
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE REGIONALE DELLA VIABILITA' E TRASPORTI
DIREZIONE REGIONALE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

**CONSORZIO PER LO SVILUPPO INDUSTRIALE
DELLA ZONA DELL'AUSSA - CORNO**
Ente di diritto pubblico istituito con Legge 06/07/1964 n. 633

VARIANTE N. 3
AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO
Legge Regionale 14.08.1987 n. 22
(VARIANTE GENERALE BACINO MARGRETH)

Elab.

P I

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI
VARIANTE**
TABELLE ELEMENTI NUMERICI DEL PIANO
DIMOSTRAZIONE EFFETTI DI VARIANTE

DATA: NOVEMBRE 2001
AGG. GENNAIO 2002

TERRATEST SRL RONCHI DEI LEGIONARI (GO) VIA BUGATTO, 2 TEL. 0481-474891 FAX.0481-474838

DOTT. ARCH. RUDI ZONCH DOTT. ARCH. ROBERTO SIMEON DOTT. ING. REMO LIVONI

.....
COLLABORAZIONE ESTERNA: DOTT. ARCH. VITTORINO PETIZIOL - LATISANA (UD)
.....

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

PREMESSA.....	4
Il Piano regolatore di porto Nogaro oggetto della Variante 3 (variante generale Piazzale Margreth)	4
Norme legislative e di riferimento.....	4
Ambito di applicazione della Variante 3	5
OBIETTIVI E CRITERI INFORMATIVI DELLA VARIANTE 3 AL P.R.P. DI PORTO NOGARO	6
Delimitazione delle aree interessate dal piano	10
Attrezzature di interesse collettivo e sociale	10
Attrezzature ed impianti a servizio delle attività portuali	10
Programma di attuazione del Piano.....	11
Proprietà da espropriare	11
Relazione di massima delle spese.....	11
ELEMENTI DELLA VARIANTE 3	13
Elaborati della variante	13
Descrizione degli elementi della variante.....	14
Aggiornamento analisi territoriale ed urbanistica	14
Analisi stato di fatto	14
Situazione della pianificazione antecedente la Variante 3 - Strumenti urbanistici generali comunali vigenti e in salvaguardia	14
Vincoli.....	17
Modifiche alla zonizzazione del bacino Margreth.....	17
Modifiche ed integrazioni alle norme di attuazione	18
RIEPILOGO DATI NUMERICI DELLA VARIANTE	21
Dati zonizzazione ambito di Piazzale Margreth secondo il P.R.P. originario.....	21
Dati zonizzazione ambito di Piazzale Margreth secondo la Variante 3	23

Confronto dati zonizzazione PRP vigente / Variante 3	24
DIMOSTRAZIONE EFFETTI DI VARIANTE	25
ANALISI DELLE ATTIVITA' PORTUALI DI PORTO NOGARO	26
ALLEGATI.....	27
• Perimetrazione zona industriale di competenza del Consorzio Aussa- Corno	27
• Riferimenti pianificatori regionali generali e di settore	27
• Vincoli paesaggistici	27
• Rapporti con la portualità minore	27

PREMESSA

Il Piano regolatore di porto Nogaro oggetto della Variante 3 (variante generale Piazzale Margreth)

Con D.P.G.R. N. 0307/Pres. del 04.09.1996 è stato approvato il Piano Regolatore di Porto Nogaro, adottato con deliberazione dell'Assemblea generale del Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Aussa-Corno n. 2442/25 del 21.12.1992.

Il predetto P.R.P., riferito alla denominazione di Porto Nogaro, ma esteso all'intero sistema portuale dell'Aussa-Corno, riguarda nel suo complesso:

- l'*idrovia* del sistema portuale, costituita dall'insieme di otto *tratte navigabili*, così individuate:

Tratta A: Fiume Corno dal ponte di Villanova a P.le Margreth escluso;

Tratta B: Fiume Corno da P.le Margreth incluso alla confluenza Aussa-Corno esclusa;

Tratta C: Area di confluenza Aussa-Corno;

Tratta D: Canale translagunare;

Tratta E: Area di S. Andrea - Porto Buso;

Tratta F: Canale Marittimo;

Tratta G: Fiume Aussa;

Tratta H: Canale Banduzzi;

- i porti commerciali, così individuati:

1. Bacino Margreth;

2. Porto Nogaro Vecchio;

3. Darsena di Torviscosa.

Norme legislative e di riferimento

Il P.R.P. è stato redatto ai sensi della L.R. 14.08.1987, n. 22 ed in attuazione del Piano Regionale dei Porti approvato con il D.P.G.R. n. 0105/Pres. del 23.02.1989.

La presente Variante 3 è stata predisposta mantenendo i predetti riferimenti normativi, integrati, per quanto ivi non previsto, dalla L.R. 19.11.1991, n. 52 e successive modificazioni ed integrazioni.

Essa segue la precedente Variante 2, relativa alla realizzazione di una banchina di attracco per traghetti e del piazzale di partenza ed arrivo in Comune di San Giorgio di Nogaro, presso l'area di foce del Fiume Corno, adottata con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Aussa-Corno n. 34 del 19.03.2001 e ratificata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 1 del 27.04.2001.

Ambito di applicazione della Variante 3

La Variante 3 riguarda:

- a) a livello azzonativo, l'introduzione di alcune modifiche relative esclusivamente al completamento del porto commerciale individuato come "*Bacino Margreth*" (comprensivo dell'ambito portuale di "*P.le Margreth*" e dell'annesso "*bacino idrico di evoluzione*"), operando nel contempo un aggiornamento della zonizzazione riferita all'area considerata, mediante trasposizione e adattamento della stessa su base cartografica aggiornata, derivata dalla Carta tecnica regionale numerica;
- b) a livello normativo, l'introduzione di alcune modifiche ed integrazioni relative ad alcuni punti specifici delle norme di attuazione, operando nel contempo un "assestamento" generale della normativa valida per l'intero ambito territoriale interessato dal Piano regolatore di Porto Nogaro (ma con riflessi, di fatto, riferiti sostanzialmente al solo piazzale Margreth e, in piccola parte, alla sponda del Fiume Corno in Comune di San Giorgio di Nogaro).

La Variante 3, viceversa, non opera alcuna modifica "strutturale" relativamente agli altri ambiti portuali, né relativamente alle tratte navigabili in quanto tali, se si escludono le limitate modifiche, comunque non riferite ai parametri tecnici e di navigabilità, conseguenti alle variazioni di zonizzazione del "*Bacino Margreth*" - quale l'eliminazione degli attracchi ro-ro in precedenza previsti con l'eliminazione della "Banchina Cristin" e rettifica della relativa sponda - o all'utilizzo di una cartografia più precisa basata sulla C.T.R.N., o infine, al riconoscimento, a livello normativo, di alcune realtà preesistenti, con possibilità di mantenimento e completamento riferite comunque solo alla sponda e non ai canali navigabili.

OBIETTIVI E CRITERI INFORMATORI DELLA VARIANTE 3 AL P.R.P. DI PORTO NOGARO

La Variante 3, nel confermare integralmente gli obiettivi generali ed i criteri informativi del Piano originario, nell'ottica di un "aggiornamento" e di un "assestamento" delle previsioni pianificatorie relative alla componente portuale principale dell'intero sistema (ossia il "*Bacino Margreth*"), dopo trascorso un quinquennio dall'approvazione del piano (ma tenuto anche conto che sono trascorsi nove anni dall'adozione del medesimo), assume gli obiettivi specifici di seguito indicati:

1. riorganizzazione di dettaglio dell'area a sud, in prossimità dell'ex "Banchina Cristin", in rapporto alle previsioni a breve termine di utilizzo per usi portuali della medesima, con aggiornamento delle stesse, allo scopo di ottenere una banchina rettilinea lungo il Fiume Corno (che in questo tratto assume la classifica di *canale demaniale marittimo*), con il contestuale stralcio degli attracchi ro-ro, non più richiesti dal traffico di cabotaggio;
2. modifica del margine Sud, in aderenza allo stato di fatto che vede presente e funzionante uno stabilimento industriale, con riduzione della zona destinata al porto per circa mq 27.227 complessivi, di cui circa mq 22.026 posti lungo Via Fermi, in prossimità dell'accesso ferroviario allo stabilimento "Marcegaglia", da destinarsi ad usi industriali connessi con il predetto stabilimento e altri circa mq 5.201 posti sul limite sud-est dell'ex "Banchina Cristin", necessari a rettificare il confine verso lo stabilimento in questione, mantenendo una adeguata distanza dal medesimo, che altrimenti si sarebbe trovato con uno spigolo posto sulla recinzione del porto;
3. conferma del rimanente perimetro complessivo del P.le Margreth, con revisione dell'ambito portuale soggetto a regime doganale, in rapporto all'opportuna ridefinizione delle funzioni del medesimo, sulla base delle esperienze gestionali maturate e delle esigenze nel frattempo intervenute;
4. suddivisione delle funzioni interne ed esterne al porto (inteso anche come area soggetta a regime doganale e come tale soggetta a particolari regole per l'accesso e l'uscita dei mezzi, dei materiali e delle persone); concentrando all'interno le funzioni più propriamente portuali;
5. concentrazione all'interno del recinto doganale delle funzioni strettamente connesse con l'attività portuale (carico e scarico merci, depositi coperti e scoperti con relativi parcheggi per autotreni, servizi direzionali, amministrativi e di vigilanza interni al porto, ecc.) o comunque inerenti alle attività interne al porto e le esigenze degli addetti portuali (servizi tecnici e logistici, servizi di ristoro per gli operatori portuali, ecc.);
6. individuazione, all'interno del recinto doganale, di tre specifiche zone per officine e servizi tecnici, in posizione arretrata rispetto alla banchina e ai raccordi ferroviari, nella quale concentrare le funzioni tecniche e logistiche a servizio del porto, in posizione autonoma e separata rispetto alle funzioni direzionali, amministrative e di vigilanza;
7. accorpamento alle funzioni direzionali e amministrative delle funzioni di ristoro,

prevedendone la possibilità sia all'interno che all'esterno del porto, in relazione alla tipologia di utenti (si ricorda che l'ingresso e l'uscita dal porto equivalgono a valicare la frontiera doganale extracomunitaria);

8. collocazione all'esterno del recinto portuale della maggior parte delle aree verdi, con funzioni di "filtro", dei parcheggi per gli autotreni in attesa di ingresso al porto e dei servizi inerenti attività connesse con il porto ma da espletarsi all'esterno del recinto doganale, o comunque destinate ad utenti sia interni che esterni al porto (quali il pronto soccorso, i servizi antincendio, i servizi direzionali, amministrativi e di ristoro rivolti agli operatori esterni, ecc.);
9. inserimento di una pista di vigilanza doganale lungo la recinzione portuale, come richiesto dal Comando della G.d.F. e ridefinizione dei valichi doganali, con aggiunta di un valico per le emergenze separato dal cancello ferroviario e di un valico pedonale a presidio automatizzato fra le due palazzine servizi, poste rispettivamente all'interno e all'esterno della recinzione portuale;
10. spostamento dell'ingresso previsto a Nord con razionalizzazione dei parcheggi autotreni, allo scopo di conseguire una zona di idonea capienza per la sosta o la semplice fermata dei mezzi in attesa di entrare in porto, riservando l'attuale ingresso, privo di corsie di accumulo, al transito dei mezzi leggeri e alla sola uscita di quelli pesanti ed evitando in tal modo le code di autotreni in attesa che attualmente si formano lungo via Fermi;
11. ridefinizione della testata nord della banchina con prosecuzione fino alla sponda del fiume Corno dell'area verde di filtro e spostamento delle funzioni interne al porto che interferiscono con lo sviluppo della banchina verso Nord (traslazione del deposito-silos attualmente presente in zona centrale, eliminazione del parcheggio autotreni in prossimità della sponda con prosecuzione verso nord del fascio binari di banchina);
12. aggiornamento della normativa di attuazione, con introduzione di norme finalizzate a consentire una migliore dotazione di servizi e un più flessibile utilizzo degli spazi portuali, sia nella fase a regime sia nelle more della realizzazione degli interventi finalizzati all'attuazione del Piano, tenuto conto dei tempi di intervento e delle modalità di finanziamento, nonché della peculiarità dell'infrastruttura portuale che vede sostanzialmente agire, quale unico soggetto attuatore individuato dalla vigente normativa, il Consorzio Aussa-Corno, che a sua volta opera sulla base delle direttive programmatiche, dei controlli e dei finanziamenti disposti dall'Ente Regione.

