

#### Comunicato



L'OrSA Navigazione aderisce e sostiene la denuncia alla Commissione Europea per le omissioni del Governo Italiano che da anni non garantisce ai cittadini Siciliani e Calabresi il diritto alla continuità territoriale, alla mobilità e alla circolazione, diritti universali sanciti dalla Costituzione Italiana e dalla Unione Europea agli articoli 18, 39 e 42 del trattato.

L'art. 158 del trattato C.E. indica altresì fra i suoi obiettivi quello della coesione economica e sociale: obiettivo prioritario del legislatore comunitario è quello della promozione di uno sviluppo armonioso della Comunità, in particolare riducendo il divario trai livelli di sviluppo delle regioni meno favorite e insulari con l'adozione da parte degli stati membri di misure specifiche, volte a ridurre il più possibile la loro vulnerabilità e a creare delle vere pari opportunità tra queste Regioni e il resto dell'Unione.

I citati articoli sono chiaramente disattesi dal Governo Italiano e dai vettori pubblici del trasporto che concentrano ogni sforzo economico verso l'alta velocità del nord abbandonando al loro destino i cittadini Siciliani e Calabresi.

Per quanto esposto, l'OrSA Navigazione di Messina fa propria la denuncia redatta dall'avvocato **Emanuela Scalia dello studio Legale Avv. Aurora Notarianni di Messina** e s'impegna a sostenere ogni iniziativa a partire dalla raccolte delle firme necessarie.

Si può sottoscrivere la petizione attraverso il sito web www.orsanavigazione.it

Messina 28 marzo 2009

Il Segretario d'Impianto Antonino D'Orazio

### ALLA COMMISSIONE EUROPEA

## Oggetto: Denuncia contro lo Stato italiano per la violazione di

artt. 18. 39. 42. 158 e 159 del Trattato perché ai cittadini europei è precluso il diritto alla libera circolazione e alla mobilità da c verso la Sicilia e da e verso la Calabria in quanto non è garantita la continuità territoriale e con essa la coesione sociale e lo sviluppo economico di tali Regioni;

Artt. 81 e 82 del Trattato perché non è garantito il principio di libera concorrenza.

art. 6 del Trattato in quanto in Sicilia ed in Calabria l'assenza di un adeguato ed intermodale sistema di trasporti lascia persistere una insostenibile congestione del traffico su strada e aereo con impatto negativo ed allarmante sull'ambiente e danno per la salute dei cittadini.

# I sottoscritti cittadini italiani residenti nell'area dello Stretto di Messina premettono

I - che la <u>politica dei trasporti</u> è una delle prime politiche comuni della Comunità Europea ed i trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile rappresentano uno dei settori fondamentali delle attività dei servizi di interesse economico generale, in quanto consentono di garantire i <u>bisogni fondamentali delle popolazioni dell'Unione Europea</u>, sia in termini di mobilità che di approvigionamento, contribuendo pertanto in modo fondamentale alla coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione;

II - che deve essere garantita la continuità territoriale e la domanda di mobilità dei cittadini per il soddisfacimento dei bisogni primari del cittadino (salute, istruzione, sicurezza, giustizia, lavoro), nonché per la realizzazione dei principio di uguaglianza sostanziale di cui all'art. 3 della Costituzione e trattato di Amsterdam;

- che la politica europea destinața alle regioni gravate da handicap permanenti preveda una serie di misure volte a ridurre il più possibile la loro vulnerabilità e a creare delle vere "pari opportunità" tra queste regioni e il resto dell'Unione, secondo il principio di "discriminazione positiva" con adozione di misure destinate a taluni territori per garantire un'autentica parità senza costituire vantaggi indebiti;

III - che occorra garantire il giusto equilibrio tra le attività dei servizi di interesse economico generale e il rispetto della normativa comunitaria in materia di concorrenza e mercato interno e la politica comune dei trasporti, oltre a servizi efficienti e di qualità, richiede misure adeguate atte a migliorare la sicurezza dei trasporti ed a garantire la tutela dell'ambiente promuovendo lo sviluppo sostenibile;

