



Osservazioni al Contratto di Programma RFI/MIT 2022/2026

Grazie

Cittadini per l'aria ringrazia innanzitutto per il coinvolgimento. Auspica tuttavia che il coinvolgimento nelle audizioni della società civile, che certamente può e deve poter contribuire alla discussione e la definizione delle scelte, sia in futuro fatto con maggiore anticipo. Ipotizzare che possa offrirsi un contributo informato con un preavviso di 5 giorni su un documento di oltre 1000 pagine pare un'offerta più formale che effettiva.

Detto questo non potranno che affrontarsi qui temi generali che ci stanno a cuore e riteniamo di rilevante importanza.

1) Il servizio ferroviario regionale e metropolitano quale misura antismog

Le aree urbane italiane soffrono di una qualità dell'aria scadente quando non pessima. Una qualità dell'aria che nelle nostre città – dove vive la gran parte dei cittadini italiani - è in una porzione assolutamente primaria, lo dicono i dati, riferibile al contributo delle emissioni da trasporto. L'Italia ha già **due condanne** per la violazione dei limiti previsti dalla Direttiva 2008/50/CE per il PM10, **una** per l'NO2 e **una procedura pendente** per il PM2.5. Le linee guida dell'OMS pubblicate nel settembre 2021 hanno ridotto di varie misure la soglia degli inquinanti considerata sicura per la salute umana. I ricercatori hanno infatti accertato che un impatto certo si verifica sulla salute umana se si superano rispettivamente medie annue di **5 µg/m³ di pm2.5, 15 µg/m³ di pm10, 10 µg/m³ di pm2.5.**

Queste sono indicazioni che riguardano la nostra salute. La vostra salute, quella dei vostri cari e dei vostri bambini. Perché oggi sappiamo che respirare aria di cattiva qualità è associato a tumori ai polmoni, al seno e leucemie, ictus, infarti, otiti, congiuntiviti, BPCO, Alzheimer, depressione, bipolarismo, demenza precoce, autismo, osteoporosi, aterosclerosi, Parkinson, nascite premature e sottopeso.

Siete sicuri che tutto questo non vi riguarda?

Eppure l'Italia, invece che lavorare ad un piano e ad azioni che la facciano rientrare nei limiti al più presto paga squadre di tecnici che in questi stessi giorni a Bruxelles boicottano la proposta di revisione della Direttiva europea sulla qualità dell'aria di fatto

mirando a ridurre la protezione dei cittadini, e di quelli italiani in particolare. Questo è uno scandalo al quale questo parlamento deve prestare ascolto e rimediare perché non riguarda la politica. Ma la vostra stessa vita e quella dei vostri cari.

Il ruolo di RFI e MIT per migliorare la qualità dell'aria è cruciale. **Far funzionare il servizio ferroviario metropolitano e regionale per ridurre l'impatto dell'inquinamento atmosferico** su base locale e metropolitana, oltre che regionale, **è la base**. Un servizio che deve essere competitivo rispetto all'uso dell'auto e quindi essere **veloce, confortevole, frequente e accessibile**.

Far funzionare bene i treni su base metropolitana e regionale vuol dire **ridurre l'inquinamento atmosferico con conseguente riduzione non solo dell'impatto sanitario sulla popolazione ma anche del costo che l'inquinamento rappresenta per l'Italia (circa 5% del PIL), favorire la mobilità attiva, ridurre la spesa per il TPL nelle aree metropolitane**. Un servizio ferroviario che funziona bene, come nei paesi del nord favorisce la mobilità attiva nelle aree urbane riducendo drasticamente l'utilizzo del mezzo privato e la richiesta di trasporto pubblico a livello locale con conseguente riduzione della spesa pubblica. Quindi spendere bene per spendere meno.



