



XII LEGISLATURA

IV COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, edilizia, espropriazione, pianificazione territoriale, viabilità, trasporti, porti e aeroporti civili, navigazione, protezione civile, energia, parchi e riserve naturali, caccia, pesca nelle acque interne, tutela dell'ambiente e del paesaggio, cave, miniere, acque minerali)

Verbale n. **180**

Seduta del **10 gennaio 2023**

Consigliere	Presente	Sostituito da
PICCIN Mara, Presidente	Sì	
TOSOLINI Lorenzo, Vicepresidente	Sì	
SANTORO Mariagrazia, Vicepresidente	Sì	
CALLIGARIS Antonio, Segretario	Sì	
BARBERIO Leonardo	Sì	
BOSCHETTI Luca	Sì	
CENTIS Tiziano	Sì	
CONFICONI Nicola	Sì	
DAL ZOVO Ilaria	Sì	
HONSELL Furio	Sì	
MIANI Elia	Sì	
MORANDINI Edy	Sì	
MORETTI Diego	Sì	
MORETUZZO Massimo	Sì	
SERGO Cristian	Sì	
SIBAU Giuseppe	Sì	
TURCHET Stefano	Sì	
ZANON Emanuele	Sì	

Sono presenti i seguenti componenti della Giunta regionale:

Massimiliano Fedriga, Presidente della Regione

Riccardo Riccardi, vice Presidente e Assessore alla salute, politiche sociali e disabilità delegato alla Protezione civile

Barbara Zilli, Assessore alle finanze

Pierpaolo Roberti, Assessore alle autonomie locali, funzione pubblica, sicurezza, immigrazione, delegato ai rapporti con il Consiglio regionale

Sono presenti i seguenti soggetti terzi:

Alessandro Zacchigna, Ragioniere generale della Regione

Ida Valent, vice direttore centrale della direzione infrastrutture e territorio

Paolo Perucci, direttore del servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile della direzione centrale infrastrutture e territorio

Enzo Volponi, titolare della posizione organizzativa coordinamento generale, pianificazione, programmazione strategica e monitoraggio del sistema del trasporto pubblico regionale e locale della direzione centrale infrastrutture e territorio

Ordine del giorno

Convocazione ore: 10.00

1. Audizione del Presidente della Regione, Massimiliano Fedriga, e degli Assessori Riccardo Riccardi e Barbara Zilli in merito allo stato dell'arte e agli intendimenti dell'Amministrazione regionale sull'affidamento della concessione autostradale alla Newco Alto Adriatico S.p.A.
2. Illustrazione del disegno di legge n. 188 "Incentivi per la diffusione di fonti energetiche rinnovabili", d'iniziativa della Giunta regionale.
3. Risposta all'interrogazione n. 550 "Quanto ancora bisognerà aspettare per la sicurezza dei pedoni che attraversano la SR305 in prossimità del Sacrario di Redipuglia?" del Consigliere Moretti.
4. Risposta all'interrogazione n. 668 "Linea di collegamento ferroviaria Trieste-Venezia Mestre e lavori per il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia. Un ulteriore allungamento dei tempi di percorrenza tra Trieste e Venezia e pietra tombale sullo sviluppo dell'aeroporto del FVG?" del Consigliere Moretti.
5. Risposta all'interrogazione n. 705 "Problematiche relative alla mobilità di persone con disabilità" della Consigliera Liguori.
6. Risposta all'interrogazione n. 708 "Responsabilità dei ritardi nella realizzazione della ciclovia del Livenza" del Consigliere Conficoni.
7. Risposta all'interrogazione n. 709 "Implementazione della rete ferroviaria nel Friuli Occidentale" del Consigliere Conficoni.

Lavori

Inizio lavori: ore 10.15

Nell'Aula del Consiglio regionale la Presidente PICCIN, accertata la sussistenza del quorum costitutivo, apre la seduta della IV Commissione. Introduce i lavori ricordando che è a disposizione il verbale della seduta n. 178 del 29 novembre 2022 e che, se non saranno sollevate obiezioni nel corso della seduta, il verbale sarà considerato approvato.

Partecipano ai lavori della Commissione ai sensi dell'articolo 38 del regolamento interno i Consiglieri Mauro Capozzella, Mauro Di Bert e Giuseppe Nicoli.

Punto n. 1 all'ordine del giorno

Ore: 10.15

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 1 all'ordine del giorno e cede la parola alla Consigliera Santoro per illustrare la richiesta di audizione.

La Consigliera SANTORO illustra brevemente la richiesta di audizione ponendo in evidenza la necessità di comprendere le prospettive temporali e di avere un aggiornamento sulla situazione dei lavori autostradali.

Esaurita l'illustrazione la Presidente PICCIN cede la parola al Presidente Fedriga per le risposte.

Il Presidente FEDRIGA, in qualità di commissario straordinario per la terza corsia della A4, precisa che all'inizio di giugno 2023 dovrebbe essere completato il passaggio di competenze tra Autovie Venete e la nuova Società autostrade Alto Adriatico, con il relativo trasferimento del personale. Riassume, quindi, brevemente i molti passaggi della procedura riconoscendo che, oltre ad essere un iter alquanto complesso, ha richiesto tempi lunghi, peraltro dovuti a una chiara scelta politica fatta a suo tempo dal Governo Renzi, che decise di consentire concessioni in house solo a società controllate al cento per cento dagli enti pubblici. Ricorda che in prima battuta si è reso necessario operare l'inquadramento giuridico in vista dell'accordo di cooperazione, cui ha fatto seguito il passaggio in Commissione europea per il parere di compatibilità e la mediazione, peraltro con i diversi ministri che negli anni si sono succeduti, per evitare un controllo diretto da parte del Ministero delle infrastrutture. È stato inoltre affrontato il problema del tariffario, si è reso necessario redigere un piano economico-finanziario e risolvere il problema dell'aumento dei costi, che ha condizionato i lavori.