# considerano in particolare

- che la creazione di <u>un'area di libero scambio</u> all'interno del bacino del Mediterraneo pone la Sicilia al centro della piattaforma logistica per l'ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci in tutta l'area del Mediterraneo;
- che, a dispetto della strategica posizione geografica. la Sicilia e la Calabria presentano un assetto della mobilità e un sistema infrastrutturale e di servizi che rivela sconcertanti limiti e carenze con un vergognoso divario con il nord Italia e nonostante le note e denunciate carenze infrastrutturali, le debolezze nell'apparato produttivo e i miliardi ricevuti (e sprecati!) in fondi strutturali, tali Regioni nell'azione del governo sono assenti e dimenticate e non vi è un'adeguata o quanto meno sufficiente attenzione per i problemi specifici;
- che i cittadini sono costretti a sostenere un eccessivo ed ingiustificato costo del trasporto sia diretto (per gli esborsi monetari, per i tempi di percorrenza, il comfort o meglio il discomfort sopportato, la percezione del rischio dovuto alla scarsa sicurezza nel viaggio) che indiretto (per coloro che non effettuano lo spostamento ma "sopportano" tutta quella serie di esternalità causate da quelli che si muovono).

# In particolare evidenziano e documentano le seguenti violazioni

### § 1- Sul trasporto via mare

I trasporti nell'area dello Stretto presentano numerose problematiche ed arrecano molti disagi per gli utenti. I punti critici sono dovuti a:

- 1) linee inadeguate ed insufficienti
- 2) tariffe troppo onerose per i pendolari: lavoratori e studenti
- 3) mancanza di concorrenza
- 4) mancanza di sicurezza
  - solo 3 Km separano la Sicilia dalla Calabria, pochi Km che a causa della mancanza di collegamenti adeguati appaiono distanze irraggiungibili per i quindicimila pendolari (circa l'80% della mobilitazione generale) che quotidianamente si spostano da una sponda all'altra dello stretto per motivi di studio o di lavoro;
  - I trasporti via mare nell'Area dello Stretto, si articolano su 5 punti cardine principali:

a Villa San Giovanni con due terminal uno Caronte e Tourist l'altro RFI. Esisteva sino al 2008 un collegamento veloce Eurolines poi soppresso.

a Reggio Calabria zona portuale con tre terminal RFI ed Ustica Lines per i mezzi veloci, Meridiano Lines con i traghetti in rotta Messina Tremestieri e Messina porto il sabato

a Reggio Calabria zona acroporto: terminal recentemente ristrutturato ma non ancora collegato per il mancato avvio della Metropolitana del mare

a Messina Nord Rada San Francesco il terminal della Caronte & Tourist con corse ogni 40 mm per tutte le 24 ore in virtù di un'autorizzazione oggetto di annullamento con giudicato amministrativo e della proroga provvisoria in attesa dello svolgimento di una gara internazionale a cui ha concorso, insieme alla C& T un'altra sola società la F.lli Catalano sas che mai ha svolto servizi di navigazione

il Porto di Messina con approdi di RFI spa, Ustica Lines, Meridiano Lines stl, Caronte & Tourist spa per la tratta Messina Salerno e viceversa,

Il nuovo porto di Tremestieri, le corse da e per Tremestieri sono eseguite da una società la Terminal Tremestieri srl, (partecipata con il 33% di quote della Caronte & Toursit, il 33% da RFI e il 33% da Meridiano s.r.l.) che svolge il servizio in proroga di autorizzazione provvisoria riservato agli automezzi, tir, autotreni, spesso con carico infiammabile, ed è vietato l'ingresso a bordo di passeggeri come pedoni o con automobili normali.

