



RAFVG

*Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio*

COSEF

Consorzio per lo Sviluppo Economico del Friuli

AIOM

Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi

PORTO NOGARO

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

2022-2024



Il Piano Operativo Triennale è stato elaborato da:

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione centrale Infrastrutture e Territorio
Servizio Portualità e logistica integrata

Hanno collaborato:

AIOM - Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi
COSEF – Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli
Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro

Redazione a cura di: Vittorio A. Torbianelli

INDICE DEI CONTENUTI

PREMESSA - Struttura, Contenuti e Obiettivi del Piano Operativo	7
PARTE I – IL QUADRO NORMATIVO, DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE.....	9
1. Presentazione sintetica del quadro normativo, di pianificazione e di programmazione.....	11
1.1 Cenni sulla costituzione del Consorzio di sviluppo industriale della zona dell’Aussa Corno e sua evoluzione.	13
1.2 Il quadro legislativo di riferimento	16
1.2.1 La Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12.....	16
1.2.2 Altri riferimenti normativi.....	20
1.2.3 Le “Linee di indirizzo della giunta regionale” sulla gestione dei porti regionali.....	20
1.2.4 Compiti dell’Autorità Marittima	28
1.3 Il quadro “pianificatorio” e di programmazione	30
1.3.1 Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità e della Logistica approvato con DPR 300 del 16 dicembre 2011.....	30
1.3.2 Il Piano Regolatore di Porto Nogaro e le relative varianti	31
1.3.3 Le Varianti 1 e 2 al Piano Regolatore di Porto Nogaro (ritirate).....	32
1.3.4 La Variante 3 al Piano Regolatore di Porto Nogaro (vigente).....	32
1.3.5 Sintesi dei punti chiave in relazione alla variante vigente	34
1.3.6 Conclusioni prospettive sulla variante.....	37
1.4 Il quadro urbanistico territoriale: rapporto della “Pianificazione delle D1” rispetto al PRP e ad altri piani eventualmente incidenti la D1 di competenza	38
PARTE II – IL CONTESTO DI PORTO NOGARO: ANALISI E VALUTAZIONI PROPEDEUTICHE	41
1 le attività insediate nel comprensorio dell’Aussa Corno e il resto del retroterra produttivo.....	43
1.1 Il contesto produttivo dell’Aussa Corno	43
1.1 I contributi pubblici a fini ambientali	47
1.2 il retroterra regionale e gli altri mercati di riferimento	51
2. Statistica dei mercati complessivi e uso della capacità.....	52
2.1 Le statistiche dei traffici	52
2.2. Grado di utilizzo della capacità di banchina	55
3. La gestione delle operazioni portuali e dei servizi	60

3.1. La gestione delle operazioni portuali	60
3.2 L'organizzazione dei servizi a Porto Nogaro	62
3.2.1 Servizi di interesse generale	62
3.2.2 Servizi tecnico-nautici	67
3.2.3 Servizio di "Port Security"	69
3.2.4 Fornitura di lavoro temporaneo	69
4. Modelli e prospettive d'uso di Porto Nogaro: le aspettative degli utilizzatori	71
5. Il quadro competitivo, il posizionamento di mercato e i potenziali: valutazioni di sintesi	74
5.1 Il posizionamento "differenziato" di Porto Nogaro	74
5.2 I mercati di riferimento in importazione ed esportazione e i relativi potenziali	75
5.3 Le prospettive evolutive del rapporto fra porti regionali.....	78
6. Lo stato delle infrastrutture e gli interventi in corso	79
6.1 L'ambito portuale nel suo complesso: analisi delle prospettive e discussione.....	79
6.1.1 Porto Nogaro Vecchio	79
6.2 Bacino Margreth: il lay-out portuale operativo	81
6.2.1 Descrizione di dettaglio degli impianti operativi nell'area Margreth ai fini della definizione degli interventi	83
6.2.2 Gli interventi realizzati nell'ultimo triennio nell'area di Porto "Margreth".	88
6.2.3 Il raccordo ferroviario interno al porto.....	89
6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica	91
6.3.1 gli interventi regionali lungo il canale di accesso allo scalo.....	91
6.3.2 La canaletta di accesso marittimo e ambiti di manovra nautica	95
6.4 Le infrastrutture di accesso stradali e ferroviarie.	103
6.4.1 Accesso ferroviario	103
6.4.2 Accesso stradale	107
6.4.3 Valutazioni complessive sul sistema ferroviario e sui progetti di ampliamento delle infrastrutture	108
6.5 Alcune valutazioni di scenario su future ipotesi di sviluppo infrastrutturale di banchina nell'area del "Bacino Margreth" e in zona Banchina Pittini	110
PARTE III – IL DISEGNO DELLO SVILUPPO OPERATIVO TRIENNALE.....	115
1. Gli aspetti regolatori.....	117
1.1 Premesse sul sistema della regolazione	117
1.2 L'innovazione del sistema di regolazione e il ruolo delle concessioni.	120

1.2.1 La possibilità di applicare un “apparato concessorio” integrato Banchina/retro-banchina.....	120
1.3 Le motivazioni dello sviluppo del modello “concessorio”	123
1.4 La necessità di uno strumento di dettaglio per la definizione dei criteri relativi alle concessioni.....	125
1.5 Il Bacino “Margreth” e il tema della numerosità delle concessioni.	127
1.5.1 Numerosità complessiva delle autorizzazioni	132
1.5.2 Il caso della duplice concessione: il regolamento accosti, la gestione delle manovre ferroviarie.	132
1.5.3 L’autoproduzione, le imprese autorizzate non concessionarie e la “banchina pubblica”.	133
1.5.4 Il sistema concessorio e il tema dei servizi generali	133
1.6 Ruolo delle istanze di parte	135
1.7 I canoni di concessione nel demanio e nella concessione integrata banchina-retrobanchina.....	138
1.8 La competenza regolatoria: elementi soggettivi.....	141
1.8.1 Il tema dell’informazione di supporto dell’attività di regolazione e di vigilanza.....	141
1.9 I criteri approvati nel 2012 per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni	143
2. La Programmazione operativa: gli interventi infrastrutturali	146
2.1 Gli interventi programmati nell’area di Porto “Margreth”	146
2.1.1 Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth	147
2.1.2 Realizzazione parcheggio di accesso a porto Margreth	149
2.1.3 rifacimento pavimentazione banchina	150
2.1.4 Rifacimento varco d’ingresso e sostituzione delle garitte.....	151
2.1.5 “Interreg Italy – Slovenia, Clean BERTH” rifacimento illuminazione perimetrale area portuale	152
2.1.6 “Interreg Italy – Croazia, SUSPORT – SUSTainable PORTs” interventi di risparmio energetico palazzina portuale	153
2.1.7 Elettificazione della banchina (cold ironing) e inserimento dell’impianto fotovoltaico	154
2.1.8 Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l’idrovia del fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia	158
2.2 Cronoprogramma interventi	162
2.3 Aspetti ambientali connessi agli interventi	163
2.4 interventi di dragaggio	168
2.5 Interventi di manutenzione.....	169
2.6 Altre raccomandazioni relative ai soggetti pubblici	170

2.6.1 Accessibilità marittima	170
2.6.2 Sviluppo delle competenze in tema di regolazione: la commissione tecnica di affiancamento.	170
2.6.3 Istanze di parte per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali (nel Piano Regolatore Portuale).	171
3. Indicazioni formali del POT.....	172
3.1 Sintesi delle indicazioni: strategie, caratteristiche, programmi di sviluppo del porto e del Piano Operativo Triennale.....	172
3.1.1. Strategie di sviluppo delle attività portuali e interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.....	172
3.2 Criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni, concessioni, servizi generali.....	175
3.3 Previsioni formali di traffico.	178
4. Monitoraggio e revisione del piano	182
APPENDICE ALLA PARTE I	183
ALLEGATO N.1 - Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità e della Logistica approvato con DPRReg 300 del 16.12.2011.	185
ALLEGATO n.2 - Piano del Governo del Territorio.....	187
ALLEGATO N .3 - Rassegna delle principali normative emesse dall’ Autorità Marittima di Porto Nogaro nel periodo 2014-2020.	189
ALLEGATO N .4 - Porto Nogaro – dati statistici 2018 – 2019 –mod espo	190
ALLEGATO N .5 - Porto Nogaro – dati statistici 2019 – 2020 –mod espo	191
ALLEGATO N.6 – Porto Nogaro - Dati statistici anno 2020 secondo la nomenclatura merceologica locale in uso e per imprese.....	192
ALLEGATO N .7 - Porto Nogaro – dati statistici 2020 – 2021 primo semestre - mod espo.....	193

PREMESSA - STRUTTURA, CONTENUTI E OBIETTIVI DEL PIANO OPERATIVO

La realizzazione del Piano Operativo Triennale (POT) è finalizzato a raccogliere le linee di indirizzo stabilite dalla Giunta Regionale volte a promuovere lo sviluppo del sistema portuale regionale, in base all'articolo 2, comma 1 della LR 12/2012 e scaturisce dalla volontà di definire le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Si premette che questo è il primo POT che la Regione adotta per Porto Nogaro dal momento del trasferimento statale, risalente al 2009, delle Funzioni amministrative sul porto. Il documento programmatico, oltre a fornire una panoramica sulla storia della gestione portuale e definirne l'attuale contesto, rappresenta un riferimento documentale utile per fornire a tutti gli stakeholder evidenza delle attività che vengono svolte in termini di traffici e di opere infrastrutturali e, soprattutto, è teso a fornire elementi e dati utili e necessari alle scelte delle imprese che intenderanno proporsi per ottenere le nuove autorizzazioni e concessioni portuali. In tal modo si intende promuovere e stimolare obiettivi più sfidanti in termini di traffico e di investimenti per lo sviluppo dell'area portuale e del tessuto economico di riferimento. Il POT intende così rappresentare lo strumento per delineare una gestione più efficiente e ordinata dei servizi portuali, per fornire più ampi spazi di operabilità dell'infrastruttura portuale e un'opportunità agli investimenti da parte degli operatori portuali selezionati, considerato che sarà attivata per la prima volta una conduzione del Porto sul modello 'operatore terminalista'.

Il POT è suddiviso in tre parti e presenta, nella prima, le caratteristiche che contraddistinguono il sito d'interesse nella sua totalità, con la sintetizzazione dal quadro normativo e pianificatorio interessato, attraverso la descrizione della sua conseguente evoluzione. Nella seconda parte si propongono quindi gli aspetti economici e produttivi collegati ai traffici coinvolti nella realtà di Porto Nogaro e dell'area Industriale della Aussa Corno, in riferimento anche alla conformazione dell'infrastruttura, intesa come sistema di relazioni col territorio circostante e configurazione dell'impianto stesso, posto sotto indagine al fine di individuare gli aspetti di prestigio e i punti deboli che lo contraddistinguono. Pertanto, anche in relazione agli aspetti regolatori posti alla base della sua gestione esplicitati nella forma di concessione, si possono ipotizzare diversi scenari elaborati in base alle varie organizzazioni del layout che sono in previsione di realizzazione.

Nella terza e ultima parte si trova un approfondimento relativo alla programmazione operativa degli interventi previsti, a cui seguono alcune considerazioni che si pongono a livello di raccomandazioni finalizzate a sviluppare il potenziale dell'infrastruttura portuale e volgere gli investimenti ad obiettivi mirati che potrebbero generare dei miglioramenti concreti ed economicamente sostenibili.

Il lavoro presentato in questo documento è frutto dell'attività di un Gruppo di Lavoro coordinato e promosso dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio Portualità e logistica integrata. Il Servizio ha inteso avvalersi di due studi commissionati nell'ambito, rispettivamente, della convenzione annuale stipulata con AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) ai sensi dell'articolo 29

della LR 22/1987 e della delega conferita con decreto TERINF/5885 del 27 dicembre 2019 al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF); il gruppo di lavoro che ha predisposto l'elaborato documentale si è avvalso, inoltre, della consulenza di Vittorio Torbianelli, dottore in Economia dei Trasporti, in veste di coordinatore tecnico.

È stato preliminarmente sviluppato un lavoro di raccolta dati, studio e analisi concernenti gli aspetti infrastrutturali, di traffico e di gestione di Porto Nogaro, anche sulla base del coinvolgimento dei principali stakeholders.

L'aggiornamento dei dati riportati nel testo è stato possibile anche attraverso gli apporti derivanti dai servizi interni degli uffici regionali coinvolti nella revisione dell'elaborato, tra cui la Direzione centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile e la Direzione Centrale Attività produttive e turismo, i quali si sono occupati di approfondire le tematiche specialistiche di ogni settore che caratterizza l'ambito di interesse del tema condiviso. Hanno contribuito al Piano gli Uffici tecnico, commerciale e giuridico del Consorzio di sviluppo economico del Friuli e l'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, per gli ambiti di competenza dell'Autorità Marittima.

