

Interrogazione a risposta scritta n. 3

Oggetto: Qual è la pianificazione strategica e quali sono le priorità in merito alla viabilità veicolare e ferroviaria e alla mobilità ciclabile di interesse regionale per il Friuli Occidentale e per l'intera Regione Friuli Venezia Giulia?

## **PUTTO**

PREMESSO che la viabilità e la mobilità del Friuli Occidentale scontano un deficit di riqualificazione e di potenziamento complessivo, riconosciuto trasversalmente da tutte le forze politiche, al punto da aver costituito nei rispettivi programmi di mandato un impegno elettorale chiaramente espresso;

APPRESO che, in data 7.6.2023, il Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha incontrato, nella sede romana del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Assessore regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante, per discutere dei nodi infrastrutturali principali della viabilità regionale;

CONSIDERATO che da quanto riportato dagli organi di informazione nell'incontro è stato riscontrato che il territorio del Friuli Occidentale è quello maggiormente carente rispetto agli altri territori della regione, sia per quanto concerne la viabilità stradale, aggravatasi dopo l'entrata in funzione della Pedemontana veneta, sia per quanto concerne quella ferroviaria, che presenta limitata capacità, mancanza di connessioni strategiche e tempi di percorrenza eccessivi;

RITENUTO che, al di là dei necessari interventi puntuali che singoli territori del pordenonese attendono da molto tempo, sia fondamentale agire con una strategia complessiva che affronti in modo organico i macroaspetti infrastrutturali del territorio, stabilendo le priorità d'intervento rispetto alle risorse già disponibili e a quelle che dovranno essere reperite;

CONSIDERATO che uno dei temi centrali trattati è stato quello della necessità di migliorare le connessioni stradali tra Veneto, provincia di Pordenone, Udine e Austria, mediante il potenziamento della rete esistente: a questo proposito il completamento della Pedemontana veneta, come del resto era stato previsto, ha fatto incrementare il flusso di veicoli pesanti che una volta usciti dall'autostrada entrano nella S.S. n. 13 Pontebbana, caricando in modo non più sostenibile i centri urbani attraversati;

RITENUTO che la soluzione al congestionamento del traffico nella Pontebbana non possa essere costituita da un'unica scelta infrastrutturale, bensì da un insieme di scelte, da attuare con scale di priorità diverse e con il pieno coinvolgimento delle comunità e degli Enti di volta in volta interessati, sempre con il suffragio di evidenze scientifiche tese alla massima sostenibilità possibile e alla tutela dell'ambiente, che prevedano sia soluzioni a breve termine, che a medio - lungo termine;

RITENUTE, a questo proposito, valide le misure emergenziali e temporanee annunciate, in

particolare nei casi di incidentalità o blocchi dell'Autostrada A4, che prevedano l'utilizzo in via sperimentale della circonvallazione di San Vito al Tagliamento nei casi in cui da parte di Autovie Venete scattino i blocchi in autostrada e le conseguenti deviazioni: la tangenziale di San Vito potrà essere utilizzata sia per il traffico proveniente da Conegliano attraverso la A28, sia per il traffico proveniente dalla S.R n 252 Napoleonica, cioè da Codroipo sulla S.S. 13, indirizzandolo verso l'uscita autostradale di Villotta di Chions senza interessare altre viabilità di tipo locale, in questo modo si sgraverà la stessa S.S. 13, soprattutto sul nodo di Casarsa interessato dall'annoso problema dell'impianto semaforico;

CONSIDERATO che è nel contempo fondamentale procedere celermente a misure strutturali di medio - lungo termine, come il completamento della terza corsia della A4, la riduzione dei pedaggi autostradali per incentivare la permanenza nella stessa, la redazione e la messa a disposizione dell'esito degli studi relativi alla cosiddetta "Gronda Nord" e al prolungamento della Cimpello - Sequals verso Gemona e, soprattutto, il rifacimento del ponte sul Meduna lungo la S.S. 13, per il quale si è fin qui atteso troppo tempo e per il quale si auspica che la stagione degli annunci ceda presto il posto a quella dei fatti;

CONSIDERATO che, per quanto concerne la viabilità ferroviaria, sia necessario portare avanti da subito un costruttivo confronto con RFI e FS per fare in modo che il collegamento Trieste - Venezia possa essere almeno modernizzato, in attesa che l'alta velocità possa giungere anche in Friuli Venezia Giulia, e che venga risolto il problema del nodo ferroviario di Udine, che sta rallentando il trasporto di merci su rotaia verso l'Austria, perché l'attuale tratta si snoda lungo un percorso cittadino e quindi non è possibile aumentarne la velocità, se non individuando dei tracciati alternativi;

CONSIDERATO, inoltre, che se da un lato è assodato che serviranno tempi lunghi per riuscire a portare l'alta velocità ferroviaria anche in regione, è altrettanto vero che l'attuale linea Trieste - Venezia, con interventi mirati e moderatamente veloci, potrebbe veder ridurre significativamente i propri tempi di percorrenza, con benefici sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, non va trascurata neanche l'utilità di tracciati ferroviari come la Sacile-Maniago-Gemona, da completare nel tratto Maniago-Gemona atteso che il tratto Sacile-Maniago è già percorribile, e il recupero della tratta Casarsa-Pinzano (sulla quale è pendente il giudizio del TAR rispetto al Vincolo posto dalla Sovrintendenza), che potrebbe essere ripristinata contestualmente alla realizzazione del progetto della contigua pista ciclabile e allo stesso tempo essere funzionale al traffico merci proveniente dall'Interporto di Pordenone, rendendo più competitiva l'area commerciale pordenonese;

RITENUTO, inoltre, che il potenziamento e il recupero dei tracciati ferroviari possa anche migliorare la fruibilità turistica del territorio regionale, visitabile e percorribile con maggior facilità attraverso l'intermodalità bicicletta-treno, motivo per cui è importante conoscere con quali priorità si intenda affrontare il completamento delle ciclovie regionali e la loro interconnessione;

Tutto ciò premesso, interroga la Giunta regionale per sapere:

- 1) quale sia la pianificazione strategica e quali siano le priorità in merito alla viabilità veicolare e ferroviaria e alla mobilità ciclabile di interesse regionale per il Friuli Occidentale e per l'intera Regione Friuli Venezia Giulia.

Presentata alla Presidenza il giorno 14.06.2023