

Notizie dal Parlamento

Notizie Senato

Senato. Discussione sui tagli ai trasporti in commissione Lavori pubblici

Illustrati i tagli ai trasporti in commissione Lavori pubblici. Durante la seduta del 25 ottobre il relatore Cosimo Gallo del Pdl ha fornito un breve inquadramento generale della normativa che disciplina la legge di stabilità e la legge di bilancio e ricordato che il disegno di legge di stabilità per il 2012 è suddiviso in 7 articoli. In seconda battuta ha poi segnalato le rimodulazioni più consistenti di stanziamenti iscritti nello stato di previsione del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. All'interno della missione 13 (Diritto alla mobilità) c'è la riduzione del contributo in conto impianti alle Ferrovie dello Stato, che passa da 2.100 milioni di euro a 1.600 milioni di euro, per il 2012, e da 2 milioni a 1.850 per il 2014. Alla missione relativa al "Diritto alla mobilità" sono destinate, per il 2012, risorse pari a 2,8 miliardi di euro. Tra gli altri programmi inseriti nella missione, quello relativo allo "Sviluppo e sicurezza della mobilità stradale" assorbe circa 273 milioni di euro per il 2012.

Il 2 novembre l'opposizione (primo firmatario Marco Filippi del Pd) ha presentato uno schema di rapporto in cui si segnalano i tagli ai trasporti. La missione 13 Diritto alla mobilità, secondo l'opposizione, subisce una serie di tagli in termini di competenza (495,58 milioni di euro complessivi nel solo anno 2012) rispetto alle previsioni assestate 2011, di cui 43,5 milioni al programma sviluppo e sicurezza della mobilità stradale, 13,2 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, 186,5 milioni di euro al programma autotrasporto ed intermodalità, 285 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza della mobilità locale. Solo il programma sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne registra un incremento di 31,74 milioni di euro. Osservando la serie storica 2008-2012, la missione in esame passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 pari a 3,683 miliardi di euro a 2,76 miliardi di euro per l'anno 2012. Il dato veramente eclatante, secondo l'opposizione, riguarda la missione Diritto alla mobilità, che passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 di 8,851 miliardi di euro a soli 5,094 miliardi di euro nel 2012. Dato quest'ultimo in netto peggioramento (- 495 milioni di euro) anche rispetto alle previsioni assestate del 2011.

I parlamentari chiedono quindi di ripristinare i tagli alla missione Diritto alla mobilità e in particolare quelli relativi al servizio di trasporto pubblico locale, nonché di contenere il costo che grava sulle famiglie in relazione a tale servizio pubblico essenziale.

Intervenendo nel dibattito in commissione la senatrice Cecilia Donaggio del Pd ha lamentato i pesanti tagli che il disegno di legge di stabilità opera alle risorse destinate alla mobilità, che vanno a ripercuotersi in maniera particolare sulle famiglie e sui pendolari che utilizzano il trasporto pubblico locale per i propri spostamenti ed in particolare per raggiungere i luoghi di lavoro. I tagli non risparmiano investimenti in conto capitale e incideranno dunque sulle imprese del settore, nonché sulla domanda interna, determinando così un circolo vizioso che porterà alla decrescita economica. La parlamentare ha ricordato inoltre che tutto ciò inciderà in maniera particolarmente negativa sulle Regioni alle quali, in sede di trasferimento delle funzioni relative al settore del trasporto locale,

erano state destinate le risorse necessarie per farvi fronte, chiedendo il ripristino delle risorse necessarie per rendere effettivo il diritto alla mobilità, in assenza del quale saranno inevitabili tagli ai servizi e aumenti delle tariffe.

Marco Filippi del Pd ha presentato anche un ordine del giorno per impegnare il governo a reperire le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate dai cittadini ed in particolare dai pendolari e a garantire la piena funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini.

Di seguito l'ordine del giorno presentato da Marco Filippi:

[G/2969/1/8/Tab.10](#)

MARCO FILIPPI, DONAGGIO, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI

L'8a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno finanziario 2012 e per il triennio 2012-2014 (Tabella n. 10);

premesso che:

nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e trasporti, la missione 13 *Diritto alla mobilità* subisce una serie di tagli in termini di competenza (495,58 milioni di euro complessivi nel solo anno 2012) rispetto alle previsioni assestate 2011, di cui 43,5 milioni al programma sviluppo e sicurezza della mobilità stradale, 13,2 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza del trasporto aereo, 186,5 milioni di euro al programma autotrasporto ed intermodalità, 285 milioni di euro al programma sviluppo e sicurezza della mobilità locale. Solo il programma sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne registra un incremento di 31,74 milioni di euro. Osservando la serie storica 2008-2012, la missione in esame passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 pari a 3,683 miliardi di euro a 2,76 miliardi di euro per l'anno 2012;

nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, la missione 13 *Diritto alla mobilità* subisce un ulteriore drastico taglio. La missione passa da una previsione assestate per l'anno finanziario 2008 di 8,851 miliardi di euro a soli 5,094 miliardi di euro nel 2012. Dato quest'ultimo in netto peggioramento (- 495 milioni di euro) anche rispetto alle previsioni assestate del 2011,

impegna il Governo:

a reperire le risorse necessarie per realizzare il rilancio del trasporto pubblico locale e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate dai cittadini ed in particolare dai pendolari;

a garantire, altresì, la piena funzionalità e lo sviluppo del settore dei trasporti per via aerea, marittima e terrestre e corrispondere alle esigenze ripetutamente manifestate in particolare dalle imprese e dai cittadini.

Notizie Camera

Camera. La Trasporti comincia lavori su riforma codice della strada

Cominciato in commissione Trasporti l'esame delle proposte di legge abbinata sulla delega al Governo per la riforma del codice della strada. Il 19 ottobre il gruppo di lavoro della Camera ha ascoltato l'illustrazione del provvedimento da parte del relatore Mario Valducci (Pdl), il quale ha evidenziato la necessità di un più generale intervento di riordino della complessa normativa racchiusa nel codice del 1992. Secondo il relatore la normativa ha conosciuto negli anni scorsi una continua e talvolta incoerente opera di aggiornamento e integrazione, in forza della quale il codice si è in larga parte trasformato in un testo di difficile lettura e comprensione, in cui non sempre le nuove disposizioni hanno trovato la giusta collocazione sistematica ed il corretto coordinamento con norme regolamentari e con quelle derivanti dalla trasposizione di atti dell'Unione europea. Per questi motivi si propone di intervenire con la proposta di legge che vede come primo firmatario lo stesso Valducci e che prevede una delega al governo per una revisione generale del codice della strada, al fine di conseguire, attraverso un intervento di armonizzazione delle norme di comportamento e del sistema sanzionatorio nella materia della circolazione stradale, l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale e dell'effettività degli istituti sanzionatori.

Ecco il link al testo promosso da Valducci:

http://www.camera.it/Camera/view/doc_viewer_full?url=http%3A//www.camera.it/dati/leg16/lavori/stampati/pdf/16PDL0053400.pdf&back_to=http%3A//www.camera.it/126%3FPDL%3D4662%26leg%3D16%26tab%3D2

Camera. Interrogazione su cattivo utilizzo di sentieri destinati a “mobilità dolce”

Il 9 ottobre 2011 nel comune di Castiglion Fiorentino, in provincia di Arezzo, si è svolta una gara di enduro a carattere nazionale valida quale 5ª prova Campionato italiano enduro 2011 Senior Under 23. Secondo il deputato del Pd Massimo Vannucci questo genere di manifestazioni qualora avvengano in assenza di sgombero e in percorsi non controllati attraverso un sistema di presidio permanente, rappresentano un pericolo per la sicurezza pubblica, in quanto all'interno del tracciato, oltre agli enduristi si possono trovare altre tipologie di utenti che fruiscono del bosco in modo «dolce» tra cui ciclisti, escursionisti, cavalieri naturopati, ricercatori, turisti e altri, cosa che può dare origine a incidenti o infortuni aggravati dal fatto che gli stessi spesso possono verificarsi in tratti particolarmente difficili da raggiungere anche per via aerea. Il parlamentare si è quindi rivolto al governo, nell'interrogazione presentata il 20 ottobre, per sapere quali iniziative di competenza si intendano assumere al riguardo, al fine di dare una risposta anche a quegli utenti che mantengono i sentieri, che curano il territorio, che ripristinano quella viabilità montana ancora oggi vitale a garantire la presenza dell'uomo.

