

**MOZIONE : 1/01091**  
presentata da **BORDO FRANCO** il **12/01/2016** nella seduta numero **545**

Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
FASSINA STEFANO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
SCOTTO ARTURO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
FOLINO VINCENZO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
PELLEGRINO SERENA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
ZARATTI FILIBERTO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
SANNICANDRO ARCANGELO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
AIRAUDO GIORGIO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
FAVA CLAUDIO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
PLACIDO ANTONIO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
GREGORI MONICA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
RICCIATTI LARA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
D'ATTORRE ALFREDO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
FERRARA FRANCESCO DETTO CICCIO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
MARCON GIULIO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
GALLI CARLO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
DURANTI DONATELLA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
PIRAS MICHELE	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
FRATOIANNI NICOLA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
MELILLA GIANNI	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
QUARANTA STEFANO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
ZACCAGNINI ADRIANO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
COSTANTINO CELESTE	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
FARINA DANIELE	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
GIORDANO GIANCARLO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
KRONBICHLER FLORIAN	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
NICCHI MARISA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016

<b>COFIRMATARIO</b>	<b>GRUPPO</b>	<b>DATA FIRMA</b>
PAGLIA GIOVANNI	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
PALAZZOTTO ERASMO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016
PANNARALE ANNALISA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/01/2016

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Mozione 1-01091**

presentato da

**BORDO Franco**

testo di

**Martedì 12 gennaio 2016, seduta n. 545**

La Camera,

premessi che:

la Costituzione italiana, così come le altre Costituzioni degli Stati di democrazia liberale, garantisce la libertà di circolazione (si veda l'articolo 16 della Costituzione, secondo cui: «Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità e di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvi gli obblighi di legge»);

l'Unione europea è nata intorno ad alcuni grandi principi ed obiettivi, fra i quali va evidenziato, nell'ottica della costruzione di un mercato concorrenziale delle merci e delle prestazioni lavorative, il principio della libera circolazione di merci e persone nel territorio degli Stati membri; nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ora incorporata nel Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa, la libertà di circolazione è garantita all'articolo II-105 (che recita: «Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. La libertà di circolazione e soggiorno può essere accordata, conformemente al Trattato che istituisce la Comunità europea, ai cittadini dei Paesi terzi che risiedono legalmente nel territorio di uno Stato membro»);

il nostro Paese, nel corso di questi ultimi anni, ha garantito, sia pure con difficoltà, l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini. Tuttavia, l'attuale assenza di certezza di risorse finanziarie adeguate per il settore dei trasporti e della circolazione rischia di pregiudicare in modo inevitabile l'esercizio di tale diritto, colpendo particolarmente le fasce meno abbienti della popolazione e i pendolari che sono da sempre costretti a subire le conseguenze di tale situazione; questi ultimi anni, in particolare, come emerge dalla stampa nazionale e locale, sono stati davvero terribili per i circa tre milioni di pendolari che ogni giorno si muovono nel nostro Paese;

in questi ultimi giorni Legambiente ha lanciato la Campagna Pendolaria, presentando una anticipazione, con analisi della situazione di maggiore disagio sulle linee ferroviarie italiane, del rapporto annuale che ha come focus l'emergenza Sud;

le ragioni della drammatica situazione in cui vivono i pendolari nel nostro Paese sono chiare. I treni innanzitutto risultano essere sono troppo vecchi. In Italia attualmente sono circa 3.300 i treni in servizio nelle regioni con convogli di età media pari a 18,6 anni, con differenze però rilevanti da regione a regione. In secondo luogo i treni risultano essere troppo pochi. Dal 2010 a oggi, complessivamente, si possono stimare tagli pari al 6,5 per cento del servizio ferroviario regionale

proprio quando nel momento di crisi è aumentata la domanda di mobilità alternativa più economica rispetto all'auto, anche se con differenze tra le diverse regioni;

tra il 2010 e il 2015 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 26 per cento in Calabria, 19 per cento in Basilicata, 15 per cento Campania, 12 per cento in Sicilia;