I criteri tecnici di impostazione della Variante 3, finalizzata al raggiungimento dei predetti obiettivi, sono stati i seguenti:

1. Individuazione dei punti di variante, sulla base delle esigenze maturate nell'esperienza gestionale da parte del Consorzio Aussa-Corno e delle segnalazioni e richieste effettuate dai vari organismi, pubblici e privati, operanti nell'ambito portuale;
2. Analisi degli elaborati del P.R.P. vigente e del relativo D.P.G.R. di approvazione, con individuazione delle parti da modificare o aggiornare in relazione alle finalità

della Variante, nonché esame degli altri documenti inerenti l'argomento, quale la pronuncia di compatibilità ambientale emessa dal Ministero dell'Ambiente con DEC/VIA/2439 del 16.04.1996, il D.M. di perimetrazione della zona industriale dell'Aussa-Corno, il Piano urbanistico regionale, il Piano regionale dei porti, il Piano regionale della viabilità, la cartografia di individuazione degli ambiti soggetti a vincolo paesaggistico (questi ultimi riferimenti pianificatori sono riportati per estratto in allegato), ecc.;

3. Aggiornamento dell'analisi territoriale ed urbanistica assunta a base del P.R.P., mediante elaborati aventi anche lo scopo di consentire l'autonomo inquadramento territoriale dell'ambito di variante;
4. Aggiornamento dello stato di fatto dell'ambito di P.le Margreth, mediante utilizzo della base cartografica costituita dalla Carta tecnica regionale numerica (la cui levata aerofotogrammetrica risale alla primavera del 1990, ma la cui restituzione e disponibilità al pubblico sono successivi alla data di adozione del P.R.P.), aggiornata con le integrazioni cartografiche rilevate per conto del Consorzio Aussa-Corno;
5. Ricognizione sullo stato di attuazione del P.R.P. vigente;
6. Raffronto con gli strumenti urbanistici vigenti e in salvaguardia per l'area considerata ed relativo intorno, sia di pertinenza comunale (P.R.G. del Comune di San Giorgio di Nogaro), sia di pertinenza del Consorzio Aussa-Corno (P.R.P. vigente e Piano particolareggiato generale della Z.I.A.C.);
7. Ridisegno della zonizzazione dell'intero P.le Margreth su base cartografica aggiornata (Carta Tecnica regionale numerica), comprensivo sia delle parti modificate con la presente Variante 3 sia di quelle sostanzialmente confermate, ma oggetto di trasposizione cartografica sulla nuova base costituita dalla C.T.R.N., non disponibile al tempo della stesura del P.R.P. originario, allo scopo di costituire un unico documento di facile ed univoca consultazione; la preferenza per tale base cartografica è derivata, oltre che dalla maggiore precisione geometrica della medesima e dalla sua disponibilità in formato vettoriale, utile alla stesura degli elaborati di variante mediante i sistemi CAD attualmente in uso, anche dal fatto che per l'area in questione non si pongono problemi di individuazione catastale (del resto già effettuata con il piano parcellare, allegato al P.R.P. originario, che rimane invariato) trattandosi di area già nella quasi totalità di proprietà del Consorzio Aussa-Corno;
8. Sviluppo della zonizzazione coordinata del "*P.le Margreth*" e dell'annesso "*bacino idrico di evoluzione*" in un nuovo elaborato, anch'esso su base C.T.R.N., sostitutivo della Tav. P3 del P.R.P. originario;
9. Introduzione nella normativa delle modifiche ed integrazioni correlate alla modifiche azzonative, nonché delle ulteriori modifiche finalizzate a conseguire gli obiettivi della variante e di quelle volte a rimuovere alcune imprecisioni di dettaglio presenti nel testo vigente;
10. Formazione, anche per la normativa, così come per la zonizzazione di P.le Margreth, di un testo coordinato da utilizzarsi quale unico documento di

consultazione dopo l'esecutività della variante 3.

CONTENUTI DELLA VARIANTE 3 AL P.R.P. DI PORTO NOGARO

Delimitazione delle aree interessate dal piano

La delimitazione delle aree interessate dal Piano viene modificata per escludere due porzioni sul lato Sud, l'una in quanto reputata non necessaria ai fini dell'ampliamento del porto (trattasi infatti di area arretrata rispetto alla banchina) e l'altra in quanto reputata necessaria per mantenere una fascia di rispetto dallo stabilimento industriale esistente sulla particella catastale n. 16.

In proposito si ricorda che il Piano regionale dei porti prevedeva una estensione del Piazzale Margreth inferiore rispetto a quella poi ricompresa nel P.R.P. oggetto della presente variante, per cui la modifica attualmente introdotta, pur confermando sostanzialmente l'ampliamento verso sud della banchina (in modo da riutilizzare l'esistente darsena "ex Cristin"), sul lato verso via Fermi riconduce l'estensione del Piazzale sostanzialmente a quella prevista nel Piano regionale.

Viene inoltre modificato il perimetro della recinzione doganale, includendo l'area destinata a magazzini coperti adiacente via Fermi, precedentemente esterna al porto, ed escludendo una limitata porzione in corrispondenza dell'angolo sud-ovest di P.le Margreth, in quanto interessata dal raccordo ferroviario di accesso al predetto stabilimento industriale esistente, esterno all'ambito portuale.

Attrezzature di interesse collettivo e sociale

Viene modificato il sistema del verde, con conferma della fascia verde a Nord avente funzioni di filtro e sua espansione fino alla riva del Fiume Corno, eliminazione del verde in centro al porto e sua ricollocazione in parte lungo il perimetro esterno ed in parte in prossimità del polo dei servizi direzionali ed amministrativi.

Vengono razionalizzati i parcheggi pubblici esterni al porto e ridefinita la posizione di quelli interni, mantenuti in prossimità del blocco magazzini coperti posto a Nord, ora inglobato nel recinto doganale.

Inoltre viene aggiunto un blocco di parcheggi per autotreni, a servizio degli insediamenti portuali previsti a Sud, nonché un blocco di parcheggi per autovetture in prossimità della zona a servizi interna al porto.

Viene confermata la posizione del Pronto soccorso esterno, in grado di servire sia il porto sia la zona industriale esterna, aumentando lo spazio a disposizione ed integrandolo con opportuna dotazione di verde.

I servizi di ristoro vengono accorpati con la zona direzionale, con possibilità di attuazione sia interna che esterna al porto ed al relativo limite doganale.

Attrezzature ed impianti a servizio delle attività portuali

Viene confermata la zona per servizi direzionali e amministrativi, aumentandone la

dotazione di verde ed integrandola con servizi di ristoro destinati agli operatori interni al porto.

Viene individuata una nuova zona per officine e servizi tecnici, in posizione centrale, prossima alla pesa ed al cancello ferroviario e viene riconfigurata la zona posta in prossimità dell'accesso carrabile.

Viene eliminata la previsione di un attracco ro-ro al limite Nord del P.le Margreth e quella precedentemente prevista presso la ex "Banchina Cristin", in quanto tale tipo di servizio non è più particolarmente richiesto

Viene prevista la prosecuzione del fascio di binari di banchina con ridefinizione del terminal Nord della banchina medesima.

Vengono inglobati nel recinto doganale i magazzini coperti, precedentemente previsti all'esterno, in quanto, una volta sdoganate e caricate, le merci vanno direttamente a destinazione e non abbisognano di magazzini esterni alla delimitazione doganale.

Viene prevista la possibilità di realizzare volumi tecnici, di limitate dimensioni, entro tutto il porto, in relazione alle specifiche esigenze portuali e viene introdotta una norma volta a consentire un uso flessibile delle aree portuali nella fase transitoria del completamento del porto.

Programma di attuazione del Piano

Il programma di attuazione resta sostanzialmente quello originario, rispetto al quale la Variante 3 opera una ricognizione sullo stato di attuazione e definisce i contenuti di completamento, articolati per lotti funzionali.

Lo sviluppo temporale dei predetti lotti funzionali procederà secondo la disponibilità di risorse finanziarie e rientrerà nella programmazione triennale delle opere pubbliche di competenza del Consorzio Aussa-Corno, secondo quanto attualmente previsto dalla cd. *Legge Merloni ter*".

Proprietà da espropriare

Rimangono quelle individuate dal Piano originario, rispetto al quale, come detto, viene variato solo il perimetro doganale, fermo restando il perimetro generale e, conseguentemente, ferma restando l'individuazione delle aree soggette ad esproprio, per le quali viene aggiornato il relativo piano particellare.

Relazione di massima delle spese

Resta confermata la previsione di massima contenuta nel piano originario, rispetto alla quale il Consorzio Aussa-Corno prosegue nell'attuazione secondo criteri legati alla disponibilità di risorse finanziarie, in primo luogo determinate dalle assegnazioni regionali.

In ogni caso le modifiche introdotte con la Variante 3 non producono sostanziali

differenze, mentre le previsioni di spesa vengono concretamente sviluppate mediante i progetti di opere predisposti a cura del Consorzio in relazione alle predette disponibilità finanziarie.

ELEMENTI DELLA VARIANTE 3

Elaborati della variante

Gli elementi della Variante 3 al Piano Regolatore di Porto Nogaro sono sviluppati nei seguenti elaborati:

A – ANALISI STATO DI FATTO

Tav. A.1	Inquadramento strutturale alla scala territoriale	1:50.000
Tav. A.2	Inquadramento strutturale alla scala locale	1:25.000
Tav. A.3	Stato di fatto e previsioni urbanistiche vigenti nell'ambito della Z.I.A.C. in Comune di San Giorgio di Nogaro, Carlino e Torviscosa (sponda sinistra fiume Corno)	1:10.000
Tav. A.4	Assetto fisico e funzionale	1:5.000
Tav. A.5	Situazione catastale e stato di attuazione del Piazzale Margreth	1:2.000
Tav. A.6	Sintesi stato di fatto previsioni urbanistiche vigenti Bacino Margreth e relativo intorno	1:2.000
Tav. A.7	Rilievo planialtimetrico – reti servizi	1:1.000
Elab. A.8	Estratti strumenti urbanistici vigenti o adottati	

P - PROGETTO

Tav. P.1	Obiettivi della Variante – schema strutturale	1:2.000
Tav. P.2	Macrozonizzazione	1:2.000
Tav. P.3	Zonizzazione particolareggiata	1:1.000
Tav. P.4	Schema di frazionamento	1:1.000
Tav. P.5	Planivolumetrico indicativo di progetto	1:1.000
Tav. P.6	Schemi opere di urbanizzazione	1:1.000
Elab. P.I	Relazione illustrativa di variante – elementi numerici del piano – dimostrazione effetti di variante	
Elab. P.II	Normativa di variante	
Elab. P.III	Testo coordinato normativa P.R.P. e Variante 3	
Elab. P.IV	Elenchi e certificati catastali	

Descrizione degli elementi della variante.

