzati a ridurre e prevenire i rischi ambientali,
indicando specifici**

OBIETTIVI, STRATEGIE ed AZIONI

**rivolti, in particolare, ad
AUMENTARE LA RESILIENZA
E LA CAPACITA' DI ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI
nonché a RIDURRE E PREVENIRE I RISCHI AMBIENTALI**

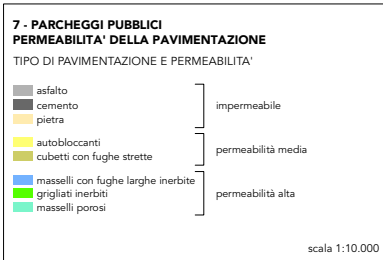
**Alla luce degli esiti che man mano abbiamo colto dal percorso partecipato
abbiamo ritenuto necessario implementare la raccolta delle
informazioni relative alle caratteristiche degli spazi pubblici**

❖ **relativamente alle**

SUPERFICI IMPERMEABILIZZATE

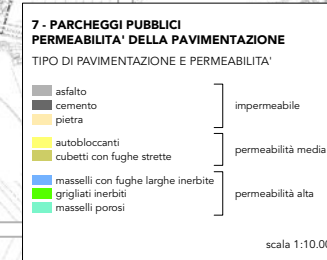
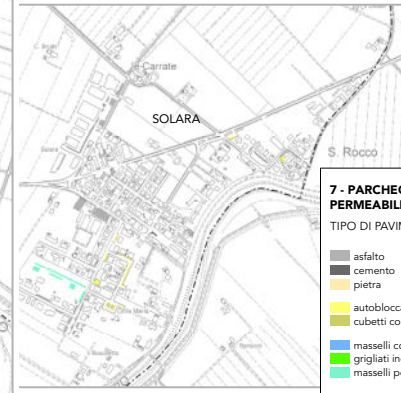
**che erano state considerate con la finalità di contrastare nel PUG
i fenomeni di criticità idraulica
perché aggravano le condizioni di possibili allagamenti
in occasione di eventi meteorici intensi,
ma che, valutandole con l'ottica di Urban Health,
sono anche da considerare come aree
dove, nelle stagioni assolate,
i pedoni non possono sostare sulle panchine
per il calore emanato dalla pavimentazione.**

PARCHEGGI PUBBLICI – PERMEABILITA'



L'analisi della tipologia di materiali utilizzati per la **pavimentazione dei parcheggi pubblici** fornisce indicazioni utili a valutarne il grado di impermeabilizzazione. Con riferimento ai parcheggi pubblici:

- il 50% dei parcheggi ha una pavimentazione in asfalto impermeabile,
- il 16% dei parcheggi ha una pavimentazione a media permeabilità, in autobloccanti,
- il 34% dei parcheggi ha una pavimentazione ad alta permeabilità, per la maggior parte in masselli con fughe larghe inerbite.



La situazione registrata affida al PUG la necessità di migliorare le condizioni di permeabilità, particolarmente in corrispondenza dei parcheggi asfaltati, anche riducendo la disponibilità di posti auto, con la finalità di creare superfici permeabili ove realizzare giardini della pioggia, con la possibilità di piantumare alberi che migliorino anche le condizioni di ombreggiamento.

❖ **relativamente alle dotazioni di**

VERDE PUBBLICO E ATTREZZATURE SPORTIVE

molto consistenti in termini di superficie

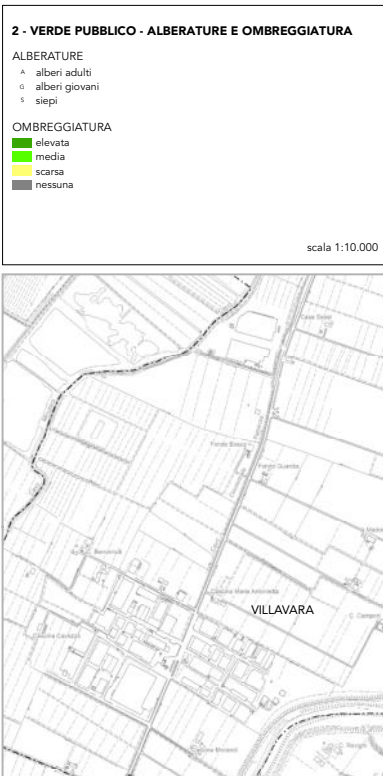
(sono presenti 35,3 mq di verde pubblico e attrezzature sportive/abitante)