inoltre, il maggior aumento del costo dei biglietti è stato in Piemonte con +47 per cento mentre è stato del 41 per cento in Liguria e del 25 per cento in Abruzzo e Umbria, a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento;

appare completamente assente una regia nazionale rispetto a un tema che non può essere delegato alle regioni senza controlli, senza contare che le risorse da parte dello Stato per il trasporto pubblico su ferro e su gomma sono diminuite del 25 per cento con la conseguenza che le regioni, a cui sono state trasferite nel 2001 le competenze sui treni pendolari, hanno effettuato in larga parte dei casi tagli al servizio e aumento delle tariffe;

il trasporto pendolare dovrebbe rappresentare una priorità delle politiche di Governo, sia perché risponde a una esigenza reale e diffusa dei cittadini, sia perché, se fosse efficiente, spingerebbe sempre più persone ad abbandonare l'uso dell'auto con vantaggi ambientali, climatici e di vivibilità delle nostre città;

ad oggi tuttavia un cambio di rotta delle politiche di mobilità ancora non si vede. Al contrario degli altri Paesi europei, in Italia negli ultimi 20 anni neanche un euro è stato investito dallo Stato per l'acquisto di nuovi treni. Alcune regioni hanno fatto investimenti attraverso i contratti di servizio, altre più virtuose, individuando risorse nel proprio bilancio o orientando in questa direzione i fondi europei. In assenza di una regia nazionale ci si trova sempre di più di fronte a un servizio di serie A, per i treni ad alta velocità, di serie B nelle regioni che hanno individuato risorse per evitare i tagli, e di serie C nelle altre regioni;

il trasporto ferroviario italiano conta treni troppo vecchi, lenti e lontani dagli standard europei di frequenza delle corse. Negli ultimi dieci anni sono stati realizzati alcuni interventi per la sostituzione del materiale rotabile, ma ciò non basta assolutamente. Perché occorre aumentare il servizio con nuovi treni, a partire dalle linee più frequentate e smettere immediatamente di attuare politiche fondate sui tagli agli investimenti per il trasporto pubblico locale e ferroviario;

secondo Legambiente tra le 10 peggiori linee d'Italia per i pendolari nel 2015 c'è innanzitutto la linea Roma-Lido di Ostia. Il servizio ferroviario di questa linea suburbana gestita da Atac risulta totalmente inadeguato per i circa 100.000 pendolari quotidiani. Il 2015 è stato un anno terribile, con un servizio che sembra peggiorare di giorno in giorno a causa di ripetuti guasti e problemi tecnici: corse che saltano senza che venga fornita un'adeguata informazione, frequenze oltre i 40 minuti, convogli vecchi e sovraffollati spesso privi di aria condizionata, stazioni non presidiate. Ad aggravare il tutto, è il fatto che i pendolari di questa linea arrivati al Capolinea a Roma, spesso continuano il viaggio sulla linea B della metropolitana. Dove trovano un servizio indegno per una città europea, con attese che si attestano, in media, sui 15 minuti con picchi di 20-25, quando, a causa di guasti ai convogli o al sistema elettrico, il servizio non si ferma totalmente;

segue la linea Alifana e Circumvesuviana. La situazione in Campania della ferrovia Alifana è stata nel 2015 al centro delle cronache per le lamentele da parte dei pendolari che si muovono verso Napoli dal casertano a causa di molteplici ritardi, soppressione di corse, ma soprattutto per la precarietà dei mezzi su cui viaggiano, privi di aria condizionata, con sediolini e carrozze antiche e

scarso servizio di pulizia. Su questa linea viaggiano ancora convogli diesel in attesa che finalmente si completi l'elettrificazione. Ma a Napoli rimane gravissima la situazione che continua a vivere la Circumvesuviana, una delle ferrovie più colpite dai tagli degli ultimi anni, con treni fatiscenti, vagoni stracolmi (ogni giorno 120 mila persone sulla linea!) perché insufficienti per una tratta che collega Napoli con i quartieri e i Comuni ad Est. Numerosi gli episodi di disagi e disservizi, con treni soppressi o fermi anche un'ora alle fermate a causa di guasti e rotture dei mezzi;