- per quanto riguarda gli inaccettabili ed ingiustificati tempi di percorrenza e la non continuità del servizio di attraversamento bisogna distinguere:
  - la situazione dei viaggiatori delle navi delle Ferrovie dello Stato (che svolgono il servizio di collegamento da Messina a Villa san Giovanni, e viceversa), intendendo cioè sia i viaggiatori che utilizzano i treni traghettati sia quelli che occupano vetture trasbordate dalle navi traghetto. Il valore medio è di circa 100 minuti, comprensivo dell'attesa, dell'imbarco, della traversata e dello sbarco.
  - I tempi di attraversamento per quanto attiene invece al servizio privato, (Caronte e Tourist Lines che svolge il servizio di collegamento da Villa San Giovanni a Messina e viceversa) in condizioni normali, non superano i 20 minuti. Tali tempi tuttavia si allungano drammaticamente la sera dopo le 20:00 e in periodi particolari, come le

festività di fine anno, le ferie estive, o per condizioni meteorologiche avverse. I tempi medi aŭmentano allora del 100%, fino al 300% e oltre: le attese di Ferragosto per decine di ore sono ormai cronaca abituale. (Ciò evidenzia come il servizio di cabotaggio privato non è né alterantivo a quello pubblico, come dovrebbe essere, né tanto meno complementare)

- Gli utenti dei mezzi veloci Bluvia-RFI (che svolgono il servizio di collegamento c.d. 
  "veloce" da Messina a Reggio Calabria e viceversa) prevedono dei tempi di 
  attraversamento di 35-40 minuti con partenze in media ogni ora, ad eccezione della sera 
  in cui il-servizio viene sospeso e del sabato e della domenica in cui si prevede una 
  notevole riduzione delle corse garantite. L'ultima corsa prevista da Messina per Reggio 
  Calabria è infatti alle 18:30. (Si segnalano inoltre le numerose e improvvise interruzioni 
  al servizio per guasti alle unità adibite al cabotaggio o per le condizioni del tempo 
  avverse.)
- I collegamenti privati Meridiano Lines (svolgono il servizio di collegamento tra Tremestieri Messina Reggio Calabria porto e viceversa e solo il sabato Messina porto Reggio Calabria porto e viceversa) prevedono partenze ogni due ore tranne il venerdi, il sabato e la domenica in cui vengono garantite solo poche corse. Inoltre spesso le corse subiscono ritardi e cancellazioni per motivi tecnici, (guasti, rallentamenti, code) o per fenomeni naturali avversi (mare molto mosso). La durata della percorrenza è di 50 minuti (esclusi i tempi di attesa all'imbarco) per la tratta Reggio- Messina e di 40 minuti per la tratta Tremestieri Reggio.
- Tali servizi di collegamento presentano quindi tutti enormi inefficienze in termini di qualità e quantità di servizio prestato e un sistema di tariffe spropositato. Oltre ai tempi di percorrenza inaccettabili e alle attese estenuanti ai terminal di imbarco bisogna evidenziare la inefficienza dei servizi prestati anche in termini di comfort e pulizia delle unità di cabotaggio che svolgono il servizio di attraversamento nello Stretto e la non conformità delle stesse agli standard europei previsti in termini di sicurezza. I punti di ristoro e di accoglienza a terra sono inesistenti, a bordo delle navi o non esistono o sono gestiti (?) da società private.
- Si denunciano inoltre le tariffe spropositate applicate agli utenti (che vanno da un minino di € 1,50 a € 2,80 per il passeggero a piedi e da 12,00 € ad € 29,00 per solo andata delle autovetture, senza la previsione di alcuno sconto per i residenti o i pendolari) ....