che tuttavia, valutandole con l'ottica di Urban Health,

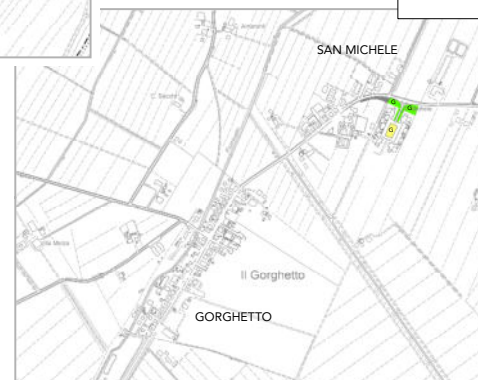
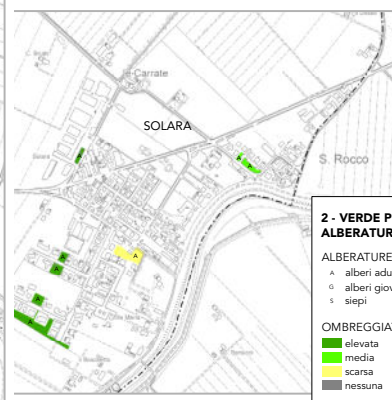
**pur considerandoli positivamente ai fini del PUG in termini quantitativi,
rendono necessario:**

- **distinguere le aree di verde pubblico a prato o con alberi molto giovani da quelle dove gli alberi formano zone ombreggiate dove poter sostare (e quindi socializzare),**
- **distinguere i parchi illuminati da quelli non illuminati, ai fini della percezione della sicurezza.**

VERDE PUBBLICO - ALBERATURE E OMBREGGIATURA



Sono state analizzate 41 aree di cui 16 aree a Bomporto, 19 aree a Sorbara, 5 aree a Solara, 1 area a San Michele.
Per ciascuna area è stata indicata la presenza di alberi adulti o di alberi giovani, analizzando anche le condizioni di ombreggiamento, particolarmente importante per le ricadute positive sul benessere delle persone che frequentano le aree di verde pubblico, distinguendo, per ciascuna area, le situazioni di ombreggiatura elevata, media, scarsa o nulla.



La situazione registrata affida al PUG la necessità di migliorare le condizioni di ombreggiamento delle aree di verde pubblico, particolarmente laddove la presenza di alberature sia carente o a crescita lenta.

