

Trasporti e Infrastrutture XIV Legislatura

FERROVIE E TRASPORTI

Legge Obiettivo (Legge 21 dicembre 2001, n. 443)

La legge 21 dicembre 2001, n. 443, recante *‘Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti industriali strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive’*, cosiddetta **“legge obiettivo”**, rappresenta uno dei punti più qualificanti del governo della Casa delle Libertà, poiché ha permesso lo sblocco delle grandi opere infrastrutturali, l’avvio della modernizzazione del sistema infrastrutturale del Paese e il recupero dei gravi ritardi accumulatisi negli ultimi decenni nel settore delle opere pubbliche. A cinque anni dalla sua emanazione, è stato ormai dimostrato che la legge obiettivo, non solo non ha scavalcato le istanze delle comunità locali, ma addirittura ha promosso opere da tempo attese dai cittadini, superando sia ostacoli burocratici di approvazione, sia problemi reali di finanziamento. C’è da sottolineare che l’individuazione delle opere da includere nel programma delle opere strategiche del Governo non solo è frutto di un iniziale impulso periferico ma è soprattutto volta a soddisfare specifiche esigenze del territorio e dei cittadini, spesso superando l’irresponsabilità degli amministratori locali. Un ruolo ampiamente attivo è assegnato alle regioni che vengono sentite nella fase della predisposizione del programma e hanno significative facoltà nella fase propositiva, senza peraltro che il meccanismo della concertazione possa spingersi fino a divenire strumento di interdizione delle scelte politiche e strategiche del Governo.

La riuscita della **legge 443/2001** e del decreto legislativo di attuazione, **20 agosto 2002, n. 190**, si basa soprattutto sul raggiungimento dell’intesa tra Stato e regioni nell’ambito del CIPE allargato ai presidenti delle regioni e province autonome interessate, ossia nell’ambito di un’unica autorità in grado di garantire la celerità delle decisioni autorizzatorie contestualmente all’immediato finanziamento delle opere, evitando così duplicazioni di approvazioni tra Ministero delle infrastrutture e CIPE e inutili forzature sullo strumento della Conferenza di servizi, che potrebbero provocare contrasti e contraddizioni con le stesse decisioni del CIPE. Inoltre una importante accelerazione delle procedure di realizzazione delle opere è stata ottenuta attraverso la nomina di commissari straordinari, la creazione di una corsia preferenziale per la Valutazione d’impatto ambientale, nel rispetto delle normative comunitarie in materia ambientale, la possibilità dell’affidamento unitario dell’opera ad un contraente generale, fatta salva la periodica verifica da parte del soggetto aggiudicatore del regolare adempimento degli obblighi contrattuali del contraente generale medesimo verso i propri affidatari.

Con la **“legge obiettivo”**, già presentata al Parlamento nella 13^a legislatura, **come proposta di legge Berlusconi – Bossi**, il Governo ha avviato un processo di semplificazione e liberalizzazione del Paese che rilancia le istanze e le esigenze particolari delle comunità locali, supera le carenze normative e le contrapposizioni tra amministrazioni locali e centrali, nell’ambito del procedimento di realizzazione delle opere pubbliche strategiche, semplifica le questioni burocratiche che rallentano il sistema decisionale e autorizzativo, predispone le condizioni normative atte ad attirare i grandi capitali privati nel finanziamento delle infrastrutture. Tutto ciò nel pieno rispetto delle normative comunitarie e con ovvie conseguenze positive sulla conservazione degli standard ambientali e sulla salute stessa dei cittadini, che, in particolar modo nel settore stradale, derivano dal decongestionamento del traffico e dalla riduzione delle emissioni inquinanti.

La legge ha perciò lo scopo di individuare quelle opere infrastrutturali ritenute strategiche per la modernizzazione e lo sviluppo del nostro paese, nonché di semplificare la loro procedura di approvazione al fine di avviare nel più breve tempo possibile i lavori di realizzazione. Si citano alcune delle opere ferroviarie, la cui procedura di approvazione risulta abbreviata:

- ✍️ trafori ferroviari – traforo dell’Alpetunnel (linea ferroviaria Torino-Lione); traforo del Sempione;
- ✍️ traforo del Brennero sulla linea Verona – Brennero – Austria – Germania;
- ✍️ Sistemi ferroviari –Corridoio 5 Lione - Kiev (Torino-Trieste);
- ✍️ Venezia-Udine –Trieste e accessibilità ferroviaria Malpensa;
- ✍️ accessibilità Valtellina ; Brennero - Verona – Parma - La Spezia.