Le principali fonti di supporto e i contributi che hanno permesso la realizzazione dei contenuti presenti all'interno del Piano sono:

- AIOM (2021) Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi - Trieste, *"Porto Nogaro – Inquadramento atti normativi e pianificatori, analisi propedeutica alla stesura del Piano Operativo Triennale (studio elaborato dall'AIOM di Trieste a valere sulla convenzione annuale stipulata con la Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi della LR 22/1987 e s.m.i.)"*;
- Torbianelli, V.A., (2020) *"Elementi per la redazione del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro: analisi degli aspetti rilevanti sul piano della regolazione; Analisi e valutazioni economiche; Interviste ai principali soggetti coinvolti nel sistema di Porto Nogaro"* (Documento elaborato nell'ambito del contratto di collaborazione con COSEF).

Il presente Piano operativo ha recepito le osservazioni rappresentate a seguito del Comitato consultivo ex art. 8 della LR 12/2012, riunitosi il 1 dicembre 2021, che ha espresso all'unanimità parere favorevole sulla bozza di Piano presentata.

PARTE I – IL QUADRO NORMATIVO, DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE

1. PRESENTAZIONE SINTETICA DEL QUADRO NORMATIVO, DI PIANIFICAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE

Il presente capitolo del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro costituisce di fatto una sezione propedeutica (“PARTE I – IL QUADRO NORMATIVO, DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE”) che ha l’obiettivo di sintetizzare il quadro normativo e pianificatorio di interesse per l’inquadramento del contesto complessivo di Porto Nogaro, descrivendo, inoltre, in modo sintetico, i modi e gli strumenti attraverso i quali il quadro normativo ha determinato in passato e attualmente determina il sistema delle competenze e responsabilità incluse quelle relative allo sviluppo e alla gestione del porto.

Come noto, dopo l’iter, recentemente avviato e per alcuni aspetti ancora in corso, per il passaggio del Porto di Monfalcone da porto a gestione regionale a porto ricompreso a pieno titolo nell’ambito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ha fatto sì che Porto Nogaro si configuri ormai come l’unico “porto regionale”, nel senso che a tale termine ha attribuito la Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12 (Disciplina della portualità di competenza regionale, da ora in poi, per brevità, L.R. 12).

Sul piano delle competenze e delle responsabilità, la L.R.12 del 2012, pur apportando importanti elementi di novazione, sancendo peraltro che in ogni caso la Regione esercita le funzioni pianificatorie, programmatiche e amministrative per l’organizzazione e il funzionamento di Porto Nogaro, non aveva modificato la sostanza dell’assetto storico di Porto Nogaro; assetto – di impostazione “consortile” – risalente addirittura agli anni ’60, nel quale importantissime attribuzioni in materia di gestione erano state attribuite al “Consorzio di Sviluppo Industriale” istituito nell’area (Consorzio Industriale dell’Aussa Corno).

Per una presentazione più logica e ordinata del quadro complessivo, con il paragrafo intitolato “1.1 Cenni sulla costituzione del Consorzio di sviluppo industriale della zona dell’Aussa Corno e sua evoluzione.”, si analizzerà l’evoluzione del modello gestionale di Porto Nogaro prendendo le mosse proprio dalla costituzione del Consorzio di Sviluppo Industriale dell’Aussa Corno, e illustrando quindi l’evoluzione del contesto che, più recentemente, ha collocato in posizione centrale nella gestione del porto regionale il nuovo consorzio industriale (il CoSEF – Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli), nato in parallelo alla liquidazione del precedente consorzio industriale, nell’ambito della riforma regionale dei Consorzi Industriali del 2015.

Al paragrafo dedicato al ruolo, storico e presente, dei consorzi di sviluppo nell’ambito di Porto Nogaro, segue il paragrafo più specificatamente dedicato alla L.R. 12 (“1.2 Il quadro legislativo di riferimento”), nel quale sono sinteticamente illustrati i contenuti della norma caratterizzati da maggiore importanza in relazione all’ambito del Piano Operativo Triennale. La normativa regionale, come si illustrerà nel seguito, pur essendo una normativa regionale si richiama, in diversi passaggi, anche a normative portuali di livello nazionale.

Dal momento che la stessa L.R. 12 prevede che la Giunta Regionale, ai fini di indirizzo, fornisca gli atti propedeutici alla redazione del Piano Operativo Triennale, tali indirizzi sono riportati nel paragrafo che segue quello dedicato alla L.R. 12.

Va tuttavia considerato che, a fianco di quella che potrebbe definirsi come “disciplina essenziale” che dà forma e indirizzo al modello gestionale di Porto Nogaro, vi è un ulteriore apparato normativo avente carattere più strettamente pianificatorio e programmatico.

Nel paragrafo 1.3 “Il quadro “pianificatorio” e di programmazione” si presentano, pertanto, le cornici di pianificazione che hanno avuto e hanno tuttora ricadute importanti sull’ambito di Porto Nogaro.

I riferimenti essenziali sono costituiti dai piani quadro a scala regionale e territoriale: in primo luogo il “Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità e della Logistica” approvato con DPR 300 del 16 dicembre 2011, il quale, per quanto ormai alquanto datato (e quindi contenente alcuni dispositivi, che sebbene ancora inattuati, sono da considerarsi tuttavia sorpassati in relazione all’evoluzione dei mercati e del quadro di finanza pubblica), ha collocato in una cornice unitaria molteplici interventi riguardanti anche Porto Nogaro.

Oltre a questi vi è il Piano del Governo del Territorio, approvato con DGR 693 del 11 aprile 2013.

Nel paragrafo dedicato al Piano Regolatore del porto (“1.3.2 Il Piano Regolatore di Porto Nogaro e le relative varianti”) si illustra come il Piano, essendo tuttora soggetto a un processo di revisione, costituisca un tema rilevante per possibili futuri sviluppi dello scalo principalmente in una prospettiva di lungo periodo, dal momento che, per quel che concerne il Piano Regolatore Portuale, non sembrano esservi almeno allo stato attuale, specifiche urgenze.

La presentazione dei principali strumenti normativi e pianificatori è, come detto, estremamente sintetica e a fini di mero orientamento. A supporto, nell’APPENDICE ALLA PARTE I, allegata al Piano Operativo Triennale, sono comunque riportati alcuni approfondimenti nei quali, oltre ad una focalizzazione sui contenuti di maggiore interesse relativamente a Porto Nogaro, sono elencati ulteriori programmi i quali, per quanto meno rilevanti di quelli sopra citati, sono di interesse per lo scalo friulano.

1.1 CENNI SULLA COSTITUZIONE DEL CONSORZIO DI SVILUPPO INDUSTRIALE DELLA ZONA DELL'AUSSA CORNO E SUA EVOLUZIONE.

L'avvio e il primo sviluppo dello scalo regionale di Porto Nogaro sotto l'aspetto normativo va necessariamente inquadrato nel contesto dell'istituzione del Consorzio Industriale dell'Aussa Corno, avvenuta con la Legge 6 luglio 1964 nr. 633, art. 5, che all'art. 6 ne demanda il controllo alla Regione, appena a un anno di distanza dalla Legge Costituzionale 31 gennaio 1963 nr.1 che ha disciplinato la costituzione e lo statuto speciale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

La stessa legge aveva istituito anche il Consorzio di Monfalcone (art. 4), definendo chiaramente le competenze dei Consorzi medesimi cui lo Stato ha demandato tutti i compiti di pianificazione e sviluppo economico delle aree di rispettiva competenza, mantenendo soggette alla disciplina nazionale del Codice della Navigazione le concessioni e i canoni delle aree demaniali.

Tornano a Porto Nogaro, lo Statuto del Consorzio dell'Aussa Corno, ai sensi di quanto previsto all'art. 6 della Legge 633, anche a seguito delle normative introdotte successivamente dalla Regione con le leggi 5 ottobre 1991 nr. 317 e 18 gennaio 1999 nr. 3, era stato varato nella sua più recente versione con Deliberazione dell'Assemblea Consortile del 9 luglio 1999, approvata con Deliberazione della Giunta regionale nr. 2521 del 6 agosto 1999, e successive modifiche integrative approvate con Deliberazioni della Giunta Regionale nr. 2108 del 27 giugno 2001, nr. 2458 del 24 settembre 2004, nr.259 dell'11 febbraio 2005, nr. 1809 del 7 ottobre 2011.

Successivamente, la Deliberazione nr. 1725 del 19 settembre 2013 aveva disposto lo scioglimento del Consiglio di Amministrazione e la nomina del Commissario straordinario del Consorzio. Procedura, questa, che ha dato origine a due ulteriori modifiche statutarie con le Deliberazioni nr. 2212 del 22 novembre 2013, e nr. 2366 del 13 dicembre 2013, atti questi ultimi volti ad approvare le modifiche statutarie proposte dalla gestione commissariale per risolvere la crisi finanziaria e gestionale determinatasi nel corso della pregressa gestione ordinaria e in specie nei bilanci consuntivi 2011 e 2012.

A partire dal 2014 si sono quindi susseguiti ulteriori numerosi provvedimenti relativi alla liquidazione del Consorzio Aussa Corno, adottati rispettivamente con specifiche leggi regionali e con Deliberazioni della Giunta; nei due punti che seguono se ne riportano gli estremi e i relativi contenuti.

Alla messa in liquidazione del Consorzio di Sviluppo Industriale della Aussa-Corno, da un lato, è corrisposta, dall'altro, la nascita, con la L.R. 33/2015 il Consorzio di Sviluppo Industriale del Friuli Centrale, che ha assunto le funzioni precedentemente in capo al Consorzio dell'Aussa Corno.

In data 29.08.2017, con effetto dal 01.01.2018, è stato inoltre sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione tra il Consorzio di Sviluppo industriale del Friuli Centrale e il Consorzio di Sviluppo Industriale della zona

pedemontana dell'Alto Friuli, che ha in tal modo assunto la denominazione di Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (CoSEF).

I soci del Consorzio CoSEF, così costituito, e che va a comprendere le zone industriali dell'Udinese, dell'Alto Friuli, dell'Aussa Corno e del Cividalese sono gli enti seguenti:

- Comuni di: Udine, Pozzuolo del Friuli, Pavia di Udine, Campofornido, Terzo di Aquileia, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Gemona del Friuli, Osoppo, Buja, Majano, Torviscosa, Cividale del Friuli, Moimacco e Carlino;
- Enti: CCIAA Udine, Confapi Fvg, Confindustria Udine, Confartigianato, Cisl Alto Friuli.

Ente	Superficie	Numero imprese insediate	Numero occupati
COSEF	Oltre 18 milioni mq	279	9.146
Di cui:			
Zona Industriale di Udine	Oltre 5 milioni mq	120	3.400
Zona Industriale Alto Friuli	Oltre 3 milioni mq	46	1.850
Zona Ind. dell'Aussa Corno	Oltre 9 milioni mq	77	2.796
Zona Ind. di Cividale	Oltre 650 mila mq	36	1.100
(dati al 31.12.2017)			

Figura 1 - Dati economici CoSEF; fonte: studio Aiom 2021. Dati economici CoSEF; fonte: studio Aiom 2021.

Di seguito, nella , sono presentati i principali dati economici della realtà consorziata e delle relative aree:

Per quel che riguarda l'evoluzione più recente, in data 27 marzo 2019 si è verificato l'importante passaggio costituito dall'atto di devoluzione a titolo gratuito del patrimonio indisponibile del "Consorzio per lo sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno – in liquidazione, al "Consorzio di sviluppo economico del Friuli" (CoSEF) ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 comma 16 della L.R. Friuli Venezia Giulia n. 33/2015 così come modificata dalla L.R. del Friuli Venezia Giulia n. 14/2016.

I passaggi storici citati hanno di fatto sancito e definito operativamente il nuovo e centrale ruolo gestionale del "Consorzio dello Sviluppo Economico del Friuli" (CoSEF) nell'ambito di Porto Nogaro.

Il Cosef vanta una presenza territoriale che va dalla zona industriale udinese alla zona industriale dell'Alto Friuli, alla zona industriale cividalese e alla zona industriale Assusa-Corno, nonché al naturale bacino di riferimento di Porto Nogaro, comprendente l'interporto di Cervignano e tutto il territorio delle province di Udine e Pordenone.

Il ruolo fondamentale assunto dal Cosef a seguito dell'entrata in vigore della L.R. 3/2015 diviene ulteriormente strategico, nel contesto di Porto Nogaro, nella prospettiva coltivata in quest'ultimo periodo di subentrare a tutti gli effetti all'attuale Commissario liquidatore del Consorzio ZIAC. Importanti determinazioni politiche sono state assunte infatti nella recente L.R. 22/2020 del 21.10.2021 "Misure finanziarie intersettoriali" (art. 2, cc. 10 e ss) rivolte a superare definitivamente l'annosa questione collegata alla gestione commissariale, che ha inevitabilmente influito sullo sviluppo dell'area interessata.¹

¹ Per la realizzazione dell'interesse pubblico allo sviluppo economico del territorio regionale e in particolare delle attività produttive nelle aree di competenza del "Consorzio di sviluppo industriale della zona dell'Aussa Corno", sono inesigibili i crediti della Regione vantati nei confronti del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa Corno in liquidazione, iscritti nella contabilità regionale, che non possono essere soddisfatti sulla base delle risultanze del bilancio finale della liquidazione, del conto della gestione e del piano di riparto tra i creditori presentati dal Commissario liquidatore, accompagnati dalla relazione del Comitato di Sorveglianza.