al terzo posto si colloca la linea Chiasso-Rho. Si tratta di una linea, la S11, prolungata da Milano a Rho in occasione dell'Expo, che vede quotidianamente l'utilizzo da parte di quasi 50.000 pendolari che lamentano frequenti ritardi e tempi di percorrenza paragonabili a quelli del secolo scorso (per fare 60 chilometri si impiega oltre un ora e mezza). Solo nel mese di settembre sono stati oltre 100 i ritardi collezionati, una media superiore ai 4 ritardi al giorno, anche nei weekend;

segue la linea Verona-Rovigo. Lungo i 95 chilometri che collegano Verona a Rovigo i disagi sono all'ordine del giorno. Su questa linea insiste il pendolarismo importante di studenti e lavoratori, ma è anche molto frequentato da turisti. Qui viaggiano mezzi lenti (55 km/h di media) e vecchi, su una linea a binario unico e dove manca ancora il completamento dell'elettrificazione nelle tratte Isola della Scala-Cerea e Legnago-Rovigo e i pendolari devono anche fare un biglietto diverso per il proseguimento da Rovigo a Chioggia;

al quinto posto si colloca la linea Reggio Calabria-Taranto. Una linea fondamentale di collegamento tra le regioni del Sud che vede continui tagli e l'uso di treni sempre più vecchi, malgrado il ruolo fondamentale che potrebbe avere nel collegare gli oltre 40 centri urbani e turistici lungo il percorso. Da Reggio c'è un solo treno diretto al giorno, che ci mette 7 ore e 12 minuti a una velocità di 66 km/ora su una linea sostanzialmente vuota. Nel corso degli ultimi due anni la Regione Calabria ha tagliato circa 20 milioni di euro al contratto di Servizio con Trenitalia, già impoverito di molto negli anni precedenti. A partire dalla metà del 2014 è stata decretata la soppressione di ben 26 treni regionali, poi in seguito alle trattative, 10 corse sono state ripristinate, ma con notevoli riduzioni sulla linea Jonica e la Rosarno-Lamezia Terme Centrale via Tropea. I pendolari segnalano problemi anche nella scelta delle fermate;

segue la linea Messina-Catania-Siracusa. Lungo i 177 chilometri della linea che collega Messina a Siracusa, i treni viaggiano a una velocità media di 69 chilometri orari passando per Catania, i disservizi più frequenti riguardano gli imprevisti tecnici, quasi sempre dovuti alla condizione dell'infrastruttura. Manca sempre una adeguata informazione ai viaggiatori in caso di interruzioni, guasti agli scambi, furti di rame. Su questa linea insiste la tratta Giampilieri-Fiumefreddo, il cui raddoppio per 42 chilometri è previsto dal contratto di programma di RFI già dal 2000. Un'opera dal valore di 2,27 miliardi di euro che vede ad oggi un finanziamento di soli 49 milioni;

al settimo posto si colloca la linea Taranto-Potenza-Salerno. Su questa linea di oltre 200 chilometri di fondamentale importanza per i collegamenti interni tra Puglia, Basilicata e Campania, ma anche per i pendolari dei diversi centri lungo la linea, la situazione è ferma a 50 anni fa. I convogli-non raggiungono i 50 km/h di velocità media e impiegano 1 ora e 47 minuti per collegare i 120 chilometri, tra Potenza a Salerno, e 2 ore tra Potenza e Taranto (150 chilometri). La beffa è che i ritardi sono all'ordine del giorno (quando i treni non subiscono soppressioni improvvisate), nonostante la linea sia sostanzialmente vuota, visto che ci sono solamente 6 treni per direzione di marcia al giorno;

segue la linea Novara-Varallo. Addio ai treni lungo la linea Novara-Varallo dal settembre 2014. C'è quindi chi sta peggio di altri, perché oggi l'unica speranza dei pendolari dell'area è che con l'inserimento della linea nel capitolato di gara d'appalto nel lotto del quadrante nord-orientale del Piemonte si veda una riapertura ed un rilancio del servizio. Ma è solo una possibilità e in ogni caso se ne riparlerà dopo il 2017;