Aggiornamento analisi territoriale ed urbanistica

L'aggiornamento dell'analisi territoriale ed urbanistica è sviluppato nelle tavole della sezione "A" (Tavv. Da A.1 a A.5), aventi la funzione di "corografia" e di elaborati di inquadramento dell'ambito territoriale oggetto della Variante 3.

Rispetto alla situazione descritta nel P.R.P. originario non vi sono sostanziali novità, se non per la perimetrazione delle aree soggette a vincolo paesaggistico, ora individuate sulla base dello schema indicativo allegato alla circolare regionale P.T./9760/4102 del 05.10.1992.

Analisi stato di fatto

E' sviluppata nelle Tavv. A.5. A.6 e A.7, nelle quali sono riportati:

- la situazione topografica aggiornata, ottenuta utilizzando la base cartografica della C.T.R.N. sulla quale sono stati aggiunti sia i nuovi edifici, realizzati successivamente alla levata aerofotogrammetrica, sia le opere di infrastrutturazione nel frattempo realizzate entro il P.le Margreth;
- le previsioni azzonative del P.R.P. vigente per il P.le Margreth e quelle del P.P. generale della Z.I.A.C. per le aree dell'intorno;
- la situazione catastale aggiornata, desunta dalla mappa del N.C.T.;
- lo stato di attuazione del P.le Margreth, con i lotti funzionali di opere eseguite e con quelli già oggetto dei vari stadi di progettazione;
- il rilievo planialtimetrico dell'area.

Situazione della pianificazione antecedente la Variante 3 - Strumenti urbanistici generali comunali vigenti e in salvaguardia

I piani urbanistici interessanti la zona di P.le Margreth sono attualmente tre, di cui due di pertinenza del Consorzio Aussa-Corno e uno di pertinenza del Comune di San Giorgio di Nogaro.

I primi due sono costituiti dal P.R.P. cui si riferisce la presente Variante 3 e dal *Piano Particolareggiato generale del comprensorio della zona industriale dell'Aussa-Corno in comune di San Giorgio di Nogaro e di Carlino*, le cui previsioni sono sinteticamente riportate nella Tav. 1.2.v.

Lo strumento urbanistico comunale è costituito dalla variante n. 24 al P.R.G. del

Comune di San Giorgio di Nogaro, attualmente versione vigente.

Sia per ragioni di gerarchia dei piani che per ragioni di successione temporale dei medesimi, lo strumento urbanistico vigente relativo al *“Bacino Margreth”* (comprensivo dell’ambito portuale di *“P.le Margreth”* e dell’annesso *“bacino idrico di evoluzione”*) è il Piano regolatore portuale cui si riferisce la presente Variante 3, il quale ha espressamente variato (vedasi elaborato P8 del P.R.P.) sia il P.R.G.C. vigente di San Giorgio di Nogaro che il Piano Particolareggiato generale della Z.I.A.C., sostituendone i contenuti con i propri, per quanto riguarda il relativo ambito di applicazione.

Zona industriale dell'Aussa-Corno in Comune di San Giorgio di Nogaro

**QUADRO SINOTTICO STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI E IN SALVAGUARDIA PER
LA ZONA DI P.LE MARGRETH E AREE ADIACENTI**

Consorzio Aussa-Corno

**PIANO REGOLATORE DI
PORTO NOGARO**

Legge Regionale 14.08.1987 n. 22

approvato con DPGR n. 0307/Pres.
del 04.09.1996

P.R.P. "PORTO NOGARO"

Consorzio Aussa-Corno

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
GENERALE DEL COMPENSORIO
DELLA ZONA INDUSTRIALE
DELL'AUSSA-CORNO IN COMUNE
DI SAN GIORGIO DI NOGARO E DI
CARLINO**

approvato con DPGR n. 0433/Pres.
del 22.10.1993

P.P.G. "ZIAC"

Comune di S. Giorgio di Nogaro

**PIANO REGOLATORE GENERALE
(VAR. 24)**

approvato con delib. n. 78 in data
21.12.2000

confermata esecutività con D.P.G.R.
0131/Pres. del 23.04.2001

"P.R.G.C. VIGENTE"

Vincoli

All'interno dell'ambito oggetto della zonizzazione della Variante 3 non vi sono immobili vincolati ai sensi delle leggi 1089/39, 1497/39 e 431/1985.

In particolare, il tratto del Fiume Corno compreso nella zona portuale, avendo assunto caratteristiche di canale utilizzabile ad uso pubblico marittimo e quindi essendo appartenente al Demanio marittimo, è stato depennato dall'elenco delle acque pubbliche (come da D.P.R. 27.04.1964 riportato in allegato) e quindi non determina il vincolo paesaggistico previsto dalla legge 431/1985 per le fasce di rispetto fluviale.

Modifiche alla zonizzazione del bacino Margreth

Le modifiche alla zonizzazione si desumono dal confronto fra le Tavv. A.6 e P.2, redatte entrambe sulla stessa base C.T.R.N. alla scala di 1:2000 (oltre, naturalmente, dal confronto fra l'originaria Tav. P3 contenente la zonizzazione del P.R.P. vigente e la Tav. P.3 contenente la zonizzazione della Variante 3, entrambe alla scala di 1:1000).

La prima tavola al 1:2000 riporta la trasposizione della zonizzazione del P.R.P. vigente sulla base aerofotogrammetrica. Tale trasposizione, che inevitabilmente comporta delle approssimazioni, è stata effettuata per poter disporre di elaborati fra loro confrontabili e per poter procedere, mediante misurazione grafica su base vettoriale condotta con sistemi informatici (CAD), al calcolo ed al confronto delle superfici delle varie zone, altrimenti non disponibili. Quale criterio per la trasposizione si sono assunti i riferimenti fisici presenti sull'area (ciglio strada, bordo banchina, binari ferroviari, ecc.) e su di essi sono stati quindi riferiti gli analoghi elementi rappresentati sulla zonizzazione vigente, integrandoli con misurazioni grafiche.

La seconda tavola al 1:2.000 riporta, sulla stessa base, la zonizzazione di progetto della variante 3, con i relativi dati di superficie per zona.

Tale zonizzazione è stata poi sviluppata, per consentire una migliore visualizzazione nel dettaglio, alla scala di 1:1000, con alcune indicazioni integrative, ottenendo un elaborato che costituisce la nuova zonizzazione del *"Bacino Margreth"*, sostitutivo della precedente Tav. P3.

Le principali modifiche azzonative sono quelle di seguito riportate:

1. in primo luogo, introduzione degli adattamenti conseguenti alla nuova rappresentazione cartografica su base C.T.R.N., con conferma del perimetro del *"P.le Margreth"*;
2. modifica del perimetro della recinzione portuale inglobando i magazzini coperti lungo via Fermi ed escludendo due porzioni, l'una sul margine Sud-Ovest, in parte occupata da un tratto di raccordo ferroviario a servizio di un insediamento industriale esistente e un'altra, sul margine Sud-Est, occupata dalle pertinenze dello stabilimento industriale esistente;
3. adeguamento della zona destinata a pronto soccorso, con congrua dotazione di verde;

4. redistribuzione delle aree verdi con eliminazione dell'area prevista in mezzo al porto e potenziamento delle fasce verdi lungo il perimetro del P.le Margreth ed in corrispondenza dei parcheggi e della zona dei servizi amministrativi, con conferma della zona "filtro" verso i "Cantieri Marina San Giorgio" e suo prolungamento fino alla sonda del fiume Corno;
5. spostamento del secondo ingresso all'area portuale con sua specializzazione nei confronti del traffico dei mezzi pesanti e di accesso al parcheggio, avente anche funzione di pista di sosta per i mezzi in attesa dell'ingresso al porto;
6. razionalizzazione nella distribuzione dei parcheggi sia interni che esterni, eliminando quello di banchina, di fatto poco utile, per lasciar posto alla traslazione del deposito-silos (abbisognevole di collegamento mediante tubazione fuori terra con le navi ormeggiate) e al prolungamento del fascio binari di banchina;
7. modifica del disegno di dettaglio dell'area a Sud, in prossimità alla zona di banchina, in relazione ai programmi di attuazione allo studio del Consorzio Aussa-Corno;
8. modifica della previsione di completamento della banchina a Nord, con eliminazione dell'attracco ro-ro e accorciamento del manufatto per proseguire la fascia verde fino alla sponda del fiume;
9. inserimento di una nuova zona per officine e servizi tecnici, quale nuovo polo di servizi interno al recinto portuale, autonomo e specializzato rispetto alla zona per servizi amministrativi che viene confermata nella sua originaria posizione.

Modifiche ed integrazioni alle norme di attuazione

Le modifiche alla normativa sono riportate nell'elaborato P.II "Normativa di variante", ove sono indicate:

- in carattere barrato di colore rosso, le parti stralciate;
- in carattere grassetto di colore blu, le parti aggiunte.

Oltre a tale elaborato, analogamente alla zonizzazione del *Bacino Margreth*", per comodità di consultazione e per ovviare ad alcune imprecisioni presenti nel testo vigente, è stato predisposto un "Testo coordinato normativa di P.R.P. e Variante 3" (elab. P.III), avente la funzione di sostituire il testo originario, una volta conseguita l'esecutività della Variante 3.

Le principali modifiche normative sono le seguenti:

1. in primo luogo, l'introduzione di alcune correzioni e precisazioni di dettaglio, relative al testo vigente e l'introduzione di una norma sulla prevalenza delle indicazioni riportate nei vari elaborati, qualora discordanti;
2. introduzione, all'art. 2.2, di una norma sul riconoscimento dei porti ed approdi esistenti al momento dell'entrata in vigore del P.R.P. originario; tale norma è poi sviluppata all'art.5.8 ed ha lo scopo di consentire, limitatamente agli insediamenti

esistenti, l'adeguamento ed il completamento delle strutture di ormeggio al fine della dotazione di ciascun insediamento di una stazione per il rifornimento carburanti, mediante banchinamento della sponda limitato esclusivamente a tale funzione; la norma, avendo ad oggetto aree comunque interessate dal Piano regolatore portuale in quanto pertinenze idrauliche del fiume Corno, come si desume dall'art.1.1. della normativa vigente, costituisce precisazione e, occorrendo, modifica all'art. 6 comma 1 e all'art. 7, comma 5.6 del Piano particolareggiato della Z.I.A.C., relativo al divieto di attracco lungo la riva del fiume Corno, rimanendo viceversa valido e confermato tale divieto per tutti i casi diversi da quelli qui considerati.