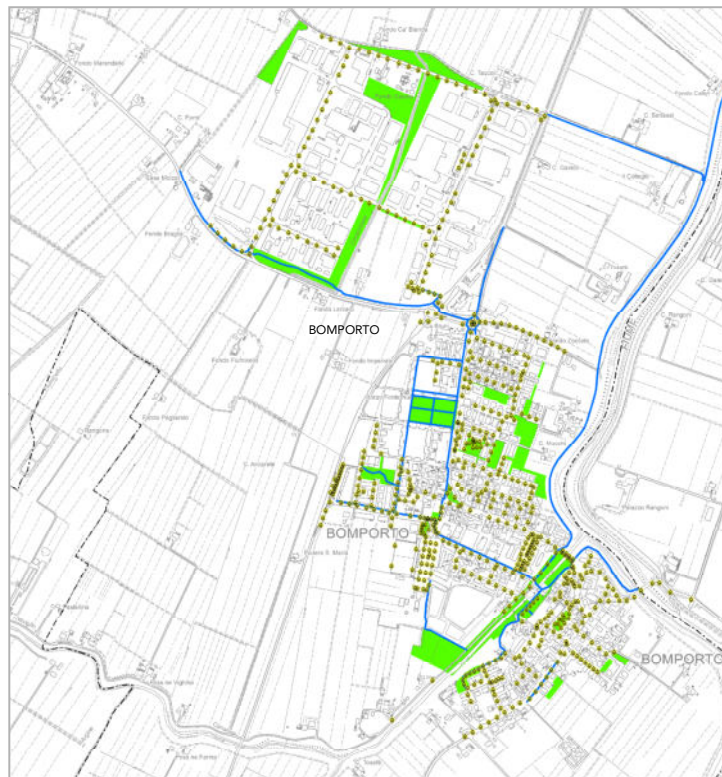
VERDE PUBBLICO e PERCORSI CICLABILI – ILLUMINAZIONE PUBBLICA

3 – ILLUMINAZIONE PUBBLICA nel VERDE PUBBLICO e nei PERCORSI CICLABILI

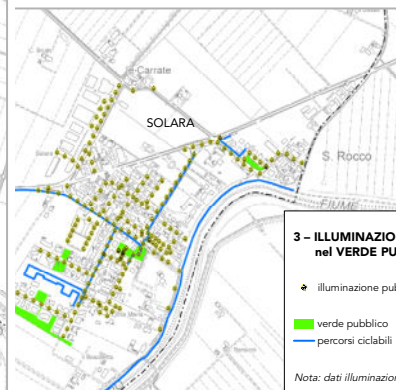
- ♦ illuminazione pubblica
- verde pubblico
- percorsi ciclabili

Nota: dati illuminazione pubblica AIMAG rilievo 2017 (da implementare)

scala 1:10.000



La mappatura relativa alla presenza dell'**illuminazione pubblica** ha consentito di valutare, oltre alla **fruibilità degli spazi pubblici**, anche la **percezione della sicurezza degli stessi spazi pubblici da parte dei fruitori**, particolarmente importante nel caso del **verde pubblico** che, nelle sere d'estate, costituisce, potenzialmente, uno **spazio urbano attrattivo molto importante anche in termini di socializzazione**. L'analisi ha evidenziato che quasi tutti i percorsi ciclabili sono dotati di illuminazione mentre sono illuminate solo le principali aree verdi di Bomperto, Sorbara e Solara.

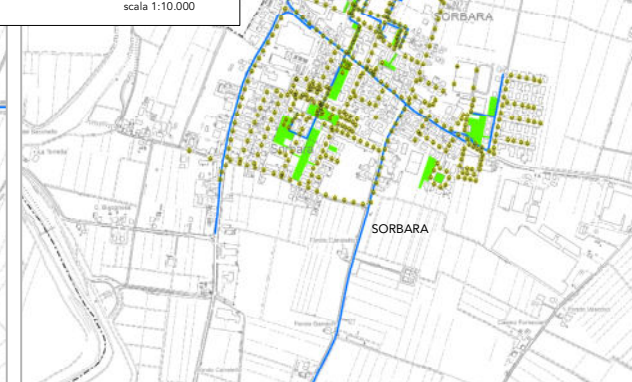
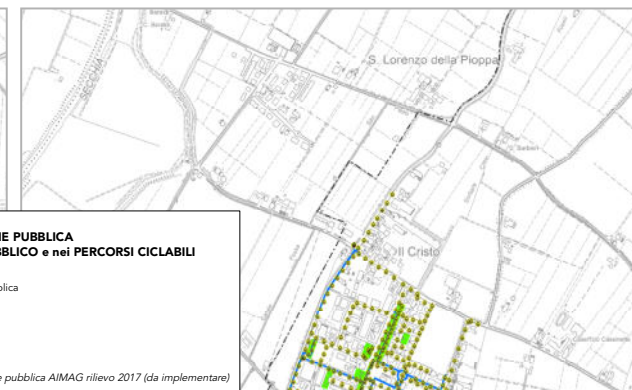


3 – ILLUMINAZIONE PUBBLICA nel VERDE PUBBLICO e nei PERCORSI CICLABILI

- ♦ illuminazione pubblica
- verde pubblico
- percorsi ciclabili

Nota: dati illuminazione pubblica AIMAG rilievo 2017 (da implementare)

scala 1:10.000



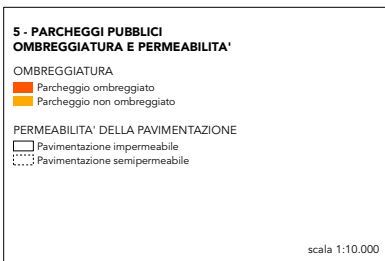
La situazione registrata affida al PUG la necessità di estendere la rete della pubblica illuminazione nelle aree di verde pubblico attualmente non illuminate.