Di seguito il testo dell'interrogazione:

AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Interrogazione a risposta scritta:

VANNUCCI, MARCO CARRA, FIORIO e OLIVERIO. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, al Ministro per i beni e le attività culturali, al Ministro dell'interno, al Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali.* - Per sapere - premesso che:

in data 09 ottobre 2011 nel comune di Castiglion Fiorentino, in provincia di Arezzo, si è svolta una gara di enduro a carattere nazionale valida quale 5^a prova Campionato italiano enduro 2011 *Senior Under 23*;

alla manifestazione hanno preso parte oltre 300 partecipanti che hanno sostenuto un percorso di circa 60 chilometri interamente immerso in aree boscate nei comuni di Castiglion Fiorentino, Arezzo e Cortona;

l'itinerario è stato individuato dal moto club «Fabrizio Meoni» di Castiglion Fiorentino e approvato dall'amministrazione provinciale di Arezzo;

risulta agli interroganti che il percorso abbia coinvolto intere aree sottoposte a vincolo idrogeologico e paesaggistico nonché, in parte, zone di protezione speciale, siti di interesse regionale e aree proposte a siti di interesse comunitario;

la competizione si è svolta nell'arco dell'intera giornata durante la quale i concorrenti hanno attraversato le predette aree per tre volte consecutive a cui va a sommarsi la circolazione dei veicoli e motocicli dell'organizzazione per la preparazione e lo sgombero del tracciato;

il dispositivo di controllo disposto dalla questura di Arezzo, composto da polizia di Stato, Arma dei carabinieri e Corpo forestale dello Stato, ha accertato la presenza di numerosissimi cacciatori che

esercitavano l'attività venatoria in corrispondenza del tracciato nonché di altri utenti che ivi si trovavano al momento dello svolgimento della manifestazione tra cui, escursionisti, ciclisti, boscaioli, cavalieri e altro;

agli interroganti appare inopportuno che aree sottoposte a numerosi vincoli di protezione e salvaguardia ambientale siano trasformate in piste da motocross e più in generale che il nostro patrimonio forestale sia la sede, inappropriata e inadatta, per ospitare questo genere di manifestazioni;

l'apertura dei boschi a gare di enduro e/o di motocross pur rispondendo a una legittima passione danneggia l'ambiente e il paesaggio -:

se ritengano di assumere iniziative per vietare durante le competizioni di enduro o in occasione di motocavalcate o motosgassate, che si sviluppano, nella maggior parte dei casi, su strade aperte al pubblico transito, la circolazione di concorrenti con motocicli sprovvisti di targa immatricolazione; se questo genere di manifestazioni, qualora avvengano, in assenza di sgombero e in percorsi non controllati attraverso un sistema di presidio permanente, non rappresentino un pericolo per la sicurezza pubblica, in quanto all'interno del tracciato, oltre agli enduristi si possono trovare altre tipologie di utenti che fruiscono del bosco in modo «dolce» tra cui, ciclisti, escursionisti, cavalieri naturopati, ricercatori, turisti e altri, cosa che può dare origine a incidenti o infortuni aggravati dal fatto che gli stessi spesso possono verificarsi in tratti particolarmente difficili da raggiungere anche per via aerea;

posto che nei boschi e soprattutto in aree di pregio esistono equilibri delicati da rispettare, se l'aggressione di aree soggette a dissesto con veicoli a motore, che causano anche un pesante inquinamento acustico che impatta sulla fauna e sull'ambiente non aggravi l'impovertimento del territorio;

quali iniziative di competenza intendano assumere al riguardo, al fine di dare una risposta anche a quegli utenti che mantengono i sentieri, che curano il territorio, che ripristinano quella viabilità montana ancora oggi vitale a garantire la presenza dell'uomo.

(4-13667)

Camera. Per Palagiano (Idv) biciclette a pedalata assistita paragonabili a ciclomotori

Sul mercato italiano c'è una presenza di veicoli a due ruote fuori legge molto elevata. A segnalarlo Antonio Palagiano dell'Idv con un'interrogazione presentata il 2 novembre e rivolta al ministro dei Trasporti Altero Matteoli. Alcune tipologie di biciclette a pedalata assistita, secondo diverse segnalazioni delle forze dell'ordine, dell'Associazione sostenitori ed amici della polizia stradale nonché secondo diversi recenti articoli di stampa – spiega il parlamentare nell'atto - presentano tra le componenti costruttive del veicolo, oltre ad un acceleratore, un dispositivo commutatore che permette di intercambiare la caratteristica della pedalata assistita con la funzionalità tipica del motore, avviandolo anche senza che il conducente pedali. Si tratta di caratteristiche che, si legge nell'atto, sono in violazione con quanto prescritto dell'articolo 50 del codice della strada (l'erogazione di potenza nominale continua cessa se il ciclista smette di pedalare e non si distribuisce se il ciclista non pedala), poiché permettono al veicolo di avere esattamente la funzionalità di un ciclomotore, con tutti i rischi per la sicurezza che questo comporta.

Il deputato dell'opposizione nell'atto riprende anche le parole di Guidalberto Guidi, Presidente dell'Ancma (Associazione nazionale ciclo motociclo accessori), il quale denuncia l'insicurezza di prodotti non omologati, con sistemi di frenatura inaffidabili e ruote inidonee, sia dal punto di vista della concorrenza con i prodotti che si attengono alle regole: ciclomotori, biciclette, biciclette a pedalata assistita».

I due aspetti del fenomeno, secondo Palagiano, sia di contraffazione del prodotto che di vendita di un prodotto per un altro, comportano, da un lato, una violazione del principio di concorrenza sul mercato e, dall'altro, un rischio per la sicurezza dei cittadini. Per questi motivi il parlamentare chiede al ministro Matteoli cosa intenda fare, nell'ambito delle proprie competenze, per impedire che vengano illecitamente commercializzati veicoli con caratteristiche diverse da quelle che dovrebbero avere e da quanto previsto dalla normativa vigente ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992, tutelando nel contempo il principio di concorrenza del mercato e, soprattutto, la sicurezza dei cittadini, che siano essi i conducenti di tali veicoli o semplici pedoni che vi si potrebbero imbattere.

Di seguito il testo dell'interrogazione:

PALAGIANO. - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Per sapere - premesso che: negli ultimi anni, anche se un po' in ritardo rispetto a molti Paesi dell'Unione europea, l'Italia sta modificando il modo di percepire la mobilità e va affermandosi sempre di più il concetto di mobilità sostenibile, sia nell'ambito pubblico che in quello privato. Per questa ragione si stanno diffondendo a macchia d'olio veicoli elettrici a due o quattro ruote, in grado di sostituire i mezzi di trasporto a benzina o a gasolio, con l'obiettivo di limitare le emissioni di CO₂ ed impedire

un ulteriore innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico del pianeta; in particolare, negli ultimi anni si è assistito ad un aumento significativo della diffusione delle biciclette elettriche (*e-bike*), il cui numero è cresciuto in maniera esponenziale nelle città, in quanto le stesse vengono impiegate come agile ed economico mezzo di trasporto urbano; riguardo al mercato dell'*e-bike* in Italia, nel 2008 si è registrata la vendita di 10.000 unità e nel 2009 si è raggiunta la quota di 30.000 veicoli venduti; questo incremento è dovuto anche a forme di incentivazione approvate dai vari Governi per promuovere la mobilità sostenibile; la bicicletta elettrica, in ogni caso, può essere classificata, in base ad alcune particolari caratteristiche, come «bicicletta a pedalata assistita o pedelec» oppure «bicicletta a motore elettrico»; questa differenziazione impone evidentemente una diversa regolamentazione e diverse norme di comportamento per ciò che riguarda il codice della strada (decreto legislativo n.285 del 1992), in quanto il primo tipo rientra nella categoria dei velocipedi (articolo 50 del codice della

strada), mentre il secondo tipo si colloca in pieno nella categoria dei ciclomotori (articolo 52 del codice della strada);

in particolare, nelle biciclette a pedalata assistita il motore non deve funzionare quando non si pedala e il motore ausiliario (acceleratore) deve comunque arrestarsi quando il veicolo raggiunge i 25 chilometri orari o quando il conducente smette di pedalare;

il motore ausiliario elettrico di una bicicletta a pedalata assistita non deve, in ogni caso, superare la potenza nominale massima di 0,25kW; per queste ragioni tali veicoli non sono soggetti a particolari regole imposte dal decreto legislativo n. 285 del 1992 e possono essere guidati da tutti (minori, persone senza patente, anziani); senza obbligo di casco, assicurazione, patentino, possesso di targa o certificato di circolazione;

alcune tipologie di biciclette a pedalata assistita, però, secondo diverse segnalazioni delle forze dell'ordine, dell'Associazione sostenitori ed amici della polizia stradale nonché secondo diversi recenti articoli di stampa, presentano tra le componenti costruttive del veicolo, oltre ad un acceleratore, un dispositivo commutatore che permette di intercambiare la caratteristica della pedalata assistita con la funzionalità tipica del motore, avviandolo anche senza che il conducente pedali;

queste caratteristiche sono, però, palesemente in violazione con quanto prescritto dell'articolo 50 del codice della strada (l'erogazione di potenza nominale continua cessa se il ciclista smette di pedalare e non si distribuisce se il ciclista non pedala), poiché è evidente che permettono al veicolo di avere esattamente la funzionalità di un ciclomotore, con tutti i rischi per la sicurezza che questo comporta; questi veicoli non possedendo i requisiti previsti dalla direttiva europea 2002/24/CE del 18 marzo 2002 successivamente adottata con decreto del Ministero dei trasporti del 31 gennaio 2003 per le biciclette «a pedalata assistita», sono veri e propri ciclomotori, pertanto dovrebbero essere soggetti alla normativa prevista in materia;

bisogna aggiungere che, oltre a modifiche al veicolo effettuate in maniera illegale (a volte anche da parte degli stessi proprietari), anche diversi negozi di biciclette elettriche o semplici esercizi commerciali non si preoccupano di informare correttamente i propri acquirenti sulla differenza tra ciclomotori e velocipedi, facendo così incorrere il cliente nel rischio di una sanzione ma soprattutto mettendo a repentaglio la sicurezza di pedoni e conducenti;

anche secondo l'ANCMA, Associazione nazionale ciclo motociclo accessori, la presenza sul mercato italiano di veicoli a due ruote fuori legge è molto elevata; «Il fenomeno è grave sia dal punto di vista della sicurezza - ha dichiarato Guidalberto

Guidi, Presidente dell'ANCMA - in quanto sono prodotti non omologati, con sistemi di frenatura inaffidabili e ruote inidonee, sia dal punto di vista della concorrenza con i prodotti che si attengono alle regole: ciclomotori, biciclette, biciclette a pedalata assistita»;

questi due aspetti del fenomeno, sia di contraffazione del prodotto che di vendita di un prodotto per un altro, comportano, da un lato, una violazione del principio di concorrenza sul mercato e, dall'altro, un rischio per la sicurezza dei cittadini -:

cosa intenda fare, nell'ambito delle proprie competenze, per impedire che vengano illecitamente commercializzati veicoli con caratteristiche diverse da quelle che dovrebbero avere e da quanto previsto dalla normativa vigente ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992, tutelando nel contempo il principio di concorrenza del mercato e, soprattutto, la sicurezza dei cittadini, che siano essi i conducenti di tali veicoli o semplici pedoni che vi si potrebbero imbattere.