Il Governo, rispondendo ad un’interrogazione presentata dalla Lega Nord, ha ribadito la propria attenzione alla realizzazione del Corridoio 5, che prolunga la Lione-Torino-Milano-Venezia- Trieste, il quale proprio grazie all’ intenso lavoro svolto dalle istituzioni nazionali ed europee, è stato inserito tra i progetti infrastrutturali prioritari finalizzati aumentare la competitività del nostro paese nell’ottica dei grandi mercati europei.

GLI INVESTIMENTI PER LE INFRASTRUTTURE

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (Legge 1 agosto 2002, n. 166)

La legge interviene in tutti quei settori ritenuti indispensabili per ridurre il gap infrastrutturale che non consente agli operatori di operare in condizioni di parità e concorrenza sul mercato europeo. In particolare, la legge:

- ✍️ Ha soppresso la disposizione della legge finanziaria 2001 (introdotta dal governo di centrosinistra e contestata dalla Lega Nord) che aveva revocato le concessioni per la realizzazione delle tratte ferroviarie ad Alta Capacità rilasciate dalle Ferrovie dello Stato Spa alla società Treno Alta Velocità (TAV)
- ✍️ Ha previsto l’inserimento delle strutture dedicate alla nautica da diporto (porti turistici e approdi turistici) tra le infrastrutture strategiche. Tale disposizione permette di valorizzare circa 8.000 chilometri di coste che caratterizzano l’Italia e di fronteggiare la concorrenza dei paesi limitrofi.

La lega Nord ha sempre sostenuto la necessità di valorizzare la specificità di un settore ormai in grande espansione come quello della nautica da diporto.

- ✍️ ha individuato le risorse da destinare al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale anche attraverso l’installazione sulle autostrade di reti di protezione sui viadotti e sui cavalcavia. Come richiesto dalla Lega Nord tali risorse sono state destinate prioritariamente alle strade ad elevata incidentalità;
- ✍️ Ha individuato le risorse da destinare alla realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare il migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali . Come richiesto dalla Lega Nord tali risorse sono destinate prioritariamente a garantire la sicurezza degli aeroporti e le attività di prevenzione di azioni terroristiche.

La legge 1° agosto 2002, n. 166, recante “*Disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti*” all’ articolo 13, presentata dal Governo al Parlamento quale provvedimento collegato alla legge finanziaria 2002, ha stanziato sostanziose risorse finanziarie per l’attuazione del 1° programma della “legge obiettivo”: ben 7 miliardi di euro (capitale e interessi) per rigenerare il settore delle opere pubbliche, un settore da tempo stagnante che incide in larga misura sulla crescita del nostro prodotto interno lordo. Successivamente le leggi finanziarie del Governo hanno rifinanziato la legge 166/2002 con ulteriori 6,6 miliardi di euro, con la finanziaria 2004, e con ulteriori 2,2 miliardi di euro, con la finanziaria 2006. In totale, comprese le risorse a carattere ordinario, da luglio 2001 a dicembre 2005, sono state cantierate opere per 51,2 miliardi di euro. Tra le opere viarie finanziate si citano i sistemi dei valichi di frontiera, il sistema pedemontano Piemontese, Lombardo e Veneto, la Bergamo-Lecco, la viabilità di Malpensa, l’accessibilità della Valtellina, l’accessibilità stradale al Nuovo Polo Fiera di Milano, la Milano –

Brescia, la Valtrompia, il passante di Mestre, il sistema Mose, il corridoio Tirreno-Brennero, la Ravenna- Venezia.