1.2 IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

1.2.1 LA LEGGE REGIONALE 31 MAGGIO 2012, N. 12.

Il quadro legislativo di riferimento per Porto Nogaro, è necessario va correlato, più in generale, alla politica adottata dalla Regione Friuli Venezia Giulia in materia di porti e trasporti, ai sensi delle più ampie deleghe derivanti dallo status di regione autonoma e delle specifiche competenze in materia di porti regionali e trasporti, introdotte successivamente con il DLGS 111 del 1 aprile 2004, integrato con il DPCM 9 febbraio 2009 (emanato conseguentemente al Protocollo sottoscritto tra Stato-Regione, approvato con Deliberazione di Giunta 1718 del 21 luglio 2006). Tale materia è stata successivamente disciplinata dalla Regione con la L.R. 31 maggio 2012, n. 12 (Disciplina della portualità di competenza regionale).

La L.R. n.12/2012, nata al tempo per disciplinare l'organizzazione e il funzionamento dei porti regionali, vale a dire del Porto di Monfalcone e di Porto Nogaro, è uno strumento di essenziale importanza anche per ciò che concerne la gestione di Porto Nogaro, dal momento che determina la cornice in armonia alla quale si devono realizzare non solo le scelte politiche essenziali, ma anche disegnare i modelli e gli strumenti della regolazione portuale per Porto Nogaro, compresi quelli relativi al Piano Operativo Triennale.

La L.R. 12/2012 si fonda sul presupposto per il quale è la Regione che esercita le funzioni pianificatorie, programmatiche e amministrative per l'organizzazione e il funzionamento di Porto Nogaro, costituendo pertanto lo strumento legislativo base della gestione dello sviluppo, della gestione e della regolazione di porto regionale di Porto Nogaro.

La L.R.12/2012 è caratterizzata da alcuni principi guida, fra i quali spiccano quello della separazione tra attività di amministrazione, di regolazione e le attività d'impresa; la tutela dell'efficienza del mercato portuale e dell'utenza, dei servizi generali e delle operazioni portuali e la promozione dei servizi marittimi e portuali e dello sviluppo portuale in generale.

In armonia con la L.R. 12/2012, l'Amministrazione Regionale autorizza lo svolgimento delle attività commerciali e industriali, delle operazioni e dei servizi portuali, nonché la temporanea sosta di merci e materiali e rilascia le concessioni per l'utilizzo dei beni demaniali nell'ambito portuale. Inoltre, nelle materie di propria competenza, all'Amministrazione regionale sono attribuiti poteri di vigilanza, regolamentazione e ordinanza.

La L.R. 12/2012 definisce il ruolo del "Piano Operativo Triennale", soggetto a revisione annuale, che definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ivi compresi i criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali. Il Piano Operativo Triennale è redatto sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale ed è approvato dal Presidente della Regione.

Nella sua qualità di porto soggetto alla L.R. 12/2012, Porto Nogaro è dotato di un "Comitato consultivo" che, fra le altre funzioni, svolge una funzione in ordine alla formazione del Piano regolatore portuale e del Piano

Operativo Triennale, nonché in ordine ai criteri per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni e in ordine all'organizzazione del lavoro nel porto.

Secondo la L.R. 12/2012, l'Amministrazione Regionale può stipulare con i soggetti pubblici operanti negli ambiti portuali (ed è a Porto Nogaro, il caso del CoSEF), accordi che prevedano l'impiego delle professionalità di settore ivi presenti, nonché l'espletamento di prestazioni di servizio a supporto della Regione. Più specificamente, inoltre, la L.R. prevede che al Consorzio industriale operante nell'area dell'Aussa-Corno (attualmente il CoSEF) siano assegnati compiti coerenti con gli scopi istituzionali del consorzio stesso.

Il Capo VI della L.R. 12/2012 è essenziale nell'ottica degli aspetti regolatori, trattando di aspetti chiave quali le autorizzazioni e le concessioni. Esso ricalca, per molteplici aspetti, l'impostazione di fondo adottata dalla Legge Portuale italiana (L. 84/94).

L'amministrazione regionale rilascia le autorizzazioni sia per i servizi che per le operazioni portuali (rispecchiando in tal modo le funzioni dell'Art. 16 della L. 84/94). In assonanza con l'Art. 18 della L.84/94, la L.R.12/2012 prevede –anche l'istituto della “concessione”–: infatti, secondo il testo legislativo, l'Amministrazione regionale, fatta salva la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere ai soggetti autorizzati allo svolgimento di attività d'impresa o alla fornitura di servizi di interesse generale aventi rilevanza economica l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine mediante procedure a evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

Pur mancando un esplicito passaggio in merito – a differenza di quanto avviene nella L. 84/94, Art. 16, comma 6 - la L.R. 12/2012, richiamando lo strumento della concessione (Art.12/2012), prevede comunque implicitamente la possibilità di operare analogamente alla L. 84/94, vale a dire assegnando quelle che potrebbero essere definite “autorizzazioni integrate” alla concessione. Richiamando il testo della legge nazionale, la durata dell'autorizzazione, qualora l'impresa autorizzata sia anche titolare di concessione ai sensi dell'Art. 18, è identica a quella della concessione medesima.

Si dovrebbe poter quindi desumere che, sempre per analogia alla norma nazionale, la quale accoppia autorizzazione e concessione delle aree, in generale, sono possibili anche nel campo della L.R. 12/2012, “istanze integrate” di autorizzazione/concessione e che l'autorizzazione può essere rinnovata in relazione a nuovi programmi operativi o a seguito del rinnovo della concessione.

L'Amministrazione regionale è, evidentemente, il soggetto di riferimento, che svolge disciplina e vigila sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali, nonché sull'applicazione delle tariffe indicate da ciascuna impresa.

Inoltre, L'Amministrazione regionale effettua accertamenti con cadenza annuale al fine di verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività.

Riprendendo principi presenti, seppure in maniera differente, anche nella L. 84/94 (Art. 18, commi 4 e 5), la L.R. 12 prevede che l'Amministrazione regionale possa stipulare convenzioni che, utilizzando lo strumento della concessione demaniale marittima di cui agli articoli 36 e seguenti del codice della navigazione, attuino modelli di partenariato pubblico/privato o di finanza di progetto al fine di consentire la realizzazione di opere e/o infrastrutture non altrimenti conseguibile. Il principio è ribadito anche nella disposizione secondo la quale l'atto di concessione può prevedere la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, a carico del concessionario, fissando le relative garanzie.

In relazione ai canoni, sia relativamente alle autorizzazioni che, in modo analogo, alle autorizzazioni integrate con una concessione, la L.R. 12/2012 prevede che i parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione siano determinati tenendo anche in considerazione delle politiche tariffarie nazionali e internazionali influenti sul traffico dell'Alto Adriatico, introducendo, pertanto, un principio di "collegamento" con i livelli dei canoni dei porti della stessa area.

È previsto inoltre dalla L.R. 12/2012 (in armonia, peraltro, al principio generale proprio del quadro legislativo nazionale della portualità) che i criteri di fissazione tengano conto della durata, della specificità della concessione demaniale marittima, il volume degli investimenti e le attività da espletare. In particolare, nel caso in cui sia a esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, il limite minimo del canone, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto, rispettivamente, del 50% e del 25%. Qualora ricorrano entrambe le ipotesi, la riduzione complessiva del canone non può comunque superare il 50%.

La L.R. 12/2012, prevede inoltre la possibilità di ammettere l'"autoproduzione", quando richiede la definizione di criteri inerenti il rilascio di autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere, nonché per la determinazione di un corrispettivo e di un'idonea cauzione. Un punto in merito alla quale, la legislazione nazionale (L. 84/94), appare maggiormente definita nelle condizioni². La corrispondenza fra L.R. 12/2012 e legislazione portuale nazionale (L.84/94), conduce alla necessità di considerare, come elemento di

² La L. 84/94 prevede che, qualora non sia possibile soddisfare la domanda di svolgimento di operazioni portuali mediante le imprese autorizzate o, qualora esistente, rivolgendosi all'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, la nave è autorizzata a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione a condizione che la nave stessa sia dotata di mezzi meccanici adeguati, sia dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni, sia stato pagato il corrispettivo e sia stata prestata idonea cauzione, richiedendo peraltro che l'autorizzazione sia rilasciata previa verifica della sussistenza dei requisiti e delle condizioni suddette.

riferimento legislativo per Porto Nogaro, anche le modifiche della L.84/94, compresa, ad esempio, quelle introdotte attraverso il “DDL Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ai sensi dell’articolo 47, della legge 23 luglio 2009, n. 99).

È infine essenziale sottolineare che, secondo la L.R. 12/2012 – e tale fattispecie è di grande rilevanza per Porto Nogaro – possono essere incluse nell'ambito portuale anche aree non appartenenti al demanio marittimo, purché funzionali all'esercizio delle attività portuali.

La regolazione dell'uso delle aree private, nel rispetto della destinazione indicata dal Piano regolatore del porto, è definita prioritariamente mediante accordi con i soggetti proprietari delle aree e degli impianti non demaniali. In caso di mancato accordo la Regione ha però il potere di stabilire la disciplina per l'utilizzo delle aree private con provvedimento amministrativo, segno evidente della permanenza assoluta della potestà di regolazione in capo all’Amministrazione Regionale.

L'Amministrazione regionale, peraltro, disciplina i rapporti con i soggetti pubblici o privati proprietari di aree e impianti nell’ambito portuale, assicurando non solo l'erogazione dei servizi di interesse generale (SIG) all'utenza indifferenziata ma anche l'applicazione - nelle aree non demaniali (pubbliche o private) entro l’ambito portuale come le aree di proprietà CoSEF di Porto Nogaro di tariffe coerenti con il regime tariffario applicato nell'ambito portuale, evidentemente nella prospettiva di definire una coerenza complessiva dei valori economici per l’uso di spazi e servizi. La normativa regionale manca, tuttavia, di individuare esplicitamente i SIG per l’ambito di Porto Nogaro.

Fra le ulteriori previsioni, la L.R. 12/2012 ipotizza peraltro, anche la possibile partecipazione dei soggetti proprietari di aree portuali al pagamento degli oneri generali gestionali del porto.

La sintetica presentazione dei contenuti più rilevanti della L.R. 12/2012 fa trasparire, nell’ottica del rapporto con il contesto di Porto Nogaro, alcuni elementi essenziali che sembra possibile sintetizzare come segue.

A Porto Nogaro può essere sviluppato, flessibilmente, un modello di portualità che utilizzi sia il modello delle autorizzazioni che il modello integrato delle autorizzazioni-concessioni, in modo sostanzialmente analogo a quello previsto, nel contesto nazionale, dalla L. 84/94.

La divisione, dell’ambito portuale, fra aree demaniali e aree “non demaniali”, pubbliche o private (nel caso di Porto Nogaro rilevano in particolare le aree patrimoniali del CoSEF incluse nell’ambito portuale) permette, attraverso i previsti accordi fra enti, di applicare il regime di regolazione desiderato anche alle aree non demaniali, con il fine di definire sistemi coerenti fra lo spazio demaniale e non demaniale dell’ambito portuale; tale coerenza complessiva di regolazione, sull’intero ambito portuale coinvolge peraltro anche il livello economico (si veda il richiamo alle tariffe, estendibile per analogia, nello spirito della norma, anche ai canoni delle autorizzazioni o delle autorizzazioni-concessioni).

All'Amministrazione Regionale, infine, è attribuito chiaramente il ruolo di autorità di regolazione e di vigilanza, nonché di istituzione di riferimento per la predisposizione dei servizi generali all'utenza indifferenziata, similmente a quanto attribuito (almeno per una serie essenziale di competenze fra cui tutte quelle riferite ai regimi delle autorizzazioni e delle concessioni) in capo alle Autorità Portuali definite dai principi della L. 84/94, benché nella L.R. 12/2012, rispetto al quadro legislativo nazionale, manchino gli elementi per l'attribuzione, all'Amministrazione Regionale, di diversi poteri che, per contro, sono attribuiti appunto alle Autorità Portuali (es. il potere di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto ai rischi di incidenti connessi a tutte le attività che si svolgono nel porto e alle condizioni di igiene e sicurezza).

Specifici approfondimenti in tema di regolazione nell'ambito portuale di Porto Nogaro sono sviluppati nella "parte III" del documento.

1.2.2 ALTRI RIFERIMENTI NORMATIVI

A parte la fondamentale L.R. n.12/2012, precedentemente illustrata, ripercorrendo l'excurus storico della legislazione tecnica regionale in materia di trasporti con implicazioni sul contesto di Porto Nogaro, si possono menzionare alcuni importanti documenti quadro, oggetto peraltro di numerose fasi di aggiornamento.