- Il progetto della Metropolitana dello Stretto, non è ancora partito e allo stato attuale, rischia di rivelarsi inefficiente, sia in termini di tempo poichè secondo le fasce orarie prospettate dal porto di Messina a quello di Reggio l'aliscafo potrà impiegare un'ora e mezza anziché gli attuali trenta minuti, che di costi. Le tariffe risultano infatti particolarmente onerose. Cinque euro per il tratto Messina-Reggio, tre euro e cinquanta per Messina- Villa San Giovanni e nove euro per Messina aeroporto di Reggio, senza la possibilità, per quest'ultima opzione, di sottoscrivere abbonamenti.
- Altro problema irrisolto è quello della sicurezza della navigazione nello stretto.

La tragica collisione avvenuta il 15.01.2007 tra il "Segesta jet" e la nave portacontainer russa "Susan Borchard", con la morte di 4 persone ha sottolineato ancora una volta la mancanza di sicurezza della navigazione dello Stretto dovuta alla negligenza da parte dello Stato nel disporre misure adeguate e interventi significativi per garantire l'incolumità degli utenti.(Ricordiamo che il sistema VTS all'epoca del sinistro era spento perchè non operativo dopo le 17:00, in mancanza di decreto di attivazione!!; e il sistema di navigazione nello stretto, rotta tra le più solcate, era sprovvisto di adeguata regolamentazione) ...

### § 2 - Sul trasporto ferroviario

Il sistema ferroviario sia in Sicilia che in Calabria è connotato da:

- una progressiva dismissione da parte di RFI,), Rete Ferrovia Italiana, del servizio ferroviario in
  Sicilia e in Calabria e quindi dalla diminuzione della rete ferroviaria nazionale, con
  soppressione di linee antieconomiche a fronte di una crescita dei viaggiatori superiore al
  doppio;
- una quasi totale assenza di investimenti sulla rete e ampie porzioni di territorio non servite dalla rete ferroviaria, tratti di ferrovie in disuso e mancanza di adeguata manutenzione sulla rete;
  - ➢ la Sicilia presenta una rete ferroviaria in esercizio estesa oltre 1.440 chilometri, di cui solo 102 a doppio binario, di fronte ai 6.400 della rete nazionale (lo 0,16%). Il dato più significativo è che 744 chilometri sono elettrificati, circa il 51,6% della rete regionale contro il 63% della rete nazionale;
  - per quanto riguarda il trasporto merci, le direttrici principali Messina-Palermo, Messina-Catania e Catania-Siracusa-Gela presentano caratteristiche tecniche inferiori a quelle standard di riferimento; infatti, oltre ad essere linee prevalentemente con un solo binario e quindi con una potenzialità di circa 80 treni/giorno, ammettono una sagoma di tipo PC22 o

inferiore e non sono quindi idonee al trasporto dei container "high cube", come del resto tutto il Corridoio tirrenico;

- la rete ferroviaria calabrese si estende, per circa 885 Km, in gran parte lungo la fascia costiera, ed è costituita da 253 Km a doppio binario ed elettrificati e da 602 Km a binario semplice, dei quali solo 149 Km sono elettrificati.
- Ela tragedia ferroviaria del treno Freccia della Laguna, il 17 luglio del 2002 a pochi chilometri dalla piccola stazione di Rometta Marea, in Provincia di Messina. Il convoglio, che era partito un'ora prima da Palermo e diretto verso Venezia, all'improvviso uscì dai binari, sventrando una casa cantoniera e finendo la folle corsa in una scarpata. Pesante il bilancio dell'incidente. Il deragliamento dei vagoni, infatti, costò la vita ad otto persone, un macchinista e sette passeggeri che rimasero incastrati tra le lamiere mentre riportarono solo alcune ferite altri cinquantatre viaggiatori. L'inchiesta arrivò a concludere che ha originato il gravissimo incidente un "giunto staffato" che non avrebbe retto al passaggio del treno. Hanno perso la vita, quindi, otto persone non per un errore umano o perchè il treno procedeva ad una velocità elevata ma per un banale difetto di funzionamento di un giunto, che sarebbe stato facilmente individuabile con l'ordinaria vigilanza sulla linea e la correlativa manutenzione.

