

Iniziativa per l'efficienza delle procedure volte al rilascio delle autorizzazioni al transito di veicoli eccezionali – 3-03384

GAROFALO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per sapere – premesso che:

a seguito del grave incidente occorso il 28 ottobre 2016 sulla strada statale n. 36 Milano-Lecco, che ha visto il crollo di un cavalcavia, gli enti proprietari o gestori della rete stradale ed autostradale hanno proceduto, di fatto, alla paralisi del rilascio delle autorizzazioni al transito di veicoli eccezionali (o in condizioni di eccezionalità) in numerosi tratti caratterizzati dalla presenza di ponti o cavalcavia, provocando rilevanti danni di natura economica;

si parla di un comparto, quello dei trasporti eccezionali, nel quale operano settemila addetti, con un parco veicolare di sei/settemila mezzi ed un fatturato di 3 miliardi di euro;

il passaggio di convogli eccezionali viene ormai consentito soltanto previa verifica della staticità e della portata di ponti e cavalcavia, anche a diretto carico dell'utenza, oppure applicando oneri forfetari aggiuntivi di verifica tecnica (come nel caso di alcune concessionarie autostradali), con tempi di rilascio che si sono sensibilmente allungati;

lo stallo conseguente al rilascio delle autorizzazioni finisce inevitabilmente per ripercuotersi sulle imprese, che rischiano la paralisi della propria attività con effetti molto pesanti in termini di penali, laddove non dovessero rispettare i tempi previsti dai contratti stipulati con i clienti;

una direttiva del marzo 2017 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone che gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di trasporti eccezionali istituiscano il catasto stradale della rete viaria di loro

competenza, procedendo, quindi, all'aggiornamento dei dati relativi allo stato tecnico e giuridico della medesima;

la direttiva prevede, inoltre, un'attività istruttorio/conoscitiva che deve essere condotta da personale tecnico appositamente formato ed addestrato, con specifico riferimento anche ai controlli da effettuare sulla documentazione necessaria per ottenere l'autorizzazione e, in particolare, quella di cui all'articolo 14, commi 3, 4 e 7, del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada;

gli operatori del settore riconoscono l'importanza della direttiva, ma ravvisano ancora, nei fatti, un'operatività non celere e priva di termini temporali adeguati –:

se il Governo non ritenga opportuno procedere ad un confronto immediato con tutti gli enti interessati alla materia, in modo da pervenire ad una procedura ancora più chiara e rapida per il rilascio delle autorizzazioni al transito di veicoli eccezionali in numerosi tratti caratterizzati dalla presenza di ponti o cavalcavia. (3-03384)

Iniziativa finalizzate al superamento delle criticità relative alle infrastrutture stradali e autostradali a nord di Bologna, note come « nodo bolognese » – 3-03385

CATANIA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Per sapere – premesso che:

convergono su Bologna quattro tronchi autostradali: la Bologna-Milano, la Bologna-Firenze, la Bologna-Padova e la Bologna-Ancona, collegati fra loro dal sistema tangenziale di Bologna. Per decongestionare questo nodo della rete viaria italiana sono state proposte diverse soluzioni che non hanno avuto seguito;

a novembre 2015, dopo anni di discussioni, viene definitivamente bocciata la proposta di realizzare una bretella esterna a nord di Bologna, un nuovo tratto auto-

stradale denominato « Passante nord », che allungava il percorso di ben 16 chilometri, con enorme spreco di suolo (oltre 500 ettari), prosciugando le risorse economiche senza completare il reticolo delle opere viarie minori esistenti;

gli enti locali hanno successivamente accettato la soluzione alternativa promossa dal comitato di cittadini per risolvere la criticità del nodo bolognese, mediante l'aggiunta di due corsie per senso di marcia all'asse tangenziale senza uscire dal sedime attuale;

finalmente il problema si avvia a soluzione, viene firmato a Bologna un accordo tra Governo ed enti locali, basato sulla nuova pianificazione territoriale a consumo zero di territorio, che accantona il progetto denominato « Passante nord » e riconosce la proposta del sopra menzionato comitato, inserendo nell'accordo che le risorse restanti rispetto al « Passante nord » vengano destinate al completamento di importanti arterie a nord di Bologna, denominate poi « opere di adduzione al Passante di Bologna »;

mentre il progetto è ora alla valutazione d'impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, la discussione è aperta sulle opere « complementari » che Autostrade sembrerebbe considerare di rango minore. Infatti, secondo i comitati dei cittadini, Autostrade non vorrebbe migliorare, allargandolo, il ponte della Trasversale di Pianura (strada provinciale n. 3) sulla A13 denominato Nodo di Funo, che rimarrebbe ad una sola corsia per senso di marcia nel punto più trafficato e congestionato per flussi merci di Interporto e Centergross;

è previsto, inoltre, che una parte del *budget* sia impiegata per il nuovo tracciato dell'Intermedia di Pianura, pur in presenza di una valida alternativa esistente — solo da adeguare — già illustrata dal sopra citato comitato che da anni si occupa in

modo propositivo della pianificazione territoriale locale —:

se il Ministro interrogato intenda valutare, per quanto di sua competenza, questi aspetti importanti per la sistemazione definitiva del nodo bolognese, senza compromettere il principio di consumo di suolo zero unito alla massima funzionalità, anche avviando un dialogo con il sopra menzionato comitato di cittadini per l'alternativa al « Passante nord ».

(3-03385)

Chiarimenti in merito ai tempi e allo stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali da realizzare in vista dell'evento « Matera capitale europea della cultura 2019 » — 3-03386

LATRONICO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sistema infrastrutturale lucano presenta molte carenze sul piano viario, della sicurezza e della manutenzione, nonostante gli ingenti finanziamenti stanziati;

tale stato di cose rappresenta un forte disagio non solo per i singoli utenti, ma anche e soprattutto per le aziende di tutti i settori che non trovano competitivo investire sul territorio lucano a causa dell'inadeguatezza infrastrutturale;

la designazione di Matera capitale europea della cultura 2019 ha posto in evidenza tali carenze, che determinano un vero isolamento verso le direttrici più vicine;

fin dal 2016 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha definito un piano di interventi per i collegamenti strategici di Matera, in vista del citato avvenimento internazionale. In particolare, fra le priorità si annoverava il collegamento della strada statale n. 407 Basentana all'autostrada A14, il collegamento mediano Murgia-Pollino, già dichiarato strategico e di interesse nel 2001 e inserito tra gli