La prima legge quadro emanata in materia di trasporti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è la L.R. 21 ottobre 1986, n. 41 e s.m.i., denominata "Piano Regionale integrato dei trasporti e pianificazione, disciplina ed organizzazione del trasporto di interesse regionale", cui hanno fatto seguito in materia di portualità la L.R. 14 agosto 1987, n. 22 e s.m.i. e la L.R. 9 dicembre 1991, n. 57 e s.m.i.. Tutti questi dispositivi sono stati nel tempo oggetto di ulteriori norme di modifica ed integrazione, anche a seguito delle intervenute disposizioni a livello nazionale ed europeo in materia di trasporti ed aiuti di stato. Le modifiche sostanziali più recenti sono state introdotte con la L.R. 21 luglio 2017, n. 29.

1.2.3 LE "LINEE DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA REGIONALE" SULLA GESTIONE DEI PORTI REGIONALI

In armonia con la L.R. 12/2012, sono emanati dalla Giunta Regionale, gli indirizzi finalizzati alla definizione dei criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali, da inserire nel Piano Operativo Triennale (POT), di cui all'articolo 7 della citata L.R., in sede di redazione del medesimo.

Con la delibera n. 1861 del 25/10/2012 in attuazione della LR 12/2012, la Giunta regionale aveva provveduto a fornire le prime "linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale", riportate per esteso nel seguito, vista l'importanza svolta da tali linee di indirizzo nel definire il modello gestionale di Porto Nogaro dal 2012 ad oggi.

Linee di Indirizzo della Giunta Regionale (2012) - Testo

A) Concessioni

- Negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, le aree demaniali e le banchine vengono rilasciate in concessione mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

– In ogni ambito portuale vanno assicurati idonei spazi portuali per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Costituisce motivo ostativo al rilascio di concessione ad uso esclusivo la mancanza dei suddetti spazi.

- Considerate le modeste dimensioni e le attuali profondità dei fondali dei porti di Monfalcone e Porto Nogaro, le concessioni a favore di terminalisti devono prevedere, in caso di indisponibilità di altro accosto pubblico, l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di imprese autorizzate e da parte di vettori o imprese di navigazione autorizzate all'autoproduzione, assicurando la massima utilizzabilità del terminal.

- La durata delle concessioni è rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione.

- Ferme restando specifiche disposizioni di legge prevedenti canoni di concessione differenziati per particolari settori, quali la cantieristica, il limite minimo per la determinazione dei canoni di concessione di cui all'articolo 12, comma 8, della L.R. 12/2012 coincide con gli importi stabiliti dalla L. 4.12.1993, n. 494 e dalle tabelle di cui al D.M. 19.07.1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il limite massimo è pari all'importo del limite minimo maggiorato del 100% ed è applicato alle concessioni aventi ad oggetto le banchine, rivestendo esse la natura di infrastrutture essenziali. Il Direttore centrale determina, entro i limiti sopra indicati, il canone di concessione sulla base dei parametri di cui all'articolo 12, comma 8, della L.R. 12/2012; -

- Qualora il concessionario realizzi a sue spese opere di difficile rimozione, anche di grande infrastrutturazione [di cui all'articolo 4, comma 1, lettera b), della L.R. 12/2012] il limite minimo del canone annuo è ridotto rispettivamente del 25% e del 50%. In ogni caso la riduzione non può superare il 50%.

B) Autorizzazioni alle operazioni ed ai servizi portuali

- Il numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è stabilito assicurando, per ciascun porto, la più ampia concorrenza nel settore, tenuto conto delle esigenze di funzionalità dello scalo, dei volumi di traffico, nonché delle imprese autorizzate già esistenti.

- Il numero è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

1. La maggior produttività del porto.

2. *L'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.*

Allo stato attuale il numero delle imprese autorizzate alle operazioni portuali ed ai servizi portuali nel Porto di Monfalcone è fissato in 4, mentre a Porto Nogaro il numero è fissato in 2 per le operazioni portuali e in 3 per i servizi portuali.

– Il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è subordinato al pagamento di un canone annuale determinato e da corrispondere in due momenti: una quota iniziale fissa a titolo di canone provvisorio parametrata, per le operazioni portuali, al limite minimo di cui al DM 585/95 aggiornato in base all'indice Istat, e per i servizi portuali all'importo di euro 641,18 (da indicizzare ogni anno); ed una quota variabile a titolo di canone definitivo, rapportata al fatturato di ogni singola impresa. Dal canone definitivo calcolato sulla base del fatturato sarà scomputata la quota del canone provvisorio. In ogni caso il canone definitivo non potrà essere inferiore al canone provvisorio.

- Ai fini del calcolo della quota variabile l'impresa deve presentare all'inizio dell'anno successivo a quello di riferimento il fatturato attivo complessivo maturato esclusivamente nel porto per il quale si è ottenuta l'autorizzazione.

- L'autorizzazione ha una durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa e non può essere inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione.

- Annualmente si dovrà comunque verificare il permanere dei requisiti per l'ottenimento dell'autorizzazione e il rispetto degli obblighi imposti con il provvedimento autorizzativo.

- Delle determinazioni sul numero di autorizzazioni rilasciabili annualmente nei singoli porti è data notizia sul sito Internet della Regione Friuli Venezia Giulia, sezione "Bandi e Avvisi".

C) Servizi di interesse generale

- I servizi di interesse generale, analogamente alle concessioni di aree demaniali e banchine, vengono affidati mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

Nel 2020 la Giunta regionale ha provveduto ad aggiornare ed integrare le linee di indirizzo sopra indicate, adottando la DGR 1140/2021 del 22 luglio 2021 "Linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro e per la redazione del piano operativo triennale (POT)" di cui si riportano nel seguito i contenuti, anche partendo dall'analisi della situazione di fatto del complesso portuale e dalle esigenze di riqualificazioni in termini economici ed industriali dell'intera area.

1. Contenuti del Piano operativo triennale.

Il Piano operativo Triennale si dovrà strutturare tenendo in considerazione la seguente articolazione:

- quadro normativo, di programmazione e di pianificazione;*
- analisi e valutazione del contesto di Porto Nogaro, con riferimento al retroterra produttivo e alle attività insediate nel comprensorio dell'Aussa-Corno, ai contributi pubblici a fini ambientali, ai traffici, alla gestione delle operazioni e dei servizi portuali;*
- quadro competitivo, posizionamento di mercato, mercati di riferimento e potenziali;*
- rapporto con i porti regionali;*
- infrastrutture di accesso stradali, ferroviarie e accesso navigabile;*
- stato delle infrastrutture, interventi infrastrutturali in corso e programmati;*
- analisi delle prospettive di sviluppo;*
- aspetti regolatori attuali e futuri;*
- criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni, concessioni, erogazione dei servizi di interesse generale;*
- canoni di concessione e di autorizzazione;*
- rapporti tra Regione e Consorzio di sviluppo economico del Friuli;*
- strategie di sviluppo delle attività portuali e interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.*

2. Analisi del contesto

Dovrà essere sviluppata un'analisi della struttura produttiva del comprensorio dell'Aussa- Corno, articolata per settori (siderurgico-metallurgico, metalmeccanico, chimico-farmaceutico, produzione vetrosa, impiantistico, ecc.), mettendo in rilievo i settori che hanno maggiore impatto economico locale e sui traffici del porto. Saranno messi in luce gli aspetti di natura economica e sociale e i relativi effetti sull'economia regionale, attraverso l'utilizzo di indicatori dai quali si possa evincere la rilevanza complessiva della specializzazione nell'area (ad esempio: numero complessivo occupati, valore totale della popolazione annua, patrimonio netto delle aziende, valore aggiunto prodotto/anno, imposte e tasse, ecc.). Sarà necessario analizzare l'entità occupazionale e il valore aggiunto prodotto annualmente sull'economia regionale, mettendo in relazione il numero degli addetti con l'entità del patrimonio netto e con i dati relativi alle entrate fiscali. L'analisi dovrà essere svolta anche sul piano dell'internazionalizzazione dei mercati di Porto Nogaro, dunque anche con riferimento alle esportazioni/importazioni.

Saranno approfonditi gli aspetti afferenti agli investimenti regionali relativi ai trasporti combinati, con la finalità di migliorare l'impatto sull'ambiente dei settori produttivi che interessano il comprensorio.

Dovrà essere presentata una sintesi delle statistiche del traffico marittimo di sbarco/imbarco a Porto Nogaro, tenendo conto che, ormai da diversi anni, essi hanno un andamento più o meno consolidato, suddiviso nelle tre fondamentali macro categorie delle rinfuse solide, dei prodotti siderurgici e metallurgici e del carico generale. La disamina delle componenti di traffico dovrà evidenziare sia gli sbarchi (importazioni) che gli imbarchi (esportazioni). Con riferimento alle esportazioni, l'analisi dovrà evidenziare sia quelle collegate al sistema della produzione dell'intorno manifatturiero di Porto Nogaro verso bacini regionali esterni all'Aussa-Corno, sia quelle verso altre regioni del Nord Italia, nonché le quote rivolte all'estero.

Dovranno essere sviluppate analisi e considerazioni sul grado di utilizzo della banchina "Margreth", attraverso la contestualizzazione di opportuni indicatori, quali il numero delle navi attraccate, la loro dimensione media, ecc., elementi propedeutici alla definizione di strategie che puntino all'ottimale utilizzo della banchina.

3. Posizionamento di mercato e prospettive

Considerando che il comparto industriale localizzato nell'ambito consortile nell'area di Porto Nogaro costituisce un fondamentale bacino di utilizzatori dello scalo portuale nogarese e che le imprese operanti nel settore siderurgico, in particolare, utilizzano con una certa continuità le risorse logistiche disponibili nell'area, compresa quella portuale, dovrà essere sviluppata un'analisi del posizionamento di mercato con particolare riferimento ai mercati potenziali ed emergenti. In quest'ottica va considerato il ruolo fondamentale che riveste l'accessibilità marittima di Porto Nogaro, con riferimento alla collocazione strategico-geografica naturalmente funzionale al tessuto produttivo regionale, che permette di offrire servizi rivolti a specifici settori industriali, collegati a partite marittime di media o piccola dimensione, sia in importazione che in esportazione. A tal fine le strategie da considerare negli scenari di sviluppo in termini di traffici in esportazione dovranno tenere conto della particolare specializzazione del tessuto produttivo, prevalentemente basato su prodotti siderurgici; per quanto riguarda le importazioni, sarà necessario considerare il rapporto con le filiere produttive locali.

4. Interventi infrastrutturali in corso e programmati e strategie di sviluppo

Considerato che il porto commerciale di Porto Nogaro è costituito dal comprensorio definito "Bacino Margreth" e che l'area dispone di una banchina lineare di 860 metri operativi, di un raccordo ferroviario "sottobordo" per una ampia parte della banchina e di ampi spazi retrostanti, si dovrà verificare se l'attuale banchina risulti adatta al traffico in essere e ad un suo eventuale sviluppo futuro.

Con riferimento al raccordo ferroviario presente nel comprensorio portuale, i recenti lavori di potenziamento e ammodernamento del raccordo ferroviario nella zona industriale dell'Aussa-Corno porteranno facilitazioni operative al traffico ferroviario che, attualmente, non raggiunge comunque livelli particolarmente elevati. A tale

proposito si dovrà inquadrare l'utilizzo di questa infrastruttura in relazione alla banchina e alla catena logistica integrata ferroviaria connessa al sistema.

Dovrà essere evidenziata l'idoneità dell'accessibilità stradale alla zona portuale, attualmente dotata di accesso stradale, assicurato dalla Strada Provinciale 80 dell'Aussa-Corno e relativi raccordi. Infine, potranno essere individuate eventuali ulteriori migliorie dal punto di vista infrastrutturale che interessano l'intera area.

Sarà necessario affrontare il tema dell'accessibilità marittima al comprensorio portuale, con particolare attenzione agli aspetti legati alla manutenzione dei fondali, in funzione delle tipologie di traffico attuali e future di interesse per Porto Nogaro. Sarà tratteggiato un quadro complessivo degli interventi infrastrutturali realizzati, di quelli in corso e di quelli programmati. Dovrà inoltre essere sviluppato un sistema di monitoraggio per la verifica e lo sviluppo delle strategie del POT, anche definendo un idoneo sistema di indicatori.