2) Il turismo – e i corridoi merci - in treno

La montagna – Lo sci che non ci sarà più e la montagna in treno. La crisi climatica impone che le nostre località turistiche, anche di montagna, divengano sempre più raggiungibili con il treno come già accade in molti paesi d'Europa. Avremmo dovuto congiungere Bormio e Livigno via treno decenni fa e riattivare il treno che arrivava a Cortina. Se oggi è tardi per le olimpiadi non lo è per il futuro dei nostri figli.

Le navi – interconnessione con i porti. Lo sviluppo dell'industria crocieristica, la continuità territoriale verso le isole e l'auspicabile trasporto merci sulle autostrade del mare impongono che i porti siano sempre più e sempre meglio interconnessi con il sistema ferroviario per evitare che le città di porto, e i loro cittadini, subiscano l'impatto

delle emissioni dei mezzi di trasporto su gomma che trasferiscono passeggeri, auto e merci sulle navi.

3) Garantire ai cittadini italiani parità nel livello dei servizi ferroviari a livello regionale.

Oggi i sistemi ferroviari regionali e locali hanno livelli di prestazioni del tutto difforni che determinano una disparità di trattamento dei cittadini. Abbiamo regioni come il Veneto e il Friuli dove il treno rappresenta, localmente, una alternativa all'auto privata e altre, come la Lombardia dove lo sfascio, permettetemi la franchezza, del servizio di trasporto ferroviario allontana ogni giorno di più gli utenti dall'uso del trasporto pubblico contribuendo gravemente al problema dell'inquinamento atmosferico. Questo è un tema politico che va affrontato al più presto.

4) L'elettrificazione e la zero carbon strategy

Per rimanere in Lombardia, nel ritenere l'elettrificazione delle linee di RFI sia una azione fondamentale per la de-carbonizzazione del nostro paese ci si domanda come sia possibile che **si scelga di acquistare nuovi treni diesel** – come è appena accaduto in Lombardia – **invece che usare le disponibilità finanziarie per pianificare e realizzare l'elettrificazione delle linee.**

Ci domandiamo altresì se oggi il MIT monitori questi investimenti in modo da garantire una coerente politica ambientale del nostro paese o se ciò non avvenga e gli stessi siano invece, mediamente, il frutto di lobby potenti che operano su vari livelli in situazioni di opacità o in modo quasi trasparente, come nel caso di Assopetroli i cui funzionari normalmente siedono al tavolo della qualità dell'aria lombardo al fianco degli amministratori e dei funzionari.

5) Ciclostazioni, stazioni ferroviarie accessibili e non luna park dello shopping

Timmermans ha annunciato pochi giorni fa che verrà introdotto un principio in base al quale tutti i fondi europei devono essere destinati al raddoppio dell'utilizzo della bici e che l'investimento per il periodo 2021-2027 raggiungerà i 3 miliardi. E il Parlamento europeo ha adottato una importante risoluzione sullo sviluppo di una strategia per l'uso della bicicletta¹.

E' chiaro a questo proposito che l'Italia sta, come purtroppo troppo spesso, remando all'inverso dimostrando di **non comprendere le potenzialità dell'uso della bicicletta sotto il profilo sanitario², sotto quello industriale, sotto quello turistico, sotto quello del miglioramento della qualità dell'aria, sotto il profilo del risparmio dei costi per il TPL nelle aree urbane e per la crescita sana dei nostri bambini.** E' di pochi mesi fa infatti

¹ <https://ecf.com/news-and-events/news/prioritising-cycling-what-european-parliaments-new-resolution-really-means>

² [https://www.who.int/publications/i/item/health-economic-assessment-tool-\(heat\)-for-walking-and-for-cycling](https://www.who.int/publications/i/item/health-economic-assessment-tool-(heat)-for-walking-and-for-cycling)

l'azzeramento, da parte di questo governo, dei fondi – già insufficienti – preventivati per le ciclabili.