si segnala ancora la linea Orte-Foligno-Fabriano. Su questa linea i pendolari aspettano da tanti anni che si dia seguito alle promesse di un potenziamento. Si sta infatti parlando di un collegamento nazionale, tra Roma, l'Umbria e le Marche su cui sarebbero previsti investimenti in perenne ritardo e di cui beneficerebbe anche il servizio pendolare. Per ora la linea di 140 chilometri continua ad avere molti tratti a binario unico, una media di velocità di 70 km/h, e i pendolari lamentano continui disagi a causa di guasti dei treni e criticità durante l'inverno per la pioggia, il gelo ed in alcuni casi persino a causa delle foglie che creano problemi di aderenza delle ruote del locomotore sulla rotaia. L'infrastruttura in alcuni tratti è a binario unico, mentre i lavori di raddoppio sono in ritardo ormai da anni;

infine, c'è la linea Genova-Acqui Terme. Numerosi disagi si riscontrano sulla linea che collega Genova con il Ponente e che passa per numerosi centri fino ad Acqui Terme, a causa di 46 chilometri a binario unico e di tagli ai treni, per una media di 45 km/h. Qui il maltempo può causare interruzioni della linea e frane. All'ordine del giorno, vi sono ritardi, scarsità di treni, soppressioni improvvise e attese interminabili;

la regione con la più alta età dei treni è l'Abruzzo, con 28,3 anni, e l'84,7 per cento dei treni circolanti ha più di 20 anni. Anche in Basilicata, si trovano dati estremamente negativi, con un'età media dei treni di quasi 24 anni. In Puglia la situazione più critica è quella delle linee di Ferrovie del SudEst, ma in generale è necessario un rinnovo del parco rotabile vista l'età media di 23 anni. In Sicilia, l'età media dei treni è di circa 23 anni, con la conseguenza che sulla tratta Siracusa-Gela lo stato dei treni è mediocre tanto che gli attuali tempi di percorrenza sono addirittura superiori a quelli di 20 anni fa, anche a causa di un'infrastruttura decisamente carente. In Lombardia l'età media dei treni è di circa 22 anni che scende però a 7,5 considerando i revamping. Nonostante ciò, vista la grande quantità di pendolari, l'usura dei convogli incide sulla qualità del servizio sulle linee, a partire dalla Milano-Lecco-Tirano. In Calabria i pochi treni in circolazione hanno oltre 21 anni di età. In Umbria non va meglio con treni di circa 20 anni, mentre è di 19,5 anni l'età media dei treni in Sardegna,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa di competenza, garantendo il pieno coinvolgimento delle regioni, per promuovere finalmente scelte coraggiose e mirate in termini di mobilità urbana ed extraurbana, a partire dallo stanziamento di maggiori risorse per arrivare a 5.000.000 di cittadini trasportati ogni giorno nel 2020, portando il trasporto ferroviario agli stessi standard qualitativi europei;

ad attivarsi al fine di garantire il diritto alla mobilità con collegamenti ferroviari efficienti al Nord come al Sud tra i principali capoluoghi, integrati con il sistema di porti e aeroporti, ponendo in essere ogni iniziativa di competenza finalizzata ad impedire il perdurante taglio dei collegamenti ferroviari e avviando un'azione di monitoraggio sulla rete pubblica affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana finalizzata ad un ripensamento degli investimenti indispensabili ad aumentare la velocità dei collegamenti che parta innanzitutto dalla necessità di valorizzare la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza per favorire la competitività del trasporto promuovendo l'aumento dell'offerta di collegamenti sulle principali linee pendolari, la riorganizzazione degli orari attraverso procedure di confronto con gli utenti e il controllo del rispetto del contratto di servizio rispetto alla puntualità;

ad attivarsi al fine di avviare un programma decennale di investimenti che preveda almeno 300 milioni di euro di risorse statali l'anno per l'acquisto di treni regionali;