5. Rapporti tra Regione Friuli Venezia Giulia e Consorzio di sviluppo economico del Friuli.

Per quanto attiene alle aree ricomprese nell'ambito portuale di Porto Nogaro, si provvederà, anche ai sensi dell'art. 9 della legge regionale 31 maggio 2012 n. 12, a concludere accordi intersoggettivi tra la Regione e il Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF) o a rilasciare al medesimo deleghe per lo svolgimento di compiti coerenti con gli scopi istituzionali dei medesimi soggetti, al fine di poter assentire in concessione e gestire in maniera omogenea e coerente, anche dal punto di vista giuridico amministrativo ed economico, l'ambito spaziale rappresentato dalla fascia di banchina, in area demaniale marittima, e quella di retro-banchina, di proprietà dello stesso COSEF, quale spazio integrato, in ragione dell'interfunzionalità delle due aree. Su tale spazio integrato sarà applicato un procedimento di rilascio delle nuove autorizzazioni/concessioni sviluppato in modo condiviso e coordinato tra Regione e COSEF, sulla base degli accordi conclusi tra i due Enti. I medesimi accordi includeranno anche le modalità di gestione dei servizi di interesse generale.

6. Concessioni portuali

Nell'ambito portuale di Porto Nogaro, con riferimento al contesto operativo della Banchina "Margreth", le aree rappresentate dalla banchina demaniale e dall'area di retrobanchina di proprietà del Consorzio, verranno assentite in concessione, con procedimento integrato tra Regione e COSEF, sulla base del modello concessorio "operatore terminalista", mediante procedure di evidenza pubblica.

La procedura di selezione ad evidenza pubblica potrà essere avviata d'ufficio, previa pubblicazione di avviso, o su istanza di parte, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto in particolare dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. Le concessioni potranno essere rilasciate anche su istanza di parte, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica.

Per quanto attiene al numero delle concessioni assentibili ad operatori terminalisti autorizzati presso Porto Nogaro, in ragione del contesto operativo dell'area della banchina Margreth, condizionato dalla limitatezza delle sue dimensioni, nonché dal grado di attuale utilizzo del potenziale infrastrutturale, viene privilegiata la possibilità del rilascio di un'unica concessione ad un singolo terminalista oppure, in subordine, di una concessione duplice a due distinti terminalisti, eventualmente "differenziata" o "asimmetrica", per superficie assegnata, purché tale suddivisione garantisca il complessivo efficiente utilizzo di tutte le aree portuali disponibili.

Dovranno essere individuati i criteri sulla base dei quali effettuare una valutazione comparativa delle istanze concessorie funzionale a selezionare le domande concorrenti, qualora il numero delle stesse sia superiore rispetto al numero delle concessioni assentibili.

Nell'ambito portuale dovranno essere assicurati idonei spazi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, nel rispetto, tra gli altri, dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione. Costituisce motivo ostativo al rilascio di concessione ad uso esclusivo la mancanza dei suddetti spazi, che potranno essere resi disponibili anche con criteri di flessibilità.

Considerate le modeste dimensioni e le attuali profondità dei fondali del porto, le concessioni a favore di terminalisti devono prevedere, in caso di indisponibilità di altro accosto pubblico, l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di operatori economici autorizzati all'autoproduzione, assicurando la massima utilizzabilità della banchina concessa al terminalista. La durata delle concessioni dovrà essere rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione.

Nell'ambito del POT verranno definiti i parametri per il calcolo dei canoni concessori e le riduzioni riconoscibili ai concessionari in specifici casi particolari. La disciplina di dettaglio in materia di concessioni potrà definire livelli di riferimento dei canoni, a partire anche da quelli tabellari, anche in relazione alle diverse durate delle concessioni e di altri parametri, tra i quali il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale e gli investimenti infrastrutturali per lo sviluppo portuale.

I canoni potranno essere altresì articolati in:

a) una componente fissa, proporzionale all'estensione delle aree interessate, che tiene anche conto dell'ubicazione, dello stato e del livello di infrastrutturazione delle aree stesse, nonché dei vincoli/vantaggi da questi oggettivamente derivanti e del grado di partecipazione alla realizzazione delle infrastrutture portuali; tale componente potrà essere rivista qualora, in vigenza del contratto di concessione, dovesse mutare lo stato di infrastrutturazione delle aree;

b) una componente variabile, determinata mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva, energetica ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio, in particolare

trasportistico e di integrazione intermodale del porto, anche con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti e alle performance di servizio offerte.

7. Autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali

Sulla base dell'adozione del modello concessorio "operatore terminalista", mediante il rilascio di una concessione integrata tra area di banchina demaniale e di retro-banchina di proprietà consortile, anche le autorizzazioni all'esercizio delle attività portuali dovranno essere integrate - e quindi concesse contestualmente e per la stessa durata - alle concessioni di aree di banchina assentite all'operatore portuale (una o due a seconda che si propenda per una concessione "unitaria" o "duplice"), come consentito dall'articolo 12, in combinato disposto con l'articolo 11, della LR 12/2012.

Dovranno essere individuati i criteri sulla base dei quali effettuare una valutazione comparativa delle istanze autorizzatorie funzionali a selezionare le domande concorrenti, qualora il numero delle stesse sia superiore rispetto al numero delle autorizzazioni assentibili, nell'ambito del procedimento integrato di rilascio delle relative concessioni. Il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'esercizio di operazioni e servizi portuali è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

a) la maggior produttività del porto;

b) l'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.

Delle determinazioni sul numero di autorizzazioni rilasciabili annualmente presso Porto Nogaro è data notizia sul sito Internet della Regione Friuli Venezia Giulia, sezione "Bandi e Avvisi".

Nell'ambito del POT verranno definiti i parametri e le modalità di calcolo dei canoni autorizzatori. L'autorizzazione ha una durata rapportata al programma operativo proposto dall'impresa e non può essere inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione.

8. Servizi di interesse generale all'utenza indifferenziata

I servizi portuali di interesse generale all'utenza indifferenziata, erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni, o anche esterni, in caso di concessione duplice, saranno affidati, tramite procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza, a soggetti neutrali, privi di legame di natura societaria con alcun concessionario, a tutela dei principi di concorrenza e non discriminazione, oppure potranno essere affidati ad un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambi i concessionari, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica, con clausole che colleghino il periodo di fornitura con la coesistenza delle concessioni. Le autorizzazioni per i servizi di interesse generale, erogati entro le aree della concessione, per i quali non vi sono rischi di interferenza e di pratiche non concorrenziali, potranno essere affidati ai singoli concessionari, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

Nell'ambito del POT dovrà essere verificata la modalità per la migliore gestione dei singoli servizi di interesse generale. Per ogni servizio di interesse generale devono essere necessariamente valutate le caratteristiche sul piano formale (es. titolarità formale della competenza della fornitura servizio generale), tecnico (efficienza produttiva del servizio), della competizione (sia sul lato delle "gare" per l'affidamento, sia per gli aspetti concernenti le relazioni competitive fra operatori concessionari, nel caso che vi siano più concessionari interessati a godere dell'identico servizio e possano crearsi potenziali problemi di "simmetria" nel caso di concessioni multiple) e ciò sulla base della formulazione di criteri generali a cura del POT.

Infine, in particolare, dovranno essere definiti i rapporti tra Regione e COSEF e regolato successivamente, in modo univoco e trasparente, il rapporto sub-contrattuale per la gestione del servizio da parte del concessionario, all'interno delle aree in concessione.

9. Disciplina di dettaglio e riferimenti

Nell'elaborazione del POT si terrà conto della Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti n. 3087 del 5 febbraio 2018, avente ad oggetto "Concessioni di aree demaniali marittime e banchine portuali nei porti Sede di Autorità di Sistema Portuale", nonché della Delibera n. 57 del 30 maggio 2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ad oggetto "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione", che approva principi e criteri volti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, allo scopo di incentivare la concorrenza, migliorare l'efficienza delle gestioni e contenere i costi per gli utenti, le imprese ed i consumatori. La disciplina di dettaglio in materia di concessioni e operazioni/servizi portuali verrà declinata con il provvedimento del Direttore centrale competente, ai sensi dell'articolo 11, commi 1 e 4 e dell'articolo 12, comma 8 della LR 12/2012.

1.2.4 COMPITI DELL'AUTORITÀ MARITTIMA

Rispetto alle competenze trasferite dallo Stato alla Regione, in materia demaniale marittima che attengono alla gestione portuale, con particolare riferimento al rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali, delle concessioni di aree e banchine e alle opere di infrastrutturazione, spettano all'Autorità Marittima le funzioni di polizia e sicurezza previste dal codice della navigazione e dalle leggi speciali nonché altri compiti stabiliti dalla normativa vigente.

Per quanto d'interesse del presente Piano Operativo Triennale, le funzioni amministrative sul demanio marittimo portuale di Porto Nogaro presidiate dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, che risponde, per determinati adempimenti, anche alla Capitaneria di Porto di Monfalcone, sono le seguenti: autorizzazione di nuove opere in prossimità del demanio (art. 55 Cod. Nav.); autorizzazioni (ex art. 68 Cod. Nav.); concessioni demaniali per l'approvvigionamento delle fonti di energia (art. 11, c. 1, lett. oo, del d.lgs. 111/2004); gestione della fornitura del lavoro portuale temporaneo (art. 17, L. 84/1994); sistema informativo del demanio marittimo

(art. 11, c. 1, lett. pp, del d.lgs. 111/2004); sicurezza portuale, servizi tecnico-nautici nei limiti di cui all'art. 14 della L.84/1994.

1.3 IL QUADRO “PIANIFICATORIO” E DI PROGRAMMAZIONE

1.3.1 IL PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ E DELLA LOGISTICA APPROVATO CON DPR 300 DEL 16 DICEMBRE 2011.

Relativamente alla pianificazione ed al governo territoriale, per quel che riguarda Porto Nogaro, fondamentale importanza rivestono il “Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della Logistica”, elaborato dall’amministrazione regionale nel biennio 2010-2011 ed approvato con Decreto del Presidente nr. 300 del 16 dicembre 2011, nonché il “Piano del Governo del Territorio”, ai sensi della Legge regionale 3 dicembre 2009, n. 22, approvato con DGR nr. 693 del 11 aprile 2013.

Una sintesi degli elementi essenziali di questi due ultimi piani è riportata in APPENDICE ALLA PARTE I del presente documento.

Si può rilevare, come peraltro sarà notato più oltre, che, dal 2011 alla data odierna, anche in relazione al particolare contesto di Porto Nogaro, l’evoluzione dei mercati e più in generale degli assetti economici e organizzativi rilevanti per l’ambito della portualità regionale hanno reso obsoleti diversi elementi dei suddetti piani,

In relazione al mutamento dei quadri di riferimento è esemplare, nell’ambito in particolare del “Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della mobilità delle merci e della logistica”, la prefigurazione di opere quali il raddoppio di porto Margreth sulla sponda est del fiume Corno e il raddoppio stradale.

Questi interventi, non appaiono totalmente armonici ad un contesto complessivo caratterizzato da un lato da aspettative di sviluppo quantitativamente alquanto meno elevate rispetto a quelle di un decennio fa e, dall’altro, di un contesto maggiormente complesso per lo sviluppo, in genere, delle grandi opere pubbliche.

Allo stato attuale è comunque in corso di verifica l’opportunità di perseguire la realizzazione del secondo ingresso stradale all’Aussa Corno come previsto dal PRITMML.

In relazione ai principali interventi programmati, rispettivamente nell’ambito del Piano della Logistica Regionale e nel Piano del Governo del Territorio, lo stato di avanzamento a settembre 2020 risultava essere quello riportato nella Tabella 1:

OPERA	STATO AVANZAMENTO
1. Completamento delle pavimentazioni portuali del piazzale Margreth e costruzione di nuovi magazzini e tettoie coperte.	Programmato a tre anni, finanziamento da reperire, anche con possibile inserimento nell'ambito di futuri accordi di concessione
2. Ottimizzazione di viabilità, parcheggi, aree attrezzate per la sosta camion	In fase di progettazione: finanziato
3. Raccordo ferroviario di circonvallazione dell'abitato di S. Giorgio di Nogaro	Intervento in corso di progettazione; nella tratta di competenza del Consorzio il binario di dorsale è in fase avanzata di raddoppio
4. Realizzazione della variante di Porpetto alla S.P. 80	Completato a cura di FVG Strade S.p.A.
5. Opera risolutiva di dragaggio per portare i fondali a 7,5 m di profondità	In corso, di competenza della Direzione Regionale Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile ³
6. Sistema per la navigazione notturna	Eseguito (boe di navigazione) ⁴

Tabella 1 - Stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali previsti dal "Piano della Logistica 2011", rispetto alle previsioni dei rispettivi piani di sviluppo di Porto Nogaro e della Zona Industriale Aussa – Corno; fonte: studio Aiom 2021.

1.3.2 IL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO E LE RELATIVE VARIANTI

L'ambito di riferimento

Il Piano Regolatore di Porto Nogaro è stato approvato con decreto n. 307 del Presidente della Giunta il 04.09.1996 ai sensi della L.R. 22/97 e redatto dal Consorzio per la Zona Industriale dell'Aussa – Corno 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. 105/Pres. del 23.02.1989.

Con il decreto DEC/VIA2439 di data 16.04.1996 il Ministro dell'Ambiente, in concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali, aveva espresso parere positivo sulla parte di piano relativa all'infrastrutturazione di piazzale Margreth.