Entrando nel dettaglio delle opere già realizzate, il PRESIDENTE si sofferma sulla realizzazione della terza corsia nel tratto Quarto d'Altino-San Donà di Piave per 332 milioni, tra Alvisopoli e Gonars per 427 milioni, tra Gonars e il nodo di Palmanova per più di 65 milioni, l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia per 132 milioni, il nuovo casello di Meolo per 34 milioni, oltre ad altre opere meno costose ma significative come il potenziamento del casello del Lisert, il sistema di monitoraggio e tracciamento delle merci pericolose, il sistema di riduzione velocità e di rilevamento eventi, per un valore complessivo di circa 1 miliardo di euro. Ricorda inoltre che sono state avviate tre procedure di gara per il quarto lotto, con all'interno il casello di Palmanova, i nuovi cavalcavia e l'area di sosta per mezzi pesanti nel tratto veneto, l'ampliamento dei caselli di Noventa di Piave e Portogruaro. Per quanto riguarda San Stino di Livenza, osserva che è stata avviata nel giugno del 2020 la procedura per progettare il nuovo casello il cui iter dovrebbe concludersi nel primo semestre dell'anno in corso.

Concluso l'intervento del Presidente, la Presidente PICCIN cede la parola ai Consiglieri che la richiedono.

La Consigliera SANTORO chiede un aggiornamento sull'allargamento del casello del Lisert e sullo spostamento del finanziamento del casello di Palmanova, pur in presenza di una progettazione esecutiva.

Il Consigliere HONSELL si sofferma sul tema della sicurezza ricordando l'alta incidentalità sulla A4, specie nei tratti in cui ci sono restringimenti della carreggiata.

Il Consigliere MORETTI quanto all'iter e alle complicazioni derivate da scelte statali, rileva che una volta insediato il Presidente avrebbe potuto intervenire con il Governo peraltro politicamente vicino. Osserva inoltre che i lavori per il Lisert e Redipuglia erano già appaltati più di tre anni fa e sul Lisert c'era già stato l'affidamento della gara, e chiede un aggiornamento in merito, anche alla luce delle dichiarazioni rese dall'Assessore Pizzimenti.

La Presidente PICCIN, preso atto che non ci sono ulteriori richieste di intervento, cede la parola al Presidente per la risposta.

Il Presidente FEDRIGA precisa che una Regione non può da sola cambiare una legge nazionale: ai Governi sono sempre state ribadite le posizioni della Regione, ferma restando l'esigenza di andare avanti e non bloccare l'intero iter che non avrebbe portato alcun vantaggio. Concorda con l'osservazione del Consigliere Honsell in merito all'importanza della sicurezza e, a tale riguardo, sottolinea che le scelte di realizzare al più presto i cavalcavia vanno proprio nella direzione della mitigazione del rischio, scelta politica che, anche come commissario, ha ritenuto essere la più corretta. Si sofferma sulle molte misure messe in campo dalla struttura commissariale per aumentare la sicurezza, anche al di là della normativa stradale, con informazioni in tempo reale sulla rete, notiziari radio, app e numero verde, oltre al pattugliamento costante delle forze dell'ordine e degli ausiliari della viabilità di Autovie. Ricorda che gran parte degli incidenti è dovuta al mancato rispetto delle distanze di sicurezza e alla distrazione e che nel 2022 c'è stata comunque una flessione del numero di incidenti rispetto al periodo pre-pandemico, mentre sono stati confermati i numeri del 2019 per quanto riguarda i sinistri con danni a persone.

La Presidente PICCIN cede la parola ai Consiglieri per ulteriori interventi.

Il Consigliere CONFICONI chiede un aggiornamento sulle tempistiche necessarie per il completamento della tratta Alvisopoli/Portogruaro.

Il Presidente FEDRIGA osserva che il cantiere della Alvisopoli/Portogruaro sarà ultimato intorno alla metà di quest'anno, con sei mesi di anticipo rispetto le stime iniziali, mentre, per quanto attiene gli interventi sui caselli del Lisert, su cui è intervenuta anche la risoluzione del contratto, e di Redipuglia, si rendono necessari tempi più lunghi, comunque in linea con la scadenza del 2026 prevista nel piano approvato.

Verificato che non ci sono ulteriori richieste di intervento la Presidente PICCIN dichiara esaurita la trattazione del primo punto all'ordine del giorno.

Punto n. 2 all'ordine del giorno

Ore: 11.10

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 2 all'ordine del giorno e cede la parola al Presidente Fedriga per l'illustrazione del disegno di legge n. 188.

Il Presidente FEDRIGA illustra brevemente il disegno di legge n. 188 "Incentivi per la diffusione di fonti energetiche rinnovabili", cui si accompagnerà un bando volto a determinare le regole per l'erogazione, con procedura a sportello, del contributo concesso in base ai kilowattora prodotti e al tipo di impianto. A tal fine sottolinea che il prezzario regionale è stato già aggiornato per evitare distorsioni del mercato e che l'idea di fondo è quella di agevolare la presentazione delle domande, utilizzando la forma dell'autocertificazione, ma comunque abbinata a successivi controlli in loco a campione. In tal modo osserva che sarà introdotto un iter molto rapido, evitando aggiramenti della norma attraverso puntuali verifiche sull'effettiva realizzazione delle opere e a fatturazione avvenuta, il contributo regionale raggiungerà il 40% di fatto e sarà erogato ai richiedenti in un'unica soluzione. Preannuncia, inoltre, l'intenzione di introdurre con apposito emendamento d'Aula la previsione per cui del contributo potranno

beneficiare anche le nuove costruzioni, nell'ottica della finalità della mitigazione climatica e che la richiesta potrà riguardare solo un'unità immobiliare.

Conclusa l'illustrazione la Presidente PICCIN cede la parola ai Consiglieri per eventuali domande di chiarimento.

Il Consigliere HONSELL, premessa la sua contrarietà ai contributi erga omnes, chiede se c'è la possibilità di agganciare nel bando i contributi ai reali bisogni e necessità delle persone così da evitare che del contributo possa beneficiare solo chi ha impianti di grande potenza e non i più bisognosi.

La Consigliera SANTORO chiede se il contributo regionale, in assenza di detrazione nazionale, può arrivare al 100%, se la misura è rivolta anche all'installazione delle colonnine auto con sistema di immagazzinamento dell'energia, invita a una riflessione dell'estensione della misura alle seconde case e auspica che del bando venga data informativa alla Commissione

Il Consigliere SERGO ritiene il disegno di legge n. 188 eccessivamente scarno e chiede da qui all'Aula, sarà possibile implementare i contenuti con nuovi elementi. Si sofferma, quindi, sui condomini a parziale destinazione residenziale chiedendo ragguagli e segnala una possibile criticità riguardo le opere che potrebbero rimanere escluse dagli incentivi per una questione di pochi giorni.