(4-13753)

Camera. Disco verde per mozioni su trasporto locale

Via libera della Camera nella seduta del 27 ottobre alle mozioni a favore del trasporto pubblico locale. Sui testi, promossi rispettivamente da Antonio Borghesi (Idv), Michele Meta (Pd), Antonio Mereu (Udc), Mario Valducci (Pdl), Roberto Commercio (Mpa) e Donato Mosella (Api), è stato espresso parere favorevole del governo, per bocca del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Aurelio Misiti.

Di seguito il testo delle mozioni approvate

Seduta n. 543 di giovedì 27 ottobre 2011

MOZIONI BORGHESI ED ALTRI N. 1-00713, META ED ALTRI N. 1-00715, MEREU ED ALTRI N. 1-00723, VALDUCCI, DESIDERATI, PIONATI ED ALTRI N. 1-00724, COMMERCIO ED ALTRI N. 1-00728 E MOSELLA ED ALTRI N. 1-00729 CONCERNENTI MISURE A FAVORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Mozioni

La Camera,
premessi che:

il 15 settembre 2011 la Conferenza delle regioni e delle province autonome, all'indomani dell'approvazione definitiva dell'ultima manovra per la «stabilizzazione finanziaria» (decreto-legge n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011) varata dal Governo, ha diffuso un documento su «manovra economica 2011 e risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale», nel quale sono segnalati una serie di dati ed elementi di eccezionale gravità che dimostrano, in modo inequivocabile, quanto già denunciato dal gruppo dell'Italia dei Valori nel corso della XVI legislatura, ossia che gli interventi di finanza pubblica adottati durante l'ultimo biennio colpiranno pesantemente le risorse destinate al trasporto pubblico locale, pregiudicandone, di fatto, non tanto la qualità del servizio, quanto piuttosto la stessa sopravvivenza;

alla luce di quanto denunciato dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, il taglio complessivo dei trasferimenti destinati al settore ammonta a 1.665 milioni di euro, anche se, in realtà, sono 1.700 milioni di euro le risorse richieste per rispondere in modo concreto alle effettive esigenze del comparto;

in assenza di provvedimenti urgenti, le regioni saranno costrette a causare il totale azzeramento dei servizi, l'azzeramento degli investimenti per il rinnovo materiale rotabile, l'ulteriore ed insostenibile aumento delle tariffe, il licenziamento di migliaia di dipendenti del comparto del trasporto e, infine, l'aumento del contenzioso con le aziende ferroviarie e del trasporto pubblico locale per l'impossibilità di garantire il rispetto dei contratti di servizio sottoscritti nel corso di questi anni;

tale situazione deve essere letta alla luce dei tagli definiti dal Governo nei trasferimenti alle regioni e agli enti locali, che, solo nel 2012, saranno pari a 4,2 miliardi di euro e che, in assenza di adeguati correttivi, si abatteranno negativamente, oltre che sul settore dei trasporti, anche su quello della difesa del suolo, della formazione e dell'energia, sommandosi ai tagli già decisi per l'anno 2011;

il 19 settembre 2011, anche l'agenzia di *rating Moody's* ha confermato quanto da giorni stanno sostenendo regioni ed enti locali, ovvero che l'ultima manovra economica varata dal Governo, e non solo, avrà un impatto fortemente recessivo per le economie dei territori;

al riguardo, il presidente della Conferenza delle regioni e delle province autonome, Vasco Errani, è intervenuto sottolineando come, purtroppo, oggi ci si trova di fronte ad un impianto legislativo totalmente iniquo, con tagli sproporzionati sul versante delle autonomie locali e senza alcuna misura tesa a favorire la crescita e lo sviluppo;

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 saranno costretti a subire tutte le conseguenze di tale situazione; appare quanto mai urgente dare seguito a quanto recentemente denunciato dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome in relazione ai tagli dall'attuale Governo nel settore del trasporto pubblico locale, sia per far fronte alla crisi attuale, sia per provvedere alle inevitabili necessità future,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative immediate volte:

a) ad incrementare, come richiesto dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome, la dotazione del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011, di 1.700 milioni di euro, al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, del decreto legislativo n. 68 del 2011, che ha disposto la fiscalizzazione, a decorrere dal 2012, di tutti i trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale, aventi carattere di generalità e permanenza;

b) a prevedere l'esclusione dell'utilizzo delle suddette risorse, pari a 1.700 milioni di euro, dai vincoli derivanti dal patto di stabilità interno;

c) a fiscalizzare il 90 per cento del totale dei trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale aventi carattere di generalità e permanenza e, conseguentemente, a ripartire il rimanente 10 per cento fra le regioni, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sulla base di criteri premiali individuati da un'apposita struttura paritetica da istituire senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;

ad assumere iniziative volte a reperire le risorse economiche necessarie, anche eventualmente ricorrendo:

a) al fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307, fondo che l'articolo 1, comma 25, del decreto-legge n. 138 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, ha incrementato di ben 2 miliardi euro per l'anno 2012 e che più recentemente l'articolo 40, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011 aveva già incrementato di 835 milioni di euro per il 2011 e di altrettanti 2.850 milioni di euro per l'anno 2012;

b) alla soppressione dei finanziamenti che il Governo ha previsto per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, pari complessivamente a 1 miliardo e 770 milioni di euro, di cui 470 milioni per il solo anno 2012 quale contributo ad Anas s.p.a. per la sottoscrizione e l'esecuzione - a partire dal 2012 - di aumenti di capitale della società *Stretto di Messina s.p.a.*

(1-00713)

«Borghesi, Monai, Donadi, Evangelisti, Di Pietro, Barbato, Cambursano, Cimadoro, Di Giuseppe, Di Stanislao, Favia, Aniello Formisano, Messina, Mura, Leoluca Orlando, Paladini, Palagiano, Palomba, Piffari, Porcino, Rota, Zazzera».

La Camera,
premessi che:

le spese di trasporto pubblico locale sono prestazioni sociali «essenziali», a norma dell'articolo 117, secondo comma, lettera *m*), della Costituzione: nel rispetto della Costituzione occorre, pertanto, garantire la maggiore possibile copertura finanziaria della spesa, anche mediante un'integrazione straordinaria delle risorse finanziarie destinate a tale servizio;

negli ultimi anni il settore dei trasporti pubblici locali è stato interessato da logiche di contenimento dei costi e riduzione della spesa pubblica, che, avulsi da qualsiasi riflessione di contenimento selettivo, di rilancio del settore e miglioramento del servizio pubblico universale, sono, senza alcun dubbio, alla base delle gravi inefficienze e degli ostacoli che non assicurano al cittadino la garanzia del diritto alla mobilità individuale, soprattutto in relazione alle fasce di popolazione più deboli, come studenti e anziani;

le gravi inefficienze del settore, l'inadeguatezza e lo stato di usura del materiale rotabile rendono particolarmente disagiata l'utilizzo dei mezzi di trasporto da parte dei numerosi cittadini che sono costretti a servirsi quotidianamente, per studio o lavoro, del servizio pubblico, che, in quanto tale, dovrebbe al contrario rispettare precisi obblighi nei confronti della collettività, derivanti tanto dalla legislazione nazionale, quanto dal diritto comunitario, tra i quali: l'universalità e la continuità del servizio senza interruzioni; la qualità - che è un requisito fondamentale nel diritto comunitario nella regolamentazione dei servizi di interesse generale, in cui è ricompreso il settore dei trasporti pubblici locali; l'accessibilità; la tutela degli utenti;

la definizione dei confini del servizio pubblico in relazione al settore dei trasporti pubblici locali rappresenta uno dei principali adempimenti per gli enti locali, che sono chiamati a svolgere un ruolo di primo piano proprio nell'individuazione e nell'erogazione del servizio pubblico; tale compito è stato profondamente minato dalle politiche del Governo sulla mobilità e sui trasporti pubblici locali. Oggi quei cittadini, che utilizzando il servizio pubblico dei trasporti effettuano una scelta conveniente per l'intera collettività in termini di minor costo ambientale e sanitario, lo fanno in condizioni di estrema difficoltà, a causa del sovraffollamento dei mezzi, della carente pulizia, dell'inadeguatezza degli orari, della mancanza di sicurezza delle stazioni, soprattutto nelle ore serali, della mancanza di capillarità del servizio e della mancanza di competitività per quanto riguarda i tempi di percorrenza;