RFI e il MIT possono in parte porre rimedio subito a questa grave situazione e migliorare le infrastrutture facendo sì che **ogni stazione** :

- a) che non ne sia già munita **venga attrezzata con una ciclostazione** – degna di tal nome - che sia adeguatamente capiente in rapporto al traffico ferroviario della stazione, facilmente accessibile e con accesso facilitato alle rotaie anche per i disabili. La totale assenza di ciclostazioni nelle maggiori città italiane – si pensi il vergognoso esempio di Milano – va immediatamente affrontata consentendo ai cittadini di usare la bici per i tragitti da e per le stazioni. Ciclostazioni che sono indice di civiltà dei paesi del nord ed il cui approntamento i nostri amministratori non si sono occupati di imporre nella gestione delle ristrutturazioni delle stazioni.
- b) **Sia accessibile e adeguata a tutte le età con servizi adeguati per le famiglie con bambini** (bagni e fasciatoi), **percorsi brevi facili e accessibili e facilitati** (ascensori e scale mobili) **per anziani e disabili** e non, come accade ora per esempio a Milano, spezzati e allungati per costringere i viaggiatori a fornire utili/reddito a Grandi Stazioni.
- c) **anche quelle di centri minori, siano dotate di infrastrutture che** – anche favorendo il turismo a mezzo treno - **facilitino l'intermodalità** non solo con il TPL ma **anche con veicoli e bici in condivisione e in locazione**. Questo è un tema di cui si parla poco ma davvero importante perché riguarda anche l'abbandono dei borghi e delle aree di montagna. Oggi molti di quelli che abitano nelle aree urbane potrebbero raggiungere le seconde case, le località turistiche e scegliere di viaggiare e conoscere l'Italia con il treno. Ma molte aree i cui capoluoghi sono ben accessibili via ferrovia, mancando di reti/sistemi di mobilità in condivisione presso le stazioni minori, non sono possono essere percorse che raggiungendole con il mezzo privato e rinunciando quindi a prendere il treno.
- d) **sia dotata di infrastrutture che la rendano davvero attraente e utilizzabile da tutti gli utenti comodamente**. Una stazione in cui un anziano debba percorrere tratti ingiustificatamente estesi per raggiungere i binari, in cui manchino **panchine** sedersi per riposarsi, **luoghi in cui ripararsi dal freddo in inverno e dal caldo in estate**, è una stazione che sarà evitata dalle fasce più fragili ciò che riduce l'uguale accesso delle diverse fasce sociali al trasporto ferroviario.

RFI e il MIT possono inoltre evitare di peggiorare la situazione ambientale e climatica scegliendo infrastrutture che NON favoriscano il trasporto privato e la cementificazione. In questo senso recenti ipotesi annunciate ad un incontro ANCI dai funzionari Servizi FS Sistemi urbani di **creazione di enormi parcheggi intorno alle stazioni** vanno in assoluta controtendenza rispetto allo sviluppo ambientalmente auspicabile della mobilità e finirebbero per favorire e incentivare l'utilizzo del trasporto privato verso le stazioni. Investimenti sbagliati che sconteremo per decenni e che ostacoleranno la soluzione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane indirizzando,

ancora una volta, messaggi controproducenti e in controtendenza rispetto alla necessità di favorire la mobilità attiva, l'utilizzo del TPL e, in ultimo, il car pooling e il car sharing.

6) Spostare le merci su ferrovia.

Non pensiamo sia necessario ricordarvi come politiche dominate da certa industria abbiano fatto diventare le nostre autostrade corridoi di camion e traffico. La capacità di **RFI di offrire infrastrutture che siano compatibili con il traffico merci nord europeo e di spostare grandi masse di trasporto di merci su ferro** sarà la cifra dello sviluppo, o dell'arretratezza, del nostro paese.