Il Consigliere SIBAU chiede un chiarimento in merito alla modalità di conteggio dei kWh prodotti e sui limiti di potenza degli impianti.

Il Consigliere MORETUZZO chiede ragguagli sui controlli e su chi li farà, sulle seconde case e sul tema delle comunità energetiche.

Il Consigliere ZANON giudica il disegno di legge un provvedimento importante che porterà benefici alle famiglie. Sollecita però a prestare attenzione a possibili speculazioni con successivi rialzi dei prezzi e garantire supporto ai gruppi d'acquisto per assicurare cifre più competitive attraverso acquisti cumulativi.

Il Consigliere MORETTI si è focalizzato sulle date relative all'avvio del procedimento, al fine di coinvolgere la più ampia platea di beneficiari possibile senza alcuna esclusione dovuta a mere scadenze indipendenti dalla volontà dei cittadini.

Esaurite le domande la Presidente PICCIN cede la parola al Presidente Fedriga per le risposte.

Il Presidente FEDRIGA ribadisce il limite dei 20 kWh per i condomini e dei 6 per gli impianti singoli, e esprime contrarietà all'inserimento di un criterio di scelta legato all'Isee, che andrebbe a colpire la classe media senza aiutare i più deboli. Per quanto concerne le comunità energetiche precisa che la normativa nazionale è molto complicata e pur essendo personalmente favorevole, ritiene necessaria a monte una forte semplificazione per coinvolgere cittadini e imprese.

Ribadita l'importanza di intervenire con misure veloci, semplici e che garantiscano il massimo coinvolgimento possibile dei cittadini, si riserva di valutare come la norma sarà accolta e si dice disponibile a valutare, se l'iniziativa riscuoterà l'auspicato successo, un rifinanziamento futuro o di una rimodulazione della norma.

Verificato che non ci sono ulteriori richieste di intervento la Presidente PICCIN dichiara esaurita la trattazione del secondo punto all'ordine del giorno.

Punto n. 3 all'ordine del giorno

Ore: 11.45

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 3 all'ordine del giorno e cede la parola al Consigliere Moretti per l'illustrazione dell'interrogazione n. 550.

Il Consigliere MORETTI illustra l'interrogazione n. 550 "Quanto ancora bisognerà aspettare per la sicurezza dei pedoni che attraversano la SR305 in prossimità del Sacrario di Redipuglia?".

La Presidente PICCIN cede la parola all'Assessore per la risposta.

L'Assessore ROBERTI legge la risposta allegata sub 1 al presente verbale del quale costituisce parte integrante e sostanziale.

La Presidente PICCIN cede la parola al Consigliere Moretti per la sua dichiarazione.

Il Consigliere MORETTI prende atto della risposta e, posto che la questione è all'attenzione della conferenza di servizi, si riserva di attendere le determinazioni della stessa. Ribadisce che, comunque, si tratta di una strada particolarmente pericolosa che necessita di attenzione.

Punto n. 4 all'ordine del giorno

Ore: 11.55

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 4 all'ordine del giorno e cede la parola al Consigliere Moretti per l'illustrazione dell'interrogazione n. 668.

Il Consigliere MORETTI illustra l'interrogazione n. 668 "Linea di collegamento ferroviaria Trieste-Venezia Mestre e lavori per il collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia. Un ulteriore allungamento dei tempi di percorrenza tra Trieste e Venezia e pietra tombale sullo sviluppo dell'aeroporto del FVG?".

La Presidente PICCIN cede la parola all'Assessore per la risposta.

L'Assessore ROBERTI legge la risposta allegata sub 2 al presente verbale del quale costituisce parte integrante e sostanziale.

La Presidente PICCIN cede la parola al Consigliere Moretti per la sua dichiarazione.

Il Consigliere MORETTI dichiara di prendere atto delle previsioni positive preannunciate ed invita a mantenere alta l'attenzione sul tema.

Punto n. 5 all'ordine del giorno

Ore: 12.05

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 5 all'ordine del giorno e preso atto che la Consigliera Liguori, proponente l'interrogazione n. 705 "Problematiche relative alla mobilità di persone con disabilità", non è presente ai lavori della Commissione, comunica che alla stessa sarà fornita risposta scritta ed allegata sub 3 al presente verbale del quale costituisce parte integrante e sostanziale.

Punto n. 6 all'ordine del giorno

Ore: 12.05

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 6 all'ordine del giorno e cede la parola al Consigliere Conficoni per l'illustrazione dell'interrogazione n. 708.

Il Consigliere CONFICONI illustra l'interrogazione n. 708 "Responsabilità dei ritardi nella realizzazione della ciclovia del Livenza".

La Presidente PICCIN cede la parola all'Assessore per la risposta.

L'Assessore ROBERTI legge la risposta allegata sub 4 al presente verbale del quale costituisce parte integrante e sostanziale.

La Presidente PICCIN cede la parola al Consigliere Conficoni per la sua dichiarazione.

Il Consigliere CONFICONI si dichiara non soddisfatto e rileva che la risposta fornita pone in evidenza la poco edificante gestione dell'opera sia da parte della Provincia di Pordenone che, successivamente, della Regione.

Punto n. 7 all'ordine del giorno

Ore: 12.15

La Presidente PICCIN introduce il punto n. 7 all'ordine del giorno e cede la parola al Consigliere Conficoni per l'illustrazione dell'interrogazione n. 709.

Il Consigliere CONFICONI illustra l'interrogazione n. 709 "Implementazione della rete ferroviaria nel Friuli Occidentale".

La Presidente PICCIN cede la parola all'Assessore per la risposta.

L'Assessore ROBERTI legge la risposta allegata sub 5 al presente verbale del quale costituisce parte integrante e sostanziale.

La Presidente PICCIN cede la parola al Consigliere Conficoni per la sua dichiarazione.