l'evoluzione e il rinnovamento del settore dei trasporti pubblici locali e la realizzazione di un sistema di mobilità pubblica moderna ed efficiente ha subito un brusco arresto per l'assenza, in questi anni, di investimenti per la modernizzazione e il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale e per la concomitante decisione di sottrarre ingenti risorse al settore;

il decreto-legge n. 78 del 2010, infatti, ha stabilito la riduzione delle risorse statali a qualunque titolo spettanti alle regioni a statuto ordinario in misura pari a 4.000 milioni di euro per l'anno 2011 e a 4.500 milioni annui a decorrere dal 2012, a titolo di concorso alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica per il triennio 2011-2013. Di tali risorse, in particolare, 1.181 milioni di euro rappresentano i trasferimenti per le esigenze connesse al trasporto pubblico locale, ex articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997, che avrebbero dovuto essere trasformati in fiscalità dal 2011, ai sensi dell'articolo 1, comma 302, della legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244 del 2007). La norma del secondo Governo Prodi, che il decreto-legge n. 78 del 2010 ha soppresso contestualmente alla riduzione dei trasferimenti per il trasporto pubblico locale, prevedeva che i trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale fossero sostituiti, adeguando corrispondentemente la compartecipazione al gettito dell'accisa sul gasolio per autotrazione; con l'accordo Stato-regioni e province autonome del 16 dicembre 2010, il Governo ha assunto l'impegno di reintegrare i trasferimenti alle regioni per un importo di 400 milioni di euro per l'anno

2011; il Governo è, inoltre, chiamato a reintegrare i finanziamenti per il trasporto pubblico locale di ulteriori 25 milioni di euro, sempre per l'anno 2011, a favore delle regioni a statuto ordinario, con le modalità disposte nella legge di stabilità 2011; a tal fine il decreto-legge n. 98 del 2010, all'articolo 21, comma 3, dispone, dal 2011, l'istituzione presso il Ministero dell'economia e delle finanze del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del patto di stabilità;

dall'anno 2012 tale fondo sarà ripartito, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sulla base di criteri premiali individuati da un'apposita struttura paritetica che dovrà svolgere compiti di monitoraggio sulle spese e sull'organizzazione del trasporto pubblico locale; il 50 per cento delle risorse del fondo è attribuito, in particolare, a favore degli enti collocati nella classe degli enti più virtuosi; tra i criteri di premialità è, in particolare, previsto che l'attribuzione della gestione dei servizi di trasporto avvenga con procedura ad evidenza pubblica;

il nuovo fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale è del tutto insufficiente a compensare il taglio operato fino ad ora, ma è anche di molto inferiore al fabbisogno del trasporto pubblico locale registrato negli ultimi anni;

il fabbisogno del settore è rilevante, pari ad un minimo di 1,5 miliardi di euro; le regioni, inoltre, indicano un fabbisogno ancora maggiore pari a 1,9 miliardi derivante dall'onere dei contratti stipulati con le aziende di trasporto, che sono contratti pluriennali e impegnano, in media, appunto, risorse per 1,9 miliardi di euro: si tratta di risorse essenziali per lo svolgimento del servizio secondo gli *standard* attuali, senza considerare i fondi necessari allo sviluppo del trasporto per far fronte alle esigenze emergenti dei cittadini e delle imprese;

a fronte di tale fabbisogno, le risorse rese disponibili dal Governo per finanziare il trasporto pubblico locale sono solo 400 milioni; come denunciato dalle autonomie territoriali, in molte regioni il taglio dei finanziamenti per il trasporto pubblico locale è compreso tra il 70 e l'80 per cento delle risorse prima disponibili: è di tutta evidenza che in assenza di nuove risorse le regioni non potranno più far circolare autobus e treni locali, a danno della collettività e del diritto alla mobilità, o saranno costretti ad aumentare il prezzo del servizio a livelli inaccessibili per la stragrande maggioranza dell'utenza;

parimenti, in assenza di adeguato reintegro delle risorse, non si può escludere che le imprese di trasporto pubblico locale non siano più in grado di far fronte ai costi del personale e di funzionamento, con inevitabili e gravi conseguenze sul piano occupazionale;

nel maggio 2011 è stato approvato il decreto legislativo n. 98, «Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario», che dovrebbe assicurare autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e un equivalente soppressione degli attuali trasferimenti statali;

il decreto legislativo, oltre a ribadire che le spese di trasporto pubblico locale sono prestazioni sociali «essenziali», come previsto dall'articolo 117, secondo comma, lettera *m*), della Costituzione, con l'articolo 40 disciplina specificamente il trasporto pubblico locale, prevedendo che, al fine di garantire un'integrazione straordinaria delle risorse finanziarie da destinare al trasporto pubblico locale e al fine di garantire la maggiore possibile copertura finanziaria della spesa per gli ammortizzatori sociali, il Governo promuova il raggiungimento di un'intesa con le regioni affinché sia prorogato sino al 31 dicembre 2012 l'accordo con le regioni di utilizzare per tali spese il fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010 e sia modificata la regola di riparto del concorso finanziario delle regioni alle spese previste dal programma comunitario;

per la collettività e l'intero Paese, i costi economici dell'assenza di adeguate politiche di trasporto pubblico sono enormi: si stima che la congestione urbana costi 10 miliardi di euro l'anno; la congestione nel trasporto merci costi 56 miliardi di euro; l'incidentalità in ambito urbano ha determinato 2.200 morti solo nell'ultimo anno. Un modello inadeguato di mobilità urbana ha anche un costo sanitario enorme; in Italia in 62 capoluoghi di provincia si superano i valori limite di inquinamento per 54 giorni all'anno, ignorando la direttiva dell'Unione europea che prevede

l'obbligo di adottare misure per evitare che i valori limite di inquinamento siano superati per più di 35 giorni all'anno; infine, la mobilità in ambito urbano rappresenta un quinto del consumo energetico globale del Paese: questo è un costo economico insostenibile in un Paese che paga l'energia il 40 per cento in più dei Paesi confinanti;

la mancanza di investimenti per la modernizzazione e il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico locale e la riduzione delle risorse al settore produce rilevanti effetti recessivi anche sul sistema industriale del trasporto: è di questi giorni la decisione della *Fiat* di dismettere l'azienda italiana *Irisbus*, che produce autobus, per assenza di commesse che risultano insufficienti a garantire la sopravvivenza dell'azienda, con inevitabili e gravissime conseguenze sul piano occupazionale per i 700 lavoratori dipendenti dell'impresa irpina e i 300 lavoratori dell'indotto; in occasione dell'approvazione definitiva della manovra finanziaria di agosto 2011, di cui al decreto-legge n. 138 del 2011, è stato votato e approvato l'ordine del giorno n. 9/4612/136, che impegna il Governo «a garantire al trasporto pubblico locale risorse sufficienti alla fornitura di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale», prevedendo la copertura anche dei «costi del personale e di funzionamento» del trasporto pubblico locale;

il medesimo ordine del giorno, inoltre, impegna il Governo a «sostituire tali trasferimenti solo dopo aver assicurato, a regime, adeguate e congrue fonti autonome di finanziamento sufficienti alla copertura delle spese di parte corrente e in conto capitale del servizio di trasporto pubblico» e a «dare attuazione alle disposizioni di cui agli articoli 20 e 21 della legge 42 sul federalismo fiscale affinché nella fase transitoria si provveda al recupero del deficit infrastrutturale per i servizi essenziali, (...) disponendo risorse adeguate e interventi finalizzati agli obiettivi di sviluppo, coesione e solidarietà sociale, tenendo conto "anche" della virtuosità degli enti nell'adeguamento al processo di convergenza ai costi o al fabbisogno standard, nel pieno rispetto dell'articolo 119, quinto comma, della Costituzione»;

da notizie diffuse dal Ministro dello sviluppo economico il successo registrato dall'asta per l'assegnazione delle frequenze dei telefonini di quarta generazione sta determinando, ad oggi, un'eccedenza di entrate, rispetto a quelle preventivate e pari a 2,4 miliardi di euro, di oltre 1 miliardo; una parte di queste risorse potrebbero essere messe a disposizione delle regioni per reintegrare le risorse del trasporto pubblico locale, garantendo il servizio pubblico per milioni di pendolari e scongiurando il rischio che la grave fase di emergenza mini la coesione sociale,

impegna il Governo:

a dare, entro termini ravvicinati e certi, piena attuazione agli impegni assunti con l'ordine del giorno 9/4612/136;

ad utilizzare le maggiori entrate accertate, rispetto a quelle iscritte in bilancio, derivanti dall'asta delle frequenze analogiche per reintegrare le risorse per il trasporto pubblico locale necessarie a garantire la continuità del servizio pubblico e superare la grave emergenza del momento, anche favorendo interventi per il rinnovo del parco circolante;

ad assumere le necessarie iniziative normative coerenti con gli obiettivi e le finalità individuate a livello comunitario con il piano d'azione sulla mobilità urbana, nonché con le indicazioni delineate nel parere espresso dalla Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati, approvato all'unanimità nella seduta del 21 luglio 2010, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, in occasione dell'esame del suddetto piano;

a definire un piano di politica industriale nel settore dei trasporti pubblici che incentivi la ricerca e l'utilizzo delle modalità a più basso impatto ambientale.