3. introduzione, all'art.3.1.1.5.1, di una norma che consenta la flessibilità in sede esecutiva, del disegno dell'andamento della banchina, fermi restando i punti di raccordo con la struttura esistente e secondo progetti di opere comunque soggetti all'approvazione dei competenti organi statali e regionali; in pratica, con tale norma non costituiscono variante al PRP le modifiche dell'andamento della linea di banchina introdotte in sede di progetto esecutivo delle opere, qualora richieste o approvate dall'autorità marittima e dal Comitato tecnico regionale;
4. introduzione, all'art.3.1.1.5.3., di una norma sulle distanze correlata all'inserimento in zonizzazione della pista di vigilanza doganale richiesta dalla G.d.F.;
5. introduzione di un articolo relativo alla *Zona edificabile per officine e servizi tecnici* oggetto di nuova previsione in sede di zonizzazione;
6. modifica dell'art.3.1.1.5.4, relativo alla *Zona direzionale* per comprendervi i servizi di ristoro, coerentemente con lo stralcio della zona a ciò specificamente destinata, in quanto sovradimensionata e poco suscettibile di attuazione autonoma; inoltre vengono modificati alcuni parametri relativi al rapporto di copertura ed alla superficie per parcheggi, per renderli fra loro congruenti e viene introdotta la possibilità di un valico doganale pedonale dotato di sistemi automatici di controllo;
7. modifica all'art. 3.1.1.5.5., per specializzare la zona destinata a pronto soccorso, integrando le superfici a verde ed adeguando le percentuali delle diverse destinazioni;
8. introduzione, fra le categorie della viabilità (art.3.1.1.5.6) della *pista di vigilanza doganale*;
9. introduzione, all'art.3.1.1.5.8., relativo alla *Zona di verde pubblico* di una specificazione di tale definizione e della nuova categoria del "*verde di protezione ambientale*"; la prima riguarda il verde pubblico nell'accezione comunemente intesa, ossia quale spazio piantumato accessibile da parte del pubblico indifferenziato, e riguarda gli spazi verdi esterni al recinto doganale nonché una fascia, della larghezza minima di m 10, opportuna per consentire il pubblico accesso alla sponda del Fiume Corno che parimenti viene, con la presente Variante 3, aperta all'uso pubblico; la seconda riguarda il verde interno al recinto portuale, come tale accessibile solo alle persone autorizzate ad entrare nel porto ed avente, con la nuova zonizzazione, principalmente funzioni di "filtro" e mascheramento fra il porto vero e proprio e la zona destinata alle attività amministrative; la destinazione a "*verde di protezione ambientale*" viene altresì, come possibilità e non come obbligo, attribuita alla porzione della zona "filtro" a Nord non occupata dalla fascia di

accesso al fiume Corno; tale previsione, oggetto di particolari prescrizioni per assecondare la prescrizione contenuta nella pronuncia di compatibilità ambientale emessa dal Ministero dell'Ambiente, è finalizzata a conseguire la realizzazione e, in particolar modo, la manutenzione dell'area anche da parte dei privati in regime di convenzione con il Consorzio Aussa-Corno (sulla base della considerazione che l'accessibilità al fiume, essendo di interesse esclusivamente pubblico, viene attuata e gestita dall'operatore pubblico, mentre la fascia di protezione ambientale, ferma restando la sua opportunità per ragioni di interesse generale e le sue funzioni di barriera verde, può rispondere anche alle esigenze del privato, nei cui confronti assolve ad una funzione di separazione, e quindi può formare oggetto di convenzionamento per un utilizzo che compensi gli oneri di realizzazione e manutenzione);

- 10.introduzione di una norma volta a consentire, entro tutto l'ambito portuale delimitato dal recinto doganale, la realizzazione di piccoli manufatti con struttura prefabbricata, quali garitte, guardiole, box per servizi igienici e ricovero attrezzi, depositi GPL e fluidi tecnici, ecc., in base alle esigenze della gestione del porto, considerato, nel suo complesso, quale "impianto" unitario caratterizzato da specifiche esigenze di utilizzo;
- 11.introduzione, fra le norme transitorie e finali, di una norma relativa agli usi dei sedimenti portuali in pendenza dell'attuazione delle previsioni definitive per il completamento del porto; tale norma consente, esclusivamente per destinazioni già ammesse in via generale entro l'ambito del porto e durante le fasi di esecuzione dei lavori, l'autorizzazione edilizia in deroga alle previsioni definitive del P.R.P. degli interventi dettagliatamente individuati nell'apposito art.5.7 aggiunto dalla Variante 3, nel rispetto delle condizioni ivi esplicitate; naturalmente, trattandosi di provvedimenti autorizzativi di tipo edilizio, il rilascio resta di competenza dell'Autorità indicata dalla normativa vigente (Sindaco o altro organo indicato dalla legge o dai regolamenti locali), mentre l'onere per la rimozione dei manufatti, in concomitanza con l'attuazione degli interventi a regime previsti dal Piano, resta in capo al Consorzio Aussa-Corno in quanto soggetto titolare delle autorizzazioni e contemporaneamente competente all'attuazione delle opere definitive la cui realizzazione dovrà contestualmente comportare la rimozione dei manufatti non conformi alle previsioni definitive vigenti a quel tempo (in pratica, con la richiesta di concessione edilizia delle nuove opere sarà contestualmente prevista la rimozione di quelle autorizzate in deroga, se non conformi alla normativa in vigore al momento del rilascio della nuova concessione).

RIEPILOGO DATI NUMERICI DELLA VARIANTE

Dati zonizzazione ambito di Piazzale Margreth secondo il P.R.P. originario

(Per il dettaglio della zonizzazione vedasi Tav. A.6)

RIEPILOGO DATI ZONIZZAZIONE PIANO VIGENTE

ZONA DI BANCHINA	SUP. MQ	63.150
ZONA PER DEPOSITI E TEMPORANEA CUSTODIA - DEP/TC	SUP. MQ	61.300
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	SUP. MQ	40.100
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	10.200
ZONA PER VIABILITA'	SUP. MQ	49.350
ZONA DI PARCHEGGIO - P (al netto della viabilità di manovra)	SUP. MQ	7.100
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	6.750
TOTALE AMBITO INTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	237.950
ZONA PER SERVIZI DI PRONTO SOCCORSO - PS/RB	SUP. MQ	2.600
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	SUP. MQ	19.700
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	4.550
ZONA PER VIABILITA' - SEDE FERROVIARIA	SUP. MQ	31.500
ZONA DI PARCHEGGIO - Pn	SUP. MQ	10.800
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	24.300
TOTALE AMBITO ESTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	93.450
SUPERFICIE TOTALE AMBITO PIAZZALE MARGRETH	SUP. MQ	331.400

RIEPILOGO DATI ZONIZZAZIONE PIANO VIGENTE

ZONA DI BANCHINA	SUP. MQ	63.150
ZONA PER DEPOSITI E TEMPORANEA CUSTODIA - DEP/TC	SUP. MQ	61.300
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	SUP. MQ	40.100
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	10.200
ZONA PER VIABILITA'	SUP. MQ	49.350
ZONA DI PARCHEGGIO - P (al netto della viabilità di manovra)	SUP. MQ	7.100
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	6.750
TOTALE AMBITO INTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	237.950
ZONA PER SERVIZI DI PRONTO SOCCORSO - PS/RB	SUP. MQ	2.600
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	SUP. MQ	19.700
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	4.550
ZONA PER VIABILITA' - SEDE FERROVIARIA	SUP. MQ	31.500
ZONA DI PARCHEGGIO - Pn	SUP. MQ	10.800
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	24.300
TOTALE AMBITO ESTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	93.450
SUPERFICIE TOTALE AMBITO PIAZZALE MARGRETH	SUP. MQ	331.400

Dati zonizzazione ambito di Piazzale Margreth secondo la Variante 3

(Per il dettaglio della zonizzazione vedasi Tav. P2)

RIEPILOGO DATI ZONIZZAZIONE DI VARIANTE

ZONA DI BANCHINA	SUP. MQ	46.715
ZONA PER DEPOSITI E TEMPORANEA CUSTODIA - DEP/TC	SUP. MQ	75.518
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	SUP. MQ	39.206
ZONA PER OFFICINE E SERVIZI TECNICI	SUP. MQ	13.195
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	9.047
ZONA PER VIABILITA'	SUP. MQ	80.802
ZONA DI PARCHEGGIO - P (al netto della viabilità di manovra)	SUP. MQ	5.823
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	2.618
TOTALE AMBITO INTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	272.924
ZONA PER SERVIZI DI PRONTO SOCCORSO - PS/RB	SUP. MQ	3.642
ZONA PER SEDE FERROVIARIA (Aggiuntiva)	SUP. MQ	7.851
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	SUP. MQ	5.126
VARIAZIONE DA ZONA PORTUALE A ZONA PER INSEDIAMENTI INDUSTRIALI DI COMPL.TO	SUP. MQ	27.227
ZONA PER VIABILITA' - SEDE FERROVIARIA	SUP. MQ	14.575
ZONA DI PARCHEGGIO - Pn	SUP. MQ	7.521
ZONA DI VERDE PUBBLICO	SUP. MQ	23.820
TOTALE AMBITO ESTERNO AL RECINTO PORTUALE	SUP. MQ	89.762
SUPERFICIE TOTALE AMBITO PIAZZALE MARGRETH	SUP. MQ	362.686

Confronto dati zonizzazione PRP vigente / Variante 3

DESTINAZIONI DI ZONA E SUPERFICI	VIGENTE	VARIANTE	DIFF.
ZONA DI BANCHINA	63.150	46.715	-16.435
ZONA PER DEPOSITI E TEMPORANEA CUSTODIA - DEP/TC	61.300	75.518	14.218
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	40.100	39.206	-894
ZONA PER OFFICINE E SERVIZI TECNICI	0	13.195	13.195
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	10.200	9.047	-1.153
ZONA PER VIABILITA'	49.350	80.802	31.452
ZONA DI PARCHEGGIO - P (al netto della viabilità di manovra)	7.100	5.823	-1.277
ZONA DI VERDE PUBBLICO	6.750	2.618	-4.132
TOTALE AMBITO INTERNO AL RECINTO PORTUALE	237.950	272.924	34.974
ZONA PER SERVIZI DI PRONTO SOCCORSO - PS/RB	2.600	3.642	1.042
ZONA PER MAGAZZINI COPERTI - M	19.700	0	-19.700
ZONA DIREZIONALE E SERVIZI RISTORO - DIR/RB	4.550	5.126	576
VARIAZIONE DA ZONA PORTUALE A ZONA INDUSTRIALE	0	27.227	27.227
ZONA PER VIABILITA' - SEDE FERROVIARIA	31.500	22.426	-9.074
ZONA DI PARCHEGGIO - Pn	10.800	7.521	-3.279
ZONA DI VERDE PUBBLICO	24.300	23.820	-480
TOTALE AMBITO ESTERNO AL RECINTO PORTUALE	93.450	89.762	-3.688
SUPERFICIE TOTALE AMBITO PIAZZALE MARGRETH	331.400	362.686	31.286
A DETRARRE VARIZIONE DA ZONA PORTUALE A ZONA INDUSTRIALE	0	-27.227	-27.227
SUPERFICIE TOTALE AMBITO PIAZZALE MARGRETH AL NETTO DELLA ZONA ATTRIBUITA ALLA DESTINAZIONE INDUSTRIALE	331.400	335.459	4.059