Il Consigliere CONFICONI si dichiara non soddisfatto della risposta che ha evidenziato come in 5 anni si sia fatto ben poco e che gli interventi ferroviari nel Friuli occidentale sono ben lungi dall'essere realizzati

Preso atto che non ci sono ulteriori richieste di intervento ed esaurita la trattazione dei punti all'ordine del giorno, la Presidente PICCIN dichiara chiusa la seduta. Al termine della seduta il verbale n. 178 è dato per approvato ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del regolamento.

Fine lavori: 12.25

Allegati:

1. Risposta interrogazione n. 550
2. Risposta interrogazione n. 668
3. Risposta interrogazione n. 705
4. Risposta interrogazione n. 708
5. Risposta interrogazione n. 709

LA PRESIDENTE
Mara PICCIN

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
Antonio CALLIGARIS

LA VERBALIZZANTE
Barbara SEPUCA

Allegato 1 al verbale n. 180 del 10/01/2023

Risposta alle IRO n. 550 del Consigliere MORETTI su "Quanto ancora bisognerà aspettare per la sicurezza dei pedoni che attraversano la SR 305 in prossimità del sacrario di Redipuglia"

Il progetto per la realizzazione di passaggi pedonali protetti lungo tutto il tratto della S.R. 305 in comune di Fogliano Redipuglia fa parte di un progetto più ampio ovvero la "realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra la S.R. 305 e la S.P. 1 al km 11+400 e realizzazione dei passaggi pedonali in località Fogliano Redipuglia" ed è finanziato al 50% con un contributo a valere sui fondi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale annualità 2002, con bando approvato con DGR 3947/2003.

La rotatoria facente parte del suddetto progetto è stata realizzata in convenzione da FVG Strade ed è stata terminata nel 2016. La realizzazione delle opere di messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali è invece di competenza del Comune, atteso che l'attraversamento pedonale in questione ricade all'interno di un centro abitato formalmente delimitato ai sensi del Codice della Strada, quindi in ambito urbano (all'interno dei centri abitati infatti la disciplina della regolamentazione della circolazione stradale afferisce al comune territorialmente competente, come nel caso in questione). La Regione, dal canto suo, al fine del mantenimento del finanziamento del PNSS sopra citato, ha confermato la l'utilità degli interventi.

Nel maggio 2019 la Regione ha dato indicazioni al Comune sulle attività da programmare per poter utilizzare anche la parte rimanente di contributo del PNSS (€116.242,74). Il progetto complessivo presentato, infatti, aveva un valore complessivo di euro 535.186,57 e ad oggi sono state realizzate opere per euro 302.701,8 di cui il 50% è la quota parte a carico del PNSS.

L'opera degli attraversamenti pedonali infatti è inserita nel programma triennale delle opere del Comune di Fogliano Redipuglia e il progetto di riqualificazione funzionale dell'attraversamento pedonale in corrispondenza del Sacrario di Redipuglia (assieme ad altri attraversamenti lungo la SR305) è in corso di redazione e aggiornamento del quadro economico come comunicato dal Comune stesso per le vie brevi al Servizio Infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile.

A seguito dell'entrata in perenzione di finanziamenti statali sono nel frattempo cambiate le procedure di finanziamento da parte dello Stato, introdotte con un decreto interministeriale (finanze e infrastrutture).

Da recenti interlocuzioni informali con il Comune, l'ultima risalente allo scorso mese di dicembre, l'ufficio tecnico ha rappresentato la prossima indizione di una conferenza dei servizi propedeutica all'ottenimento dei relativi pareri e nulla osta necessari, nel cui perimetro la Regione, per tramite di FVG Strade, fornirà, assieme agli altri portatori di interesse, eventuali osservazioni e prescrizioni tecniche sul progetto.

Allegato 2 al verbale n. 180 del 10/01/2023

Interrogazione a risposta orale n. 668 del 27 giugno 2022 avente ad oggetto: “Linea di collegamento ferroviaria Trieste-Venezia Mestre e lavori per il collegamento ferroviario con l’aeroporto di Venezia. Un ulteriore allungamento dei tempi di percorrenza tra Trieste e Venezia e pietra tombale sullo sviluppo dell’aeroporto del FVG?”

Presentata dal Consigliere MORETTI

Contenuto dell’Interrogazione a risposta orale.

Il proponente l’IRO n. 668:

PREMESSO che - in Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea del 17 giugno scorso, RFI ha pubblicato il bando di gara “GPA - Progettazione esecutiva ed esecuzione in appalto dei lavori di realizzazione del Collegamento ferroviario con l’Aeroporto di Venezia - CUP J51H03000170001 - CIG 9229545D77”, per un importo complessivo - per la realizzazione delle opere, risultante dal progetto definitivo posto a base di gara - ammontante a euro 467.215.313,03 più IVA; - con l’ordinanza n. 6 del 17/6/2022 del Commissario straordinario Vincenzo Macello, i suddetti costi sono lievitati - rispetto alla Delibera CIPESS n. 56 del 3/11/2021 - a 644 milioni di euro, con un incremento di 169 milioni di euro; - che il suddetto l’appalto rientrerà nel c.d. Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), quindi con tempistiche ben scadenze e ad oggi inderogabili, con chiusura dell’opera entro il 2026;

ATTESO che: - l’intervento rientra nell’ambito del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE); - il CIPE, con deliberazione n. 69 del 27 maggio 2005, ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare del Collegamento ferroviario con l’Aeroporto “Marco Polo” di Venezia; - lo sviluppo del progetto definitivo è stato articolato, oltre che sulla base del progetto preliminare approvato e delle relative prescrizioni, alla luce delle indicazioni contenute nella “Lettera di intenti”, sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane in data 26 agosto 2014, per il potenziamento dei collegamenti ferroviari degli aeroporti, tra i quali quello di Venezia Tesserà, con la rete ferroviaria nazionale e nel successivo Protocollo di intesa sottoscritto in data 22 marzo 2016 tra RFI S.p.A. e la Società 2 Aeroporto di Venezia (SAVE) esteso, in data 24 gennaio 2017, all’ENAC, al fine di rendere compatibile il tracciato ferroviario alla soluzione del Master Plan aeroportuale;