#### tempi di percorrenza inaccettabili

- mentre al nord la Freccia rossa di Trenitalia collega Milano e Bologna (220 chilometri) in 65 minuti, e per il collegamento Milano-Roma sono necessarie tre ore e mezzo per 580 chilometri, per la tratta Palermo-Catania (210 chilometri) occorrono quasi cinque ore di viaggio! Il confronto è impietoso e scoraggiante e questi di tempi percorrenza sono inaccettabili e oltre a danneggiare l'immagine della Sicilia e della Calabria creano l'ulteriore gap di rendere improponibile ogni ipotesi di trasferire su rotaia merci e passeggerì. Il risultato è che si deve per forza di cose optare per il trasporto su mezzi gommati, intasando (e inquinando) le strade delle principali città siciliane e calabresi.
- <u>standard dei servizi</u> ben lontani da quelli europei, oltre allo stato di degrado delle stazioni ferroviarie e <u>scarsi collegamenti strategici</u> tra le grandi porte d'accesso, come gli aeroporti e i porti;
  - anomalie apparentemente inspiegabili nei servizi come le carrozze/confort dei treni notte dalla Sicilia che non vengono rese fruibili ai passeggeri
  - disinteresse per la chiusura del bar della stazione di Messina

- una precarietà dell'offerta di servizi unilateralmente e periodicamente modificata da RFI, in
  assenza di adeguata attività di programmazione (come ad es. la previsione di servizi
  alternativi) e di coordinamento, con fortissimi disagi per gli utenti e totale isolamento di alcune
  aree
  - La chiusura integrale (dal 26.02.2009) della tratta Lamezia Terme-Eccellente Rosarno per lavori di riparazione e manutenzione, a causa dei gravi danni strutturali conseguenti alle recenti avversità atmosferiche, per un periodo che si presume lungo (tre mesi almeno) ma ancora non esattamente ufficializzato e il convogliamento di tutti i treni sulla linea a binario Unico Lamezia Terme-Tropea-Rosarno (che ha una capacità di circa 70 treni al giorno), e in parte la soppressione dei servizi ferroviari (si prevede infatti un aumento della percorrenza di circo un'ora per i treni a lunga percorrenza e i notturni e la cancellazione di tutti gli Eurostar in partenza e arrivo da Reggio Calabria, il servizio nascerà e partirà da Lamezia Terme) comporta una spaccatura della Calabria in due con il pressocchè totale isolamento di alcune aree (Messina, Reggio, Vibo) senza alcuna proposta di soluzioni alternative per i viaggiatori e pendolari, che per raggiungere o partire da Messina, Reggio. Villa, utilizzavano gli Eurostar via Reggio. La conseguenza è che chi da Villa e Messina volesse prendere un Eurostar diretto al nord, dovrà arrivare con mezzi propri a Lamezia, non essendo stato approntato alcun servizio alternativo di collegamento tra Lamezia e Reggio Calabria.

## 3 § Il trasporto aereo

Il traffico aereo calabrese si sviluppa mediante 3 aeroporti: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone.

Gli areoporti siciliani, inclusi quelli delle isole maggiori Pantelleria e Lampedusa sono invece cinque. I principali Palermo e Catania sono raggiungibili dalle principali città italiane e capitali straniere. Trapani da qualche anno ha incrementato le rotte, Pantelleria e Lampedusa sono destinati al traffico estivo e vacanziero con collegamenti da Palermo e da alcune città italiane.