❖ **relativamente alle dotazioni di
PARCHEGGI PUBBLICI**

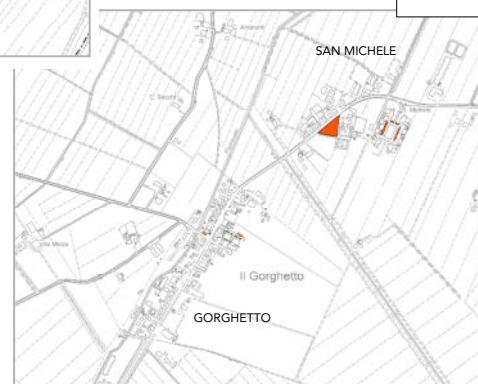
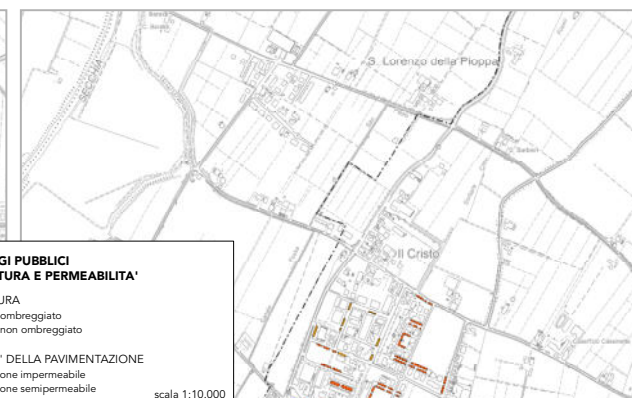
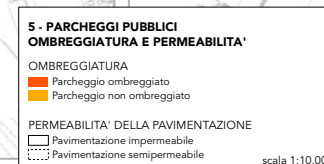
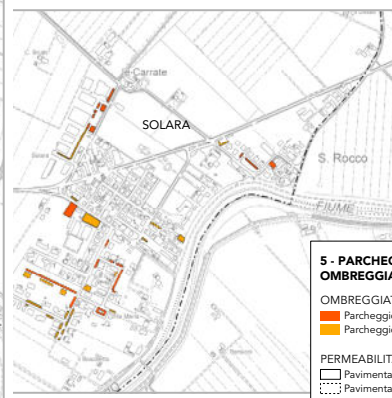
**molto consistenti e per lo più corredati da alberature
(sono presenti **11,3 mq di parcheggi/abitante**)
ma che, valutandoli con l'ottica di Urban Health,
sono da riconsiderare per:**

- **distinguere i parcheggi dove gli alberi sono molto giovani o comunque di dimensioni non sufficienti per ombreggiare adeguatamente i posti auto, da quelli dove gli alberi, per collocazione e dimensione, creano un adeguato ombreggiamento alle auto,**
- **distinguere i parcheggi illuminati da quelli non illuminati, ai fini della percezione della sicurezza.**

PARCHEGGI PUBBLICI – OMBREGGIATURA E PERMEABILITA'

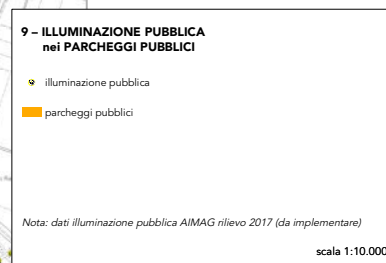
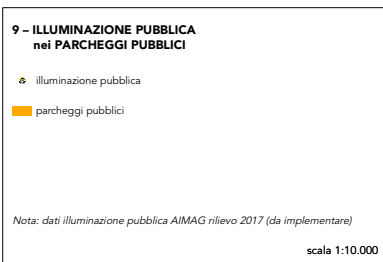


L'analisi relativa ai **parcheggi pubblici** ha evidenziato che **poco meno della metà è provvista di alberature**, e che, spesso, anche dove le alberature sono presenti, si tratta di **alberature molto giovani** o a bassa crescita, collocate a volte non in testa al posto auto ma nella parte verso strada, il che crea difficoltà nel parcheggio, senza che vi sia alcun miglioramento in termini di ombreggiamento.



La situazione registrata affida al PUG la necessità di migliorare le condizioni di ombreggiamento, anche riducendo la disponibilità di posti auto, con la finalità di piantumare alberi su aree inerbite o su giardini della pioggia che incrementino anche le superfici permeabili.