7) Favorire l'infrastrutturazione per lunghi percorsi nazionali e internazionali notturni

In nord Europa i privati stanno attivando reti e percorsi per spostare grandi flussi di turismo su treno (es. [European sleeper](#)). **L'Italia deve avere una rete che consenta e favorisca la riattivazione di treni notturni di buona qualità che consentano ai cittadini italiani di non scegliere l'aereo per spostarsi nel territorio nazionale e in Europa** e che possano rappresentare una alternativa valida per i milioni di turisti che ogni anno visitano il nostro paese.

8) Passaggi a livello pedonali, ciclabili per favorire la mobilità attiva e auto per ridurre i chilometri percorsi.

L'attuale tendenza a creare infrastrutture che eliminino i passaggi a livello per una preoccupazione di sicurezza deve essere ripensata. L'eliminazione dei passaggi a livello – con costi davvero rilevanti per la necessità di creare strade alternative, gallerie e ponti - non risulta aver drasticamente ribaltato la situazione delle interferenza fra i treni e i pedoni e auto ma ha, in molte situazioni, ostacolato la pedonalità rendendo i percorsi realizzati dopo l'eliminazione dei passaggi a livello troppo lunghi per i pedoni, troppo disagiati per le bici e inquinanti per le auto aumentando a dismisura il numero di chilometri da percorrere.

Cittadini per l'aria - Un gruppo di cittadini che ha scelto di impegnarsi per difendere il diritto di respirare aria pulita. La qualità dell'aria non è un bene negoziabile, perché riguarda la nostra stessa vita. Il danno che oggi deriva nel nostro Paese alla popolazione, all'ambiente, al patrimonio culturale, dall'inquinamento dell'aria è, di fatto, incalcolabile. Lavoriamo per condividere dati e informazioni, promuovere comportamenti virtuosi, proporre strategie e soluzioni efficaci, sollecitare amministrazioni pubbliche e imprese a cambiare davvero.

CITTADINI PER L'ARIA ONLUS - Via Lentasio 9 – 20122 Milano

tel. +39 0258303206 mob. +39 3518482040

info@cittadiniperlaria.org www.cittadiniperlaria.org





Egr. Dott. Antonio Decaro, presidente Anci,

Gentili Sindaci

Appello dei medici pediatri contro l'inquinamento dell'aria

MILANO, 01/03/2023 - L'inquinamento atmosferico rappresenta la più importante minaccia ambientale per la salute pubblica. Molti dei componenti o fattori in gioco nell'inquinamento atmosferico sono responsabili anche del cambiamento climatico, che a sua volta ha un impatto sulla salute della popolazione e causa numerosi effetti avversi (1). **I costi sociali dell'inquinamento atmosferico sono di conseguenza altissimi**, come mostrano i dati presentati nell'ultimo rapporto dell'European Public Health Alliance (EPHA) su 432 città europee in 30 Paesi. Comprendono anche le spese sanitarie dirette legate, ad esempio, alla ridotta aspettativa di vita. Nel 2018 i costi quantificati nel rapporto erano più di **166 miliardi di euro**; in media ogni abitante di una città europea ha subito una perdita di benessere di oltre **1.250 euro all'anno**, che equivale al 3,9% del reddito delle città (2).

Per quanto riguarda la salute, **la popolazione in età pediatrica risulta essere maggiormente suscettibile agli effetti legati all'esposizione a inquinanti atmosferici**, a causa di una combinazione di fattori biologici, comportamentali e ambientali. I bambini sono particolarmente vulnerabili durante lo sviluppo fetale e nei loro primi anni, quando i loro organi, i polmoni e il sistema nervoso centrale sono ancora in fase di maturazione. Inoltre, possono passare molto tempo all'aperto, con lunghi periodi di esposizione agli inquinanti.

L'evidenza scientifica degli effetti negativi dell'inquinamento atmosferico sulla salute dei bambini è chiara e convincente, e rileva un possibile impatto sulla salute anche in età adulta e, addirittura, transgenerazionale (3).