a definire le politiche relative alla mobilità mettendo al centro gli utenti della mobilità, valutando altresì l'opportunità di assumere iniziative per ripristinare il finanziamento di alcune norme introdotte durante il Governo Prodi nell'ambito della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) e non più rifinanziate dai successivi Governi che prevedono la possibilità di portare in detrazione le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, al fine di incentivare un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale con conseguente riduzione progressiva del trasporto privato, a tutto vantaggio di una mobilità alternativa più sostenibile per gli inevitabili ed evidenti effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni dei gas inquinanti, soprattutto nelle aree urbane più grandi e maggiormente caotiche;

a valutare l'opportunità di assumere iniziative per rifinanziare il fondo per la mobilità sostenibile, già istituito con la legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007) al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici e l'incentivazione dell'intermodalità;

ad assumere iniziative per revocare le risorse impegnate per opere «faraoniche» non più necessarie al fine di destinare le medesime risorse ad altri interventi, dalla manutenzione e messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, alla manutenzione delle principali infrastrutture di trasporto esistenti, al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale;

a promuovere un concreto efficientamento del trasporto pubblico locale incentivandolo con necessari e adeguati finanziamenti del fondo nazionale trasporti;

ad intervenire con urgenza, per quanto di competenza al fine di risolvere in via definitiva le criticità individuate in premessa con riferimento alle 10 linee ferroviarie peggiori del nostro Paese.

(1-01091) «Franco Bordo, Fassina, Scotto, Folino, Pellegrino, Zaratti, Sannicandro, Airaudo, Fava, Placido, Gregori, Ricciatti, D'Attorre, Ferrara, Marcon, Carlo Galli, Duranti, Piras, Fratoianni, Melilla, Quaranta, Zaccagnini, Costantino, Daniele Farina, Giancarlo Giordano, Kronbichler, Nicchi, Paglia, Palazzotto, Pannarale».

Camera dei Deputati

**Legislatura 17  
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00842**  
presentata da **BORDO FRANCO** il **12/11/2015** nella seduta numero **520**

Stato iter : **IN CORSO**

<b>COFIRMATARIO</b>	<b>GRUPPO</b>	<b>DATA FIRMA</b>
MELILLA GIANNI	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
RICCIATTI LARA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
PANNARALE ANNALISA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
DURANTI DONATELLA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
COSTANTINO CELESTE	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
NICCHI MARISA	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
D'ATTORRE ALFREDO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
ZACCAGNINI ADRIANO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015
SCOTTO ARTURO	SINISTRA ITALIANA - SINISTRA ECOLOGIA LIBERTA'	12/11/2015

Assegnato alla commissione :

**IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)**



**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Risoluzione in commissione 7-00842**

presentato da

**BORDO Franco**

testo di

**Giovedì 12 novembre 2015, seduta n. 520**

**La IX Commissione,**

premessi che:

la Costituzione italiana, così come le altre Costituzioni degli Stati di democrazia liberale, garantisce la libertà di circolazione (si veda l'articolo 16 della Costituzione, secondo cui: «Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità e di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvi gli obblighi di legge»);

l'Unione europea è nata intorno ad alcuni grandi principi ed obiettivi, fra i quali va evidenziato, nell'ottica della costruzione di un mercato concorrenziale delle merci e delle prestazioni lavorative, il principio della libera circolazione di merci e persone nel territorio degli Stati membri;

nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, ora incorporata nel Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa, la libertà di circolazione è garantita all'articolo II-105 (che recita: «Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri. La libertà di circolazione e soggiorno può essere accordata, conformemente al Trattato che istituisce la Comunità europea, ai cittadini dei Paesi terzi che risiedono legalmente nel territorio di uno Stato membro»);

il nostro Paese, nel corso di questi ultimi anni, ha garantito, sia pure con difficoltà, l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini. Tuttavia, l'attuale assenza di certezza di risorse finanziarie adeguate per il settore dei trasporti e della circolazione rischia di pregiudicare in modo inevitabile l'esercizio di tale diritto, colpendo particolarmente le fasce meno abbienti della popolazione e i pendolari che sono da sempre costretti a subire le conseguenze di tale situazione;

