



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BASSO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 FEBBRAIO 2025

Modifiche alla legge 27 dicembre 2002, n. 289, in materia di continuità territoriale della Liguria

ONOREVOLI SENATRICI, ONOREVOLI SENATORI.
- Negli ultimi anni, la Liguria ha vissuto una condizione di crescente isolamento infrastrutturale, che ha progressivamente compromesso la sua capacità di collegamento con il resto del Paese. Questo problema, già presente da tempo, è stato drammaticamente amplificato dal crollo del Ponte Morandi il 14 agosto 2018.

Il tributo di vite umane e sofferenza si è abbattuto in modo indelebile sulle vittime e sulle loro famiglie, ma la tragedia ha segnato anche la città di Genova e l'intero territorio ligure, mettendo in evidenza criticità strutturali che andavano ben oltre il solo viadotto Morandi e che fino a quel momento non avevano ricevuto risposte adeguate.

L'isolamento della Liguria, già accentuato da una conformazione geografica complessa - stretta tra il mare, l'Appennino e le Alpi - e da una rete infrastrutturale inadeguata, è diventato una questione di emergenza economica e sociale. Il crollo del ponte Morandi ha rivelato l'estrema vulnerabilità della regione, dimostrando che la carenza di infrastrutture alternative ha trasformato un problema cronico ed endemico in una drammatica urgenza che pesa sullo sviluppo della regione e sulla quotidianità dei suoi abitanti.

Il crollo del ponte Morandi ha inoltre amplificato la consapevolezza della fragilità dell'intera rete viaria della Liguria, mettendo in luce come l'asse stradale non solo sia insufficiente, ma anche gravato da una drammatica condizione manutentiva. Da un lato, questa situazione ha portato alla tragedia del Morandi; dall'altro, ha reso evidente l'urgenza di interventi strutturali che, paradossalmente, hanno ulteriormente indebolito la

rete viaria, accentuando l'isolamento già denunciato da anni.

La cronaca ci consegna una storia di disagi nei trasporti che non si è arrestata con l'apertura del Ponte San Giorgio. Il periodo successivo alla pandemia è stato segnato da continue chiusure di gallerie, riduzione di corsie e cantieri per la manutenzione straordinaria, che permangono ancora oggi. Considerate le lacune manutentive accumulate nei decenni precedenti, questa situazione non sarà risolta nel breve termine, ma diventerà una caratteristica strutturale delle autostrade liguri nei prossimi anni.

A fronte di questa condizione di isolamento che perdura, l'accordo tra Autostrade per l'Italia (ASPI) e gli enti locali, che avrebbe dovuto sanare la frattura tra il concessionario e il territorio dopo il crollo del ponte Morandi, ha generato profonda delusione. Gli interventi infrastrutturali previsti nell'accordo risultano del tutto inadeguati rispetto alle reali urgenze del territorio e sembrano ignorare la quotidiana sofferenza di imprese e famiglie liguri.

È quindi indispensabile una strategia articolata che affianchi a risposte infrastrutturali di lungo periodo anche soluzioni immediate, capaci di liberare la Liguria dall'isolamento nel quale è stata relegata, sia dalla sua conformazione naturale sia da una gestione carente delle infrastrutture.

L'urgenza di spezzare quest'isolamento non nasce solo dalle criticità della regione, ma anche dalle opportunità che devono essere colte per garantire uno sviluppo solido per la Liguria di oggi e di domani.

Un esempio emblematico è rappresentato dal sistema portuale di Genova, il principale d'Italia, che costituisce sia una criticità che

un'opportunità. Da un lato, il porto risente delle difficoltà nei collegamenti terrestri, che ne limitano la competitività; dall'altro, proprio il rafforzamento del suo ruolo logistico può essere una leva fondamentale per ottenere interventi strutturali mirati. Gli investimenti infrastrutturali previsti grazie al Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), che aumenteranno l'operatività del sistema portuale genovese, richiedono interventi immediati per garantire la funzionalità e l'accessibilità dell'intero territorio ligure.

A più di sei anni dal crollo del ponte Morandi, la Liguria continua a soffrire un isolamento strutturale che compromette il suo sviluppo e la qualità della vita dei suoi cittadini. Le criticità si manifestano in molteplici forme:

- collegamenti autostradali precari, con continue interruzioni dovute ai lavori di manutenzione straordinaria su una rete obsoleta e non più adeguata alle esigenze del traffico.