Nel testo della **legge 166/2002 sono state trasfuse** 3 proposte di legge della Lega Nord, che prevedono finanziamenti per opere pubbliche. Si tratta in particolare **degli articoli 19, 20 e 22**, che rispettivamente prevedono:

- lo stanziamento di 21 milioni di euro a favore di opere indispensabili per il miglioramento della viabilità di particolari realtà territoriali del nord come il prolungamento della Cimpello-Sequals fino a Gemona, la messa in sicurezza della ex SS n. 668, tratto Lonato-Orzinuovi, il miglioramento della viabilità sulle SS n. 36 e n. 38 nel tratto Lecco-Sondrio, la progettazione delle varianti sulle ex SS n. 639 e n. 342, tratto Bergamo-Lecco, la realizzazione del ponte al lago del Corlo, la messa in sicurezza della rete viaria della provincia di Treviso, la realizzazione del nuovo ponte sul fiume Mincio (**ex A.C. n. 2310**);

- lo stanziamento di 150 milioni di euro (capitale e interessi) ai fini della realizzazione delle infrastrutture funzionali allo svolgimento dei campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina (**ex A.C. n. 2142**);

- lo stanziamento di 7,5 milioni di euro per il finanziamento delle iniziative e delle opere connesse alla preparazione e allo svolgimento delle universiadi invernali di "Tarvisio 2003" (**ex A.C. n. 2295**).

Con l'approvazione della legge **23 dicembre 2005, n. 266, legge finanziaria 2006, comma 78**, la Lega Nord ha provveduto a "finalizzare" il contributo annuale di 200 milioni di euro annui per 15 anni, stanziato per le opere della legge obiettivo e il settore idrico, ad una serie di opere di particolare rilevanza per i territori padani. In particolare sono stati destinati:

- almeno 2 milioni di euro annui per 15 anni per il potenziamento del passante di Mestre e dei collegamenti dello stesso con i capoluoghi di provincia interessati. Si tratta in realtà delle opere di completamento della tangenziale sud di Treviso, 4° tronco, di collegamento, mediante l'A27, tra l'Aeroporto di Treviso e il Passante di Mestre. L'opera è stata precisata con un ordine del giorno del nostro gruppo, accolto dal Governo;

- almeno 4 milioni di euro annui per 15 anni per la realizzazione delle tangenziali di Como e di Varese, nell'ambito del sistema pedemontano lombardo;

- almeno 1 milione di euro annui per 15 anni per il completamento del «sistema Accessibilità Valcamonica, SS 42 – del Tonale e della Mendola »;

- 13 milioni di euro annui per quindici anni per la realizzazione delle opere viarie della SS 38, nell'ambito del sistema « Accessibilità della Valtellina »;

- 1 milione di euro annui per quindici anni per la realizzazione delle opere di ammodernamento della SS 12, con collegamento alla SP 450 nella provincia di Verona;

- 3 milioni di euro annui per quindici anni per le opere complementari all'Autostrada Asti-Cuneo e al miglioramento della viabilità di adduzione e circonvallazione di Alba.

Altre finalizzazioni riguardano le infrastrutture portuali di competenza di Autorità portuali di recente istituzione (10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008), la variante di Martellago e Mirano di interazione con il passante di Mestre (almeno 4 milioni per 15 anni), interventi per il restauro e la sicurezza di musei, archivi e biblioteche ecc.

In tema di grandi opere strategiche, la Lega Nord, attraverso un'importante **Mozione sulle infrastrutture, la 1-00142, accolta dal Governo il 22 gennaio 2003**, ha impegnato lo stesso Governo verso un sostegno specifico del completamento, nel più breve tempo possibile, del **corridoio multimodale n. 5**, quale principale via di comunicazione per la libera circolazione di beni e di persone tra l'est e l'ovest europeo, nonché dei necessari **collegamenti trasversali e dei valichi alpini**, al fine di facilitare il superamento della barriera naturale delle Alpi verso l'Europa centrale. Lo scopo è quello di assicurare per l'Italia un ruolo di ponte tra Unione Europea e Paesi del bacino mediterraneo, e di

cerniera tra Est e Ovest, e di garantire per i territori padani un ruolo centrale nell'ambito del crescente traffico europeo e dell'economia internazionale.