questi ultimi anni, in particolare, come emerge dalla stampa nazionale e locale, sono stati davvero terribili per i circa tre milioni di pendolari che ogni giorno si muovono nel nostro Paese;

secondo quanto emerge dal rapporto Pendolaria 2014 curato da Legambiente in Sicilia si sarebbero registrati solo tagli sino ad oggi con nessun treno nuovo, mentre in Piemonte e in Campania è stato registrato il crollo numerico dei pendolari. Diversamente dove si investe i passeggeri crescono come in Alto Adige, Toscana e Puglia;

quella descritta dal rapporto Pendolaria 2014 è in sostanza un'Italia che viaggia a due velocità: da una parte l'alta velocità delle Freccie e di Italo che collegano Roma, Milano, Napoli, Torino, Venezia con una offerta sempre più ampia, articolata e sempre più remunerativa. Tra Roma e Milano l'aumento dell'offerta in 7 anni è stato pari al 450 per cento, e anche nel 2014 i passeggeri

sono cresciuti dell'8 per cento. Dall'altra parte quella «lenta» dei treni regionali, dove si viaggia troppo spesso tra tagli (-21 per cento in Abruzzo e -16 per cento in Calabria), ritardi e disservizi, e con oltre 1.189 chilometri di rete ferroviaria «storica» ormai chiusi. In questa Penisola a due velocità, si riduce il numero dei passeggeri sulle linee regionali: se ne contano 90.000 in meno al giorno, ma con differenze sostanziali tra le regioni e a causa proprio dei continui tagli effettuati in questi anni al trasporto ferroviario con risultati evidenti. Ad esempio, in Campania dal 2010 ad oggi sono stati effettuati tagli complessivi del 19 per cento al servizio con punte di -50 per cento su alcune linee. La conseguenza è che ci sono 150.000 persone in meno sui treni campani. In Piemonte, invece, i tagli e la cancellazione di ben 14 linee hanno portato a far scendere i viaggiatori da 236.000 al giorno nel 2012 ai 203.000 attuali. Eppure se si potenziasse e migliorasse il servizio, i viaggiatori aumenterebbero come nel caso della regione Toscana a seguito della riapertura della linea Cecina-Saline di Volterra, nella regione Puglia per il progetto integrato per l'area metropolitana di Bari, con un grande successo in particolare della linea Bari-Aeroporto e, infine, nella provincia di Bolzano per il recupero delle linee della Val Venosta e della Val Pusteria, dove gli investimenti in materiale rotabile e nelle stazioni hanno portato a quasi triplicare i passeggeri, passati da 11 mila nel 2011 a 29.300;

la difficile situazione che i pendolari stanno vivendo soprattutto in questi ultimi anni deriva inesorabilmente dai tagli al trasporto pubblico e dall'assenza di controlli. Ovviamente non è colpa dei Frecciarossa se la situazione è così difficile per i pendolari come per chi si muove sulle direttrici nazionali «secondarie», ma è vero che quel che sta accadendo è «figlio» di investimenti e attenzioni, che oggi si devono spostare nelle aree urbane per dare risposta a quasi 3 milioni di cittadini e ai tanti che vorrebbero lasciare a casa ogni giorno l'automobile per prendere un treno. Senza un cambiamento radicale aumenteranno le differenze tra una parte e l'altra del Paese;

le differenze sono ben visibili usando come paragone le due direttrici principali ad alta velocità. Ogni giorno da Roma verso Milano e Venezia partono 100 treni tra Frecciarossa, Frecciargento e Italo, erano 29 fino al 2010, con un aumento dell'offerta pari al 290 per cento. Sugli Intercity al contrario i tagli dei collegamenti tra il 2010 e il 2013 sono stati del 23 per cento. A Genova i treni che attraversano la città da Voltri a Nervi sono passati da 51 a 35, tra il 2007 ed il 2014, su una linea percorsa ogni giorno da 25 mila pendolari. Un drammatico -31 per cento. A Roma, sulla linea Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina, i 75.000 pendolari che ogni giorno si muovono su quella tratta hanno visto cancellare nel 2012 addirittura 3 treni, quando la linea è progettata per «contenere» 50.000 viaggiatori al giorno;