- una rete ferroviaria insufficiente, che non offre soluzioni rapide ed efficienti per i collegamenti con le principali città italiane ed europee.

- un'offerta aerea limitata e costosa, con tariffe elevate che penalizzano cittadini, lavoratori e imprese, impedendo alla Liguria di essere competitiva rispetto ad altre regioni.

Lo strumento adottato in Italia per intervenire in modo immediato ma strutturale nelle condizioni di isolamento è rappresentato dalle misure di continuità territoriale. Queste sono state applicate soprattutto per la Sardegna e altre isole, ma anche per territori caratterizzati da gravi difficoltà nei collegamenti viari, come Trieste, che presenta caratteristiche analoghe a Genova e alla Liguria.

Le misure di continuità territoriale si basano principalmente sul miglioramento dell'accesso al trasporto aereo, attraverso bandi di gara che incentivano l'aumento delle rotte

e l'introduzione di tariffe agevolate per i residenti.

In questo contesto, Genova presenta tutte le condizioni per essere equiparata ad altre città italiane che già beneficiano di queste misure, favorendo i collegamenti aerei con Roma e altre città strategiche.

Esempi di continuità territoriale in Italia:

- Sardegna: la continuità territoriale aerea da e per la Sardegna è stata introdotta nel 1998 ed è operativa dal 2000;

- Sicilia: l'articolo 1, comma 269, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, ha previsto stanziamenti per la continuità territoriale di Trapani, Pantelleria e Lampedusa;

- Calabria: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha stanziato 4,4 milioni di euro all'anno per tre anni, per garantire voli agevolati ai cittadini calabresi;

- Friuli Venezia Giulia: dal 1° settembre 2023, ITA Airways opera voli in continuità territoriale tra Trieste e Milano Linate.

Queste misure hanno dimostrato l'efficacia nel garantire equità nei trasporti e nel sostenere lo sviluppo economico delle regioni coinvolte.

La Liguria merita un'attenzione analoga.

Il presente disegno di legge propone una modifica alla legge 27 dicembre 2002, n. 289, includendo esplicitamente l'aeroporto di Genova tra quelli per cui è previsto il regime di continuità territoriale. L'obiettivo è garantire:

- l'imposizione di oneri di servizio pubblico sui voli da Genova verso i principali aeroporti italiani;

- una riduzione dei costi dei voli per i residenti, attraverso tariffe calmierate e agevolazioni per studenti, lavoratori e anziani;

- un miglioramento della competitività della Liguria, facilitando gli spostamenti per il turismo, il commercio e le attività produttive.

Le risorse necessarie verranno reperite attraverso i fondi disponibili non utilizzati di cui all'articolo 4, comma 207, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e le risorse regionali, individuate dalla Giunta regionale della Liguria.

La condizione di isolamento della Liguria non è più sostenibile. L'assenza di collegamenti efficienti penalizza non solo i cittadini e le imprese locali, ma incide negativamente sull'intero sistema economico nazionale. Se

altre regioni italiane, con situazioni analoghe, hanno già beneficiato di misure di continuità territoriale, non esiste alcuna giustificazione per escludere la Liguria da un intervento simile.

La richiesta di continuità territoriale per Genova e la Liguria non è un privilegio, ma un atto di equità e giustizia. Le sofferenze che la regione ha patito negli ultimi anni rendono questa misura non solo legittima, ma doverosa e necessaria.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 82, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, dopo le parole: « nonché relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali » sono aggiunte le seguenti: « di Genova, ».

2. Il servizio aereo di linea tra l'aeroporto di Genova e i principali scali aeroportuali italiani costituisce un servizio d'interesse economico generale ed è sottoposto a oneri di servizio pubblico, in conformità alle decisioni adottate da una specifica conferenza di servizi, alla quale partecipano le amministrazioni pubbliche competenti, e nel rispetto degli articoli 16 e 17 del regolamento (CE) n. 1008 del 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008.

3. Agli oneri derivanti dal servizio aereo di cui al comma 2 del presente articolo si provvede mediante l'utilizzo delle risorse disponibili non utilizzate di cui all'articolo 4, comma 207, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, nonché delle risorse regionali individuate con deliberazione della Giunta della regione Liguria.

€ 1,00