PARCHEGGI PUBBLICI - ILLUMINAZIONE



I dati relativi alla pubblica illuminazione sono particolarmente importanti ai fini delle considerazioni relative alla vivibilità degli spazi pubblici, considerato che **uno spazio poco illuminato non può essere utilizzato in sicurezza**. La mappatura relativa alla presenza dell'**illuminazione pubblica nei parcheggi**, che consente di valutare la **percezione della sicurezza da parte dei fruitori**, ha evidenziato che la presenza di illuminazione pubblica nel territorio urbanizzato del capoluogo e delle frazioni è **ampiamente diffusa e che la maggior parte dei parcheggi è illuminata**.

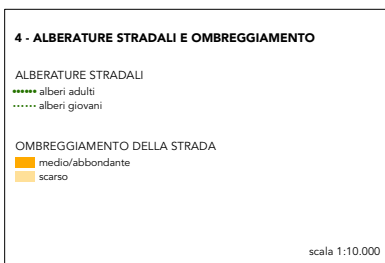
La situazione registrata affida al PUG la necessità di completare la rete della pubblica illuminazione nei parcheggi pubblici attualmente non illuminati.

❖ **relativamente alla presenza e caratterizzazione dei**
PERCORSI PEDONALI e CICLABILI

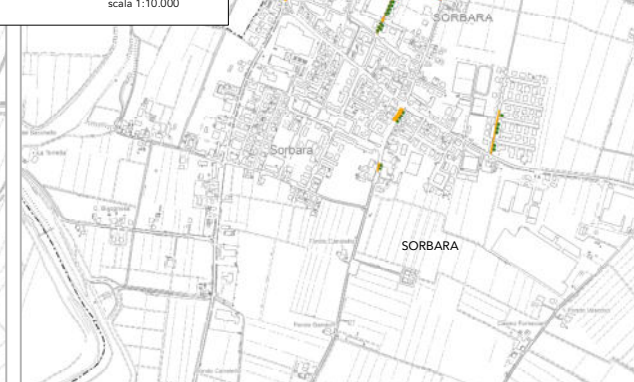
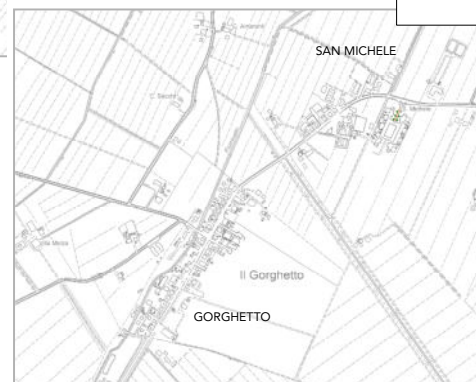
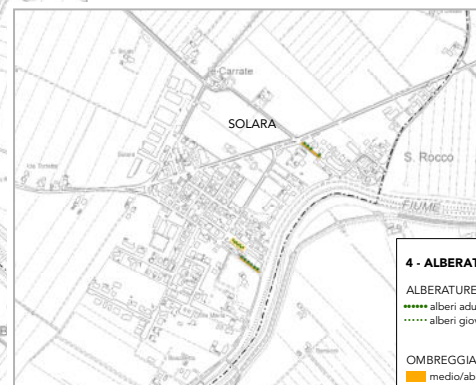
abbastanza diffusi nelle aree urbane del comune di Bomporto e che il QC sulla mobilità aveva già considerato in termini di rete, ma che, valutandoli con l'ottica di Urban Health, sono da riconsiderare in modo da:

- **distinguere i percorsi pedonali/ciclabili "protetti" rispetto al traffico veicolare che garantiscono idonee condizioni di fruizione in sicurezza,**
- **distinguere i percorsi pedonali/ciclabili ombreggiati da quelli assolati,**
- **distinguere i percorsi pedonali/ciclabili illuminati da quelli non illuminati, ai fini della percezione della sicurezza.**

ALBERATURE STRADALI E OMBREGGIAMENTO



Le **alberature stradali** svolgono un ruolo importante per il miglioramento delle condizioni di percorribilità dei percorsi dedicati alla mobilità dolce, considerata la diffusa presenza di percorsi ciclo/pedonali a lato delle strade, offrendo una condizione di ombreggiamento sia per i pedoni che per i ciclisti. La mappa riporta la presenza di alberature stradali e il tipo di ombreggiamento, particolarmente importante per le ricadute positive sulla salute delle persone e per incentivare le passeggiate o l'utilizzo della bicicletta.