Non sono previsti voli diretti verso i paesi del mediterraneo (per andare al Cairo bisogna volare verso Parigi o Francoforte)

La mancata espressione della potenzialità del trasporto acreo calabrese e siciliano e la diminuzione della domanda con una situazione di deficit di bilancio piuttosto grave è dovuto ad una carenza quantitativa e qualitativa delle strutture di supporto:

- Acrostazioni, parcheggi auto e parcheggi velivoli
- raccordi viari e ferroviari alle reti principali
- servizi di trasporto pubblico di adduzione e di scambio
- sistemi informativi e di assistenza
- custodia veicoli, etc

necessitano di opere di ammodernamento e potenziamento per supportare e sostenere il trasporto aereo sia nella dimensione interregionale che internazionale. Ciò consentirebbe la possibilità di creare nuove rotte aeree centrate sugli aeroporti calabresi e siciliani, dai collegamenti euromediterranei (con la Tunisia, la Grecia, Malta, etc) ai collegamenti con altre città del Mezzogiorno e con altre regioni del Centro Nord Italia.

### 4 § Il trasporto su gomma in Sicilia e in Calabria

In Sicilia e in Calabria il sistema stradale e autostradale, presta un livello di servizi agli utenti molto basso rilevabile dai seguenti indici:

- allarmanti carenze infrastrutturali:
  - sia in Sicilia che in Calabria manca una rete autostradale a tre corsie e mancano le corsie di emergenza;
  - In particolare in Sicilia le autostrade a due corsie sono pari a 23 Km per 1000 Kmq di superficie territoriale (mediamente il resto d'Italia ne conta 21 Km);
  - ➤ l'asse portante della viabilità regionale e interregionale è costituito dall'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria che si estende per circa 300 Km e rappresenta la principale arteria di scorrimento che collega la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea allacciandosi al Corridoio 1 che collega Palermo a Berlino presenta allo stato attuale 25 lavori in corso, per opere di ammodernamento e manutenzione. Lavori iniziati nel 2004 e completi nel 2012?!?) per i gravi danni causati dalle avversità atmosferiche (che hanno causato la chiusura e/o limitazione del traffico) sia per le limitazioni imposte dagli interminabili lavori di ammodernamento.
  - > A Messina si attende da 20 anni lo svincolo cd. Giostra
- strade e autostrade poco sicure e numero eccessivo di incidenti (mortalità superiore alla media nazionale). A Messina é lecito tagliare un pilastro della rampa autostradale per consentire il passaggio di mezzi verso un lotto edilizio (abusivo ?) per la costruzione di appartamenti senza strade di accesso

- pessimi collegamenti e inaccettabili tempi di accessibilità tra i diversi nodi stradali, nodi
  urbani e tra aree e ambiti dell'entroterra, che portano ad un conseguente aggravio dei costi di
  trasporto;
- pessima manutenzione delle strade che mancano di strutture protettive e di segnaletiche (soprattutto nelle arce rurali secondarie).

# 5 § Sui FONDI FAS

Il Fas, convergenza dei fondi del Ministero dell'Economia e delle Attività produttive, avrebbe dovuto essere utilizzato per l'85% delle risorse nel Mezzogiorno verso le regioni meno competitive. Il governo, tuttavia, ha tagliato una parte delle risorse assegnate originariamente al Fas sottraendogli tredici degli originari 63 miliardi di euro e vorrebbe togliere altri 8 miliardi sui 15,3 dal Fondo Sociale europeo, che serve a promuovere nuovi posti di lavoro e alla riqualificazione professionale dei lavoratori, per stornarli verso la copertura degli ammortizzatori sociali. Inoltre, il governo ha continuato ad attingere dal Fas per le ragioni più disparate ( spesso a copertura di sprechi e buchi in bilancio!!!) con tagli di vario genere e dirottamenti successivi che hanno ridotto il Fondo fino a farlo scendere dai 63 previsti ai 40 miliardi di adesso (vanno sottratti anche 7,3 miliardi assegnati dall'ultimo Cipe al Fondo Matteoli per le infrastrutture). Dalla necessità di ripianare i deficit dei comuni di Catania e Roma all'emergenza rifiuti della Campania, solo nel 2008 sono stati sottratti al Fas 17 miliardi di euro. Nell'anno 2009 dei 6,9 miliardi di euro inscritti in bilancio sono stati sottratti ben 4 miliardi. Si tagliano dunque i fondi ordinari per lo sviluppo e le infrastrutture nel Meridione e vengono destinati per altri obiettivi circa 13 miliardi di euro. A questo si aggiunga la prospettiva del federalismo fiscale voluto dalla Lega Nord e col quale, in sostanza, si vogliono eliminare i trasferimenti compensativi dalle regioni più ricche a quelle più povere dello stivale. In una recente audizione di fronte alle Commissioni bilancio e finanze della Camera, il direttore della Svimez Riccardo Padovani ha riferito che l'impatto del federalismo sul Mezzogiorno può essere quantificato in una diminuzione di circa un miliardo di euro delle risorse da destinare al Sud. Anziché provvedere al rilancio economico e produttivo della Sicilia con l'approvazione di una serie di misure adeguate si è quindi assistito e si assiste al sistematico dirottamento di ingenti quantitativi di risorse distratte dalla loro destinazione normativa. Si pensi in particolare al miliardo e ai quattrocento milioni sottratti in tre anni e che sarebbero dovuti servire per la realizzazione di infrastrutture delle Ferrovie dello Stato.

