

SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Piacenza
Dipartimento di Sanità Pubblica
U.O. Igiene Pubblica
Il dirigente responsabile del procedimento

Prot. n°

Piacenza,

Al Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio

Viale Aldo Moro 30 - 40127 Bologna

segreteria@regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: - Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 2025) e relativo Rapporto ambientale, adottati in seguito a delibera n. 124 del 10/07/2019 dell'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna.

Osservazioni.

In riferimento alla nota acquisita con protocollo interno n.79279 del 12/08/2019, inerente la consultazione dei Soggetti competenti in materia ambientale per eventuali osservazioni in merito a quanto sopra:

- valutata la documentazione trasmessa;
- premesso che una buona mobilità non prescinde dalla presenza e dall'accessibilità delle strutture, oltre che da una corretta organizzazione di sistema;
- considerata l'importanza della promozione alla salute al fine di agire in modo pro-attivo sul piano dei comportamenti;

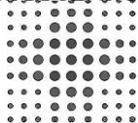
il Dipartimento di Sanità Pubblica dell'AUSL di Piacenza, che apprezza e condivide quanto riportato nel Piano in oggetto, propone le seguenti osservazioni:

1. Per quanto attiene al Rapporto Ambientale di VAS

Nel capitolo "2.4 Benessere e salute umana" tra *i fattori sui quali le azioni del Prit 2025 avranno effetti rilevanti, di cui occorre assicurare la valenza migliorativa rispetto alla situazione attuale*, si ritiene importante valutare anche l'aspetto delle disuguaglianze sociali e di salute. La riduzione delle disuguaglianze è uno degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle

Il responsabile del procedimento

Pag. 1/4



Nazioni Unite, considerato che persistono disparità - tra i paesi e al loro interno - di accesso ai servizi per la salute, all'istruzione e ad altre risorse. Anche in Emilia-Romagna, seppure risulti tra le regioni con minori diseguaglianze in Italia¹, è utile promuovere una sempre maggiore capacità di osservazione delle popolazioni socialmente vulnerabili che possono subire un incrementato carico di malattia² ed il PRIT 2025 può essere uno strumento importante anche in questa direzione. Le popolazioni fragili (anziani, bambini, fasce a basso reddito) sono in continuo aumento ed il contesto in cui vivono molto spesso si traduce in un ostacolo ad una buona mobilità; il piano dovrebbe spingersi nella direzione opposta, creando opportunità in grado di rendere più facile la scelta di muoversi a piedi, in bicicletta e con mezzi pubblici, consapevoli che la libertà di spostamento si traduce in maggiore autonomia, indipendenza e salute. Sarebbe quindi di grande interesse effettuare una Valutazione di Impatto sulla Salute (VIS) con un approccio preventivo, in grado di stimare i futuri impatti del piano, con l'elaborazione di diversi scenari di sviluppo e il coinvolgimento dei portatori di interesse. Oltre alla definizione e quantificazione degli effetti, la VIS considera proposte alternative per accrescere i benefici sulla salute (anche attraverso azioni di promozione alla salute), definisce misure volte all'eliminazione o alla mitigazione dei potenziali effetti negativi e i relativi costi (in termini di impatto sulla salute individuale ed anche sul sistema sanitario), pone attenzione ad altri elementi che incidono su diseguaglianze e diseguità³.

2. Per quanto riportato in Relazione Tecnica

In riferimento al capitolo "5 IL TRASPORTO FERROVIARIO E L'INTERMODALITÀ", si sottolinea come attualmente la linea AV/AC Milano-Napoli, tra Milano e Bologna, presenti una stazione intermedia nella campagna di Reggio Emilia non facile da raggiungere con mezzi sostenibili: si propone un collegamento ferroviario da Piacenza e da Parma alla linea di alta velocità in corrispondenza della stazione Mediopadana, tramite interconnessioni esistenti sulla linea storica.

Per snellire la viabilità lungo le «SS 11-Padana Inferiore» e «SS09-Via Emilia» che attraversano numerosi centri abitati, si suggerisce anche 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.

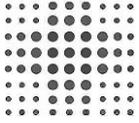
Al capitolo "7 AZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE" sarebbe utile porre maggiore attenzione alla buona mobilità rivolta ai dipendenti e all'utenza dei servizi ospedalieri e delle

¹ Catalogo delle biblioteche SEDI - CID - CEDOC e Servizio documentazione e informazione dell'ISPEL. Bologna

² Condizioni socioeconomiche e mortalità nello Studio Longitudinale Emiliano - DOSSIER 265-2019
<http://assr.regione.emilia-romagna.it/it/servizi/pubblicazioni/dossier/doss265>

³ Linee Guida per la VIS: strumenti e metodi per valutatori e proponenti - 2016

http://www.ccm-network.it/imgs/C_27_MAIN_progetto_416_listaFile_List11_itemName_2_file.pdf



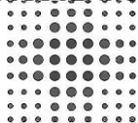
Asl, con interventi volti a migliorare la funzionalità, l'accessibilità (anche per i soggetti con disabilità) e la visibilità dei servizi del TPL, soprattutto nell'ultimo miglio". Per quanto riguarda i percorsi ciclabili, si ritiene importante considerare che questi siano continuativi; che permettano di attraversare le strade in sicurezza agli incroci; che la creazione della pista ciclabile non riduca la sicurezza e lo spazio destinato ai pedoni (spostando le bici dalla sede stradale a sedi promiscue prima destinate a marciapiede); che vi siano posteggi sicuri nel punto di arrivo (rastrelliere, tettoie) e che si possa usufruire di spazi adibiti a spogliatoio per i dipendenti che raggiungono il luogo di lavoro con la bicicletta. Si auspica inoltre la realizzazione di ciclovie al servizio di itinerari culturali e turistici (es.: utilizzo argine dei principali corsi d'acqua, recupero sedimi dismessi, strade secondarie con riduzione della velocità massima consentita a 50 Km/h) e creazione di strutture di servizio per promozione dell'attività fisica.