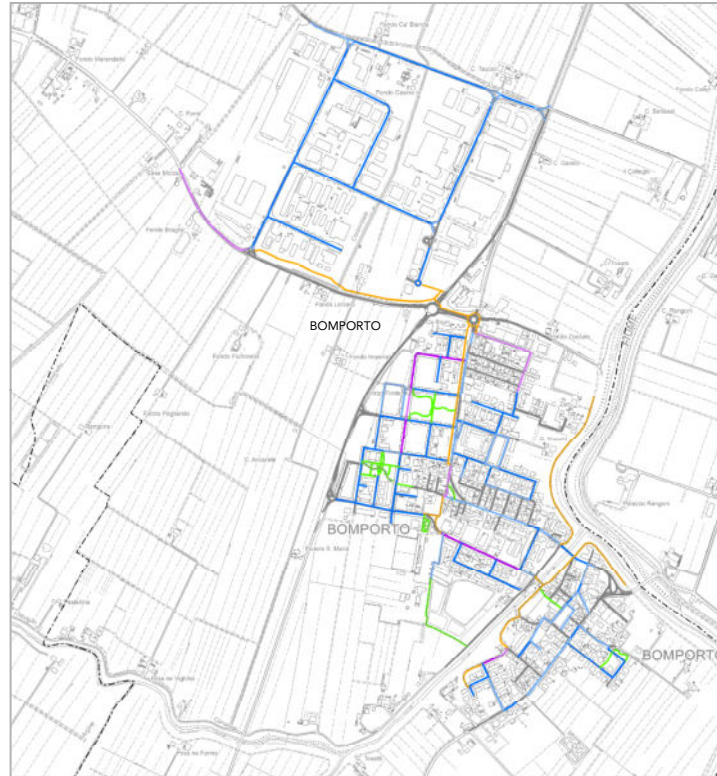
La situazione registrata affida al PUG la necessità di valutare i possibili interventi rivolti a dare continuità alle alberature stradali, che offrono ombreggiamento ai percorsi ciclo/pedonali, considerato che la mobilità dolce, per poter essere incentivata, deve poter contare su percorsi ombreggiati che incentivino gli spostamenti a piedi e in bicicletta, per le ricadute positive sulla salute delle persone.

PERCORSI PEDONALI e CICLABILI

10 - MARCIAPIEDI E PERCORSI CICLABILI

- strada senza marciapiede
- strada con marciapiede su un lato
- strada con marciapiede su due lati
- strada con marciapiede/ciclabile su un lato
- strada con marciapiede su un lato e marciapiede/ciclabile sull'altro lato
- pedonale separato da strada
- ciclopedonale separato da strada

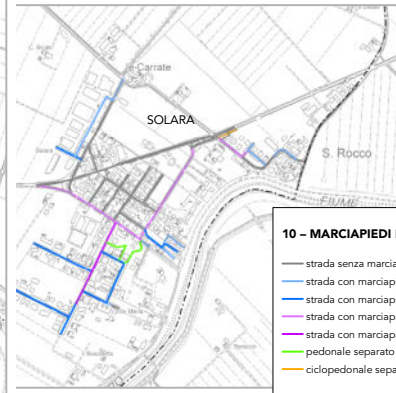
scala 1:10.000



La rete dei percorsi ciclabili è costituita, in molti casi, da **percorsi misti, pedonali/ciclabili**, ricavati a margine di strade non particolarmente larghe, dove non è stato possibile articolare le due tipologie di infrastrutture, in forma distinta.

Il 62% delle strade all'interno del territorio urbanizzato (totale capoluogo e frazioni) è dotato di marciapiede.

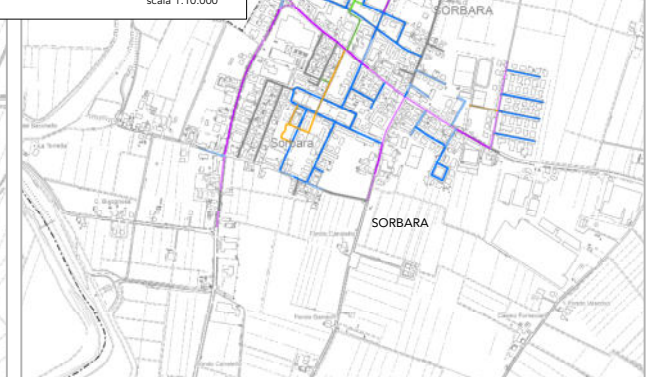
Il 15% delle strade dotate di marciapiede all'interno del TU è attrezzato per il transito delle biciclette.



