

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 769

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MULÈ, BAGNASCO, CASSINELLI

Agevolazioni tariffarie per assicurare il diritto alla mobilità dei residenti, dei lavoratori e degli studenti nella Liguria di ponente

Presentata il 22 giugno 2018

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, lunga circa 144 chilometri, presenta tratte a doppio binario per 101 chilometri e a binario unico per 43 chilometri. Secondo quanto pubblicato nel sito *internet* della società Rete ferroviaria italiana Spa, il completamento del raddoppio della tratta Finale Ligure-San Lorenzo al Mare, che si svilupperà interamente a monte dell'attuale tracciato, verrà realizzato mediante due fasi funzionali: la prima, tra Andora e San Lorenzo al Mare, della lunghezza di circa 18,5 chilometri, già inaugurata, e la seconda, in corso di progettazione, tra Finale Ligure e Andora, della lunghezza di circa 31,5 chilometri. Per l'Osservatorio territoriale sulle infrastrutture del Nord-Ovest, che monitora l'*iter* dell'opera, la situazione aggiornata al 19 marzo 2018 evidenzia come il progetto sia ancora in attesa del finanziamento completo. Le

risorse stanziare dalla legge di stabilità 2015 (legge n. 190 del 2014), pari a 225 milioni di euro, sono state impiegate per il primo lotto costruttivo e, in particolare, per le opere prioritarie per l'apertura dei cantieri ossia (espropri, lavori inerenti alla viabilità, individuazione dei siti di conferimento del materiale di scavo).

A fronte dello stallo dell'opera, sono tuttavia sempre più frequenti le segnalazioni, provenienti da studenti, lavoratori e turisti, relative alla scarsità delle corse, ai mezzi obsoleti e ai ritardi riguardanti la linea ferroviaria in questione.

Il rapporto « Pendolaria » per l'anno 2017, pubblicato dalla Legambiente, rileva che nel corso del 2017, in particolare, i pendolari del Ponente ligure hanno vissuto una condizione di inefficienza continua: chi frequenta i 147 chilometri della ferrovia Genova-Savona-Ventimiglia segnala continua-

mente criticità e problemi. Con il cambio d'orario di dicembre 2016 è stata attivata la variante di tracciato a doppio binario fra Andora e San Lorenzo al Mare, comprese le nuove stazioni di Andora, Diano e Imperia, e sono 17 le coppie di treni diretti, tra regionali e *intercity*, che giornalmente percorrono il nuovo tracciato, ma la situazione non è migliorata sensibilmente, anzi è lungi dal potersi definire normale.

Il problema è che il materiale rotabile non risulta assolutamente in grado di soddisfare le richieste dei pendolari e dei turisti, con carrozze in condizioni penose, specialmente nel caso dei treni regionali. I convogli sono infatti vecchi, con sedili rattoppati, e i bagni sono sporchi e maleodoranti, specialmente in estate. Al contrario, nei periodi più freddi i pendolari vedono il passaggio di «treni-frigorifero» con carrozze ghiacciate perché il riscaldamento spesso risulta guasto. A questo proposito basta ricordare che la Liguria è l'unica regione dell'Italia settentrionale ad avere treni con un'età media superiore a diciannove anni. Ma le lamentele vertono anche sulla puntualità dei treni. Il Comitato utenti Trenitalia del Ponente ha iniziato a raccogliere le informazioni su questa situazione in un *dossier* destinato alla direzione regionale, in cui sono elencati tutti i ritardi verificatisi, in taluni casi anche superiori a un'ora, talvolta causati da guasti ai passaggi a livello. Questo tipo di problema si verifica spesso anche per i treni *intercity* che collegano il Ponente ligure con Roma, come segnalato dal nuovo Comitato per i pendolari Savona-Genova.

A questa già drammatica situazione si somma, come detto, la lentezza della realizzazione del raddoppio del tracciato Finale Ligure-Andora, un progetto che peraltro avrebbe anche ricadute positive sui comuni rivieraschi, in quanto la dismissione del tracciato odierno potrebbe permetterle il reimpiego per passeggiate e piste ciclabili, come già è stato fatto con successo in altre parti della Liguria. La soluzione dello spostamento a monte avrebbe anche il vantaggio di liberare le strade della riviera dai passaggi a livello ferroviari che spesso ostacolano il traffico.

A fronte di questa offerta, così deficitaria in termini sia di servizi che di infrastrutture per chi deve ogni giorno recarsi al proprio lavoro o frequentare la scuola o l'università, l'unico mezzo sicuro per rispettare orari e impegni è rappresentato dall'uso degli autoveicoli privati, con tutto quello che ne consegue sul piano della sicurezza, del traffico, dell'inquinamento e, non ultimo, per le stesse finanze degli utenti, costretti al pagamento del pedaggio della tratta autostradale. Chi volesse percorrere i 161 chilometri della tratta da Genova a Ventimiglia pagherebbe, per andata e ritorno, ben 39,40 euro, un costo di gran lunga superiore a quello di tratte autostradali di identica lunghezza.

Si parla spesso di assicurare la continuità territoriale, riferita per lo più ai collegamenti con le nostre isole maggiori, ma il concetto di questo strumento legislativo europeo, nato per garantire i servizi di trasporto ai cittadini abitanti in regioni disagiate della nazione a cui appartengono, deve essere interpretato in maniera più estensiva, in quanto il disagio dei collegamenti può verificarsi in forme diverse a seconda dei contesti territoriali cui si riferisce e il contesto ligure è ormai unanimemente considerato un contesto disagiato per la sua particolare conformazione geografica. È per tutti questi motivi che si propone la presente iniziativa legislativa, che viene incontro alle difficoltà degli utenti liguri attraverso un intervento inteso ad affrancarli almeno dell'onere finanziario che dovranno sostenere, se non altro fino a quando sarà completato il raddoppio della tratta ferroviaria Finale Ligure-Andora, attualmente previsto per il 2025. A tal fine si prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipuli con l'Associazione italiana società concessionarie e trafori (AISCAT) un accordo volto a stabilire agevolazioni tariffarie relativamente ai pedaggi nella tratta autostradale A 10 Genova Pegli-Ventimiglia, nella misura del 70 per cento dell'importo del pedaggio, da riconoscere a favore dei residenti della regione Liguria e di quanti, anche se non residenti in tale regione, prestano lavoro o studiano nelle

province di Genova, Savona e Imperia. Alla copertura di tali oneri, valutabili in 500.000 euro annui per il triennio 2018-2020, si provvederà mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, nell'ambito del programma

«Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Nelle more della realizzazione dei lavori di adeguamento e potenziamento della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stipula con l'Associazione italiana società concessionarie e trafori, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un accordo volto a prevedere agevolazioni tariffarie relativamente ai pedaggi nella tratta autostradale A 10 Genova Pegli-Ventimiglia.

2. L'agevolazione tariffaria prevista dal comma 1 consiste nel riconoscimento di una riduzione o di un rimborso, in misura pari al 70 per cento dell'importo del pedaggio, in favore delle persone fisiche residenti nel territorio della regione Liguria o che, sebbene non siano residenti nella regione, svolgono la loro attività lavorativa o frequentano corsi di istruzione superiore o universitaria nelle province di Genova, Savona e Imperia.

3. Mediante l'accordo di cui al comma 1 sono stabiliti la durata, i criteri e le procedure per l'accesso al beneficio di cui al comma 2 e per il suo recupero in caso di illegittimo utilizzo, nonché le ulteriori disposizioni necessarie per il contenimento della spesa complessiva entro il limite di 500.000 euro annui per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020.

4. All'onere di cui al comma 3 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2018-2020, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