(1-00715)

«Meta, Franceschini, Ventura, Maran, Villecco Calipari, Amici, Boccia, Lenzi, Quartiani, Giachetti, Rosato, Boffa, Bonavitacola, Cardinale, Fiano, Gasbarra, Gentiloni Silveri, Ginefra, Laratta, Lovelli, Pierdomenico Martino, Giorgio Merlo, Tullo, Velo, Morassut, Pompili, Marco Carra, Graziano».

La Camera,
premessi che:

il trasporto pubblico locale in tutto il mondo adempie la funzione sociale di garantire a tutti i cittadini un adeguato diritto di mobilità, in particolare nelle aree urbane e metropolitane;
la carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e l'articolo 16 della Costituzione riconoscono il principio di libera circolazione e garantiscono la libertà di soggiorno e di mobilità per ogni singolo cittadino;

recentemente la Conferenza delle regioni e delle province autonome ha lanciato l'allarme sulla negativa incidenza degli ultimi provvedimenti finanziari disposti dal Governo sul settore del trasporto in generale e, in particolar modo, sul trasporto pubblico locale, denunciando un considerevole taglio alle risorse che compromette fortemente la qualità del servizio se non addirittura il totale azzeramento dei servizi;

il rendiconto dello Stato per l'anno 2010 e la successiva nota di aggiornamento evidenziano come nell'ambito della missione relativa al «Diritto alla mobilità» gli stanziamenti di competenza iscritti diminuiscono di più del 30 per cento, passando da 8.381 milioni di euro nel 2009 a 5.109,3 milioni di euro nel 2010;

con il decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, si è adottato un intervento indirizzato al trasporto ferroviario regionale, attribuendo più di 1.400 milioni di euro alle regioni per consentire la definizione di contratti pluriennali, ma il successivo decreto-legge n.78 del 2010 ha azzerato i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale per 1.635 milioni di euro;

molte regioni sono state costrette ad un incremento delle tariffe e ad un esborso di risorse proprie per coprire i costi di mantenimento del servizio a causa del mancato trasferimento di risorse, pari a più di 1.300 milioni di euro, promesso dal Governo nell'accordo siglato nel dicembre del 2010 con le stesse, ma mai in realtà ad oggi assegnato;

risultano ancora non completamente attuate le disposizioni previste dal decreto legislativo n. 68 del 2011 che, tra l'altro, ha disciplinato il trasporto pubblico locale nella parte in cui si prevede, al fine di garantire un'integrazione straordinaria di risorse, che il Governo promuova intese con le regioni per prorogare al 31 dicembre 2012 l'accordo per l'utilizzo del Fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010;

il decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, contenente ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, non ha previsto disposizioni e impegni di spesa da riferire al settore del trasporto pubblico locale;

i tagli delle risorse al settore e quelli sostenuti dagli enti locali nell'ambito delle due manovre estive porteranno, entro breve, alla paralisi totale del sistema, alla sospensione di un servizio costituzionalmente garantito e alla perdita di numerosi posti di lavoro di dipendenti del comparto;
l'insufficiente erogazione di fondi al comparto del trasporto su ferro penalizza investimenti in funzione dell'adeguamento tecnologico del materiale rotabile e delle vetture e delle misure volte alla sicurezza e alla manutenzione degli stessi, nonché al rispetto dei parametri ambientali a fronte invece delle realtà dei maggiori Paesi europei (Francia e Germania tra tutti) che hanno concluso accordi-quadro con l'industria nazionale per svariati miliardi di euro;

sono sempre più numerosi i disagi e i disservizi, non degni di un Paese occidentale, denunciati da milioni di cittadini che ogni giorno necessitano dell'utilizzo dei mezzi di trasporto per raggiungere il proprio posto di lavoro, di studio o i luoghi di interesse sociale diffusi nel territorio;

negli ultimi allegati infrastrutture al documento di economia e finanza si è ribadito che quella del trasporto pubblico locale rappresenta l'emergenza più grave dell'intera offerta trasportistica, ammettendo inoltre una netta responsabilità del Governo nel definire un'azione organica mirata al superamento dell'emergenza;

l'attuale assenza di risorse finanziarie adeguate per il settore dei trasporti e della circolazione colpisce, in particolar modo, le fasce meno abbienti della popolazione;

poiché oltre i due terzi della spesa sostenuta complessivamente per il servizio sono garantiti

dall'intervento pubblico e solo la restante parte deriva dai proventi del traffico, è necessario avviare una riforma organica mirata alla riorganizzazione dell'intero comparto;
garantire un'elevata qualità del servizio di trasporto regionale consente una riduzione di oltre il 30 per cento del costo che le famiglie pagano annualmente per le proprie esigenze di trasporto in ambito locale (dato quantificato dal recente allegato infrastrutture in 38 miliardi di euro circa),

impegna il Governo:

ad assumere le necessarie iniziative dirette a destinare urgentemente adeguate risorse finanziarie per realizzare i necessari investimenti nel settore, al fine di garantire ai cittadini un'adeguata offerta del servizio e il mantenimento di elevati standard di qualità ed efficienza;

a valutare l'opportunità di destinare prioritariamente al settore del trasporto regionale su rotaia e su gomma una quota delle risorse introitate con il superiore gettito dell'iva stabilito dai recenti provvedimenti di stabilizzazione finanziaria;

a promuovere iniziative mirate all'ottimizzazione della spesa relativa al servizio di trasporto pubblico locale, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso;

a promuovere misure di defiscalizzazione a favore delle regioni per favorire il recupero delle risorse anticipate e garantire l'offerta di trasporto pubblico locale;

a promuovere, d'intesa con le regioni, politiche volte a rendere più efficiente il settore del trasporto collettivo su gomma in ambito extra-urbano e il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata in funzione di:

a) individuare su scala nazionale le soglie che caratterizzano i livelli legati all'offerta di servizio pubblico;

b) garantire il ripiano del disavanzo;

c) favorire l'aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione;

d) garantire un riassetto generale delle reti secondarie;

e) programmare interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto.

(1-00723)

«Mereu, Compagnon, Galletti, Ciccanti, Volontè, Naro, Anna Teresa Formisano, Libè, Occhiuto, Toto».

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale in tutto il mondo adempie la funzione sociale di garantire a tutti i cittadini un adeguato diritto di mobilità, in particolare nelle aree urbane e metropolitane;

la carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e l'articolo 16 della Costituzione riconoscono il principio di libera circolazione e garantiscono la libertà di soggiorno e di mobilità per ogni singolo cittadino;

recentemente la Conferenza delle regioni e delle province autonome ha lanciato l'allarme sulla negativa incidenza degli ultimi provvedimenti finanziari disposti dal Governo sul settore del trasporto in generale e, in particolar modo, sul trasporto pubblico locale, denunciando un considerevole taglio alle risorse che compromette fortemente la qualità del servizio se non addirittura il totale azzeramento dei servizi;

il rendiconto dello Stato per l'anno 2010 e la successiva nota di aggiornamento evidenziano come nell'ambito della missione relativa al «Diritto alla mobilità» gli stanziamenti di competenza iscritti diminuiscono di più del 30 per cento, passando da 8.381 milioni di euro nel 2009 a 5.109,3 milioni di euro nel 2010;

con il decreto-legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, si è adottato un intervento indirizzato al trasporto ferroviario regionale, attribuendo più di 1.400 milioni di euro alle regioni per consentire la definizione di contratti pluriennali, ma il successivo decreto-

legge n.78 del 2010 ha azzerato i trasferimenti alle regioni per il trasporto pubblico locale per 1.635 milioni di euro;

molte regioni sono state costrette ad un incremento delle tariffe e ad un esborso di risorse proprie per coprire i costi di mantenimento del servizio a causa del mancato trasferimento di risorse, pari a più di 1.300 milioni di euro, promesso dal Governo nell'accordo siglato nel dicembre del 2010 con le stesse, ma mai in realtà ad oggi assegnato;

risultano ancora non completamente attuate le disposizioni previste dal decreto legislativo n. 68 del 2011 che, tra l'altro, ha disciplinato il trasporto pubblico locale nella parte in cui si prevede, al fine di garantire un'integrazione straordinaria di risorse, che il Governo promuova intese con le regioni per prorogare al 31 dicembre 2012 l'accordo per l'utilizzo del Fondo sociale europeo per gli anni 2009-2010;

il decreto legge 13 agosto 2011, n. 138, contenente ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 148 del 2011, non ha previsto disposizioni e impegni di spesa da riferire al settore del trasporto pubblico locale;

i tagli delle risorse al settore e quelli sostenuti dagli enti locali nell'ambito delle due manovre estive porteranno, entro breve, alla paralisi totale del sistema, alla sospensione di un servizio costituzionalmente garantito e alla perdita di numerosi posti di lavoro di dipendenti del comparto; l'insufficiente erogazione di fondi al comparto del trasporto su ferro penalizza investimenti in funzione dell'adeguamento tecnologico del materiale rotabile e delle vetture e delle misure volte alla sicurezza e alla manutenzione degli stessi, nonché al rispetto dei parametri ambientali a fronte invece delle realtà dei maggiori Paesi europei (Francia e Germania tra tutti) che hanno concluso accordi-quadro con l'industria nazionale per svariati miliardi di euro;