10 - MARCIAPIEDI E PERCORSI CICLABILI

- strada senza marciapiede
- strada con marciapiede su un lato
- strada con marciapiede su due lati
- strada con marciapiede/ciclabile su un lato
- strada con marciapiede su un lato e marciapiede/ciclabile sull'altro lato
- pedonale separato da strada
- ciclopedonale separato da strada

scala 1:10.000



La situazione registrata affida al PUG la necessità di incrementare e dare continuità ai percorsi ciclo/pedonali, anche operando sui marciapiedi esistenti, mettendo in opera le opportune protezioni dalla sede stradale.

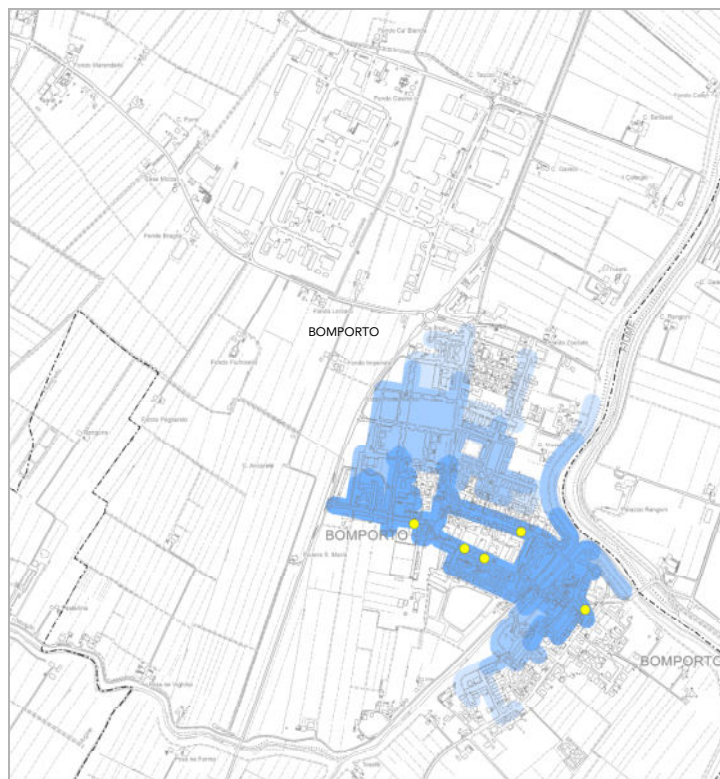
PERCORSI PEDONALI – PROSSIMITA' DELLE DOTAZIONI SCOLASTICHE

11 – PROSSIMITA' DELLE DOTAZIONI SCOLASTICHE

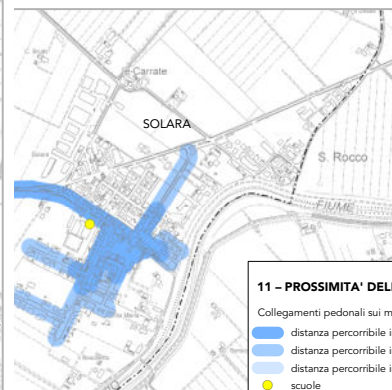
Collegamenti pedonali sui marciapiedi

- distanza percorribile in 5 minuti a piedi
- distanza percorribile in 10 minuti a piedi
- distanza percorribile in 15 minuti a piedi
- scuole

scala 1:10.000



La rilevazione dei marciapiedi ha consentito di valutare la prossimità delle dotazioni scolastiche alle abitazioni, che è rappresentata con le distanze percorribili a piedi, su marciapiede, in 5, 10 e 15 minuti (considerando la percorrenza di 1 metro al secondo), evidenzia come vi siano aree urbane residenziali distanti dalle dotazioni scolastiche perché il percorso possa essere coperto a piedi.