RILEVATO che l’opera - la cui Conferenza dei Servizi a finalità istruttoria è stata convocata per il prossimo 30 luglio - è finalizzata a collegare il centro storico di Venezia all’Aeroporto “Marco Polo”, a integrare tale collegamento con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e, in prospettiva, con la linea AV/AC Venezia-Trieste;

RILEVATO altresì che il progetto prevedeva inizialmente uno sviluppo complessivo di 6,850 km a doppio binario elettrificato, compresi i bivi a raso ed il raccordo verso Trieste, l’attraversamento del fiume Dese con un ponte per il doppio binario, la fermata dello “Stadio” con un terzo binario, gli apparati ACEI, SCC E SCMT e la stazione “Aeroporto”, di testa, con 4 binari, poi aggiornato con la previsione di un doppio binario di circa 8 chilometri, di cui 3,4 in galleria, che collegherà Venezia all’Aeroporto Marco Polo (il collegamento partirà dalla linea Mestre-Trieste, affiancherà la bretella autostradale per l’aeroporto e, in galleria, arriverà al Marco Polo, dove si prevede la costruzione di una stazione passante interrata a due binari collegata al terminal aeroportuale, in uscita dalla stazione, un binario singolo si ricongiunge al tratto in superficie, consentendo di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicurando una maggiore capacità sia per i treni regionali che AV);

EVIDENZIATO che un eventuale sviluppo della linea ferroviaria verso l'Aeroporto "Marco Polo", con i convogli deviati dall'attuale linea Venezia Mestre-Trieste, causerà inevitabili ed evidenti allungamenti dei tempi di percorrenza, che mal si conciliano con l'attuale ammodernamento (illustrato da RFI alla IV Commissione del Consiglio regionale) teso invece ad accorciare i tempi di percorrenza, con ipotesi di progetti proposti da RFI già oggetto di contestazioni e contrarietà sia per quanto riguarda l'abitato di Latisana, che il Carso, con un'ipotesi di galleria di una ventina di km all'interno del Carso, fino ad Aurisina;

CONSIDERATO che il progetto di cui in premessa è teso a sviluppare in particolar modo l'intermodalità del trasporto passeggeri verso l'Aeroporto di Venezia, aggiungendo la modalità ferroviaria a quella stradale esistente, anche in chiave di sviluppo turistico e con l'obiettivo plausibile di servire le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026;

Tutto ciò premesso, interroga il Presidente della Regione, per conoscere:

- 1) se e come la Regione Friuli Venezia Giulia intende intervenire per monitorare un'opera che rischia in maniera seria di incidere negativamente ed allungare i tempi di percorrenza sulla linea Venezia Mestre-Trieste per i cittadini della nostra regione che normalmente si spostano da e per Mestre, "portale" ferroviario da cui poi si continua a viaggiare verso il resto d'Italia;
- 2) quanto quest'opera si concilia tecnicamente e finanziariamente con l'ammodernamento e la velocizzazione (già prevista) della rete ferroviaria esistente lungo la medesima linea;
- 3) se non ritenga che quest'opera penalizzi l'utilizzo dell'Aeroporto del FVG, mettendo una pietra tombale sulle potenzialità di sviluppo dello scalo di Ronchi dei Legionari, dopo gli ingenti investimenti realizzati dalla Regione in primis, e i sacrifici subiti durante il periodo pandemico.

A. Risposta

Il collegamento diretto tra le strutture aeroportuali e la rete ferroviaria rappresenta uno degli obiettivi del Documento Strategico Nazionale della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (previsto dalla Legge 29 dicembre 2021, n. 233, art. 5), approvato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (oggi MIT), con proprio decreto del 29 aprile 2022, che prevede, lo sviluppo dell'accessibilità nello scenario di breve-medio periodo realizzando 12 nuovi collegamenti con gli aeroporti nell'orizzonte 2030, che consentiranno di servire l'80% del traffico passeggeri domestico. In particolare, i grandi interventi riguardano la connessione ferroviaria all'aeroporto di Genova, Venezia, Bergamo, Bolzano, Perugia, Pescara, Lamezia T., Brindisi e Firenze, il collegamento ferroviario dell'aeroporto di Olbia, interventi per l'intermodalità e accessibilità di Trapani Birgi e il completamento del collegamento Salerno Arechi-Aeroporto Pontecagnano.

"Il collegamento ferroviario tra la linea Venezia – Trieste ed l'aeroporto "Marco Polo" ha come finalità principale la connessione fra l'infrastruttura aeroportuale e la città di Venezia. L'attivazione del collegamento è prevista per il 2026, in corrispondenza delle olimpiadi invernali.

La nuova linea ferroviaria sarà costituita da una tratta a doppio binario di circa 8 km di cui 3,7 in galleria. Il collegamento partirà dalla linea Mestre-Trieste e affiancherà la bretella autostradale per l'aeroporto. In galleria è prevista la costruzione di una stazione interrata passante con due binari collegata al terminal aeroportuale. In uscita dalla stazione, un binario singolo si ricongiunge al tratto in superficie, consentendo di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicurando una maggiore capacità.

La futura stazione sarà dotata di un doppio allaccio alla linea: un ramo diretto verso Venezia e uno verso Trieste, quest'ultimo a singolo binario.

Riguardo al PUNTO 1 oggetto dell'interrogazione, si evidenzia innanzitutto che la maggior parte delle connessioni ferroviarie passeggeri dirette tra il Friuli Venezia Giulia e la Regione del Veneto, in particolare con il nodo di Venezia Mestre, **riguardano competenze statutarie della nostra Regione** attribuite dal D.Lgs. 111/2004 e rese attuative con la legge di bilancio statale 2021 e con l'avvenuta sottoscrizione il 24 dicembre 2021 di specifico Accordo di Programma tra la Regione e lo Stato (correlato alla sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con Trenitalia).

In tale contesto la Regione, nell'ambito della programmazione dei servizi potrà mettere a confronto e valutare eventuali effetti positivi per i collegamenti ferroviari e aeroportuali del Friuli Venezia Giulia (con la possibile relazione diretta tra i due aeroporti) ed eventuali ricadute negative.