Il Governo della Casa delle Libertà, approfittando del Semestre di Presidenza italiana dell'Unione Europea, ha assunto le opportune iniziative politiche per promuovere specifiche decisioni a livello comunitario, affinché il sistema plurimodale n. 5 e i relativi collegamenti trasversali vengano realizzati nell'area padana, nell'ambito degli obiettivi di sviluppo e dell'espansione permanente delle reti transeuropee di trasporto. Parallelamente alla politica per la realizzazione delle grandi opere strategiche, la Lega Nord si è fatta promotrice del **finanziamento di una serie di opere pubbliche minori, attraverso l'attivazione di appositi stanziamenti delle leggi finanziarie di ciascun anno**, sia nell'ambito del Fondo nazionale per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale, di cui all'articolo 55 della legge n. 448 del 2001, sia nell'ambito delle risorse attivate in materia di programmazione dello sviluppo economico e sociale, ai sensi dell'articolo 1, comma 28 della legge 30 dicembre 2004, n. 311 – finanziaria 2006. Gli interventi sono diretti a soddisfare esigenze primarie di quasi tutte le province del Nord, indispensabili non solo per la valorizzazione ma anche per la stessa sopravvivenza delle realtà economiche dei territori interessati. Si tratta di opere che, per carenza di finanziamenti, non risultano inserite nei programmi ordinari, statali, regionali o provinciali, in corso di attuazione, ma che, tuttavia, sono improcrastinabili per risolvere situazioni emergenziali di viabilità locale, che causano ripetuti incidenti, anche mortali, ed elevati livelli di inquinamento acustico e atmosferico.

Legge Finanziaria 2003 (Legge 27 dicembre 2002, n. 289)

La legge finanziaria 2003 ha previsto:

- ✍ La possibilità di reiscrizione nei registri pubblici, dietro pagamento delle tasse arretrate maggiorate del 50%, per i veicoli storici, i veicoli d'epoca e quelli storici –d'epoca. Tale disposizione è in linea con gli obiettivi perseguiti nella proposta di legge presentata dalla Lega Nord, che mira al recupero e alla conservazione di quel patrimonio storico-culturale rappresentato dai veicoli storici e d'epoca.
- ✍ L'estensione degli sgravi contributivi per il personale occupato, nel limite del 25%, alle imprese amatoriali per le navi che esercitano attività di cabotaggio. Tale disposizione, sollecitata dalla Lega Nord, ha lo scopo di incentivare il trasporto di merci per vie navigabili indispensabile per la realizzazione di sistema di trasporti integrato e competitivo.
- ✍ Attribuzione, alla società Infrastrutture Spa, della funzione di provvedere prioritariamente al finanziamento degli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità. La Legge Finanziaria per il 2006 ha poi disposto la fusione della società Infrastrutture Spa nella Cassa depositi e prestiti Spa, la quale continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività relative agli interventi finanziari intrapresi dalla Società Infrastrutture Spa per la realizzazione di importanti opere infrastrutturali tra le quali il sistema ferroviario AV/AC, progetto di grande rilievo strategico indispensabile per rilanciare la competitività economica del nostro paese ed in particolare del Nord.

Legge Finanziaria 2006 (Legge 23 dicembre 2005, n. 266)

Oltre alle misure precedentemente segnalate, la Legge Finanziaria 2006, ha previsto:

- ✍ La concessione a Ferrovie dello Stato Spa di contributi quindicennali pari a 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e 100 milioni di euro a decorrere dal 2007. Ha previsto poi un ulteriore contributo quindicennale, pari a 15 milioni di euro, a partire dal 2006, per finanziare le attività preliminari ai lavori di costruzione delle AV/AC Milano - Genova e Milano -Verona.

Il sistema Altà Velocità/Alta Capacità rappresenta una grande opportunità per il nostro Paese, non solo perché si ridurranno notevolmente i tempi di percorrenza delle tratte, con grandi vantaggi per i viaggiatori che potranno così usufruire di un'offerta di treni a orario cadenzato e ad alta frequenza, ma anche perché l'incanalamento delle merci sulle rotaie provocherà un decongestionamento dei grandi assi stradali con immediati benefici in termini di riduzione dell'inquinamento e miglioramento delle qualità della vita nelle grandi città.

✍ La semplificazione degli atti relativi al passaggio di proprietà dei veicoli usati. Tale disposizione, fortemente sostenuta dal Gruppo della Lega Nord, introduce la possibilità di ricorrere alla forma gratuita per l'autenticazione degli atti relativi al passaggio di proprietà dei veicoli usati, realizzando uno snellimento delle procedure amministrative, completamente a vantaggio dei cittadini.

✍ La proroga al 31 dicembre 2006 del termine per la cessione del periodo transitorio, in vista dell'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale mediante procedure concorsuali. La norma introduce poi una parziale privatizzazione del settore del trasporto pubblico locale, prevedendo la cessione, mediante procedure di gara ad evidenza pubblica, di una quota del capitale sociale o del servizio esercito in favore di soggetti privati. La Lega Nord ha sempre sostenuto la graduale apertura del mercato alla concorrenza, che consente fra l'altro ai cittadini di avere servizi di trasporto più efficienti, purchè sia sempre rispettata l'autonomia e la competenza delle regioni nel settore.