Al capitolo "8 LOGISTICA E TRASPORTO MERCI" si ribadisce l'importanza di favorire la dismissione delle piccole aree produttive e la concentrazione di quest'ultime già in fase autorizzativa e di promuovere interventi di mitigazione/compensazione delle emissioni come la gestione di un sistema di grande distribuzione, al fine di favorire la saturazione dei grandi carichi in entrata/uscita dalle aree produttive e concentrare la presenza di mezzi per la media-piccola distribuzione nelle zone più periferiche. Di contro, bisogna considerare che l'aumento delle distanze tra gli insediamenti spesso obbliga sempre più persone a spostarsi con difficoltà. In tal senso si ribadisce l'importanza di aumentare i collegamenti con il TPL e di favorire forme di spostamento fisicamente attive almeno nell'ultimo miglio" del tragitto casa-lavoro.

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

Inoltre, al fine di una gestione organizzata del trasporto di merci pericolose, si pensa sia utile una regolamentazione più di dettaglio per quanto attiene agli orari e alle vie di accesso di tali mezzi di trasporto (sia su gomma che su rotaia), impedendo il traffico nelle cosiddette ore "di punta", con un vincolo alla viabilità meno frequentata.

Al capitolo "13 MONITORAGGIO DEL PRIT", si apprezza l'idea di monitorare in modo trasversale un piano cosiddetto "processo", che richiede un continuo movimento di *feed-back al variare degli scenari e in relazione alle risposte del sistema dei trasporti*, al tempo stesso si sottolinea l'opportunità di utilizzare gli strumenti impiegati in ambito di una VIS trasversale-concorrente sia a livello regionale che locale. A tal proposito, sarebbe significativa anche l'opportunità di creare reti di monitoraggio/progetti di sorveglianza locali con l'integrazione dei



dati sia interni che esterni al Dipartimento (ad esempio: dati di mortalità, dati PASSI, database della polizia municipale), georeferenziando i luoghi a maggior incidentalità per monitorare nel tempo l'evoluzione di tali "hot spots", anche in seguito ad eventuali interventi strutturali, organizzativi e di promozione alla salute.

Per quanto riguarda gli indicatori considerati, si propone di introdurre nel cruscotto anche gli indicatori di salute per i quali esiste un'evidenza riconosciuta a livello internazionale di associazione con il particolato atmosferico fine (PM2.5), ossia le morti premature evitate (mortalità naturale per tutte le cause, mortalità per patologie cardiovascolari), l'incidenza del tumore al polmone e la speranza di vita guadagnata⁴ in relazione alla presunta riduzione di inquinanti derivante dall'attuazione del piano. Si sottolinea inoltre come la mobilità attiva (a piedi e/o in bicicletta) per gli spostamenti abituali non sia solo un modo di muoversi nel rispetto dell'ambiente, ma anche un'ottima soluzione per raggiungere i livelli raccomandati di attività fisica e quindi per migliorare il proprio stato di salute. Il programma HEAT (Health Economic Assessment Tool) dell'OMS permette di stimare la riduzione della mortalità in base ai giorni e ai minuti di mobilità sostenuta in bicicletta e a piedi. Secondo quanto riportato dai dati della Sorveglianza PASSI 2017, muoversi in bicicletta o a piedi anziché utilizzare l'automobile in Emilia-Romagna, ha evitato l'emissione di 291.300 tonnellate di CO2 all'anno e una riduzione stimata di mortalità del 13% (bicicletta) e del 10% (piedi), per un risparmio complessivo di 527 decessi annui⁵. 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 e traumi stradali. Anche tali valori potrebbero rappresentare degli indicatori del piano sull'impatto sulla salute.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti,

Dr.ssa Alessandra Rampini (U.O. Igiene Pubblica)

Hanno collaborato alla stesura del documento:

Dr. Giorgio Chiaranda (Direttore f.f. U.O. Epidemiologia e Promozione della Salute)

Resp. U.O. Medicina dello Sport e Promozione dell'Attività Fisica)

Arch. Marco Fumi (Mobility Manager Azienda USL)

⁴ Per il calcolo degli indicatori è possibile usare il software AirQplus , implementato dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS); i dati necessari alla valutazione sono sia di tipo ambientale che sanitario contestualizzati nella realtà locale.

⁵ Scheda La mobilità attiva 2017

<http://salute.regione.emilia-romagna.it/sanita-pubblica/sorveglianza/passi-er>



REGIONE EMILIA-ROMAGNA (r_emiro)
Giunta (AOO_EMR)
allegato al PG/2019/0706275 del 17/09/2019 09:27:28

**Documento firmato digitalmente e conservato in conformita'
e nel rispetto della normativa vigente in materia.
Il presente documento e' una copia elettronica del documento originale
depositato presso gli archivi dell'A.U.S.L. di Piacenza.**

09-3C-04-78-39-39-E8-09-70-01-C2-7A-00-0F-C1-A8-61-E5-E6-0F

CADES 1 di 1 del 16/09/2019 13:58:28

Soggetto: RAMPINI ALESSANDRA TINIT-RMPLSN81E57D611Z

Validità certificato dal 13/09/2019 02:00:00 al 13/09/2022 01:59:59

Rilasciato da ArubaPEC S.p.A. NG CA 3, ArubaPEC S.p.A., IT

Commento: firma con funzioni vicariali