³ Si rimanda l'approfondimento al capitolo "

6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica".

⁴ Si rimanda l'approfondimento al capitolo "

6.3 La navigabilità e l'accessibilità nautica".

Il Piano Regolatore ha come ambito di riferimento il porto comprensivo di banchine, piazzali, servizi, impianti e infrastrutture connessi con le attività portuali commerciali, il fiume Corno dal ponte stradale in corrispondenza dell'abitato di Villanova alla foce, l'area della confluenza dei fiumi Aussa e Corno, il canale translagunare, il canale Banduzzi stesso e la darsena di Torviscosa. Tutti questi elementi sono assoggettati agli indirizzi e alle precisazioni del Piano Regolatore.

Riguardo il piazzale Margreth, il Piano regolatore ne prevede l'ampliamento a sud fino alla banchina esistente "per demolizioni" (banchina *Cristin* ora di proprietà Marcegaglia). Il nuovo piazzale così ampliato è individuato come zona L1 – "Porto di interesse regionale".

1.3.3 LE VARIANTI 1 E 2 AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO (RITIRATE)

Dopo l'approvazione del Piano Regolatore sono intervenute alcune varianti.

La Delibera n. 34/1383 del 19/03/2001 del consorzio ZIAC, ha decretato la sospensione dell'iter della Variante 1 al PRPN e l'adozione della Variante 2 al Piano Regolatore del porto di San Giorgio di Nogaro – approdo 4 Foce Fiume Corno per la realizzazione della banchina di attracco traghetti.

Una successiva Delibera assembleare n. 7/3276 di data 19.05.2005 ha dato ratifica della delibera consiliare relativa al ritiro della variante 2, in quanto non più funzionale agli obiettivi consortili.

Le varianti sopra richiamate corrispondevano nei contenuti al progetto di "Realizzazione della banchina portuale e delle opere a terra in Comune di San Giorgio di Nogaro (attracco Traghetto)", già sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2032 del 10/06/2002.

1.3.4 LA VARIANTE 3 AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO (VIGENTE)

Un'ulteriore variante, a differenza delle due precedenti (ritirate), è stata adottata dal Consorzio nel 2002, e approvata successivamente con decreto n. 41 del Presidente della Giunta il 19/02/2006.

Si tratta della variante generale al bacino Margreth. Con nota prot. 5023 del 10/11/2003 il Ministero dell'Ambiente ha dichiarato la non assoggettabilità della variante alla procedura di VIA nazionale.

La Variante 3 riguarda, a livello di zonizzazione, 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.

A livello normativo, la Variante 3 prevede 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).

Questa variante non opera alcuna modifica "strutturale" 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.

Scendendo nei dettagli, essa infatti regola:

1. una riorganizzazione di dettaglio dell'area a sud, in prossimità dell'ex "Banchina Cristin", 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. la 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. la conferma del rimanente perimetro complessivo del P. le Margreth, con revisione dell'ambito portuale soggetto a regime doganale;

4. la 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. la concentrazione all'interno del recinto doganale delle funzioni strettamente connesse con l'attività portuale e 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);

6. la 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.);

7. l'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 previste palazzine servizi, poste rispettivamente all'interno e all'esterno della recinzione portuale;

8. lo 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;

9. la ridefinizione della testata nord della banchina con prosecuzione fino alla sponda del fiume Corno dell'area verde di filtro e spostamento di alcune delle funzioni interne al porto che interferiscono con lo sviluppo della banchina verso Nord;

10. l'aggiornamento della normativa di attuazione.

1.3.5 SINTESI DEI PUNTI CHIAVE IN RELAZIONE ALLA VARIANTE VIGENTE

Prolungamento banchina a sud o mantenimento dell'attuale Banchina "Cristin"

Il prolungamento della banchina a sud, previsto nella vigente variante 3 (cfr. Figura 2), comporterebbe costi molto alti, anche con la soluzione tecnica della cassa di colmata, implicando la necessità di espropriare una parte delle aree attualmente utilizzate da un insediamento industriale. L'eventuale scelta di ritornare alla soluzione di piano precedente, mantenendo la banchina attuale destinandola ad attracco ro-ro, comporterebbe comunque la necessità di una ridefinizione del perimetro di competenza della Zona L1.

Si veda a proposito la successiva Figura 3 che riporta l'area destinata all'esproprio necessaria all'attuazione della variante 3 e il corrispondente nuovo perimetro L1. Si può notare che l'eventuale decisione di mantenere e utilizzare l'attuale banchina comporterebbe la necessità di modificare nuovamente il perimetro della zona portuale L1.

B - STRUTTURA VARIANTE

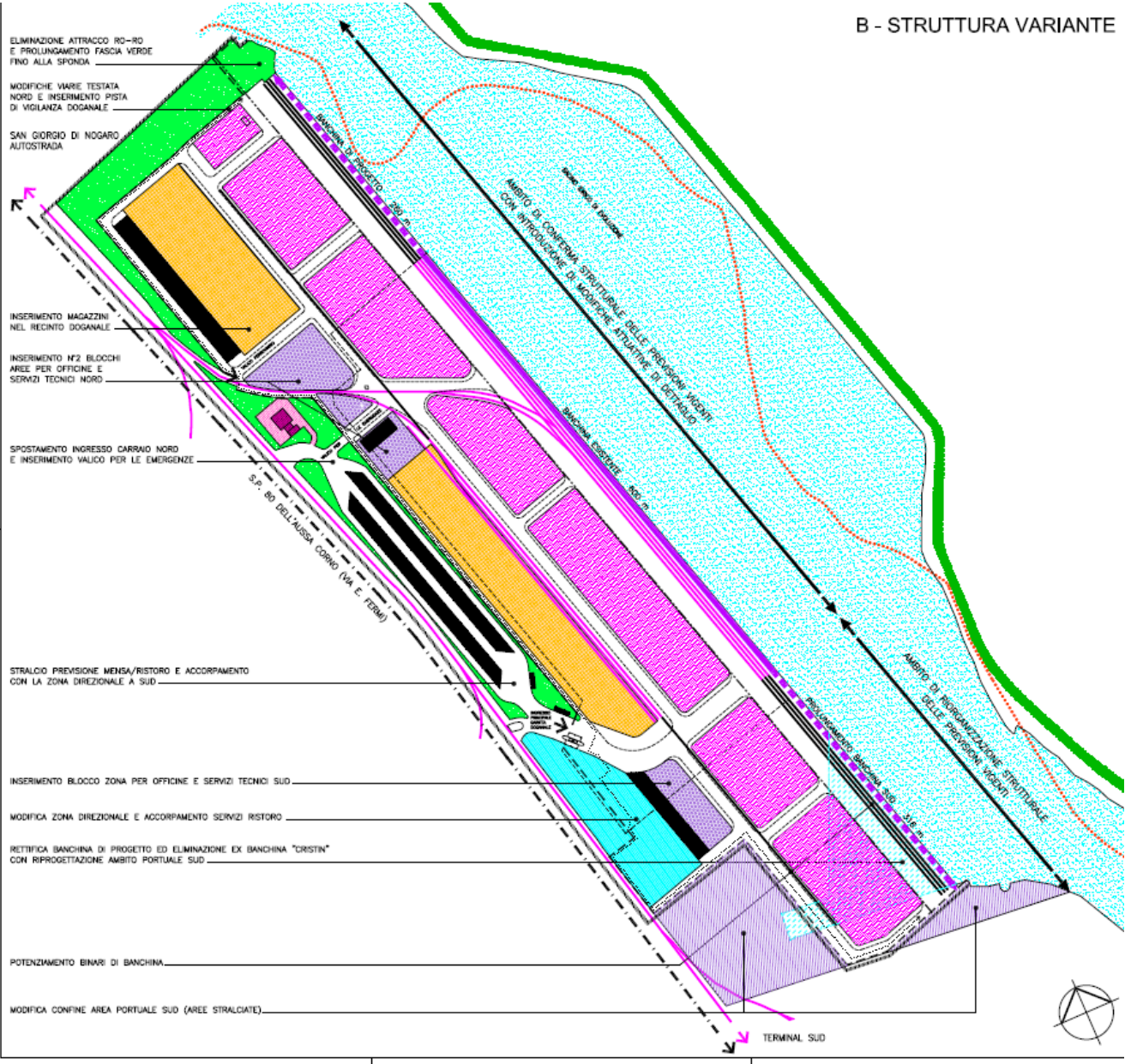


Figura 2- Variante 3 (vigente) del PRP di Porto Nogaro; fonte CoSEF.

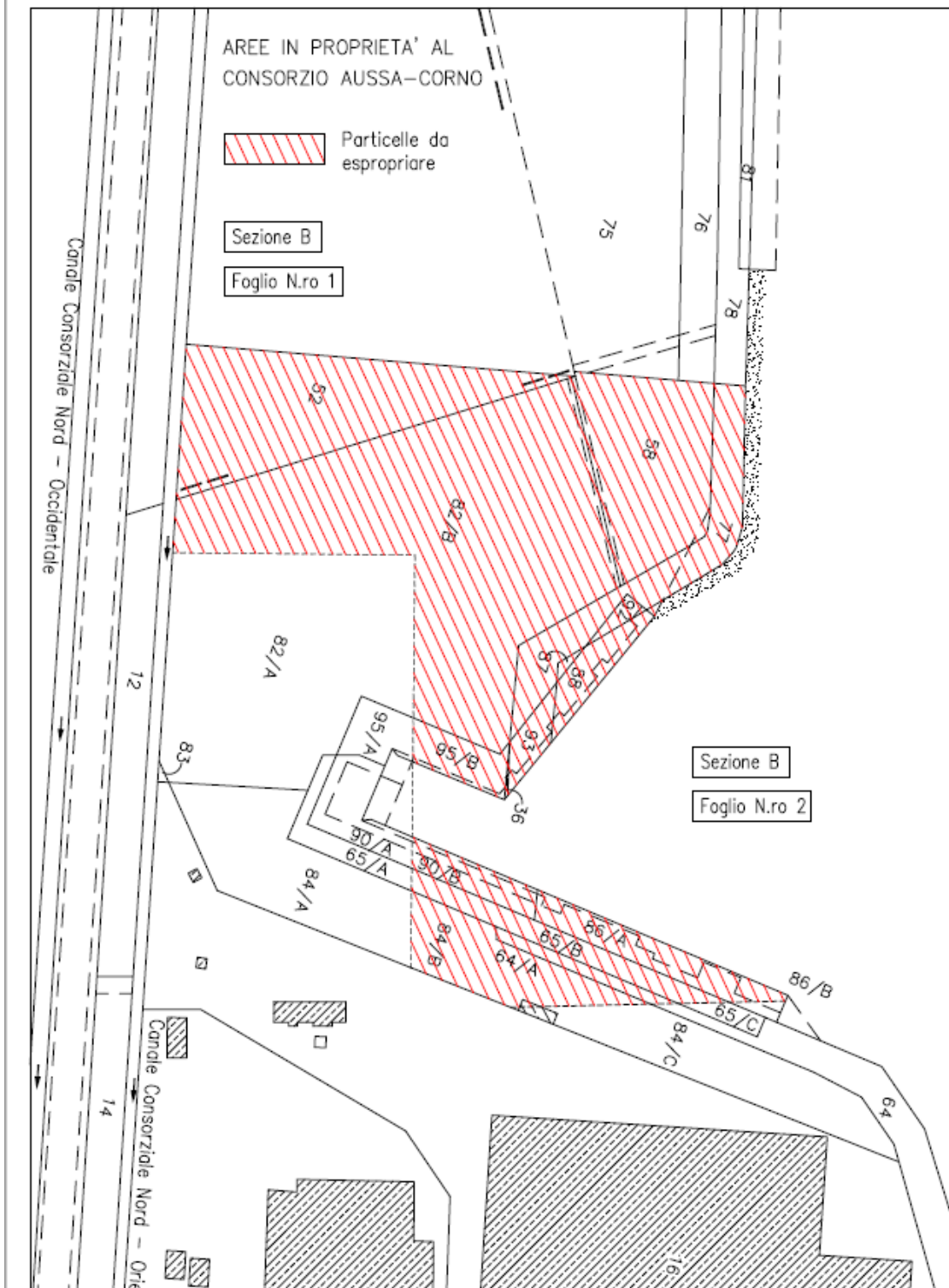


Figura 3 - Area destinata all'esproprio e necessaria all'attuazione della variante; fonte: CoSEF.

Aree interne ed esterne e accesso pedonale

L'attuale palazzina servizi ubicata all'interno dell'area doganale ospita gli uffici della dogana, della capitaneria, dei piloti, degli ormeggiatori e le agenzie marittime. Al momento gli spazi sono più che sufficienti per prevederne il raddoppio previsto. La necessità di renderla direttamente accessibile al pubblico dall'esterno dell'area doganale comporterà lo spostamento di parte della recinzione e dell'ingresso principale, che sarà spostato sul retro; l'attuale ingresso, munito di tornello a badge, potrà essere utilizzato solo dagli autorizzati.