CODICE DELLA STRADA

Disposizioni integrative e correttive del nuovo Codice della strada (Decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9)

Nel rispetto del principio della sicurezza e della tutela della vita umana, il Governo ha introdotto nella riforma al Codice della strada **la patente a punti**. A partire dal 1 gennaio 2003, è previsto per ciascun automobilista un bonus di 20 punti. Per ogni infrazione vengono tolti da 1 a 10 punti a seconda della gravità dell'infrazione. Purchè il punteggio non sia esaurito, l'automobilista frequentando corsi di aggiornamento organizzati dalle autoscuole o da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati, consente di riacquistare sei punti. Se l'automobilista perde totalmente il punteggio deve sottoporsi all'esame di idoneità tecnica. Senza dubbio, l'introduzione della patente a punti nel nostro ordinamento è stato uno degli strumenti più efficaci nel contribuire alla riduzione degli incidenti e dei morti sulle strade.

Secondo i dati forniti dalla polizia stradale e dai carabinieri, nel 2004, con la patente a punti in vigore dall'inizio alla fine dell'anno, il numero delle vittime per incidenti stradali è diminuito di quasi il 10% rispetto al 2003. I morti, infatti, sono stati 3.735 nel 2004, contro i 4.121 del 2003, 386 vittime in meno.

Modifiche ed integrazioni al Codice della strada (conversione in legge, con modificazioni, del Decreto - legge 27 giugno 2003, n. 151 -Legge 1° agosto 2003, n. 214)

Il decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, emanato dal Governo con l'obiettivo di aumentare i livelli di sicurezza della circolazione stradale prevede come maggiori novità la disciplina della patente a punti, l'obbligo di indossare un giubbotto retroriflettente prima di scendere dalla vettura in caso di avaria della stessa, l'obbligo di accensione dei fari anabbaglianti anche nelle ore diurne e l'inasprimento delle sanzioni per le violazioni connesse. L'obiettivo di ridurre il numero delle vittime della strada è sempre stato nei piani dell'attuale Governo.

Il Gruppo della Lega Nord ha sempre manifestato grande interesse verso un tema così importante come quello della sicurezza stradale.

Il Governo, in riferimento alle richieste formulate dalla Lega Nord, ha previsto:

- ✍ ~~l~~ Utilizzazione di lingue regionali o idiomi locali sui segnali di localizzazione territoriale del confine del comune;
- ✍ ~~l~~ In caso di accertamento contemporaneo di più violazioni non gravi, la possibilità di decurtare un massimo di 15 punti. Tale disposizione può considerarsi una clausola di salvaguardia per coloro i quali svolgono il proprio lavoro mediante l'utilizzo del veicolo;
- ✍ ~~l~~ Inasprimento delle pene per chi organizza promuove, dirige o comunque agevola una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza avere la necessaria autorizzazione.

Il Governo ha accolto un ordine del giorno della Lega Nord finalizzato a dare concreta attuazione all'esenzione del pagamento delle tasse automobilistiche per gli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico indipendentemente dal fatto che siano iscritti alle sole associazioni riconosciute.

Infine, la IX Commissione della Camera ha approvato una risoluzione della Lega Nord con la quale si impegna il Governo ad adottare idonee campagne pubblicitarie anche mediante spot educativi informativi che mostrino le conseguenze degli incidenti stradali gravi riportate dai sopravvissuti allo scopo di sensibilizzare, soprattutto i giovani, alla sicurezza stradale. anche se siamo convinti che le misure adottate debbono principalmente avere carattere di prevenzione e non di repressione.