sono sempre più numerosi i disagi e i disservizi, non degni di un Paese occidentale, denunciati da milioni di cittadini che ogni giorno necessitano dell'utilizzo dei mezzi di trasporto per raggiungere il proprio posto di lavoro, di studio o i luoghi di interesse sociale diffusi nel territorio;

negli ultimi allegati infrastrutture al documento di economia e finanza si è ribadito che quella del trasporto pubblico locale rappresenta l'emergenza più grave dell'intera offerta trasportistica, ammettendo inoltre una netta responsabilità del Governo nel definire un'azione organica mirata al superamento dell'emergenza;

l'attuale assenza di risorse finanziarie adeguate per il settore dei trasporti e della circolazione colpisce, in particolar modo, le fasce meno abbienti della popolazione;

poiché oltre i due terzi della spesa sostenuta complessivamente per il servizio sono garantiti dall'intervento pubblico e solo la restante parte deriva dai proventi del traffico, è necessario avviare una riforma organica mirata alla riorganizzazione dell'intero comparto;

garantire un'elevata qualità del servizio di trasporto regionale consente una riduzione di oltre il 30 per cento del costo che le famiglie pagano annualmente per le proprie esigenze di trasporto in ambito locale (dato quantificato dal recente allegato infrastrutture in 38 miliardi di euro circa),

impegna il Governo:

ad assumere le necessarie iniziative dirette a destinare urgentemente adeguate risorse finanziarie per realizzare i necessari investimenti nel settore, al fine di garantire ai cittadini un'adeguata offerta del servizio e il mantenimento di elevati standard di qualità ed efficienza;

a valutare l'opportunità di destinare prioritariamente al settore del trasporto regionale su rotaia e su gomma una quota delle risorse introitate con il superiore gettito dell'iva stabilito dai recenti provvedimenti di stabilizzazione finanziaria;

a promuovere iniziative mirate all'ottimizzazione della spesa relativa al servizio di trasporto pubblico locale, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso;

a promuovere misure di defiscalizzazione a favore delle regioni per favorire il recupero delle risorse anticipate e garantire l'offerta di trasporto pubblico locale;

a promuovere, d'intesa con le regioni, politiche volte a rendere più efficiente il settore del trasporto collettivo su gomma in ambito extra-urbano e il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata in funzione di:

- a) individuare su scala nazionale le soglie che caratterizzano i livelli legati all'offerta di servizio pubblico;
- b) favorire l'aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione;
- c) garantire un riassetto generale delle reti secondarie;
- d) programmare interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto.

(1-00723)

(Testo modificato nel corso della seduta) «Mereu, Compagnon, Galletti, Ciccanti, Volontè, Naro, Anna Teresa Formisano, Libè, Occhiuto, Toto».

La Camera,

premesso che:

il trasporto pubblico locale rappresenta oggi il più significativo generatore di spesa pubblica nel settore dei servizi pubblici locali. I costi di produzione del servizio, che risultano essere doppi rispetto ad esempio al Regno Unito e più elevati rispetto agli altri Paesi europei, derivano da una serie di elementi legati, molte volte, alle problematiche inerenti alla scarsa capacità delle imprese e delle amministrazioni di contenere i costi di produzione del servizio;

il trasporto pubblico locale, in tutto il mondo, è caratterizzato dalla funzione sociale di garantire a tutti i cittadini un adeguato diritto alla mobilità, in particolare nelle aree urbane e metropolitane. In un momento di crisi economica internazionale ed in condizioni di ristrettezze economiche, quali quelle che si riscontrano nell'attuale fase congiunturale del Paese e nell'economia mondiale, risulta difficile pensare a nuove espansioni del servizio;

è anche necessario riflettere sulle possibili aree di ottimizzazione della spesa in un settore in cui oltre i due terzi della spesa sostenuta complessivamente per il servizio sono garantiti dall'intervento pubblico e solo un terzo deriva dai proventi del traffico. Quindi, è opportuno considerare se esistano servizi scarsamente utilizzati che possono essere adeguatamente riorganizzati, al fine di migliorare sia il beneficio per l'utenza sia il rapporto costi-benefici del servizio stesso. Questo obiettivo è in gran parte oggi affidato alla potestà regolamentare delle regioni e degli enti locali, chiamati a concorrere, assieme allo Stato, all'allineamento ai parametri economici, che garantiscono il rispetto dei vincoli per la stabilità economica del Paese;

è, quindi, necessario riconsiderare le risorse complessive di cui il settore abbisogna per sostenere adeguati livelli qualitativi e quantitativi di offerta di servizi in un quadro di crescente processo di liberalizzazione dei servizi socialmente sostenibile e consentire uno sviluppo qualitativo e quantitativo delle infrastrutture e dei servizi finalizzato alla massimizzazione dei benefici per gli utenti e per tutti i cittadini e da realizzarsi attraverso il riequilibrio e l'efficientamento del sistema; in questo quadro economico c'è l'esigenza di realizzare un metodo programmatico nel settore del trasporto pubblico locale che è determinato dalla necessità di dare all'azione della mano pubblica un'ordinata coerenza con gli obiettivi più generali di sviluppo di un settore che assorbe risorse finanziarie sempre più rilevanti a tutti i livelli di spesa sia centrali che periferici;

il decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, all'articolo 21, comma 3, ha istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con una dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del patto di stabilità. Dall'anno 2012 il fondo è ripartito, d'intesa con la Conferenza Stato-regioni, sulla base di criteri premiali individuati da un'apposita struttura paritetica da istituire senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il 50 per cento delle risorse può essere attribuito, in particolare, a favore degli enti collocati nella classe degli enti più virtuosi; tra i criteri di virtuosità è, comunque, inclusa l'attribuzione della gestione dei servizi di trasporto con procedura ad evidenza pubblica;

l'obiettivo principale, in questo contesto di crisi economica internazionale, che genera evidenti

problemi sul bilancio dello Stato, è proprio quello di ridurre l'incidenza finanziaria in tale settore sul bilancio pubblico, anche favorendo una maggiore concorrenza fra operatori e, di conseguenza, migliorando l'efficienza dei servizi a disposizione dei cittadini;

è in ogni caso anche da sottolineare che il trasporto pubblico locale è un settore in cui va valorizzata la procedura di gara ad evidenza pubblica per permettere un'effettiva concorrenza tra i soggetti affidatari in modo da ridurre gli sprechi e i costi di gestione. Sarebbe, quindi, importante anche intervenire normativamente attraverso la privatizzazione delle imprese pubbliche che gestiscono tali servizi, garantendo il superamento degli aspetti monopolistici, introducendo regole di concorrenzialità nell'affidamento dei servizi ed incentivando l'incremento della qualità, dell'efficacia, efficienza ed economicità;

è, inoltre, opportuno, alla luce della crisi economica internazionale, imprimere nuovo slancio a processi di liberalizzazione socialmente sostenibili in un quadro di necessaria riconsiderazione delle risorse complessive di cui il settore debba poter disporre per sostenere adeguati livelli qualitativi e quantitativi di offerta dei servizi;

è necessario, quindi, assicurare regole chiare e risorse certe, compatibilmente con le esigenze di bilancio, a sostegno di un reale processo di efficienza e di liberalizzazione,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa idonea a ricercare, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, le risorse necessarie a garantire nell'immediato la regolarità e la continuità dei principali servizi pubblici di trasporto esistenti;

a definire un piano di politica industriale nel settore dei trasporti che incentivi la ricerca e l'utilizzo delle modalità a più basso impatto ambientale, che non prescinda da un'efficace riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale, anche avvalendosi di strumenti quali l'osservatorio sul trasporto pubblico locale, istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007;

ad assumere le necessarie iniziative coerenti con gli obiettivi e le finalità individuate a livello comunitario con il piano d'azione sulla mobilità urbana, nonché con le indicazioni delineate nel parere espresso dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, approvato all'unanimità nella seduta del 21 luglio 2010, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, in occasione dell'esame del suddetto piano;

a prevedere una politica di integrazione tariffaria tra le varie modalità di trasporto diretta anche ad un adeguamento delle tariffe ai livelli medi europei;

a procedere, nell'ambito di una politica di liberalizzazione e rilancio del settore del trasporto pubblico locale, all'attivazione di una politica industriale connotata dall'esigenza di determinare processi di aggregazione aziendale tali da assicurare una sufficiente competitività anche a livello europeo, anche al fine di superare l'attuale livello di parcellizzazione degli operatori del settore.

(1-00724)

«Valducci, Desiderati, Pionati, Baldelli, Bergamini, Garofalo, Simeoni, Biasotti, Bernardo, Marsilio».