Si tratta di una opportunità da cogliere per gli aspetti positivi che potranno via via emergere necessariamente correlate però all'obiettivo del DLGS 111/2004 che riguarda il miglioramento delle connessioni della nostra Regione con il nodo di Venezia Mestre, da accompagnare con un presidio continuo per evitare eventuali ricadute negative.

Tale contesto sarà rappresentato all'interno dell'Atto disciplinante le azioni di coordinamento per la programmazione dei servizi ferroviari ex Indivisi da sottoscrivere con la Regione del Veneto, sulla base di quanto previsto dall'articolo 6 dell'Accordo di Programma del dicembre 2021 tra lo Stato e la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia riguardante il trasferimento dei treni ex indivisi alla Regione che prevede che la stessa, nella programmazione dei servizi ferroviari trasferiti, attua le opportune azioni di coordinamento con la Regione del Veneto, **tenuto conto prioritariamente dell'obiettivo di favorire le coincidenze nel nodo di Mestre-Venezia con ulteriori treni di lunga percorrenza, per il collegamento della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con il resto del territorio nazionale,** nonché di quanto derivante dall'inserimento dei predetti servizi nella maglia dei servizi regionali, sulla base di possibili scenari di sviluppo da valutare con Rete Ferroviaria Italiana.

Per quanto riguarda PUNTO 2 oggetto dell'interrogazione, il costo totale dell'opera finanziata in contratto di programma aggiornamento 2022-26 è di 644 mln interamente finanziati. L'intervento risulta separato, anche finanziariamente, rispetto a quello di potenziamento tecnologico e velocizzazione della linea ferroviaria Trieste-Venezia.

Per quanto riguarda il PUNTO 3, con il quale l'interrogante afferma come il collegamento ferroviario diretto dell'aeroporto di Venezia penalizzi l'utilizzo dell'Aeroporto del FVG, mettendo una pietra tombale sulle potenzialità di sviluppo dello scalo di Ronchi dei Legionari, dopo gli ingenti investimenti realizzati dalla Regione in primis, e i sacrifici subiti durante il periodo pandemico, vanno innanzitutto richiamate le significative prospettive per "Trieste Airport" derivanti dal programmato incremento delle rotte, con particolare riferimento a quelle internazionali, che consentirà - già da quest'anno dopo quasi tre anni di pandemia - un progressivo incremento nel prossimo triennio dei collegamenti aerei con tutte le principali capitali europee. Inoltre, con il completamento, nei prossimi mesi, del procedimento della continuità territoriale, verrà riattivato il volo da e per Milano Linate. Va inoltre ricordato l'impegno della Regione al costante sviluppo del scalo con una serie di progetti finanziati (dallo sviluppo dell'intermodalità regionale, alla trasformazione green dell'aeroporto, alla promozione del territorio attraverso i vettori aerei). In tale contesto Aeroporto FVG ritiene che nel 2025 il flusso dei passeggeri possa essere il doppio di quelli transitati nel 2019.

Il collegamento ferroviario diretto dell'Aeroporto di Venezia, dopo quello già attuato su Trieste Airport, determina un'opportunità ulteriore per uno sviluppo di sinergie tra i due scali a vantaggio dei cittadini e del territorio regionale che si ritiene debbano essere valorizzate e per le quali andrà utilizzato al meglio il tempo che ci separa dalla conclusione dell'opera.

Allegato 3 al verbale n. 180 del 10/01/2023

Interrogazione a risposta orale n. 705 del 15 settembre 2022 avente ad oggetto: "Problematiche relative alla mobilità di persone con disabilità"

Presentata dal Consigliere LIGUORI

A. Contenuto dell'Interrogazione a risposta orale.

Il proponente l'IRO n. 705:

PREMESSO che sono numerose le criticità segnalate in merito alla gestione della mobilità delle persone con disabilità;

ATTESO che le suddette criticità riguardano, tra l'altro, il Bonus Trasporto in Sicurezza (BTiS) previsto dall'articolo 6, commi 20 e seguenti della LR 26/2020 (Legge di stabilità 2021) e disciplinato dal Regolamento adottato con DPR n. 69 del 4 maggio 2021, come modificato dal DPR n. 170 del 5 ottobre 2021 e dal DPR n. 52 del 28/4/2022;

CONSIDERATO quanto previsto dalla Regione in merito all'ottenimento BTiS, contributo a favore di donne in gravidanza, persone ultra settantenni e persone con disabilità, da utilizzare per il pagamento di servizio taxi e di noleggio con conducente;

Tutto ciò premesso, interroga la Giunta regionale, per sapere:

- 1) se non ritiene utile individuare una modalità di attivazione della carta prepagata alternativa a quella indicata ("la carta prepagata dovrà essere personalmente attivata dal beneficiario, presso gli uffici di Poste Italiane") al fine di evitare ulteriori disagi alla persona con disabilità per ottenere il beneficio;
- 2) se non considera opportuno regolamentare tratte e tariffe del servizio di noleggio con conducente allo scopo di garantire un servizio minimo a tutti i beneficiari della carta prepagata.

B. Risposta

Si ritiene innanzitutto di ricordare l'attenzione testimoniata da questa Amministrazione Regionale per assicurare una crescente accessibilità delle persone con disabilità e più in generale alle persone a ridotta mobilità al sistema del trasporto pubblico di persone a partire dal trasporto pubblico locale.

A completamento di quanto previsto da nuovo contratto TPL gomma e marittimo, che prevede una quota via via crescente di mezzi allestiti con scivoli e piattaforme per disabili, si vuole ricordare che il nuovo contratto siglato con Trenitalia a fine dicembre 2023 prevede l'acquisto di 25 nuovi treni, tutti con caratteristiche che garantiranno l'accessibilità diretta alle persone a ridotta mobilità.

Proseguono inoltre le altre iniziative per favorire la mobilità delle persone a ridotta mobilità, tra le quali quella oggetto dell'interrogazione, attivata in COVID19, che la Regione ha posto in essere nel biennio 2021-2022 e che ha riguardato oltre 2.000 beneficiari.

Riguardo al PUNTO 1 dell'IRO, va rilevato innanzitutto che l'accordo tra la Regione e Poste Italiane (che assicura una ampia copertura territoriale a livello regionale) è una delle prime iniziative in Italia che consentono l'utilizzo di una carta prepagata per l'accesso ai servizi di mobilità pubblici e in Regione utilizzata nel settore della mobilità delle persone.