TRASPORTO AEREO

Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione (Decreto legislativo 4 maggio 2005, n. 481 - attuazione dell'articolo 2 della legge delega 9 novembre 2004, n. 265)

La necessità di riformare la parte aeronautica del Codice della navigazione è emersa con forza all'indomani del tragico incidente accaduto nell'aeroporto di Milano-Linate nell'ottobre del 2001, nel quale persero la vita 118 persone. A seguito di tale evento le istituzioni nazionali hanno avviato un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto aereo e sull'attuale sistema dell'aviazione civile, al fine di mettere in luce le molteplici criticità del settore, riassumibili nella notevole frammentazione di competenze; nella pluralità di soggetti comprimari che operano nel settore aereo e che non garantiscono un adeguato livello di certezza nell'attribuzione di responsabilità (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ENAC, ENAV e gestori aeroportuali; nella mancanza di una disciplina normativa certa e chiara in materia. Il Gruppo della Lega Nord ha più volte sottolineato la necessità di giungere ad un'esatta individuazione dei compiti spettanti all'ENAC e all'ENAV. A questo proposito, il provvedimento introduce una chiara ripartizione di competenze tra ENAC, al quale è riconosciuta la potestà di regolamentazione, controllo e certificazione dei servizi di navigazione aerea e l'ENAV al quale è invece riconosciuta l'attività di fornitura dei relativi servizi. Tale ripartizione di competenze risponde ai criteri dettati da diversi regolamenti comunitari che, istituendo il cielo unico europeo, stabiliscono l'obbligo per ogni Stato membro di designare o istituire al proprio interno un'autorità nazionale di vigilanza (ENAC) indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea. Nell'ambito della tutela dei diritti del passeggero, si è poi riconosciuto al passeggero il diritto alla risoluzione del contratto con il conseguente rimborso del biglietto e il risarcimento del danno in caso di mancata erogazione del servizio.

Disposizioni in favore delle famiglie delle vittime del disastro aereo di Linate (Legge 27 febbraio 2003, n. 33)

Il provvedimento, adottato dal Governo su sollecitazione della Lega Nord, prevede l'istituzione di un fondo di garanzia per i familiari delle vittime del disastro aereo di Linate, accaduto nell'ottobre del 2001, nel quale persero la vita 118 persone. La decisione di intervenire con legge è un segnale di quanto le istituzioni, per quanto possibile, siano vicine alle famiglie, sconvolte dal dolore, anche attraverso delle forme di tutela nei confronti di possibili offerte inique e immorali avanzate dalle

assicurazioni per chiudere rapidamente i singoli casi a proprio vantaggio. La Lega Nord, ha tuttavia evidenziato che sarebbe stato opportuno che la stessa legge avesse definito l'importo della somma da corrispondere ai familiari di ciascuna vittima.

AUTOTRASPORTO

Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (Legge 1 marzo 2005, n. 32)

- ✍ La legge introduce un'importante riforma del settore dell'autotrasporto con l'obiettivo di superare il forte protezionismo sostenuto dai precedenti Governi che, costringendo le imprese nazionali ad operare nel rispetto di vincoli incompatibili con i principi del libero mercato, non ha permesso all'autotrasporto italiano di svilupparsi in misura tale da poter sostenere la concorrenza degli operatori stranieri. In particolare, attraverso la presente legge-delega, il Governo è stato chiamato ad intervenire su tre diverse servizi automobilistici interregionali di competenza statale. (La materia è disciplinata dal decreto legislativo n. 539 del 2005).
- ✍ Liberalizzazione del sistema tariffario dei servizi di autotrasporto di merci per conto di terzi, prevedendo il superamento delle tariffe a forcella e affermando il principio della corresponsabilità tra vettore e committente nei casi di violazione del codice della strada. (La materia ha trovato poi ampia disciplina nel decreto legislativo n. 537 del 2005).
- ✍ Ammodernamento degli organismi operanti nel settore dell'autotrasporto di merci, prevedendo il riordino del comitato centrale e comitati provinciali per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. (La materia è disciplinata dal decreto legislativo n. 538 del 2005). Il Gruppo della Lega Nord, fin dagli anni novanta ha sempre manifestato la necessità di intervenire nel settore dell'autotrasporto in materia determinata prevedendo l'eliminazione delle tariffe obbligatorie che impediscono la creazione di un mercato libero e la nascita di imprese strutturate.

Si segnala che, in questa legislature, il nostro Gruppo ha presentato due proposte di legge, una alla Camera ed una al Senato, con lo scopo di incentivare il trasporto di merci nelle ore notturne, tentando così di decongestionare le aeree ad alta densità di traffico. In questo modo, verrebbe restituita maggiore competitività all'intero settore dell'autotrasporto.

La Lega Nord, poi, ha sempre sostenuto la necessità di abbattere gli eccessivi costi sopportati dagli autotrasportatori italiani, appoggiando ogni intervento del Governo che prevedesse forme di agevolazione sul gasolio per autotrazione, al fine di rendere l'offerta italiana di autotrasporto di merci maggiormente competitiva.

