

SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza

PRIT 2025

Conferenza di Pianificazione

Contributi AUSL di Piacenza

Piacenza, 13/03/2017

Il piano integrato dei trasporti inciderà sulla salute degli abitanti della regione Emilia-Romagna per anni

I mediatori attraverso cui le politiche dei trasporti impattano sulla salute sono molteplici

- L'impatto dei trasporti sulla salute si osserva:
- sull'utilizzatore di mezzi a motore (inattività fisica, esposizione a inquinanti)
 - sugli abitanti delle comunità attraversate dal traffico veicolare

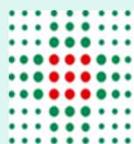


L'impatto dei mezzi a motore sulla salute delle comunità attraversate dal traffico veicolare avviene attraverso:

- Ostacolo a forme di mobilità che implicano lo svolgimento di attività fisica (a piedi, in bicicletta)
- Esposizione a inquinamento atmosferico
- Limitazione all' autonomia di anziani e bambini
- Aumento del rischio di traumi stradali
- Esposizione al rumore
- Riduzione di occasioni di socializzazione in spazi pubblici (coesione sociale e di comunità)

La diffusione di mezzi a motore in ambiente urbano, impatta su **temi di salute considerati prioritari**, in quanto responsabili del maggior carico di mortalità e di disabilità nei paesi occidentali:

- **l'inattività fisica** è tra i primi 4 responsabili del carico di malattia, anche nella nostra Regione
- **l'esposizione ad inquinamento atmosferico** è nella **top-ten** dei responsabili del carico globale di malattie croniche, la Pianura Padana è la regione più inquinata d'Europa
- **l'incidentalità stradale** è la prima causa di morte e di invalidità nei giovani



Libertà di circolazione o tutela della salute: due obiettivi davvero contrapposti?

Le popolazioni fragili (anziani, bambini, fasce a basso reddito) vedono garantita la loro libertà di spostamento in un contesto in cui è facile spostarsi a piedi e in bicicletta, e con mezzi pubblici

Per queste fasce libertà di spostamento significa maggiore autonomia, indipendenza e salute.

Promuovere l'autonomia della popolazione anziana è fondamentale, data la quota crescente di anziani nella nostra popolazione.



I metri di pista ciclabile/abitante non sono un indicatore sufficiente

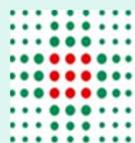
I comportamenti dipendono da un insieme di fattori, educativi e ambientali.

Si può agire sui **fattori educativi** attraverso campagne di comunicazione e con interventi di promozione della salute (che si svolgono prevalentemente nelle scuole)

Tra i **fattori ambientali**, i comportamenti non dipendono solo da quanti chilometri di pista **CICLABILE** ci sono ma anche da altri fattori: che posti collegano e se sono continuativi; se permettono di svoltare a destra e a sinistra e attraversare le strade in sicurezza agli incroci, senza scendere dalla bici; se la creazione della pista ciclabile riduce la sicurezza e lo spazio destinato ai pedoni (spostando le bici dalla sede stradale a sedi promiscue prima destinate a marciapiede); se ci sono posteggi sicuri per le biciclette nel punto di arrivo ecc..

l'indicatore "metri di pista ciclabile" dovrebbe essere affiancato da indicatori di utilizzo (vedi per esempio il sistema di sorveglianza passi)

*Clicca sull'immagine per visualizzare i dati del sistema di sorveglianza
passi sulla mobilità attiva*



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza

L'impatto dell'inattività fisica

Secondo i dati riportati sui protocolli d'intesa tra Regione Emilia-Romagna e realtà associative interessate allo sviluppo del sistema regionale della mobilità ciclo-pedonale (D.G.R. n. 44172015) la quota di ripartizione modale ciclo-pedonale dovrebbe passare dal 10 al 20% entro il 2020

raddoppiare il numero di persone che si sposta a piedi o in bicicletta significherebbe **risparmiare, a livello regionale 359 decessi/anno** (un decesso al giorno!)

il dato reale sarebbe ancora maggiore, perché la stima tiene conto **solo dell'impatto legato all'incremento dell'attività fisica**, e non di quello legato alla riduzione di inquinanti, traumi stradali e degli altri fattori che impattano sulla salute

Stima effettuata, sulla base dei dati del sistema di sorveglianza PASSI, attraverso il sistema HEAT sviluppato dall'OMS.