DIMOSTRAZIONE EFFETTI DI VARIANTE

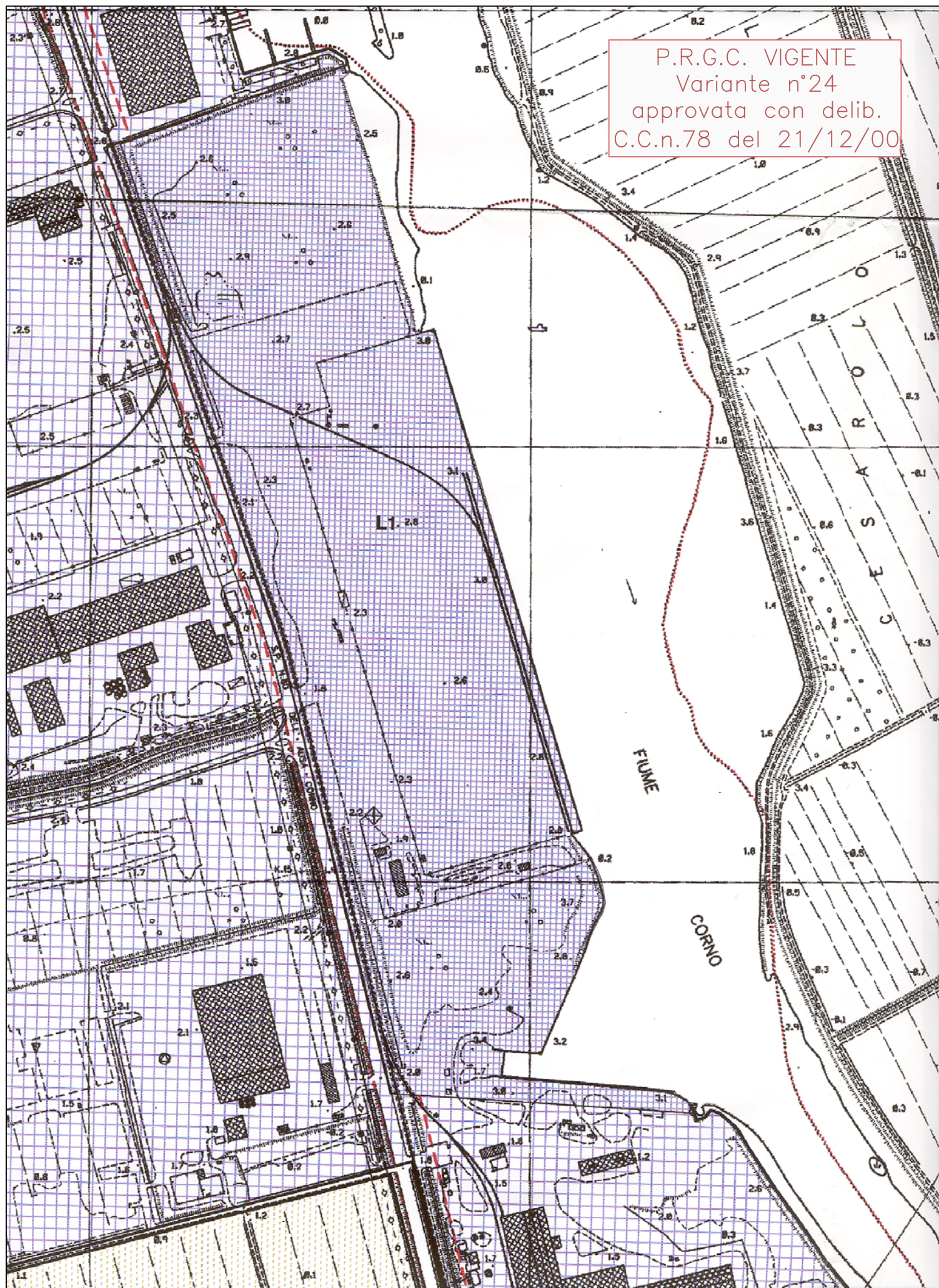
Con la presente Variante, rispetto agli strumenti urbanistici generali e speciali vigenti (rispettivamente, il P.P.G. della zona Aussa Corno e la Variante n. 24 al P.R.G.C. di San Giorgio di Nogaro), la zona portuale viene ridotta di mq 27.227 e viene incrementata di una corrispondente superficie la zona industriale (che assume la destinazione di *Zona per insediamenti industriali di completamento* di cui al predetto P.P.G.).

Inoltre viene destinata a zona portuale L1 (ed in piccola parte a zona industriale) una superficie di circa mq 16.500, in precedenza occupata da uno specchio acqueo (ex "Banchina Cristin").

In congruenza con il Piano regolatore portuale vigente, viene infine rettificata la destinazione di zona relativa ad una limitata porzione a forma trapezia posta sul margine Sud del porto (della superficie di circa mq 2.000), attribuendola correttamente alla zona portuale L1 anziché alla zona industriale, come erroneamente indicato nel P.R.G.C. vigente a causa di una imprecisa trasposizione del perimetro del Piano regolatore portuale.

Le modifiche rispetto alla zonizzazione del P.P.G. della ZIAC sono desumibili dalla Tav. P.2 della presente variante, mentre quelle rispetto alla Variante 24 al P.R.G.C. di San Giorgio di Nogaro sono evidenziate negli estratti di seguito riportati.

P.R.G.C. VIGENTE
Variante n°24
approvata con delib.
C.C.n.78 del 21/12/00



EFFETTI DI VARIANTE AL P.R.G.C

ZONA L1
GIÀ PREVISTA DAL
P.R.P. VIGENTE

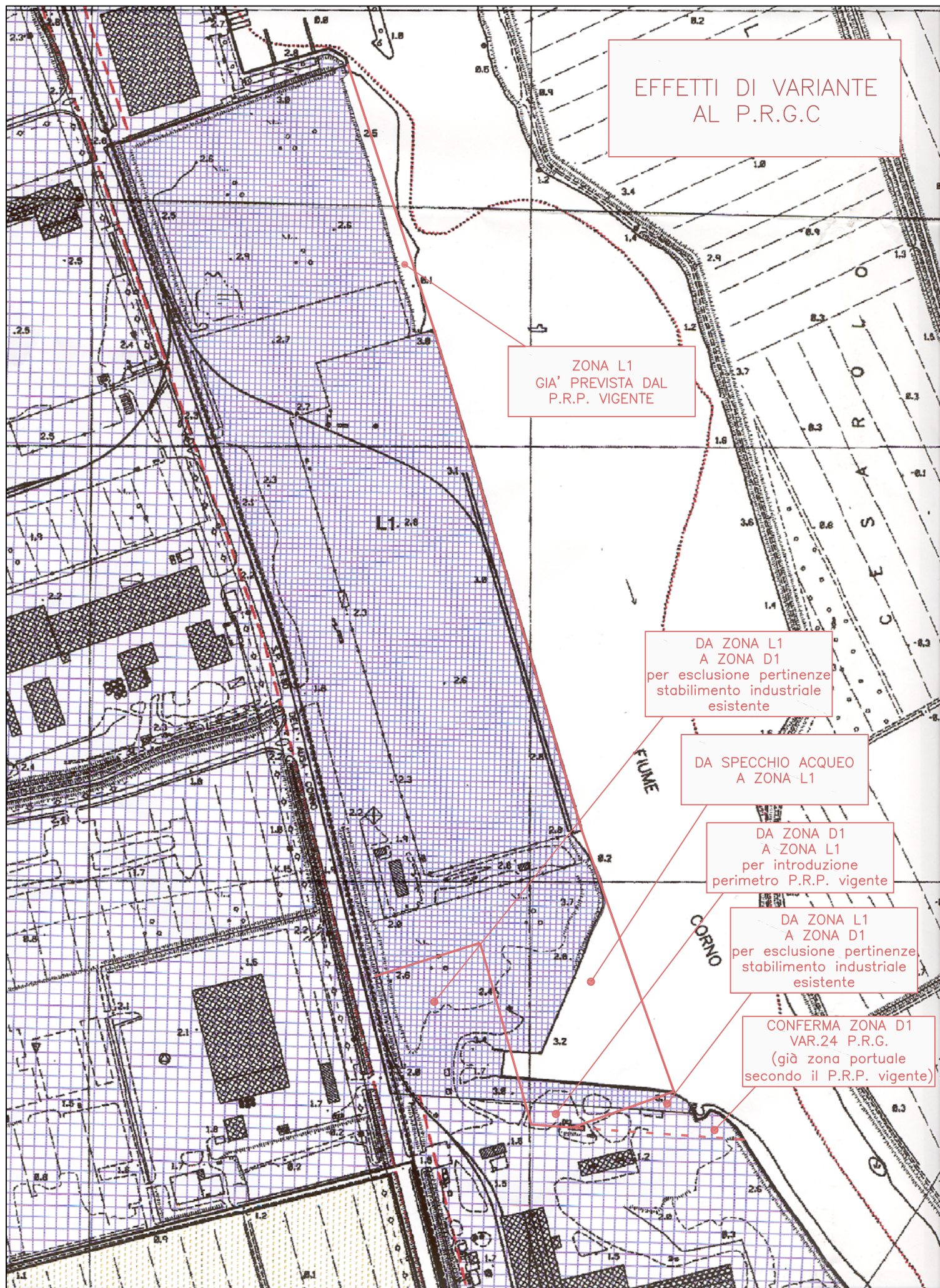
DA ZONA L1
A ZONA D1
per esclusione pertinenze
stabilimento industriale
esistente

DA SPECCHIO ACQUEO
A ZONA L1

DA ZONA D1
A ZONA L1
per introduzione
perimetro P.R.P. vigente

DA ZONA L1
A ZONA D1
per esclusione pertinenze
stabilimento industriale
esistente

CONFERMA ZONA D1
VAR.24 P.R.G.
(già zona portuale
secondo il P.R.P. vigente)



ANALISI DELLE ATTIVITA' PORTUALI DI PORTO NOGARO

Il Porto di San Giorgio di Nogaro, formato dal bacino Margreth e da Porto Nogaro, è lo scalo più piccolo della regione ed è orientato verso un'utenza di modesto cabotaggio nell'ambito mediterraneo, con prevalenza di navi provenienti dai Paesi dell'Est europeo.

Le navi che attraccano alla banchina Margreth ed a Porto Nogaro sono adibite al traffico mercantile ed hanno in media circa 3.500 tonnellate di stazza lorda. I tempi medi di permanenza in rada sono di circa 3 giorni e la sosta per le operazioni di carico e scarico varia da un minimo di 2 giorni ed un massimo di 4 giorni.

RIEPILOGO N° NAVI ATTRACCATE PORTO NOGARO	
	NUMERO
anno 1995	400
anno 1996	430
anno 1997	457
anno 1998	488
anno 1999	489
anno 2000	538
anno 2001 (al 31.05.2001)	247
TOTALE	3.049

MOVIMENTAZIONE MERCI - CONSORZIO AUSSA CORNO -			
	TONNELLATE MERCİ IMBARCATE	TONNELLATE MERCİ SBARCATE	TOTALE
anno 1996	283.252,900	512.558,000	795.810,900
anno 1997	365.897,000	798.463,000	1.164.360,000
anno 1998	387.461,000	1.015.524,000	1.402.985,000
anno 1999	416.240,000	1.049.272,444	1.465.512,444
anno 2000	567.398,500	1.023.483,000	1.590.881,500
anno 2001 (al 31.05.2001)	411.291,000	925.681,000	1.336.972,000
TOTALE	2.431.540,000	5.324.981,444	7.756.521,844

ALLEGATI

- **Perimetrazione zona industriale di competenza del Consorzio Ausa-Corno**
- **Riferimenti pianificatori regionali generali e di settore**
- **Vincoli paesaggistici**
- **Rapporti con la portualità minore**

ALLEGATO 1

D.M. 3 Luglio 1970 – Nuova
perimetrazione della zona industriale
dell'Aussa Corno, in provincia di
Udine (con planimetria)

* DECRETO MINISTERIALE 3 luglio 1970. *

Nuova perimetrazione della zona industriale dell'Aussa-Corno, in provincia di Udine.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Vista la legge 16 dicembre 1961, n. 1525;
Visto il decreto ministeriale 2 ottobre 1962, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 16 ottobre 1962;
Visto l'art. 2 della legge 10 giugno 1969, n. 317;
Visto l'art. 3 del decreto ministeriale 24 aprile 1970, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 21 maggio 1970, con il quale è stata confermata la delimitazione territoriale della zona industriale dell'Aussa-Corno, secondo la planimetria annessa al decreto ministeriale 2 ottobre 1962;

Considerato che, allo scopo di contenere le spese relative alle opere infrastrutturali di urbanizzazione indispensabili per consentire lo sviluppo della zona predetta, si rende necessario provvedere, in applicazione dell'art. 2 della legge n. 317, alla nuova perimetrazione della zona stessa;

Decreta:

Art. 1.