L'avvio della nuova regolamentazione scatterà il 28 febbraio 2006, termine entro il quale il ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà emanare i decreti dirigenziali per dare attuazione alla riforma tariffaria per l'autotrasporto. Il Governo, durante l'esame in Aula della legge delega, ha accolto un ordine del giorno presentato dal nostro Gruppo che prevede la possibilità di attribuire al certificato di abilitazione professionale, di cui alla direttiva 2003/59/CE, la funzione di patente professionale da rilasciare a tutti i conducenti professionali, ai fini di una diversa attribuzione della decurtazione dei punti a seguito di violazione delle norme del codice della strada, commesse durante l'attività professionale.

Legge Finanziaria 2006 (Legge 23 dicembre 2005, n. 266)

Il Governo ha previsto uno stanziamento di 475 milioni di euro in favore dell'autotrasporto merci. Tale finanziamento è il frutto di un'intesa raggiunta tra il Governo e le Associazioni di categoria delle imprese di autotrasporto.

- ✍ E' prevista l'agevolazione, nel limite di spesa di 75 milioni di euro, sui contributi versati al servizio sanitario nazionale sui premi assicurativi Rc auto relativi a veicoli di massa complessiva non inferiore a 11,5 tonnellate, dotati di motore Euro 2 o superiore;
- ✍ Viene aumentato di 30 milioni di euro l'importo destinato alla riduzione compensata dei pedaggi autostradali e viene raddoppiato lo sconto sui premi versati all'INAIL per i lavoratori dipendenti entro il limite di 50 milioni di euro;
- ✍ Vengono aumentati, nel limite complessivo di 120 milioni di euro, gli importi relativi alle spese non documentate deducibili;
- ✍ E' prevista l'istituzione del "Fondo di accompagnamento della riforma di autotrasporto di merci e per lo sviluppo della logistica" con una dotazione iniziale di 80 milioni di euro per l'anno 2006.

NAUTICA DA DIPORTO

Disposizioni per il riordino ed il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico (Legge 8 luglio 2003, n. 172)

La nautica da diporto rappresenta uno dei settori strategici per l'economia nazionale, il cui sviluppo si è di volta in volta sempre più accresciuto anche in termini economici. Anche dal punto di vista occupazionale la nautica da diporto fornisce dati molto interessanti se si considera che in Italia il settore dà lavoro a circa 11.500 addetti. Nel settore nautico, il gruppo della Lega Nord al Senato, ha presentato una proposta di legge (A.S. 536), poi confluita nel testo unificato approvato in legge (172/2003). La proposta ha la finalità di rilanciare la nautica da diporto, individuando una programmazione generale nel settore, la cui assenza ha provocato un notevole ritardo nello sviluppo del turismo nautico.

Un primo passo in tale direzione è stato compiuto attraverso la soppressione della tassa di stazionamento, la quale, non solo consente la valorizzazione di oltre 8.000 chilometri di coste italiane, ma anche permette di fronteggiare la concorrenza di paesi limitrofi come la Francia, la Grecia, la Spagna. Infatti non vi è dubbio che l'eccessiva fiscalità che per anni ha caratterizzato il settore, ha costituito l'allontanamento dei diportisti dalle coste italiane verso le coste di quei paesi che prevedono condizioni più favorevoli.

Nuovo Codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171)

Con l'emanazione del Codice della nautica da diporto, il settore trova finalmente un'autonoma dimensione normativa. Il Codice riconosce e valorizza la specificità della nautica da diporto, che oggi rappresenta una voce importante dell'economia italiana, soprattutto se si considera il grande giovamento, che la struttura normativa potrebbe recare allo sviluppo di molte attività legate al turismo nautico. Si apprende che il fatturato dell'industria nautica italiana nel 2005 ha fatto registrare una crescita dell'8,6%, in controtendenza con la crisi che attraversa buona parte degli altri settori produttivi. Fra le altre cose, nel Codice viene dedicata una particolare attenzione alla diffusione della cultura nautica. Infatti, nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni, il Ministero dell'istruzione può inserire l'insegnamento della cultura nautica nell'ambito dei piani formativi scolastici di ogni ordine e grado. Tale disposizione permette così di valorizzare una delle tradizioni più antiche della storia del nostro Paese.

Milano, 6 Marzo 2006