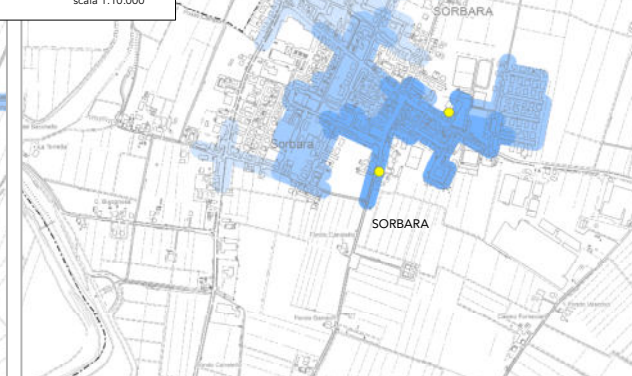
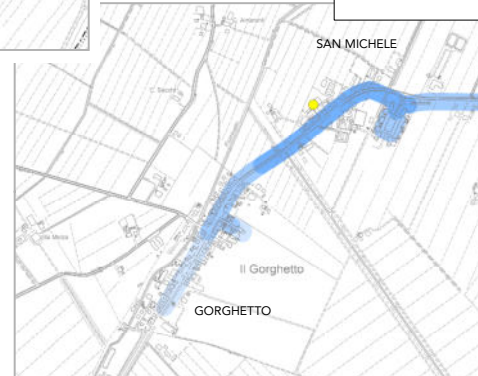


11 – PROSSIMITA' DELLE DOTAZIONI SCOLASTICHE

Collegamenti pedonali sui marciapiedi

- distanza percorribile in 5 minuti a piedi
- distanza percorribile in 10 minuti a piedi
- distanza percorribile in 15 minuti a piedi
- scuole

scala 1:10.000



Alla luce di quanto emerso dal confronto con la popolazione, dal confronto con il gruppo di lavoro Urban Health e dagli approfondimenti svolti sulle caratteristiche delle superfici impermeabilizzate, delle aree di verde pubblico, dei parcheggi pubblici, dei percorsi pedonali e ciclabili, sono state implementate le

STRATEGIE del PUG, a cui abbiamo associato AZIONI e POLITICHE che il PUG propone di mettere in campo, con riferimento ad un nuovo



OBIETTIVO del PUG

che il Comune di Bomporto ha scelto di introdurre:

ritenendo che la pianificazione urbanistica (il PUG) POSSA E DEBBA farsi carico di migliorare le condizioni di fruizione dell'ambiente urbano e del territorio per

«MIGLIORARE LE CONDIZIONI DI FRUIZIONE DELL'AMBIENTE URBANO E DEL TERRITORIO PER PROMUOVERE CORRETTI STILI DI VITA FINALIZZATI ALLA SALUTE E AL BENESSERE FISICO»

**Il gruppo di lavoro Urban Health
resterà operativo, affiancando la redazione del PUG,
affinché gli esiti del Percorso partecipato
possano tradursi in STRATEGIE e AZIONI del PUG,
MISURABILI in termini di efficacia e di effetti,
definendo quindi anche le modalità per effettuare
il monitoraggio del PUG.**

**A tal fine,
poiché il gruppo di lavoro ha evidenziato la necessità
di disporre di dati misurabili, per tipi di patologie,
anche per realtà urbane minori, come Bomporto,
sarà necessario sperimentare, insieme agli epidemiologi e alla RER e
coinvolgendo anche gli operatori della Casa della salute, presente a Bomporto,
come monitorare gli effetti
delle Strategie del PUG e delle Azioni che, nel tempo,
con le risorse man mano disponibili,
sarà possibile mettere in campo.**

**E' necessario sottolineare che il lavoro svolto è frutto di una
straordinaria sinergia
che si è creata fra:**

l'Amministrazione comunale di Bomporto

**il Sindaco Tania Meschiari, con la Giunta del Comune di Bomporto
e i Tecnici dell'UT del Comune di Bomporto
Glaucio Pellacani, Chiara Papotti, Daniela Arletti, Elena Zaccarelli,
insieme al progettista del PUG,**

e gli operatori di RER/AUSL/DSP/Unimore:

**Maria Silva Ganapini, Alessandra Guidazzi, Giorgio Chiaranda,
Maria Giulia Gatti, Marco Attino, Gloria Bonaga, Giulia Favaloro,
Valentina Maria Mingrone, Francesco Uguzzoni**

**che continueranno ad affiancarci nella redazione del PUG
e che ringrazio anche a nome del Comune di Bomporto.**

Grazie dell'attenzione.