L'art. 3 del decreto ministeriale 24 aprile 1970, citato in premessa, è sostituito dal seguente:

« Il territorio della zona industriale dell'Aussa-Corno, in provincia di Udine, nella estensione di ettari 999.52.17, è delimitato secondo l'annessa planimetria in scala 1:25.000, che fa parte integrante del presente decreto.

Nella planimetria il territorio di cui al precedente comma è colorato in giallo, tratteggiato, e delimitato da linea continua colorata in rosso.

Tale territorio comprende i fogli di mappa o parte di essi, specificati a fianco di ciascuno dei seguenti comuni censuari e relativi ai comuni stessi:

S. Giorgio di Nogaro: numeri 14 - 16 - 17 - 18 - 1 sezione B - 2 sezione B - 3 sezione B - 4 sezione B - 5 sezione B - 6 sezione B - 7 sezione B;

Carlino: n. 18;

Torviscosa: numeri 18 - 19 - 23 - 24 - 49;

Pradizolo: numeri 6 - 7 - 8;

Cervignano: numeri 5 - 9 - 10.

Le particelle catastali, o le parti di esse, riguardanti il territorio medesimo sono rilevabili dalle planimetrie e dalle relazioni debitamente autenticate, depositate rispettivamente presso l'ufficio tecnico erariale per la provincia di Udine e presso la sezione autonoma dell'ufficio tecnico erariale per la provincia di Gorizia ».

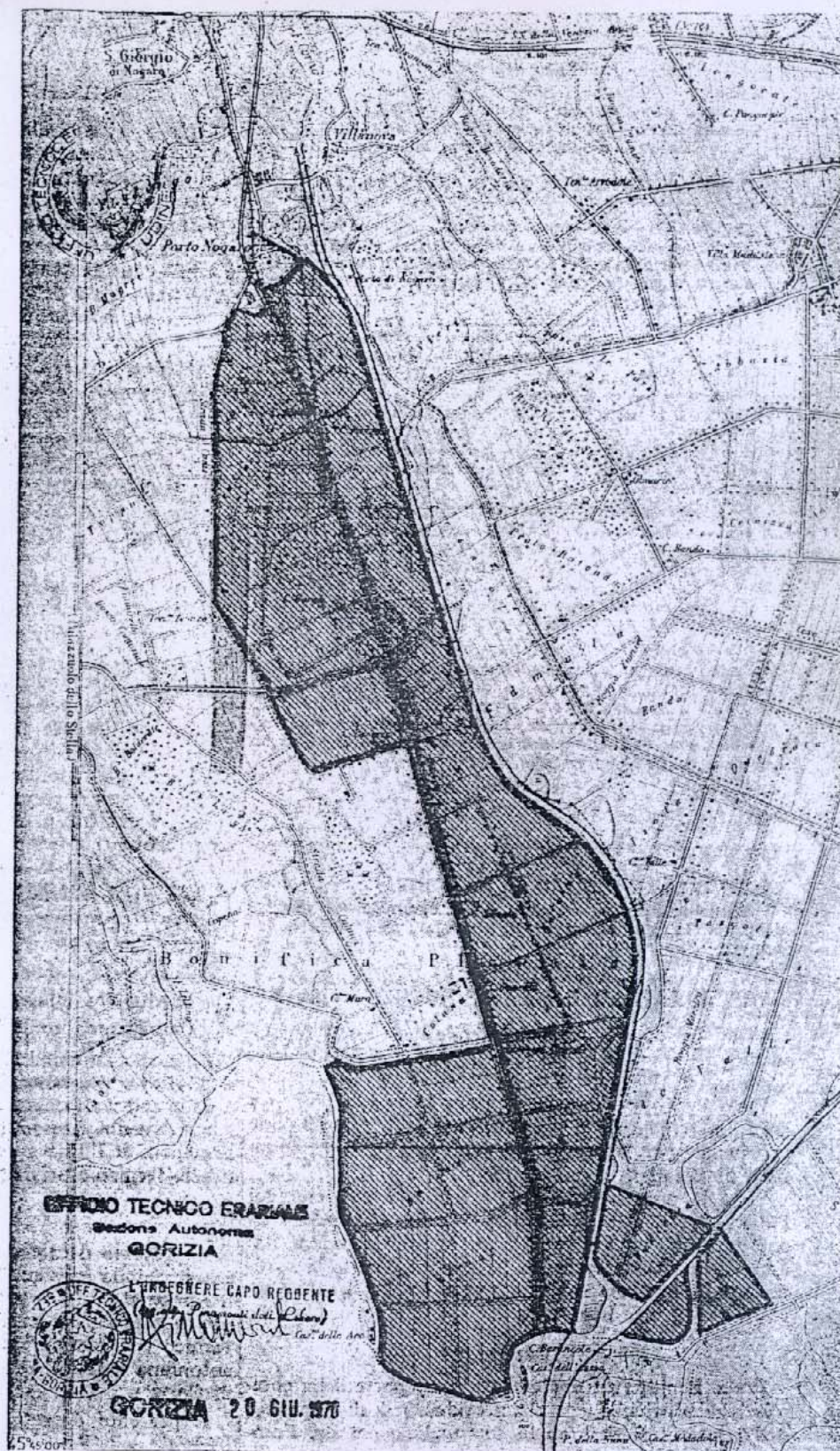
Art. 2.

Il presente decreto, unitamente alla planimetria, rimane visibile presso: l'intendenza di finanza di Udine, il compartimento doganale d'ispezione di Trieste, la direzione della circoscrizione doganale di Udine, l'ufficio tecnico erariale per la provincia di Udine, la sezione autonoma dell'ufficio tecnico erariale per la provincia di Gorizia.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

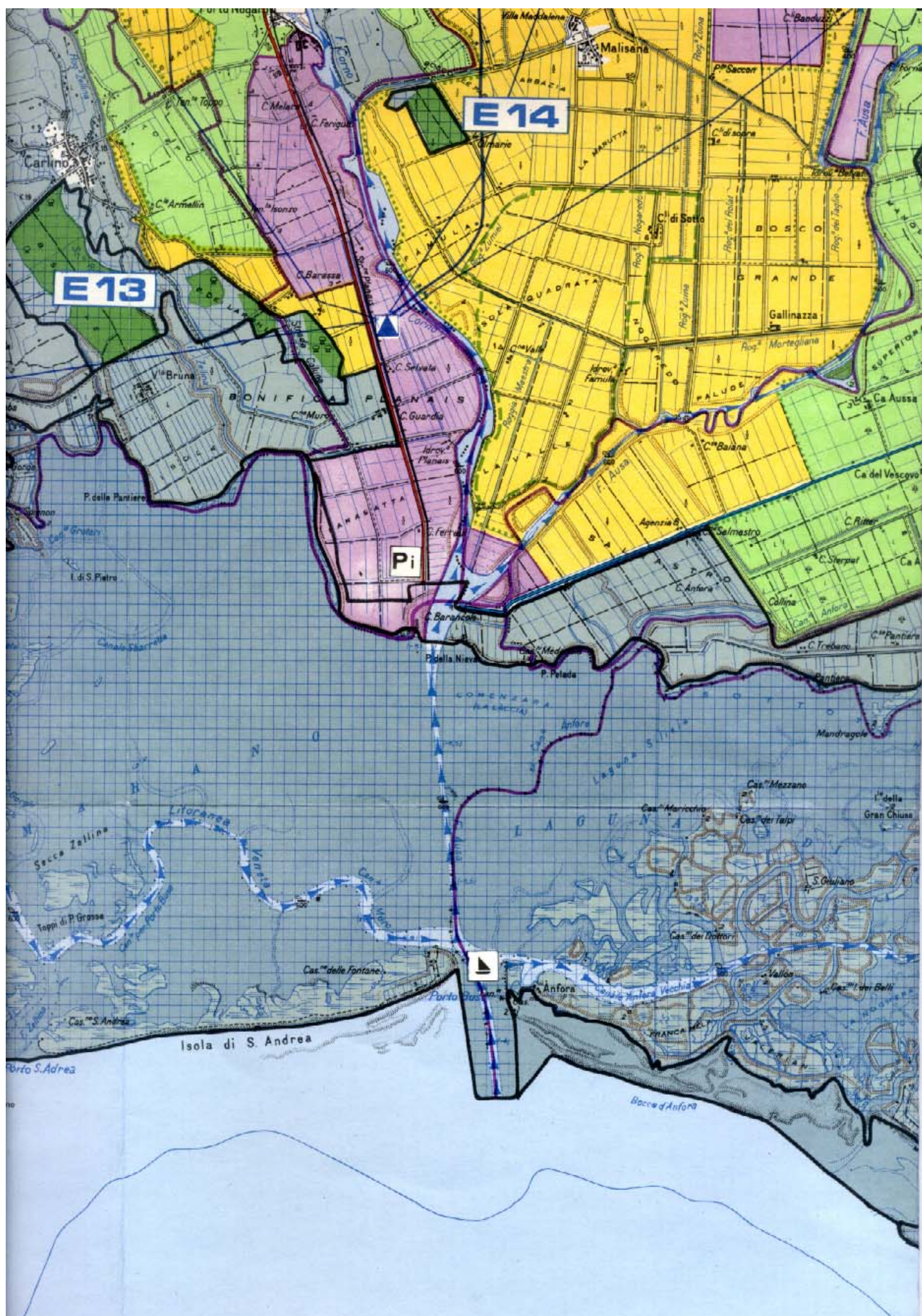
Roma, addì 3 luglio 1970

Il Ministro: PRETI













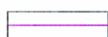


ALLEGATO 2

Estratto schema di assetto territoriale
del P.U.R. – D.P.G.R. n. 0826/Pres.
del 15.09.1978