La modalità di attivazione della carta prepagata non sono purtroppo stabilite dalla Regione ma dal fornitore delle carte prepagate al pari di tutte le procedure analoghe che riguardano carte elettroniche.

Gli uffici hanno già verificato la possibilità di un'attivazione con modalità diverse ma senza esito positivo in quanto la procedura indicata risulta l'unica possibile. Nel caso di ulteriori future agevolazioni saranno valutate possibili alternative atte a facilitare la fruizione del beneficio.

Per quanto riguarda il PUNTO 2, si evidenzia come in termini di tariffe sui servizi non di linea la norma regionale di riferimento (l.r. 5 agosto 1996 n. 27) demanda ai Comuni la competenza sui servizi taxi mentre per i servizi NCC la definizione avviene da parte delle singole aziende sulla base di linee guida statali esulando comunque dalla competenza regionale. Anche in questo caso, per future agevolazioni si valuteranno possibili accordi con le Associazioni di categoria ed i Comuni, finalizzati a migliorare l'utilizzo di bonus quali quello di cui trattasi.

Allegato 4 al verbale n. 180 del 10/01/2023

Risposta all'IRO 708 - "Responsabilità dei ritardi nella realizzazione della ciclovia del Livenza"

Come noto l'intervento in parola è stato pianificato e sviluppato nella sua idea di tracciato dalla ex Provincia di Pordenone ancora agli inizi degli anni 2000, che ne ha curato, peraltro, gli affidamenti tecnici della fase progettuale con l'individuazione del professionista incaricato. Tuttavia, il progetto non fu mai completato e soprattutto non furono mai acquisite le necessarie autorizzazioni con gli Enti interferenti, né quelle relative ai sottoservizi, né tantomeno fu avviata l'attività espropriativa.

Detto percorso, quindi, denominato "Itinerario del Livenza" pur concepito dalla ex Provincia di Pordenone e poi confermato dai vari soggetti subentrati (Regione e FVG Strade), solo negli ultimi anni è stato preso fattivamente in carico dall'Amministrazione regionale e si compone, in particolare, di due lotti distinti:

- primo lotto, che si sviluppa nei Comuni di Budoia, Polcenigo, Fontanafredda e Sacile;
- secondo lotto, che si sviluppa nei comuni di Sacile, Brugnera e Portobuffolè (Veneto).

L'intervento interessa quindi una estesa di tracciato importante e, seppur diviso in due lotti, si estende su un totale di 6 amministrazioni comunali coinvolte.

Con il primo trasferimento di competenze dalla ex Provincia di Pordenone, avvenuto nel luglio 2016 alla Regione, l'opera è rimasta nella programmazione delle opere pur non avendo avuto alcuno sviluppo.

Con il successivo trasferimento di competenze a favore della società regionale Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. dal 1/1/2018, l'intervento è stato riattivato per tutto quanto ancora mancante, con l'obiettivo di poter disporre di un progetto che si componga di due lotti esecutivi che fossero appaltabili. Tale attività ha tuttavia evidenziato fin da subito alcune criticità. Infatti, sebbene la programmazione dei due lotti fosse risalente nel tempo, nel 2018 il tracciato di entrambi i lotti non era ancora del tutto conforme agli strumenti urbanistici di alcuni dei comuni interessati. Mancavano inoltre alcune autorizzazioni e quelle che erano già state acquisite necessitavano di rinnovo.

L'attività svolta da FVG Strade, è stata quindi ben più complessa ed articolata di quella di appaltare dei lavori già progettualmente autorizzati, in quanto era necessario anzitutto rendere conformi i due lotti ai piani regolatori dei comuni interessati con la sussistenza del vincolo preordinato all'esproprio. A seguire, poi, è stato necessario provvedere alla riorganizzazione della progettazione dei 2 lotti, risolvendo alcune criticità locali lasciate in sospeso ed altre nel frattempo emerse, oltre a conformarsi a quanto previsto nel nuovo Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PREMOCI) approvato con D.G.R. n. 1224 dd.26.8.2022.

Nella prima metà del 2022, poi, a seguito di incontri svolti con tutti i Comuni interessati dal tracciato del primo lotto per accertarne la conformità urbanistica e la sussistenza del vincolo preordinato all'esproprio, è emersa la necessità per il comune di Fontanafredda di apporre il vincolo nel proprio PRGC oltre che di recepire l'attuale tracciato della RECIR, approvato con il succitato Piano. Il progetto è stato dunque all'uopo parzialmente rivisto fino a recepire le recenti opposizioni (dicembre 2022) di alcuni cittadini a seguito dell'avvio delle procedure per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il tutto al fine di risolvere le predette problematiche e rendere l'opera conforme urbanisticamente.

Negli incontri svolti nella metà del 2022 è invece positivamente emerso che il PRGC del Comune di Sacile aveva nel frattempo recepito il progetto di cui trattasi.

Ultimate, dunque, le procedure per rendere conforme il progetto ai PRGC con approvazione della variante urbanistica, il progetto del primo lotto proseguirà l'iter che, previa acquisizione delle mancanti e rinnovate autorizzazioni, verrà approvato e se dunque non vi saranno altre complicazioni od imprevisti potranno essere avviate le procedure per l'affidamento dei lavori entro l'anno.

Per quel che riguarda invece l'intervento del secondo lotto, che interessa anche sedimi posti in regione Veneto, sarà opportuno perfezionare uno specifico protocollo d'intesa all'uopo necessario, che sarà quindi oggetto delle prossime attività.