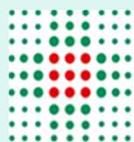
Perché pedonalizzare i centri storici non basta:

- la quota di persone inattive fisicamente è maggiore nei piccoli centri, rispetto ai centri cittadini
- la quota di persone che compie almeno parte del tragitto casa-lavoro a piedi o in bicicletta è probabilmente maggiore nelle città, rispetto ai paesi di provincia



Alcune proposte per:

- ridurre l'impatto dell'utilizzo di mezzi a motore nei centri abitati della provincia di Piacenza
- Favorire forme di spostamento fisicamente attive nell' «ultimo miglio» del tragitto casa-lavoro



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza



Attualmente la linea AV/AC Milano-Napoli ha, tra Milano e Bologna, una sola fermata intermedia nella campagna di Reggio Emilia: la stazione Mediopadana, che è raggiungibile solo mediante taxi o mobilità privata; le linee autobus *Italo* e *FlixBus* (al momento sospese) che collegano le due città alla linea stazione impiegano lo stesso tempo necessario a raggiungere in treno Reggio Emilia da Roma.

Si propone Collegamento ferroviario da Piacenza e da Parma alla AV stazione Mediopadana (Reggio E.) tramite interconnessioni esistenti linea storica - AV (in subordine ripristino collegamento con autobus).



Negli ultimi due decenni FS ha interrotto molti collegamenti a lunga percorrenza nord-sud e con il nord Europa sostituiti da linee automobilistiche private. Attualmente manca un **nodo** che ospiti arrivi e partenze degli autobus delle linee a lunga percorrenza nazionali (regioni lontane) e internazionali (località del nord ed est Europa) che fermano nel nostro territorio.

Realizzazione di una autostazione nei capoluoghi (Piacenza) che ospiti/integri le linee internazionali. Promozione di coordinamento/regia Regionale/Provinciale sulle linee internazionali.



La viabilità lungo le «SS 11-Padana Inferiore» e «SS 09-Via Emilia» che attraversa numerosi centri abitati è spesso congestionata e fonte di incidenti mentre le linee ferroviarie che corrono parallele sono «scariche»

*Si propone l'Istituzione di un servizio di
Metropolitana leggera che utilizzi le linee storiche
(Voghera - Stradella) - Castel San Giovanni - Piacenza,
Piacenza - Fiorenzuola - (Fidenza - Parma)
e Piacenza - Cremona
cadenzato con frequenza massima di un'ora in
coincidenza ai transiti sulle linee direttrici principali.*



Manca coordinamento tra Servizi Ferroviari e Trasporto Pubblico Locale su gomma per collegamento a pettine con le valli dai poli capoluogo lungo la via Emilia (Piacenza, Fiorenzuola, Fidenza, Parma e Reggio)

Si propone l'istituzione di coincidenze tra treni e TPL urbano ed extraurbano e l'armonizzazione dei Servizi

Proseguimento del percorso/sistema di tariffazione unica o integrazione tariffaria (stimer - mimuovo).



Il servizio di T.P.L. risulta appetibile se è frequente: ogni dieci-quindici minuti per gli spostamenti brevi e ogni mezz'ora-ora negli spostamenti più lunghi. Se la puntualità viene disattesa si costringono gli utenti a sostare ai margini delle strade in condizioni disagiati.

Per i tempi di attesa dell'utenza occorrono spazi di fermata raggiungibili con percorsi sicuri, adeguatamente protetti e illuminati e sistemi informativi per l'utenza.



Le attività sanitarie sono sempre più articolate secondo le diverse branche specialistiche e concentrate in sedi il cui numero tende a diminuire.

Si rende necessario collegare adeguatamente i Servizi sanitari presenti sui territori con il T.P.L.



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza



Sempre più persone praticano sport/attività fisica all'aria aperta lungo le strade sia nella forma di passeggiate sia come cicloamatori.
Come nelle regioni del nord Europa anche nella nostra Regione è in aumento l'attività di turismo culturale itinerante che si svolge in bicicletta (castelli collinari).

Si auspica la realizzazione di ciclovie al servizio di itinerari culturali es.: - utilizzo argine del Po, - recupero sedimenti dismessi, -strade secondarie con riduzione della velocità massima consentita a 50 Km/h, creazione strutture di servizio per promozione attività fisica.



Il sorgere di Centri Commerciali sempre più lontani dai centri urbani crea difficoltà a raggiungerli dalle fasce di popolazione anziana e povera in continuo aumento. Anche le zone logistico-industriali sempre più lontane e inaccessibili dalle aree residenziali e dai centri urbani creano problema alla popolazione in socio-svantaggiata.

*Individuazione ed ampliamento alla maggior fascia di popolazione possibile di percorsi sicuri di **Mobilità lenta** (ciclo-pedonale) per l'accesso ai servizi urbani per utenze deboli (anziani, bambini, poveri) sia per permettere l'autonomia che per la promozione dell'attività fisica.*



Logistica e zone industriali: Intermodalità e problemi

Collegamenti ferroviari (scali ferroviari) tra poli logistici e zone industriali di dimensioni medio-grandi e stazioni ferroviarie esistenti non solo a Piacenza ma anche a Castel San Giovanni, Sarmato, Pontenure, Fiorenzuola, Alseno e Caorso, Monticelli per ridurre il più possibile il trasposto su gomma delle merci e i conseguenti problemi di inquinamento atmosferico, traffico indotto e sicurezza stradale