anche in Lombardia, in modo particolare sulla linea Bergamo-Milano e nel quadrante sud della regione, nelle province di Pavia, Cremona e Mantova si registrano continui disagi, ritardi e soppressioni di convogli, anche per una non adeguata manutenzione delle linee da parte di Rete ferroviaria italiana;

i dati raccolti da Legambiente attraverso un questionario inviato alle regioni hanno evidenziato che ogni giorno sono 2.768.000 i passeggeri che usufruiscono del servizio ferroviario regionale. Tra il 2009 e il 2012 si è assistito a un autentico paradosso: mentre i passeggeri aumentavano del 17 per cento le risorse statali per il trasporto regionale su gomma e ferro veniva ridotto del 25 per cento e a ciò è conseguita la ragione della situazione di degrado e incertezza del trasporto ferroviario in Italia, nonché una delle ragioni che ha portato alla diminuzione del numero dei pendolari nel corso dell'ultimo biennio. Oltre a Campania e Piemonte, il numero dei pendolari è

sceso ad esempio anche in Liguria e Abruzzo dove nel solo ultimo anno si è passati rispettivamente da 105.000 a 94.000 viaggiatori al giorno e da 23.500 a circa 19.500;

accanto alla questione dei tagli, ci sono da sottolineare anche l'aumento del costo di biglietti e abbonamenti e la chiusura di diverse linee ferroviarie come la Piacenza-Cremona. Nel 2014 l'aumento più consistente dei biglietti ha riguardato la Calabria con un +20 per cento a fronte di un servizio sempre più carente sia in qualità sia in quantità dei treni circolanti. Altri aumenti anche in Piemonte del 47 per cento, in Abruzzo del 25 per cento, in Toscana per oltre il 21 per cento (ma con tariffe scontate per i redditi bassi), nel Lazio del 15 per cento e con un servizio inadeguato alla grande richiesta presente in questa regione, ed in Liguria dove gli aumenti che si sono susseguiti hanno portato ad un +41 per cento rispetto al 2010. Ed ancora nel corso del periodo 2010-2014 altri aumenti si sono registrati anche in Umbria (+25 per cento), Campania (+23,7 per cento) ed in Lombardia (+23,4 per cento), dove però non sono stati tagliati i servizi;

è vero che in Italia il prezzo del biglietto è in media più basso che negli altri Paesi europei, ma i servizi che vengono offerti, nel rapporto qualità prezzo, non corrispondono minimamente ad una adeguata corresponsione della prestazione dovuta;

appare quanto mai necessario, in un momento di crisi economica come quello attuale, occuparsi della questione dei pendolari. Invece, in Italia quando si parla di trasporti si guarda solo in due direzioni: fondi per nuove inutili grandi opere e sconti e sussidi agli autotrasportatori. Se nel 2009 il totale dei fondi disponibili per i trasporti su gomma e su ferro corrispondeva a circa 6,1 miliardi di euro; nel 2014, dopo un ennesimo taglio operato dal Governo nei trasferimenti alle regioni, questa voce vale poco più di 4,8 miliardi. Per il necessario funzionamento dei trasporti pubblici, o meglio per garantire il servizio di base, sarebbero invece necessari almeno 6,5 miliardi di euro, dunque mancano almeno il 25 per cento delle risorse;

i treni pendolari italiani sono i più lenti d'Europa. La media è di 35,9 chilometri orari sulle linee di collegamento con le grandi città, mentre è di 51 in Spagna, 48,1 in Germania; -46,6 in Francia ed i 40,5 del Regno Unito. Oltre che lenti, i treni sono anche vecchi;

recentissimamente, la Conferenza delle regioni ha evidenziato come il fondo nazionale trasporti istituito con la legge di stabilità per il 2013 non garantisca il pieno ristoro delle risorse del settore rispetto ai tagli operati negli ultimi anni ed è insufficiente a far fronte, non solo agli oneri derivanti dai contratti di servizio in essere, ma soprattutto al rinnovo del materiale rotabile, alla manutenzione straordinaria delle infrastrutture, all'innovazione tecnologica e al rinnovo dei contratti. Per garantire un ristoro completo rispetto alle decurtazioni precedenti, la dotazione del fondo dovrebbe essere elevata da 4.929 milioni di euro a 6.330 milioni di euro;