La Camera,

premesso che:

è ampiamente riconosciuto che per uscire positivamente dalla crisi il Paese ha bisogno di riforme economiche e sociali strutturali, incentrate anche su riconversioni produttive, e di nuovi stili di vita dei cittadini;

quello del trasporto pubblico locale è uno dei settori fondamentali sui quali operare per realizzare un moderno sistema necessario allo sviluppo del Paese, intervenendo con scelte politiche strategiche che assicurino il diritto alla mobilità per tutti i cittadini attraverso il trasporto intermodale collettivo ferro-gomma e il trasporto merci, sempre più orientato all'utilizzo di un adeguato sistema ferroviario e marittimo. Ciò consentirebbe di contenere l'uso del mezzo

individuale, realizzando nel contempo una sensibile riduzione della spesa per le famiglie, una forte riduzione di consumi energetici di cui il Paese ha bisogno, un forte contenimento dell'inquinamento delle nostre città, una consistente riduzione dei costi sanitari e produttivi, una migliore qualità della vita e della salute dei cittadini;

un trasporto pubblico efficiente è un modo concreto ed immediato per migliorare la qualità della vita dei cittadini e per ridurre il traffico privato e l'inquinamento delle città;

la recente manovra economica adottata dal Governo per il contenimento della spesa pubblica e la conseguente e consistente riduzione di trasferimenti alle regioni e agli enti locali vanno, invece, nella direzione opposta e rischiano di produrre ripercussioni pesantissime, sia sul versante della spesa di gestione che su quello dell'investimento del trasporto pubblico locale, con un impatto che avrà effetti negativi sulla quantità e sulla qualità dei servizi: una riduzione di risorse non assorbibili da semplici manovre di efficientamento e di incremento della produttività, che pure è necessario perseguire, che comporterà una profonda ristrutturazione del sistema dell'offerta dei servizi; per la parte a carico di regioni ed enti locali, quest'ultima manovra prevede nuovi tagli al trasporto pubblico locale, aggiungendoli a quelli già determinati dalla manovra correttiva dell'estate 2010, oltre a cancellare i provvedimenti di parziale rifinanziamento previsti dalla legge di stabilità 2011 e dal cosiddetto decreto-legge mille proroghe 2011;

le residue risorse che l'ultima manovra economica lascia nella disponibilità delle amministrazioni locali per l'erogazione dei servizi indeboliscono fortemente la mobilità locale collettiva, arrivando a determinare un taglio del servizio fino al 50 per cento dei livelli attuali, imponendo pesanti incrementi tariffari, colpendo così, in modo insostenibile, attraverso il peggioramento del servizio e l'aumento del prezzo di biglietti ed abbonamenti, l'utenza pendolare, le fasce sociali più deboli, gli studenti, nonché i livelli occupazionali del settore e del sistema dell'indotto di forniture di mezzi e di servizi accessori;

i suddetti tagli, infatti, non riguarderanno solo una riduzione degli sprechi, ma implicheranno soppressioni del servizio di base, costituito da treni ed autobus, senza i quali a milioni di famiglie verrà impedito di spostarsi per raggiungere scuole e luoghi di lavoro;

l'obiettivo di ridurre le risorse statali nella misura prevista è stato perseguito dal Governo anche attraverso il sacrificio di quelle misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle regioni per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia*, come quelle previste dall'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007, legge finanziaria per il 2008, successivamente abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010;

per tali ragioni e per denunciare quanto il peso dell'ultima manovra economica, drammaticamente sproporzionata e tutta a carico delle autonomie locali, li esporrà, al punto da non poter più garantire le funzioni di governo, i presidenti delle regioni italiane, in segno di protesta ed in attesa di risposte concrete, hanno simbolicamente riconsegnato nelle mani del Governo i contratti per il trasporto su ferro e gomma, non essendo in alcun modo possibile, da parte loro, adempiere alle relative obbligazioni, una volta venute meno le risorse sulle quali era stato posto legittimo affidamento; negli ultimi anni il settore del trasporto pubblico locale è stato il destinatario di un'intensa produzione normativa, con leggi, decreti e regolamenti rivolti più a sconfessarsi l'un l'altro che a disegnare un quadro chiaro e definitivo, all'interno del quale rilanciare un settore ormai stabilmente in crisi;

i contratti di servizio per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia* attualmente vigenti sono stati sottoscritti dalle regioni sulla base di una norma di legge statale che ne ha previsto espressamente la stipula, quale è l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008, e riponendo oggettivo affidamento sulla norma prevista dall'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007, successivamente abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010, che, attraverso la fiscalizzazione delle risorse necessarie a decorrere dal 2011, garantiva risorse certe e continuative;

gli interventi di finanza pubblica adottati nel corso dell'ultimo biennio hanno sovvertito il quadro di

riferimento finanziario, che, pur con le sue criticità, ha governato per molti anni la materia del trasporto pubblico locale. Più precisamente, essi hanno pesantemente inciso sulla disponibilità di risorse finanziarie per il settore, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico, ormai limitati a circa un quarto, e, dall'altro, interrotto il già previsto completamento del processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per regioni ed enti locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria;

nel 2010 per finanziare il trasporto pubblico locale le regioni avevano a loro disposizione 1.714 milioni di euro. Con la manovra per il 2011 gli stessi stanziamenti erano diminuiti, potendo contare in 977 milioni di euro (di cui 425 milioni ottenuti solo dopo le proteste dei presidenti delle regioni, ma in realtà mai trasferiti alle regioni). Per il 2012 i presidenti delle regioni dovranno accontentarsi di soli 400 milioni di euro;

l'attuale quadro delle risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale dal 2012 in poi è costituito proprio dall'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011, che ha istituito il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del patto di stabilità; il suddetto ammontare complessivo delle risorse da fiscalizzare risulta essere assolutamente inadeguato alle esigenze reali del settore del trasporto pubblico locale, così come risultanti dalla spesa sostenuta nel corso degli anni;

i cittadini e le imprese del Mezzogiorno si confrontano tutti i giorni con un'offerta di servizi di trasporto pubblico locale decisamente inferiore, sia dal punto di vista quantitativo, in termini di vetture-chilometri, che qualitativo, in termini di età media del materiale rotabile, puntualità e tecnologie, rispetto al resto del Paese, che pure offre mediamente *standard* di servizio ben al di sotto dei livelli medi europei,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte a ristabilire le misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle regioni per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia*, in particolare quelle di cui all'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria per il 2008), abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010;

ad assumere iniziative per incrementare, al fine di soddisfare il fabbisogno finanziario del settore la dotazione del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011, di 1.700 milioni di euro, portandola almeno ad un totale di 2.100 milioni di euro;

a rispettare l'intesa già sottoscritta con le regioni per la fiscalizzazione del trasporto pubblico locale, unica misura in grado di riorganizzare il settore, completandone il processo normativo e prevedendone la messa a regime a partire dal 1° gennaio 2012.

(1-00728)

«Commercio, Lo Monte, Lombardo, Oliveri, Brugger».

La Camera,

premesso che:

è ampiamente riconosciuto che per uscire positivamente dalla crisi il Paese ha bisogno di riforme economiche e sociali strutturali, incentrate anche su riconversioni produttive, e di nuovi stili di vita dei cittadini;

quello del trasporto pubblico locale è uno dei settori fondamentali sui quali operare per realizzare un moderno sistema necessario allo sviluppo del Paese, intervenendo con scelte politiche strategiche che assicurino il diritto alla mobilità per tutti i cittadini attraverso il trasporto intermodale collettivo ferro-gomma e il trasporto merci, sempre più orientato all'utilizzo di un

adeguato sistema ferroviario e marittimo. Ciò consentirebbe di contenere l'uso del mezzo individuale, realizzando nel contempo una sensibile riduzione della spesa per le famiglie, una forte riduzione di consumi energetici di cui il Paese ha bisogno, un forte contenimento dell'inquinamento delle nostre città, una consistente riduzione dei costi sanitari e produttivi, una migliore qualità della vita e della salute dei cittadini;

un trasporto pubblico efficiente è un modo concreto ed immediato per migliorare la qualità della vita dei cittadini e per ridurre il traffico privato e l'inquinamento delle città;

la recente manovra economica adottata dal Governo per il contenimento della spesa pubblica e la conseguente e consistente riduzione di trasferimenti alle regioni e agli enti locali vanno, invece, nella direzione opposta e rischiano di produrre ripercussioni pesantissime, sia sul versante della spesa di gestione che su quello dell'investimento del trasporto pubblico locale, con un impatto che avrà effetti negativi sulla quantità e sulla qualità dei servizi: una riduzione di risorse non assorbibili da semplici manovre di efficientamento e di incremento della produttività, che pure è necessario perseguire, che comporterà una profonda ristrutturazione del sistema dell'offerta dei servizi; per la parte a carico di regioni ed enti locali, quest'ultima manovra prevede nuovi tagli al trasporto pubblico locale, aggiungendoli a quelli già determinati dalla manovra correttiva dell'estate 2010, oltre a cancellare i provvedimenti di parziale rifinanziamento previsti dalla legge di stabilità 2011 e dal cosiddetto decreto-legge mille proroghe 2011;

le residue risorse che l'ultima manovra economica lascia nella disponibilità delle amministrazioni locali per l'erogazione dei servizi indeboliscono fortemente la mobilità locale collettiva, arrivando a determinare un taglio del servizio fino al 50 per cento dei livelli attuali, imponendo pesanti incrementi tariffari, colpendo così, in modo insostenibile, attraverso il peggioramento del servizio e l'aumento del prezzo di biglietti ed abbonamenti, l'utenza pendolare, le fasce sociali più deboli, gli studenti, nonché i livelli occupazionali del settore e del sistema dell'indotto di forniture di mezzi e di servizi accessori;