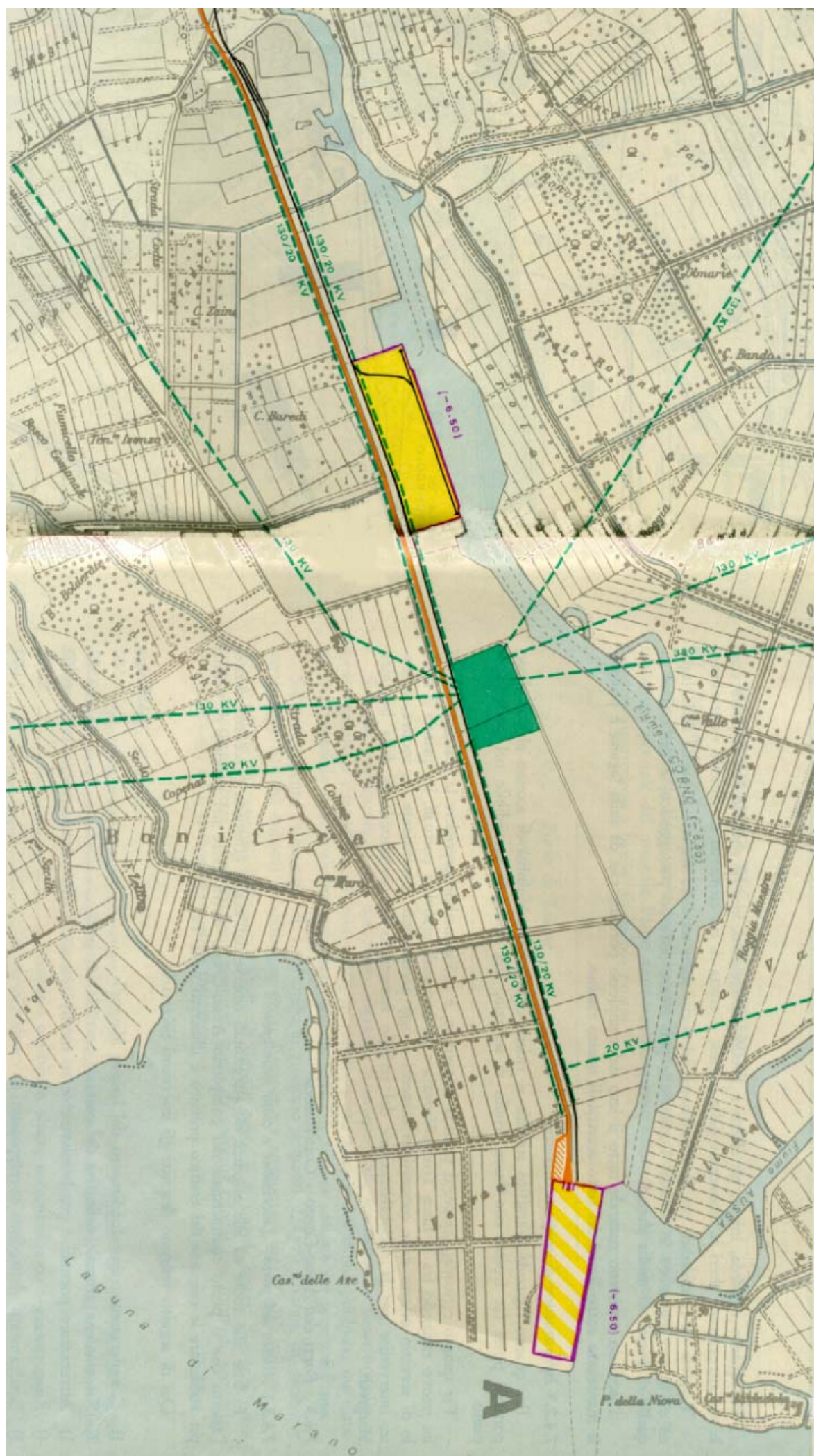


Legenda estratto schema di assetto territoriale del P.U.R.

	AMBITI DI TUTELA AMBIENTALE
	AMBITI BOSCHIVI
	AMBITI DI INTERESSE AGRICOLO PAESAGGISTICO
	AMBITI DI PREMINENTE INTERESSE AGRICOLO
	AMBITI DI INTERESSE AGRICOLO
	AMBITI DEGLI AGGLOMERATI INDUSTRIALI DI INTERESSE REGIONALE
	PORTI O APPRODI DI INTERESSE TURISTICO
	PORTI INDUSTRIALI
	VIABILITA PRIMARIA
	FERROVIE A SINGOLO BINARIO
	STAZIONI DI TRASFORMAZIONE
	CANALI E FIUMI NAVIGABILI
	LIMITE DI COMUNE

ALLEGATO 3

Estratto previsioni del Piano Regionale dei Porti – D.P.G.R. n. 0105/Pres. del 23.02.1989 – con schema di piano direttore dei porti Aussa-Corno



Legenda schema di piano direttore dei porti Aussa-Corno.



7.4 Schema di Piano Direttore dei Porti dell'Aussa-Corno

7.4.1 Criteri generali informativi del piano

Nell'ambito dei porti dell'Aussa-Corno (Porto Nogaro e Torviscosa), originariamente progettati come scali a servizio delle industrie della zona, Porto Nogaro, per il ruolo prevalente svolto nel contesto dei traffici, ha progressivamente assunto una funzione, oltreché industriale, anche commerciale, a servizio di un'area che travalica i confini regionali.

Lo scalo originario di Porto Nogaro, la vecchia darsena, si trova sul fiume Corno, a circa 7 km. dalla foce, ed è caratterizzato da banchine obsolete, di lunghezza ridotta, bassi fondali, piazzali a terra in stato di degrado, mancanza di un adeguato bacino di evoluzione delle navi, accessi stradali e ferroviari attraverso zone abitate.

Se a ciò si aggiunge il fatto che l'area industriale programmatica si estende soltanto in riva destra del fiume Corno e che tutta l'asta fluviale fino alla foce è servita da una superstrada a quattro corsie e da un raccordo ferroviario di recente costruzione, appare conveniente completare la costruzione del nuovo porto lungo il fiume, in zona Margreth, dove è già stata realizzata una nuova banchina lunga 600 metri, riservando al Porto Vecchio esclusivamente interventi di carattere manutentivo.

7.4.2 Porto commerciale

7.4.2.1 Canale di accesso

La funzione che i porti dell'Aussa-Corno saranno chiamati a svolgere, nel quadro dell'integrazione dei porti regionali, dovrà tenere conto principalmente del nuovo ruolo commerciale progressivamente assunto da Porto Nogaro.

Il volume di traffico, la sua eterogeneità e la forte componente di traffico di cabotaggio negli sbarchi concorrono, tuttavia, a favorire il trasporto con navi di dimensioni ridotte per traffico non specializzato.

L'attuale profondità del canale marittimo di accesso (-7.50) e del canale lagunare (-6.50) consente la navigazione di navi da 3.000 a 4.000 dwt.

Con decreto del Presidente della Giunta regionale n. 513/Pres. del 18.11.1986 è stato reso esecutivo un piano particolareggiato del piazzale portuale Margreth adottato dal Consorzio. Il suddetto piano precisa che il Consorzio ha in programma l'adattamento del sistema idroviario per navi con pescaggio sino a -9.50, dato che le condizioni batimetriche attuali limitano pesantemente il tonnellaggio delle navi in transito. Ad ultimazione dell'intervento sarà consentito l'accesso al porto di navi fino a 10.000 tonnellate.

Nel frattempo, il Consorzio è impegnato nell'esecuzione di un lavoro di approfondimento dei fondali a -8.50 per il canale marittimo e a -7.50 per il canale lagunare ed il fiume Corno. Tali lavori, costituenti un primo lotto dell'intero progetto, verranno completati nell'arco del primo triennio di durata del piano e permetteranno il transito di navi con stazza lorda fino a 6.000 tonnellate.

Nella realizzazione dell'opera, peraltro, si dovrà tenere ben presente e sotto controllo l'equilibrio idraulico della laguna e dei profili della linea di costa e, conformemente alle indicazioni del Magistrato alle Acque, si dovrà, parallelamente alla progettazione dell'approfondimento, avviare uno studio complessivo della problematica idraulica della zona.

Sembra opportuno, infine, oltre agli indispensabili interventi nel breve periodo per razionalizzare il segnalamento diurno del canale di accesso ed adeguarlo alle norme ed agli standard internazionali, prevedere nel medio periodo la necessità di predisporre un efficiente sistema di segnalamento al fine di eliminare l'attuale impedimento al transito notturno.

7.4.2.2 Banchine e piazzali

Il traffico previsto per il complesso dei porti dell'Aussa Corno è di 1.000.000 tonn. nel 1990 e 1.470.000 tonn. nel 1995; di questo traffico 150-170.000 tonn. dovrebbero interessare esclusivamente la banchina di Torviscosa, a servizio dello stabilimento della Chimica del Friuli (ex SNIA Viscosa).

L'entità dei volumi di traffico della darsena di Torviscosa, peraltro, è di difficile previsione, in relazione alle incertezze sulla dinamica evolutiva delle attività dello stabilimento nel periodo di validità del piano.

Il complesso portuale del fiume Corno (vecchia darsena di Porto Nogaro e banchina Margreth) sarà, quindi, chiamato a far fronte ad un traffico di circa 800.000-850.000 tonn. nel 1990 e 1.300.000-1.350.000 tonn. nel 1995.

Le categorie merceologiche previste sono: merci varie prevalentemente in imbarco, e minerali e rottami di ferro prevalentemente in sbarco.

Il tipo e le dimensioni delle industrie localizzate lungo il fiume - canale Corno, o delle quali è attualmente prevedibile l'insediamento, non comportano imbarchi e sbarchi di grandi quantità di merci per singola industria e, pertanto, queste possono essere facilmente servite da un unico porto, anche con sbarchi ed imbarchi diretti.

Si ritiene, pertanto, che l'attività portuale nel periodo di validità del piano possa essere economicamente svolta da un'unica struttura, e cioè dalla banchina Margreth, opportunamente completata.

Secondo le previsioni di traffico formulate precedentemente, le merci scaricate nella banchina Margreth, avranno in ogni caso una permanenza nel porto limitata; pertanto, per dette merci non è necessario prevedere aree di stoccaggio eccessivamente ampie.

L'attuale superficie del piazzale Margreth (oltre 16 ettari) a diretto servizio della banchina coprirà i fabbisogni del porto con buon margine.

Essendo le merci manipolate per lo più non deperibili, la superficie coperta da adibire a magazzini può essere notevolmente inferiore ai valori standard.

All'inizio può essere sufficiente dotare il porto di circa 3.000 m² di magazzini coperti, prevedendo la possibilità di una loro espansione. Oltre a tali interventi, dovrà essere prevista la dotazione di adeguati mezzi di movimentazione adatti alla particolare tipologia dei traffici che interessano i porti in esame.

In un periodo di più lungo termine potrà essere considerata la possibilità di ampliare la capacità operativa del complesso portuale dell'Aussa Corno mediante la realizzazione di un nuovo porto, in prossimità della foce del fiume-canale.

Per quanto riguarda l'aspetto ecologico, l'inquinamento conseguente al prospettato sviluppo dell'attività portuale potrebbe essere di tre tipi: dell'aria, dell'acqua e paesaggistico.

Il primo è escluso poichè nel porto non si producono fumi, nè si maneggiano polveri in quantità tale da creare problemi di questo genere.

Problemi derivanti da inquinamento dell'acqua, a causa della corrente del fiume Corno che comunque convoglia in laguna le acque eventualmente inquinate, potranno essere risolti mediante un assiduo controllo su tutte le operazioni che possano presentare pericolo di inquinamento adottando, ove il caso, impianti di trattamento di acque di scarico inquinate. Ciò vale in particolare per le industrie insediate lungo il fiume.

Per quanto riguarda, infine, gli effetti a livello paesaggistico, cioè il pericolo che il porto con le sue attrezzature alteri la fisionomia della laguna, si tratta di un elemento di difficile valutazione.

Tuttavia va considerato che le dimensioni del porto sono modeste rispetto a quelle della laguna ed il suo ingombro in altezza, l'unico che può creare disturbo paesaggistico, è dell'ordine di quello di piante di media altezza.

Lasciando a terreno naturale tutto il lato del complesso portuale che dà sulla laguna è possibile mantenere entro limiti del tutto accettabili questo rischio.

7.4.2.3 Infrastrutture di trasporto terrestre

Per quanto riguarda il traffico stradale si ritiene che l'attuale viabilità di accesso al complesso portuale possa far fronte, con buon livello di servizio, alla domanda prevedibile nel periodo di piano.

Per quanto riguarda, invece, il traffico ferroviario, è indispensabile prevedere la realizzazione di un nuovo raccordo fra la linea Trieste-Venezia e gli impianti ferroviari portuali, in quanto il livello di servizio offerto dalle connessioni esistenti è oggi decisamente insufficiente. È, inoltre, urgente, intervenire per la razionalizzazione del servizio ferroviario in corrispondenza della banchina Margreth.

7.4.3 Porti dell'Aussa-Corno - Conclusioni

7.4.3.1 Assetto del porto - Descrizione e costo delle opere

In base alle scelte ed alle esigenze infrastrutturali emerse dall'analisi effettuata precedentemente, l'assetto che il porto commerciale del complesso Assa-Corno dovrà avere nel periodo di piano, per soddisfare le esigenze del traffico previsto è illustrato nella Tav. 7/13.