una nuova fonte di preoccupazione è poi l'ulteriore taglio di 72 milioni di euro, denunciato sempre alla Conferenza delle regioni, che andrebbe a colpire il fondo nazionale trasporto (in tutto poco meno di 5 miliardi), un settore già oggi in forte sofferenza, per non parlare dell'assoluta necessità che le modalità di utilizzo del fondo non vengano stravolte in modo tale da rendere praticamente inutile quanto previsto, in termini di regole ed efficientamento dal decreto di riparto per il quinquennio 2015-2019, mettendo a repentaglio la programmazione effettuata e le gare già in corso, impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa di competenza, garantendo il pieno coinvolgimento delle regioni, per promuovere finalmente scelte coraggiose e mirate in termini di mobilità urbana, a partire dallo

stanziamento di maggiori risorse per arrivare a 5.000.000 di cittadini trasportati ogni giorno nel 2020, portando il trasporto ferroviario agli stessi standard qualitativi europei;

ad attivarsi al fine di garantire il diritto alla mobilità con collegamenti ferroviari efficienti al Nord come al Sud tra i principali capoluoghi, integrati con il sistema di porti e aeroporti;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza finalizzata ad impedire il perdurante taglio dei collegamenti ferroviari, avviando un'azione di monitoraggio sulla rete pubblica affidata in concessione a Rete ferroviaria italiana finalizzata ad un ripensamento degli investimenti indispensabili ad aumentare la velocità dei collegamenti che parta innanzitutto dalla necessità di valorizzare la presenza di treni pendolari rispetto a quelli a mercato nella definizione delle tracce;

a porre in essere ogni iniziativa di competenza per favorire la competitività del trasporto promuovendo l'aumento dell'offerta di collegamenti sulle principali linee pendolari, la riorganizzazione degli orari attraverso procedure di confronto con gli utenti, il controllo del rispetto del contratto di servizio rispetto alla puntualità;

ad attivarsi al fine di avviare un programma decennale di investimenti che preveda almeno 300 milioni di euro di risorse statali l'anno per l'acquisto di treni regionali;

a definire le politiche relative alla mobilità mettendo al centro gli utenti della mobilità, valutando altresì l'opportunità di assumere iniziative per ripristinare il finanziamento di alcune norme introdotte durante il Governo Prodi nell'ambito della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) e non più rifinanziate dai successivi Governi che prevedono la possibilità di portare in detrazione le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, al fine di incentivare un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale con conseguente riduzione progressiva del trasporto privato, a tutto vantaggio di una mobilità alternativa più sostenibile per gli inevitabili ed evidenti effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni dei gas inquinanti, soprattutto nelle aree urbane più grandi e maggiormente caotiche;

a valutare l'opportunità di assumere iniziative per rifinanziare il fondo per la mobilità sostenibile, già istituito con la legge n. 296 del 2006 (legge finanziaria 2007) al fine di sostenere le politiche di incentivazione della mobilità sostenibile soprattutto nelle grandi aree urbane, attraverso il potenziamento e l'aumento dell'efficienza dei mezzi pubblici e l'incentivazione dell'intermodalità;

ad assumere iniziative per revocare le risorse impegnate per opere faraoniche non più necessarie al fine di destinare le medesime risorse ad altri interventi, dalla manutenzione e messa in sicurezza della rete ferroviaria italiana, alla manutenzione delle principali infrastrutture di trasporto esistenti, al miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale;

a promuovere un concreto efficientamento del trasporto pubblico locale incentivandolo con necessari e adeguati finanziamenti del fondo nazionale trasporti.

(7-00842) «Franco Bordo, Melilla, Ricciatti, Pannarale, Duranti, Costantino, Nicchi, D'Attorre, Zaccagnini, Scotto».