i suddetti tagli, infatti, non riguarderanno solo una riduzione degli sprechi, ma implicheranno soppressioni del servizio di base, costituito da treni ed autobus, senza i quali a milioni di famiglie verrà impedito di spostarsi per raggiungere scuole e luoghi di lavoro;

l'obiettivo di ridurre le risorse statali nella misura prevista è stato perseguito dal Governo anche attraverso il sacrificio di quelle misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle regioni per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia*, come quelle previste dall'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007, legge finanziaria per il 2008, successivamente abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010;

per tali ragioni e per denunciare quanto il peso dell'ultima manovra economica, drammaticamente sproporzionata e tutta a carico delle autonomie locali, li esporrà, al punto da non poter più garantire le funzioni di governo, i presidenti delle regioni italiane, in segno di protesta ed in attesa di risposte concrete, hanno simbolicamente riconsegnato nelle mani del Governo i contratti per il trasporto su ferro e gomma, non essendo in alcun modo possibile, da parte loro, adempiere alle relative obbligazioni, una volta venute meno le risorse sulle quali era stato posto legittimo affidamento; negli ultimi anni il settore del trasporto pubblico locale è stato il destinatario di un'intensa produzione normativa, con leggi, decreti e regolamenti rivolti più a sconfessarsi l'un l'altro che a disegnare un quadro chiaro e definitivo, all'interno del quale rilanciare un settore ormai stabilmente in crisi;

i contratti di servizio per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia* attualmente vigenti sono stati sottoscritti dalle regioni sulla base di una norma di legge statale che ne ha previsto espressamente la stipula, quale è l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008, e riponendo oggettivo affidamento sulla norma prevista dall'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007, successivamente abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010, che, attraverso la fiscalizzazione delle risorse necessarie a decorrere dal 2011, garantiva risorse certe e continuative;

gli interventi di finanza pubblica adottati nel corso dell'ultimo biennio hanno sovvertito il quadro di riferimento finanziario, che, pur con le sue criticità, ha governato per molti anni la materia del trasporto pubblico locale. Più precisamente, essi hanno pesantemente inciso sulla disponibilità di risorse finanziarie per il settore, avendo, da un lato, drasticamente ridotto i trasferimenti statali destinati al pagamento dei servizi di trasporto pubblico, ormai limitati a circa un quarto, e, dall'altro, interrotto il già previsto completamento del processo di fiscalizzazione che avrebbe condotto, per questa materia fondamentale per regioni ed enti locali, al passaggio dal sistema di finanza derivata al sistema di finanza propria;

nel 2010 per finanziare il trasporto pubblico locale le regioni avevano a loro disposizione 1.714 milioni di euro. Con la manovra per il 2011 gli stessi stanziamenti erano diminuiti, potendo contare in 977 milioni di euro (di cui 425 milioni ottenuti solo dopo le proteste dei presidenti delle regioni, ma in realtà mai trasferiti alle regioni). Per il 2012 i presidenti delle regioni dovranno accontentarsi di soli 400 milioni di euro;

l'attuale quadro delle risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale dal 2012 in poi è costituito proprio dall'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011, che ha istituito il fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, con dotazione di 400 milioni di euro annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del patto di stabilità; il suddetto ammontare complessivo delle risorse da fiscalizzare risulta essere assolutamente inadeguato alle esigenze reali del settore del trasporto pubblico locale, così come risultanti dalla spesa sostenuta nel corso degli anni;

i cittadini e le imprese del Mezzogiorno si confrontano tutti i giorni con un'offerta di servizi di trasporto pubblico locale decisamente inferiore, sia dal punto di vista quantitativo, in termini di vetture-chilometri, che qualitativo, in termini di età media del materiale rotabile, puntualità e tecnologie, rispetto al resto del Paese, che pure offre mediamente *standard* di servizio ben al di sotto dei livelli medi europei,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative volte a ristabilire le misure di federalismo fiscale, già introdotte nell'ordinamento sin dal 2008, che erano intese a garantire risorse finanziarie proprie delle regioni per il trasporto ferroviario regionale di *Trenitalia*, in particolare quelle di cui all'articolo 1, comma 302, della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria per il 2008), abrogato dall'articolo 14, comma 2, del decreto-legge n. 78 del 2010;

ad assumere iniziative per incrementare, in modo consistente la dotazione del fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98 del 2011, di 1.700 milioni di euro, al fine di soddisfare il fabbisogno finanziario del settore;

a rispettare l'intesa già sottoscritta con le regioni per la fiscalizzazione del trasporto pubblico locale, unica misura in grado di riorganizzare il settore, completandone il processo normativo e prevedendone la messa a regime a partire dal 1° gennaio 2012.

(1-00728)

(*Testo modificato nel corso della seduta*) «Commercio, Lo Monte, Lombardo, Oliveri, Brugger».

La Camera,

premesso che:

la profonda crisi finanziaria internazionale che colpisce il Paese pesa non soltanto dal punto di vista dei mercati, ma produce anche gravi ripercussioni sulla realtà quotidiana dei cittadini. La dura politica del rigore e del contenimento della spesa, infatti, è avvenuta mettendo a rischio diritti fondamentali e servizi essenziali, come il trasporto pubblico locale e la mobilità, un settore tra i più colpiti dalle politiche del Governo;

le manovre economiche sin qui approvate hanno introdotto tagli drastici alle risorse degli enti locali, ormai impossibilitati ad assolvere le loro funzioni perché privi dei mezzi necessari a garantire

servizi adeguati ed efficienti. Per questa ragione nelle ultime settimane si sono registrate continue manifestazioni da parte degli amministratori locali, che hanno denunciato la drammatica situazione in cui versano le casse degli enti locali e lanciato l'allarme sulle conseguenze che le politiche di tagli indiscriminati hanno provocato;

i dati forniti dalla Conferenza delle regioni e delle province autonome mostrano un quadro allarmante: il decreto-legge n. 78 del 2010 ha prodotto una riduzione dei trasferimenti statali riferiti ai trasporti pubblici locali pari a 1.635 milioni di euro; nell'accordo Governo-regioni del 16 dicembre 2010, proprio per far fronte ai tagli effettuati, era stato previsto il recupero di risorse pari a circa 1.300 milioni di euro, che, tuttavia, è stato per gran parte disatteso dal Governo stesso;

il decreto-legge n. 98 del 2011 ha previsto dal 2011 l'istituzione presso il Ministero dell'economia e delle finanze di un fondo per il trasporto pubblico locale, anche ferroviario, con una disponibilità pari a 400 milioni di euro annui, che, secondo la Conferenza, costituiscono l'unica risorsa certa nel 2012. Il risultato delle manovre economiche approvate, pertanto, equivale ad un taglio complessivo nel settore dei trasporti pubblici locali pari a 1.665 milioni di euro;

le cifre indicate sono ben lontane da quelle necessarie per soddisfare le esigenze minime di un settore fondamentale quale quello dei trasporti pubblici locali;

il risultato di queste misure si tradurrà inevitabilmente in un pesante aumento delle tariffe, a fronte di una riduzione e di un peggioramento del servizio. Saranno, pertanto, le fasce più deboli della popolazione, come i giovani, gli studenti e gli anziani e, più in generale, le famiglie, a subire le conseguenze più gravi. Saranno pesanti le ripercussioni anche in termini di occupazione: secondo quanto riportato dalla Conferenza, il taglio dei servizi darà vita all'esubero di migliaia di dipendenti del comparto;

in assenza di misure adeguate le regioni non avranno la possibilità di rispettare gli impegni già sottoscritti con le aziende ferroviarie e le aziende del trasporto pubblico locale, andando incontro a possibili contenziosi;

la mancanza di risorse adeguate, inoltre, impedisce ogni possibilità di investimento nello sviluppo tecnologico dei mezzi e dei materiali rotabili, nelle attività di manutenzione degli stessi e nei livelli di sicurezza per gli addetti del settore e gli utenti;

gli obiettivi del contenimento della spesa e del risanamento dei conti pubblici, motivo dell'ulteriore taglio apportato dall'ultima manovra del Governo alle risorse destinate a regioni ed enti locali e finalizzate al trasporto pubblico, benché costituiscano una tappa obbligata dell'economia italiana, non possono ricadere unicamente sulle spalle delle famiglie, che assisteranno giorno dopo giorno ad una limitazione dei loro diritti essenziali a causa di servizi pubblici sempre più inadeguati e incapaci di soddisfare le pur minime esigenze di mobilità e trasporto,

impegna il Governo:

a dare seguito integralmente agli accordi intercorsi con le regioni nel dicembre 2010;

ad assumere le necessarie iniziative per aumentare le risorse destinate al fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, al fine di continuare a garantire la funzionalità del settore e il mantenimento di adeguati *standard* qualitativi nella prestazione dei servizi;

a prevedere, nell'ambito delle proprie competenze, misure di sostegno al comparto della mobilità e dei trasporti attraverso incentivi destinati ad investimenti e volti a garantire un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico.

(1-00729)

«Mosella, Tabacci, Lanzillotta, Pisicchio, Verneti, Brugger».