I risultati delle revisioni (4) confermano che il feto e il bambino in via di sviluppo sono particolarmente vulnerabili. **L'esposizione precoce all'inquinamento atmosferico è collegata a esiti negativi durante la vita fetale e alla nascita, all'aumento della mortalità infantile, a disturbi dello sviluppo neurologico, all'obesità infantile, alla compromissione della funzione polmonare, all'asma e all'otite media.** Le prove scientifiche sono quindi già sufficienti per adottare da subito **misure chiare e concrete** per ridurre l'esposizione all'inquinamento atmosferico della popolazione.

Cosa chiediamo

Le nostre associazioni – Associazione Culturale Pediatri (ACP), Società Italiana Pediatria (SIP), Società Italiana Nutrizione Pediatrica (SINUPE), assieme a Pensiero Scientifico Editore e Think2it – già da tempo impegnate nella diffusione di conoscenza su questo tema, chiedono ai Comuni italiani di mettere in atto azioni che possano ridurre o rimuovere il danno. Recenti documenti (5) e (6) forniscono evidenze sugli interventi risultati più efficaci per migliorare la qualità dell'aria outdoor e per ridurre l'esposizione all'inquinamento atmosferico, anche a livello individuale ([una sintesi delle principali conclusioni di questi due documenti è riportata qui](#)).

Si tratta di promuovere comportamentali individuali sostenibili da parte della popolazione, tramite interventi della politica sulle infrastrutture: adozione di **limiti alla circolazione** dei veicoli inquinanti nelle città (ZTL), **pedonalizzazione o creazione di zone a bassa velocità 20 Km/h in prossimità degli isolati degli edifici scolastici, città a 30 km/h, creazione di percorsi ciclabili, sviluppo di spazi verdi nelle aree urbane**, alla luce delle esperienze pregresse e dei risultati raggiunti in Europa e nel mondo, secondo i dati scientifici a nostra disposizione, come indicato nell'allegato "Suggerimenti d'intervento".

Nell'avanzare questa richiesta, confermiamo la nostra disponibilità a diffondere le evidenze disponibili su questo tema cruciale per il benessere della nostra società, sia localmente che a livello nazionale.

REFERENZE 1. World Health Organization. WHO Global Strategy on Health, Environment and Climate Change. The transformation needed to improve lives and wellbeing sustainably through healthy environments. Geneva 2020 (A72/15) (<https://www.who.int/phe/publications/global-strategy/en/>) 2. CE Delft for the European Public Health Alliance (EPA). Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport. 2020 (<https://epa.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf>) 3. World Health Organization. Air pollution and child health: prescribing clean air. Geneva 2018 (WHO/CED/PHE/18.01) (<https://www.who.int/publications/i/item/air-pollution-and-child-health>) 4. Progetto CCM 2017 "Coorti di nuovi nati, esposizioni ambientali e promozione della salute nei primi 1000 giorni di vita: integrazione dei dati di esposizione con dati molecolari ed epigenetici" (<https://millegiorni.info/documenti-scientifici/sintesi-delle-revisioni/>) 5. Public Health England. Review of interventions to improve outdoor air quality and public health. 2019 (<https://www.gov.uk/government/publications/improving-outdoor-air-quality-and-health-review-of-interventions>) 6. World Health Organization. Personal Interventions and Risk Communication on Air Pollution. Geneva 2020 (<https://apps.who.int/iris/handle/10665/333781>) 7. Ministero della Salute. Piano Nazionale Prevenzione 2014-2018 7. Ministero della Salute. Piano Nazionale Prevenzione 2020-2025 8. Royal College of Paediatrics and Child

Health. Outdoor air quality in the UK. 2020 (<https://www.rcpch.ac.uk/resources/outdoor-air-quality-uk-position-statement>)

Per informazioni - Michela Dell'Amico – Ufficio stampa ACP ufficiostampa@acp.it - michela.amico@gmail.com +39 328 32 52 379