### Tutto ciò premesso e considerato che

ai sensi dell'artt. 10 e 70 e 80 del Trattato, lo Stato Italiano è inadempiente in quanto non ha adottato neppure le misure minime necessarie ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dagli atti delle istituzioni della Comunità per una politica comune dei trasporti orientata alla efficienza, qualità e sicurezza

# si denunziano le seguenti violazioni

- artt. 18, 39,42, 158, 159 in quanto in Sicilia ed in Calabria non sono garantiti il diritto alla mobilità, alla libera circolazione e alla continuità territoriale.
- 2) artt. 81 e 82 del Trattato in quanto in Sicilia ed in Calabria non è garantito il principio di libera concorrenza né è osservato il divieto di sfruttamento abusivo di posizione dominante.
- 3) art. 6 del Trattato in quanto in Sicilia ed in Calabria l'assenza di un adeguato ed intermodale sistema di trasporti lascia persistere una insostenibile congestione del traffico su strada con impatto negativo ed allarmante sull'ambiente e danno per la salute dei cittadini.

Per l'assenza dell'azione dello Stato nonostante le innumerevoli, proposte, denunce e richieste di intervento e che la continuità territoriale e la mobilità sono un diritto per i cittadini e un dovere per chi governa

#### CHIEDONO

il rispetto e l'attuazione del principio della continuità territoriale e del diritto alla mobilità e alla libera circolazione, in Sicilia e in Calabria fondamentali per lo sviluppo economico e sociale delle nostre Regioni.

Convinti che prevarranno le ragioni della giustizia e del buon senso ci appelliamo alla Commissione Europea della Comunità Europea perché metta in atto tutto quanto di Sua competenza per accertare le denunciate violazioni dello Stato Italiano e porre finalmente rimedio a questa incresciosa situazione.

Il diritto alla mobilità e alla libera circolazione è sancito dalla Costituzione italiana e dalla Unione Europea, agli artt. 18, 39 e 42 del Trattato. Il diritto alla mobilità è garuntito in base al principio di difesa della continuità territoriale, ossia della possibilità per tutti i cittadini di spostarsi nel territorio nazionale e comunitario con pari opportunità, accedendo a un servizio che garantisca condizioni economiche e qualitative uniformi.

L'art. 158 del Trattato Ce indica inoltre tra i suoi <u>obiettivi fondamentali</u> quello della coesione economica e sociale: obiettivo prioritario del legislature comunitario è quello della promozione di uno sviluppo armonioso della Comunità, in particolare riducendo il divario tra i livelli di sviluppo delle regioni meno favorite e insulari con l'adozione da parte degli stati membri di misure specifiche, volte a ridurre il più possibile la loro vulnerabilità e a creare delle vere "pari opportunità" tra queste Regioni e il resto dell'Unione.