Allegato 5 al verbale n. 180 del 10/01/2023

Interrogazione a risposta orale n. 709 del 20 settembre 2022 avente ad oggetto: "Implementazione della rete ferroviaria nel Friuli Occidentale"

Presentata dal Consigliere CONFICONI

A. Contenuto dell'Interrogazione a risposta orale.

Il proponente l'IRO n. 709:

PREMESSO che, dopo una temporanea chiusura, nel dicembre del 2017 la linea ferroviaria Sacile-Gemona è stata parzialmente riaperta fino a Maniago;

CONSIDERATO che l'iniziativa, fortemente voluta dal centrosinistra e sostenuta dai sindaci del territorio, doveva essere un punto di partenza e non di arrivo per la rivalutazione dell'area pedemontana;

RICHIAMATI gli accodamenti presso i molti passaggi a livello presenti lungo la tratta e i disservizi verificatisi in passato a causa del loro malfunzionamento;

RICORDATO che durante l'incontro tra la Regione, RFI e i primi cittadini dei Comuni interessati, avvenuto nel settembre 2021, si sono poste le basi per ulteriori passi avanti verso la completa riattivazione della tratta;

SOTTOLINEATO che in occasione della competente commissione consiliare svoltasi lo scorso mese di febbraio i tecnici di RFI hanno affermato di avere a disposizione 7 milioni di euro per poter riportare progressivamente il servizio commerciale di trasporto delle persone fino a Gemona, nonché 14,7 milioni di euro per l'attesa elettrificazione della linea Casarsa-Portogruaro;

EVIDENZIATA l'opportunità di estendere il traffico merci su rotaia anche attraverso la realizzazione di una stazione elementare nell'Interporto di Pordenone;

RILEVATO che recentemente RFI ha comunicato lo slittamento di alcuni importanti investimenti;

Tutto ciò premesso, interroga la Giunta regionale, per conoscere:

- 1) quali sono i tempi per l'elettrificazione della Casarsa-Portogruaro e la completa riapertura della linea ferroviaria Sacile-Gemona, precisando quelli delle eventuali tappe intermedie verso il raggiungimento del traguardo;
- 2) a che punto è l'attuazione del programma di messa in sicurezza ed eliminazione di alcuni passaggi a livello lungo la tratta, compreso quello lungo la SS13 a Sacile dove si verificano frequenti accodamenti;
- 3) se e quando la tratta sarà aperta anche al transito dei treni merci ovvero quando verranno stanziati i fondi per realizzare la stazione elementare a servizio dell'Interporto di Pordenone.

B. Risposta

L'interrogazione presentata dal Consigliere Conficoni pone più temi distinti che riguardano la Linea Ferroviaria Sacile Gemona, la linea ferroviaria Casarsa Portogruaro e lo sviluppo dell'infrastruttura interportuale di Pordenone.

Riguardo alla linea ferroviaria Sacile-Gemona, oggi esercita con servizi viaggiatori sulla tratta Sacile-Maniago, va premesso innanzitutto che è stato attivato ed è in atto uno specifico tavolo tecnico tra le

Strutture Regionali, in particolare della Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio e le diverse strutture di RFI per definire il modello di esercizio e le correlate opere infrastrutturali necessarie all'attivazione dei servizi ferroviari sulla parte di linea oggi ancora chiusa, con lo scopo di assicurarne la necessaria flessibilità anche in considerazione degli sviluppi turistici.

Per quanto riguarda il **PUNTO 1** oggetto dell'interrogazione, i tempi indicati dal Piano Commerciale di RFI nell'ultima versione pubblicata, del giugno 2022, prevedono la conclusione dell'elettrificazione della Casarsa-Portogruaro entro il 2025, mentre la riapertura al servizio commerciale della Sacile-Gemona è prevista, quantomeno per una seconda tratta tra Maniago e Pinzano al Tagliamento, per il 2024.

Per quanto riguarda il **PUNTO 2** dell'interrogazione, riguardante il tema dell'eliminazione di alcuni dei passaggi a livello lungo la linea Sacile-Gemona, è stato avviato nel 2021 un confronto tecnico con le Amministrazioni comunali interessate, sulla base di una ricognizione effettuata dalla stessa RFI. Nell'ambito del tavolo tecnico finalizzato alla riattivazione del servizio commerciale sull'intera linea, la Regione FVG ha ribadito l'importanza (evidenziata anche all'interno dell'annuale tavolo tecnico di ascolto) di inquadrare il tema della razionalizzazione e soppressione dei PL lungo la linea Sacile-Gemona, compreso quello della SS 13 in Comune di Sacile, nell'ambito delle analisi in corso per la riattivazione del servizio commerciale all'intera linea e delle relative risorse finanziarie previste per la sua implementazione, in considerazione anche della duplice valenza della Sacile-Gemona su cui saranno sviluppati servizi di linea e servizi legati alla sua connotazione quale linea turistica inserita nell'elenco di cui alla Legge n. 128/2017. In tale contesto generale vanno inquadrare pertanto le attività di dialogo avviate con RFI finalizzate alla definizione di un Protocollo riguardante il tema dei PL. L'intervento di Sacile va quindi considerato quale parte di un programma complessivo di razionalizzazioni e soppressioni da attuarsi con riferimento alle risorse a favore della riattivazione dei servizi sull'intera tratta con nuovo modello di esercizio e upgrading della linea.

Per quanto attiene il **PUNTO 3** posto dall'interrogante, "se e quando la tratta sarà aperta anche al transito dei treni merci ovvero quando verranno stanziati i fondi per realizzare la stazione elementare a servizio dell'Interporto di Pordenone" lo sviluppo di traffico ferroviario merci sulla linea ferroviaria Sacile-Gemona potrà essere attivato via via che la linea sarà oggetto di interventi di potenziamento che ne consentiranno l'esercizio, e saranno formalizzate a RFI le istanze di Aziende insediate lungo la linea finalizzate ad attivare raccordi a servizio delle attività produttive.

Per quanto attiene infine l'interporto di Pordenone, la cui importanza e sviluppo sono stati più volte ribaditi a RFI, si vuole evidenziare che grazie all'azione della Regione all'interno della Conferenza delle Regioni e PA attuata nei primi mesi del 2022 nell'ambito del confronto con il MIT riguardante il Documento Strategico Nazionale per la mobilità ferroviaria il tema delle infrastrutture interportuali ha trovato più diffusa e puntuale collocazione. In tale documento l'interporto di Pordenone è stato inserito nell'elenco degli interporti facenti parte della rete interportuale di secondo livello afferente al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti sulla base della nuova proposta di revisione della rete Ten-T non ancora adottata.

Coerentemente con ciò, proseguiranno anche per il futuro le azioni verso MIT e RFI finalizzate al completamento degli interventi per la realizzazione e l'attivazione della Stazione elementare.