Parcheggio esterno

La variante 3 introduce la necessità di un nuovo accesso all'area portuale Margreth più a nord per permettere la sosta dei camion in ingresso e in uscita all'area doganale in totale sicurezza. La possibilità di realizzare un'uscita a rotatoria su via Fermi risolvendo il problema della svolta a sinistra su via Fermi non era stata presa in considerazione anche perché esterna al perimetro dell'area portuale L1; la realizzazione di una rotonda rientra comunque nelle possibilità di gestire gli incroci previste dalle norme del P.R.G.C. del Comune di San Giorgio di Nogaro.

1.3.6 CONCLUSIONI PROSPETTIVE SULLA VARIANTE

L'evoluzione pianificatoria degli ultimi venti anni ha portato a concentrare gli interessi e le risorse prevalentemente nell'ambito di porto Margreth.

La "Variante 3", riguardante lo sviluppo dell'ambito di piazzale Margreth, ha ulteriormente contribuito al progressivo abbandono di porto Vecchio, utilizzato ormai solo per l'accosto dei mezzi della Capitaneria di Porto e tecnico nautici, deposito provvisorio di materiali per lavori marittimi e accosti temporanei di imbarcazioni autorizzate.

Per il prossimo triennio, la linea prioritaria risulta quindi essenzialmente diretta a concentrarsi sulla manutenzione programmata dell'asta fluviale, sulla messa in sicurezza e sistemazione della viabilità di accesso esistente, sull'efficientamento delle dotazioni dell'area "retroportuale" Margreth, attuando comunque una parte delle previsioni urbanistiche della variante già descritte; fra queste, la realizzazione di magazzini e tettoie da parte dei soggetti operanti nel porto.

Nella previsione di una prossima variante al P.R.P. di Porto Nogaro che dovrà decidere le funzioni di Porto Vecchio, sarà necessario prendere in considerazione un altro accosto già presente sull'asta navigabile del Corno, e più precisamente la banchina denominata "Pittini" e parte della retrostante area ex Eurofer.

A proposito, va richiamato che l'Amministrazione regionale ha previsto già da lungo tempo (15 anni) uno specifico finanziamento per il completamento della banchina, ad oggi resa inutilizzabile, a causa della necessità dell'intervento di bonifica dello specchio acqueo prospiciente la banchina nonché del terreno retrostante.

1.4 IL QUADRO URBANISTICO TERRITORIALE: RAPPORTO DELLA “PIANIFICAZIONE DELLE D1” RISPETTO AL PRP E AD ALTRI PIANI EVENTUALMENTE INCIDENTI LA D1 DI COMPETENZA

Tra i fini istituzionali del CoSEF rientra a pieno titolo l'attività di Pianificazione territoriale dei comparti industriali “di interesse regionale” gestiti (le cosiddette Zone D1) ovvero ZIU, Alto Friuli, Aussa Corno e Cividalese.

Il CoSEF, pertanto, attua le proprie strategie territoriali con l'adozione del Piano Territoriale Infraregionale (PTI): si tratta di un piano urbanistico che regola le aree industriali di competenza ed è uno strumento equordinato (di pari livello) rispetto ai Piani regolatori generali (PRGC) dei Comuni.

Ad oggi, solo i comparti di ZIU ed Alto Friuli sono dotati urbanisticamente di un Piano urbanistico, che regola e indirizza l'uso del suolo (prevalentemente industriale, ma anche destinato a servizi di supporto es. parcheggi intermodali, impianti tecnologici, scali ferroviari ecc.).

Per ciò che concerne i sub-comparti non dotati di PTI (Aussa Corno, entro i territori classificati come “D1” di San Giorgio di Nogaro, Carlino, Torviscosa, Cervignano e Terzo di Aquileia nonché del Cividalese, entro i territori D1 di Moimacco e Cividale del Friuli), il CoSEF ha già dato corso alla progressiva integrazione urbanistica di tali territori con l'obiettivo di adottare dei “PTI parziali” entro i singoli sub-comparti.

In tale contesto, rispetto alla formazione del “Piano Regolatore Portuale” di Porto Nogaro, resta da verificare la compatibilità e il grado di incidenza normativo e/o azionativo rispetto le D1 (lato CoSEF e lato comune) in relazione ai seguenti aspetti:

- a livello delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRP se tali modifiche normative incidono a vario titolo (significativamente o meno) sulle D1 lato CoSEF e lato PRGC;
- se (e in che modo) incidono la D1: la competente assemblea dei Soci CoSEF sarà comunque chiamata ad esprimersi nel merito, poiché la competenza sulle D1 resta del CoSEF;
- a livello di ZONIZZAZIONE del PRP, rilevano in particolare 2 casistiche:
 1. se tali modifiche di zonizzazione interessano i margini e la “prossimità” della perimetrazione D1 CoSEF adottata nel 2018, occorre comunque valutare, oltre ad indicare, quali effetti urbanistico-territoriali produce la variante al Piano e quali modifiche porti rispetto le aree industriali di livello regionale D1; queste ultime sono attualmente zonizzate (da PPG o PRGC), anche e soprattutto in prospettiva della redazione del PTI PARZIALE entro il territorio di San Giorgio di Nogaro (in corso di avvio);
 2. se tali modifiche di zonizzazione intendono incidere/stralciare “aree già perimetrate D1 CoSEF” (con gli effetti finali di scorporare superfici di D1 CoSEF come perimetrate nel 2018) con significativi effetti lato CoSEF, da valutare in seno alla competente Assemblea dei Soci, poiché le aree D1 sono istituzionalmente di competenza del PTI.

Nel dettaglio, occorre tenere in debita considerazione lo stato della pianificazione in essere entro D1 di San Giorgio di Nogaro. Si rileva a proposito che:

- la perimetrazione dell'ambito di competenza del CoSEF, classificato dal Piano Urbanistico Regione PURG del 1978 tuttora vigente fra gli *Agglomerati industriali di interesse regionale – ZONE D1*, è stata acquisita (fissata) dalla competente assemblea dei Soci CoSEF nel dicembre 2018;
- dal lato del Consorzio, i contenuti di zonizzazione e normativi sono attualmente riferiti al PPG del 1993, in parte superati, ma vigenti a tempo indeterminato, fino all'approvazione del PTI parziale;
- dal lato del Comune, i contenuti di zonizzazione e normativi sono presenti anche nel PRGC, sussistendo quindi una criticità di allineamento normativo, (che sarà superata quando il PTI farà confluire unitariamente ed univocamente la norma e l'azzonamento in un unico strumento che è appunto il PTI);
- nel caso della Zona Aussa Corno, in cui c'è assenza di PTI (e, comunque, nelle more della redazione dei "PTI parziali" entro il singolo sub-comparto), qualunque attivazione di procedura di variante ad un Piano urbanistico che abbia incidenza a qualunque titolo sulla D1 CoSEF (modifica normativa, di zonizzazione o grafica nel senso di modifica alla perimetrazione fissata da CoSEF come anzidetto) è sottoposta a parere/nulla osta da parte della competente Assemblea dei Soci nel corso di specifica seduta, con una procedura di notevole complessità, vista la presenza di 15 Comuni Soci ed altri Enti;
- la regolazione urbanistica entro le D1 viene esclusivamente fissata/valutata dalla competente Assemblea mediante adozione dello strumento di competenza.

In sintesi, ne consegue che se la portata ed il livello delle modifiche incidenti a vario titolo da uno strumento diverso dal PTI sulla D1 vengono giudicate significative ed accoglibili dal CoSEF e quindi (ad es. anche in una Conferenza di Servizi) anche dalla Regione (poiché le D1 sono di *interesse regionale* ed il PTI viene esclusivamente approvato con Decreto del Presidente della Regione), il risultato - *per definizione* - potrà anche determinare lo stralcio di tale porzione da zona D1 ad altra Zona urbanistica, e per questo tale area andrà pianificata da *Soggetti terzi*. L'eventuale stralcio dovrà comunque essere ratificato successivamente con una variante al PTI parziale (avuto riferimento alla perimetrazione di competenza che è stata fissata nel 2018).

È appena il caso di rilevare che nel contesto di pianificazione regionale, il PURG dovrebbe coordinare modifiche o integrazioni o stralci delle D1 come perimetrare dal medesimo vigente dal 1978.

PARTE II – IL CONTESTO DI PORTO NOGARO: ANALISI E VALUTAZIONI PROPEDEUTICHE

1 LE ATTIVITÀ INSEDIATE NEL COMPRESORIO DELL'AUSSA CORNO E IL RESTO DEL RETROTERRA PRODUTTIVO

1.1 IL CONTESTO PRODUTTIVO DELL'AUSSA CORNO

Il porto di Porto Nogaro è un porto collocato nel cuore di una zona industriale di rilevante valenza, la quale, pur nella varietà di settori insediati, mostra una notevole specializzazione nel settore siderurgico-metallurgico.

Porto Nogaro trova tradizionalmente, in tale contesto produttivo localizzato nella prossimità, un importante (sebbene non sia assolutamente l'unico) ambito di mercato, con particolare riferimento all'importazione di semilavorati.

Una sintesi della struttura produttiva del comprensorio dell'Aussa Corno, sulla scorta di dati forniti dal CoSEF e riferiti alla situazione dell'ultimo rilevamento (2020)⁵, è raffigurata nella Tabella 2.

NR	SETTORI PRODUTTIVI	DIPENDENTI 2020	FATTURATO ANNO 2020
6	SIDERURGICO-METALLURGICO	586	€ 1.105.191.347,00
10	METALMECCANICO	989	€ 606.458.261,00
13	SERVIZI	147	€ 486.829.787,21
9	CHIMICO FARMACEUTICO	806	€ 343.507.720,00
3	AGRO ALIMENTARE	129	€ 215.000.000,00
11	IMPIANTISTICA	189	€ 111.070.237,00
1	VETRO	172	€ 89.245.000,00
3	COSTRUZIONI EDILI	59	€ 23.000.000,00
2	MATERIE PLASTICHE	60	€ 20.500.000,00
6	SERVIZI PORTUALI	93	€ 19.094.400,68
6	TRASPORTI	77	€ 12.000.000,00
8	NAUTICO - COSTRUZIONE E MANUTENZIONE	62	€ 10.140.226,85
1	ALTRI	29	€ 4.900.000,00
4	LEGNO ARREDO E MOBILE	36	€ 3.300.000,00
2	IMMOBILIARE	5	€ 380.508,38
85		3.439	€ 3.050.617.488,11

Tabella 2 - Struttura produttiva del comprensorio Aussa-Corno; fonte: studio Aiom 2021.

⁵ Ultimo aggiornamento dei dati delle imprese a cura del COSEF

Vista l'importanza del settore, per l'impatto economico locale e sui traffici del porto, è utile procedere, in particolare, ad un approfondimento dei tratti del comparto siderurgico-metallurgico (essenzialmente riconducibili alle attività di laminazione dell'acciaio).

Nella Zona Industriale Aussa-Corno sono attivi quattro importanti laminatoi per la produzione di lamiere e altri profilati di acciaio, ubicati nella zona retrostante il porto-canale di Porto Nogaro, gestiti da primarie aziende, sia nazionali che estere.

Si tratta, nel dettaglio, dei seguenti soggetti:

- Marcegaglia Plates S.p.A, unità produttiva regionale del gruppo Marcegaglia di Mantova⁶;
- Marcegaglia Palini e Bertoli S.p.A., azienda regionale controllata dal gruppo Marcegaglia e acquisita nel 2018 dal gruppo russo Evraz Group SA;
- Metinvest Trameal S.p.A., azienda regionale controllata dal gruppo ucraino Metinvest SA⁷;
- Officine Tecnosider S.r.l., azienda di recente acquisita in compartecipazione dalla Trasteel Trading Holding SA con sede a Lugano (Svizzera)⁸ e dalla Vanomet SA di Zurigo.

Le aziende insediate utilizzano quale semilavorato principale, le "bramme" di ferro o di acciaio, destinate a successiva lavorazione in laminatoio per la produzione prevalentemente di lamiere di acciaio per vario uso.

Le bramme sono conformate come piastre con dimensioni che variano in larghezza tra 1 e 2 metri, in lunghezza dai 4 agli 11 metri e in spessore dai 170 ai 300 mm., con peso unitario che varia tra le 30 e le 35 tonnellate.

Questo prodotto, per l'area dell'Aussa Corno, viene spesso importato via mare, con trasporto attraverso navi di piccole/medie dimensioni tra 10.000/15.000 TSL, con provenienza prevalentemente dai porti del Mar Nero ma occasionalmente anche dal Brasile.

Complessivamente i principali laminatoi dell'area hanno una capacità produttiva annua pari a 1,8 milioni di tonnellate di lamiere finite, mentre sulla scorta dei dati dell'ultimo quinquennio il volume medio di prodotto semi-lavorato importato (bramme) si aggira tra 1,5 e 1,7 milioni di tonnellate anno, presentando comunque un marcato andamento ciclico legato alle variabili che interagiscono sul mercato interno dell'acciaio.