Qui di seguito vengono descritti gli interventi necessari:

	Milioni
1) Completamento approfondimento del bacino Margreth	L. 500
2) Sistemazione generale definitiva del piazzale portuale Margreth	L. 16.500
3) Attrezzature portuali e gru (semoventi e su rotaia)	L. 4.000
4) Risagomatura e completamento canale marittimo lagunare	L. 8.000
5) Innalzamento elettrodotti sovrappassanti il canale Corno	L. 1.000
6) Sistema per la navigazione notturna	L. 500
7) Rifacimento banchina ed impiantistica della vecchia darsena di Porto Nogaro	L. 2.500
8) Prolungamento banchina Margreth (200 ml)	L. 2.500
9) Raccordo ferroviario di circonvallazione dell'abitato di San Giorgio di Nogaro	L. 2.500
TOTALE	L. 38.000

Per quanto concerne, infine, l'approfondimento dei fondali fino a -9.50, di cui si è prima fatto cenno, si può stimare che il complesso dei lavori necessari, compreso il necessario completamento dei moli foranei, abbiano un costo complessivo di lire 20 miliardi di lire.

ALLEGATO 4

Estratto cartografia del Piano
Regionale della Viabilità – D.P.G.R.
n. 0167/Pres. del 06.04.1989





PIANO REGIONALE DELLA VIABILITÀ

CARTOGRAFIA

scala 1:100.000

dicembre 1988

LEGENDA

	esistente	da ristrutturare	in previsione
VIABILITÀ AUTOSTRADALE			
VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE			
VIABILITÀ DI INTERESSE REGIONALE			
INTERSEZIONI SVINCOLATE IN PREVISIONE	per entrambe le direzioni		per una sola direzione

ALLEGATO 5

Estratto dello schema indicativo zone sottoposte a vincolo paesaggistico allegato alla circolare regionale P.T./9760/4102 del 05/10/92 con Decreto classifica Fiume Corno

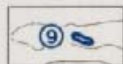


LEGENDA

ZONE SOTTOPOSTE A VINCOLO PAESAGGISTICO (L. 1497/1939 - L. 431/1985 - L.R. 52/1991)



TERRITORI COSTIERI - LINEA DI BATTIGIA



LAGHI RICOMPRESI NELL'ELENCO DELLE ACQUE PUBBLICHE



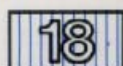
LAGHI NON RICOMPRESI NELL'ELENCO DELLE ACQUE PUBBLICHE



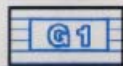
FIUMI, TORRENTI, CORSI D'ACQUA



MONTAGNE DI QUOTA SUPERIORE A 1.600 METRI, GHIACCIAI, CIRCHI GLACIALI



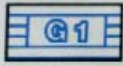
PARCO PREVISTO DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE



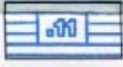
AMBITO DI TUTELA PREVISTO DAL PIANO URBANISTICO REGIONALE GENERALE



PARCO RECEPITO DALLLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE



AMBITO DI TUTELA RECEPITO DALLLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE



SOTTOAMBITO DI TUTELA RECEPITO DALLLO STRUMENTO URBANISTICO COMUNALE



PIANO DI CONSERVAZIONE E SVILUPPO (P.C.S.)



PIANO PARTICOLAREGGIATO DI AMBITO DI TUTELA AMBIENTALE (P.P.A.T.)



TERRITORI COPERTI DA FORESTE E DA BOSCHI

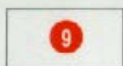


ZONE UMIDE

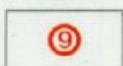


ZONE VINCOLATE DALLA LEGGE 1497/1939

ALTRI ELEMENTI PAESAGGISTICI DI RILIEVO



VILLE, GIARDINI, PARCHI IN AREE EX LEGE 431/85



EVIDENZE ARCHEOLOGICHE PUNTUALI



ZONA ARCHEOLOGICA DI AQUILEIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
27 aprile 1964.

Cancellazione dall'elenco delle acque pubbliche della provincia di Udine dei tratti terminali dei torrenti Ausa e Corno.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il regio decreto 8 febbraio 1923, pubblicato nel supplemento della *Gazzetta Ufficiale* n. 33 del 30 giugno 1923, col quale fu approvato l'elenco delle acque pubbliche della provincia di Udine, comprendente, tra l'altro, i torrenti Ausa e Corno per tutta la loro lunghezza;

Visto il decreto 2 ottobre 1962 del Ministero delle finanze, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 8 ottobre 1962, con il quale è stato delimitato il territorio del complesso portuale di Porto Nogaro-Torviscosa;

Considerato che per effetto di tale delimitazione i tratti terminali dei torrenti Ausa e Corno compresi nella zona portuale Nogaro-Torviscosa hanno assunto caratteristiche di canali utilizzabili ad uso pubblico e, quindi, ai sensi dell'art. 23 lettera e) del codice della navigazione appartengono al Demanio marittimo;

Considerato, pertanto, che i tratti terminali dei torrenti Ausa e Corno devono essere cancellati dall'elenco delle acque pubbliche per la provincia di Udine;

Visto il voto 14 dicembre 1962, n. 2333 del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Visto l'art. 1 del testo unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le successive disposizioni;

Sulla proposta del Ministro per i lavori pubblici;

Decreta:

I tratti terminali dei torrenti Ausa e Corno, compresi nella zona portuale di Nogaro-Torviscosa, come delimitata con il decreto 2 ottobre 1962 del Ministero delle finanze, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 261 del 16 ottobre 1962, sono depennati dall'elenco delle acque pubbliche della provincia di Udine, approvato con regio decreto 8 febbraio 1923.

Il Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 27 aprile 1964

SEGNÌ

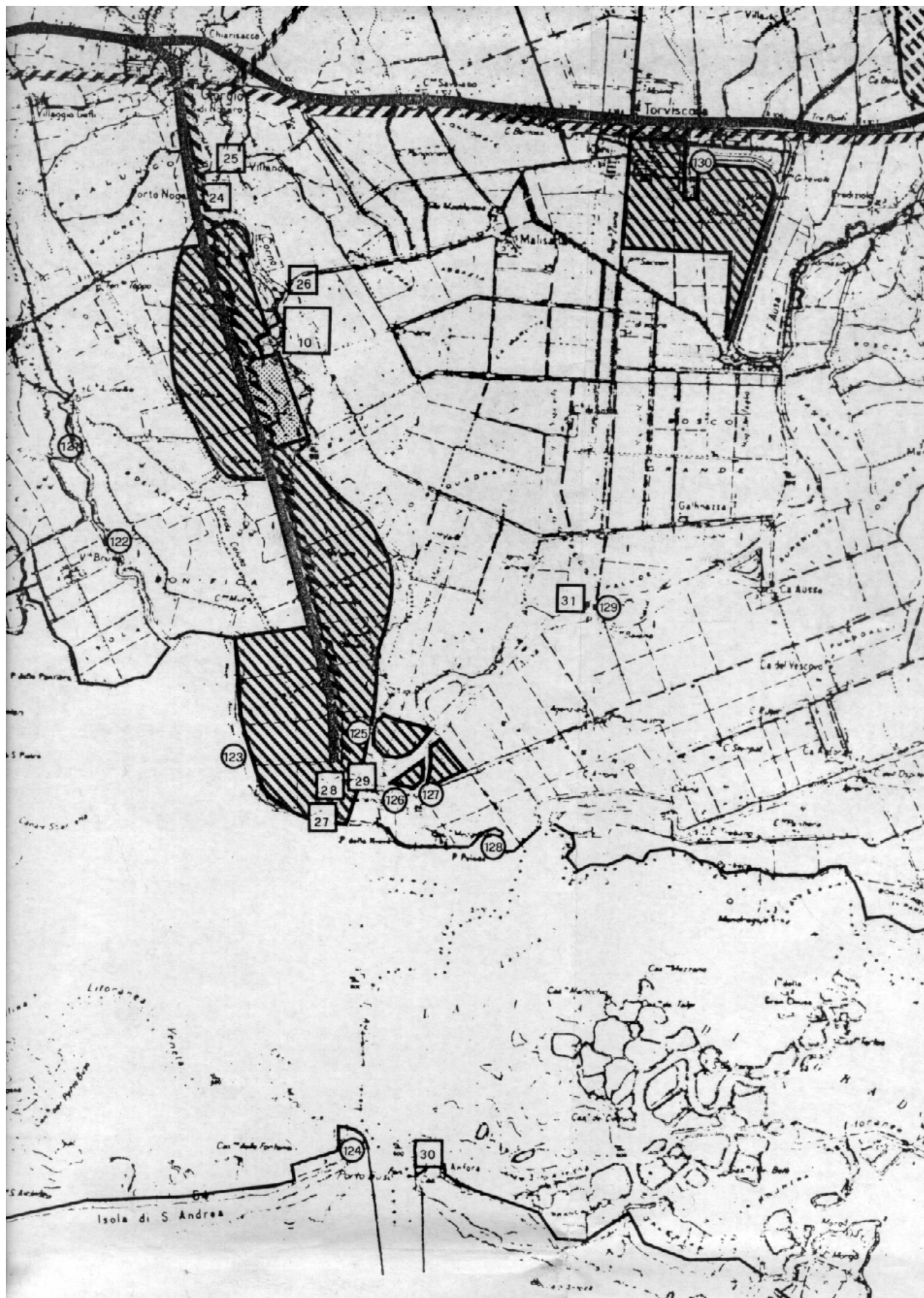
PIERACCINI

Registrato alla Corte dei conti, addì 3 luglio 1964
Registro n. 30 Lavori pubblici, foglio n. 323

(7876)

ALLEGATO 6

- A) Porti ed approdi classificati:
estratto Tav. A9 del P.R.P. vigente
con localizzazione e
classificazione porti ed approdi
regionali minori
- B) Strutture di attacco riconosciute
dal P.R.P. vigente



LEGENDA

PORTI DI RILEVANZA NAZIONALE
(PIANO REGIONALE DEI PORTI APPROVATO CON D.P.G.R.
23/2/1989 n. 0105)

PORTI E APPRODI DI COMPETENZA REGIONALE

PORTI CLASSIFICATI

APPRODI CLASSIFICATI

PORTI E APPRODI NON CLASSIFICATI

CORSI D'ACQUA E CANALI NAVIGABILI

CONTERMINAZIONE LAGUNARE

INFRASTRUTTURE TERRITORIALI:

AEROPORTO

VIABILITA' AUTOSTRADALE

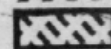
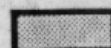
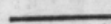
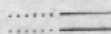
VIABILITA' PRIMARIA

VIABILITA' SECONDARIA

FERROVIA

SCALO FERROVIARIO

ZONE INDUSTRIALI PROGRAMMATICHE



A) PORTI ED APPRODI CLASSIFICATI AI SENSI DELLA L.R. 22/87

PORTI

n. 10 – Marina di San Giorgio di Nogaro

APPRODI

n. 24 – Nogaro centro

n. 25 – Villanova centro

n. 26 – Foce fiume Zumello

n. 27 – Gruppo sportivo lagunare

n. 28 – Società sportiva Nautica S. Giorgio

n. 29 – Impresa Taverna

B) STRUTTURE DI ATTRACCO ALL'INTERNO DELLA ZIAC RICONOSCIUTE DAL VIGENTE P.R.P. DI PORTO NOGARO (ART. 3.2.1. NORMATIVA)

a) Concisa Petroli

b) Ex Montecatini

c) Cantiere Taverna

d) Cantieri Marina San Giorgio

e) S. Giorgio Eurofer

f) Capan River Port