⁶ <https://www.heavyplates.marcegaglia.com>

⁷ <https://trameal.metinvestholding.com/it>

⁸ <http://www.TRASTEEL.com>; <http://www.VANOMET.ch>; <http://www.officinetecnosider.it/>

Per quanto concerne gli aspetti di natura economica e sociale e i relativi effetti sull'economia regionale, i dati della Tabella 3 evidenziano, in modo cumulato, alcuni indicatori (da bilanci 2020 e 2018-2019) relativi ai principali laminatoi dell'Aussa Corno, da cui si evince la rilevanza complessiva della specializzazione nell'area.

Significativo, in particolare, risulta il valore aggiunto prodotto annualmente sull'economia regionale, pari a 88 Milioni di Euro, assieme all'ammontare delle imposte dirette e indirette che, ai sensi delle speciali norme dello statuto del Friuli Venezia Giulia⁹ confluiscono in maggior parte nelle entrate dell'amministrazione regionale (entrate fiscali, comprese quelle regionali, stimabili in circa 22.300.000 Euro).

Rilevante anche il dato occupazionale, con 543 addetti e l'entità del patrimonio netto, pari a 548 Milioni di Euro.

Il quadro, ed in particolare l'aspetto delle entrate fiscali è di particolare importanza anche alla luce del tema degli investimenti regionali per contributi a sostegno delle modalità di trasporto delle "bramme" in importazione alternative alla strada (vedi la Tabella 4 di seguito riportata).

La presenza di un nocciolo produttivo altamente specializzato è importante anche sul piano dell'internazionalizzazione dei mercati di Porto Nogaro, visto che una parte di attività portuali collegate alle industrie di laminazione ha natura di esportazioni.

DATI ECONOMICI LAMINATOI AUSSA CORNO	2018/2019	2020
NR.COMPLESSIVO OCCUPATI	544	543
VALORE TOTALE DELLA PRODUZIONE ANNUA	€ 1.139.017.545	€ 1.098.132.013
PATRIMONIO NETTO AZIENDE	€ 441.917.782	€ 548.470.658
VALORE AGGIUNTO PRODOTTO/ANNO	€ 91.994.248	€ 88.238.800
IMPOSTE E TASSE (IRES,IRAP)	€ 10.306.866	€ 10.541.985
IRPEF SU STIPENDI E SALARI DEL PERSONALE	€ 8.602.463	€ 9.706.345
IVA SU VENDITE MERCATO COMUNITARIO E NAZIONALE (22%)	€ 20.539.867	€ 17.491.296

Tabella 3-Dati economici cumulativi dei laminatoi dell'Aussa-Corno; fonte: studio Aiom 2021.

Questo, benché il ruolo del porto, per il mondo dei laminatoi, rimanga rilevante essenzialmente sul versante dell'"alimentazione" (importazioni), dal momento che, la percentuale di vendita "oltremare" e quindi via nave

⁹ Art. 49 Statuto Regione FVG.

dei prodotti laminati nella zona dell'Aussa Corno rimane comunque relativamente bassa sul totale delle vendite (circa il 6% del totale, nel 2019).

RIPARTIZIONE FISCALITA' - 2020	TOTALE	DECIMI REGIONE FVG ¹⁾	REGIONE EURO
IMPOSTE E TASSE (IRES, IRAP)	€ 10.541.985	5,91	€ 6.230.313
IRPEF SU STIPENDI E SALARI DEL PERSONALE	€ 9.706.345	5,91	€ 5.736.450
IVA (22%) SU VENDITE MERCATO NAZIONALE E UE (97%) AL NETTO DEI COSTI PER MATERIE PRIME	€ 17.491.296	5,91	€ 10.337.356
TOTALE	€ 37.739.626	5,91	€ 22.304.119
1) ART. 49 DELLO STATUTO			

Tabella 4 - Entrate fiscali collegate alle attività economiche interessate alla logistica marittima dei semilavorati metallici nell'area di Porto Nogaro; fonte: studio Aiom 2021.

1.1 I CONTRIBUTI PUBBLICI A FINI AMBIENTALI

Si è precedentemente accennato al programma di investimenti regionali che permette all'industria siderurgica localizzata nell'Aussa-Corno di evitare il trasporto via camion delle bramme, che si verificherebbe essenzialmente sulle percorrenze che collegano gli altri porti regionali (Monfalcone in primis) alla zona industriale dell'Aussa Corno.

Le forze di mercato, infatti, in assenza di internalizzazione dei costi ambientali, tendono a privilegiare, per il trasporto delle bramme, l'uso di navi riempite a "pieno carico", le quali, preferibilmente, vengono scaricate in porti con maggiore fondale rispetto al contesto di Porto Nogaro.

Infatti, i principali laminatori localizzati all'interno dell'area industriale, ubicata lungo il lato destro del canale di Porto Nogaro, si appoggiano a Porto Nogaro su infrastrutture marittime che, a causa del limitato pescaggio del canale di accesso e delle banchine di ormeggio (m 5,50),¹⁰ non può sempre accogliere le navi che trasportano i semilavorati in importazione (bramme), le quali pur arrivando con navi di piccole dimensioni (10.000/15.000 TSL) richiedono comunque spesso un pescaggio superiore a quello effettivamente disponibile.

Per tale ragione l'ormeggio delle navi viene di frequente assicurato nel più vicino porto regionale di Monfalcone e il trasporto delle bramme dal punto di sbarco ai rispettivi laminatoi (nella normale cornice della scelta imprenditoriale), tende ad essere effettuato prevalentemente via strada, con automezzi speciali, in quanto tale soluzione si qualifica come la più economica in termini di costo.

Negli anni 2009-2010-2011, su iniziativa di alcuni operatori locali insediati a Porto Nogaro¹¹ erano state sperimentate soluzioni di trasporto alternative via mare, con trasbordo su chiatte nel porto di arrivo e successivo sbarco a Porto Nogaro; tale soluzione ha avuto un primo positivo riscontro, inizialmente sul porto di Trieste (le prime navi madre avevano infatti un pescaggio superiore ai 9,5 m, che rappresenta il limite di capacità di Monfalcone) quindi successivamente su Monfalcone.

Da sottolineare, però, che la brevità della distanza rappresenta per la strada un fattore di alta competitività in quanto lo stesso autotrasportatore può fare più viaggi al giorno e di conseguenza abbassare il prezzo unitario del trasporto; complessivamente, in quel periodo, era stato trasportato via chiatte un quantitativo pari a 469.000 tonnellate (nr. 14.439 bramme), avvalendosi dei contributi regionali previsti dalla L.R. 15/2004, art. 21, previsti per l'attività di short-sea fra i porti regionali¹², ma l'iniziativa del trasbordo via mare fu comunque abbandonata

¹⁰ Si veda il capitolo "6. Lo stato delle infrastrutture e gli interventi in corso" nel quale sono approfondite le questioni relative all'accessibilità marittima.

¹¹ Tradax S.r.l.; Midolini S.r.l.

¹² Contributo unitario di Euro 54,00 per bramma trasportata

per ragioni di extra-costo, nonostante l'aiuto regionale.

A partire dal 2017, su iniziativa di un agente marittimo generale del principale gruppo siderurgico importatore (con base in Ucraina) – a valere sulle nuove misure contributive della L.R. 15/2004, art. 21, come intensificate a seguito della DGR 2643/2015 che ha elevato il valore del contributo unitario, da Euro 54,00 a Euro 103,00/bramma – è stata sperimentata con successo una nuova soluzione che consiste nell'allibito di parte del carico della nave nel porto di Monfalcone (in media 7.000/8.000 ton) e nella prosecuzione poi della stessa nave con pescaggio ridotto a Porto Nogaro per lo sbarco diretto del restante carico (in media 7.500 tonnellate).

Detta soluzione si è resa possibile grazie all'investimento della sopracitata società quale "agente marittimo generale" nell'assumere direttamente a noleggio le navi per la tratta supplementare, in accordo con i relativi armatori, e sostenendo le relative spese di sbarco e consegna a destino.

Inizialmente questa operazione ha riguardato principalmente i carichi in importazione per conto del principale gruppo siderurgico straniero attivo nell'Aussa Corno, ma successivamente hanno aderito anche le altre principali realtà localizzate nell'area industriale, incrementando notevolmente il volume di carico trasferito direttamente via mare, in alternativa alla strada.

Con la L.R. 29/2017 del 21 luglio 2017 la Regione ha anche istituito un regime contributivo analogo a favore delle imprese logistiche di trasporto ferroviario delle bramme in importazione attraverso i porti regionali di Monfalcone e Trieste; la misura del contributo, inizialmente prevista in Euro 54,00/bramma, in sede di notifica comunitaria è stata ridimensionata a Euro 51,50/bramma, in ragione dell'intensità del contributo rispetto al monte di costi esterni abbattuti a par norme comunitarie (50%). In attesa del perfezionamento della procedura di notifica, con successiva L.R. 31/2017 del 4 agosto 2017, per ragioni di urgenza determinate dall'alto indice di impatto ambientale prodotto dal trasporto stradale con mezzi pesanti (fra 85 e 05 ton di massa unitaria) è stato temporaneamente istituito un regime di aiuti "de minimis", per consentire agli operatori di avviare la sperimentazione alternativa del trasporto ferroviario.

Nel 2020, in sede di assestamento di bilancio, con la L.R. 15/2020, art. 5 commi 11, 12 e 13, del 11 agosto 2020, è stato istituito un ulteriore contributo in regime "de minimis", pari a Euro 2,50/ton per il trasporto di bramme via ferrovia verso le aziende utilizzatrici non raccordate o con raccordo avente limitazioni operative, per un importo massimo di Euro 300.000 a valere sulla Missione 10 Programma 1 per l'anno 2020. L'entità dei contributi stanziati dall'amministrazione regionale a sostegno del trasporto delle bramme via mare (con chiatta o nave allibito) e via ferrovia nel quadriennio 2018-2021 sono sinteticamente presentate nella Tabella 5.

CONTRIBUTO REGIONALE	2018 ¹⁾	2019	2020	2021
CAP 3780 - TRASPORTO VIA MARE	2.000.000	1.500.000	1.600.000	1.500.000
CAP 3945 - TRASPORTO VIA FERROVIA ²⁾	400.000	400.000	1.100.000	800.000
TOTALI	2.400.000	1.900.000	2.700.000	2.300.000
INCIDENZA DEL CONTRIBUTO SULLA FISCALITA' - 2020	10,76%	8,52%	12,11%	10,31%

¹⁾ DI CUI 716.000 € DEL CAP.3780 IN ECONOMIA PER MANCATO UTILIZZO - ²⁾ INCLUSO DE MINIMIS 2020

Tabella 5-Contributi regionali a sostegno del traffico intermodale; fonte: studio Aiom 2021.

Da rilevare che lo stanziamento di cui al Cap. 3780, effettuato ai sensi della L.R. 15/2004 Art.21, viene condiviso anche da altre modalità di trasporto intermodale terrestre.

Come già in precedenza richiamato, sul piano della “razionalità finanziaria dei provvedimenti, si sottolinea che il rapporto esistente tra contribuzione regionale media annua dell’ultimo quadriennio e fiscalità generata è pari a 1 a 10, vale a dire che per ogni milione di euro speso, se ne ricavano mediamente 10 di entrata fiscale, oltre ai benefici di natura ambientale ottenuti dalla riduzione del trasporto pesante via strada, fattore quest’ultimo che rimane comunque l’obiettivo primario dei provvedimenti in esame.

La Tabella 6 riassume i quantitativi di bramme trasportati con le diverse modalità nel corso del periodo 2018 – 2019 – 2020 e 2021(sino a giugno).

L’analisi dei dati consente di valutare l’efficacia dei provvedimenti di sostegno al traffico intermodale adottati dall’amministrazione regionale per ridurre gli impatti ambientali dati dal trasporto su strada del carico in questione nel triennio in esame. L’incidenza complessiva del carico che viene spostato da Monfalcone a Porto Nogaro con navi in allibio, con chiatte e con ferrovia, nel periodo monitorato del 2020 ha raggiunto il 52,27% dei volumi complessivi di bramme destinate ai quattro laminatoi dell’Aussa-Corno, mentre rimane ancora contenuta l’incidenza del trasporto con chiatte e ferrovia della parte di carico sbarcata a Monfalcone, che ha raggiunto nel 2020 il 29,38% del trasportato totale, con una tendenza all’aumento nel 2021 (34,39%).

Nel complesso si possono ritenere efficaci i provvedimenti in esame, osservando l’andamento tendenziale del trasporto via strada che dall’82,03% del 2018 nel 2020 era sceso al 47,73%, risultato dovuto prevalentemente all’incremento del traffico con navi in allibio e alla graduale crescita del trasporto ferroviario.

Nel corso del corrente esercizio 2021, sono state avviate le procedure per il rinnovo delle misure di aiuto previste a favore di questo traffico dalla LR 15/2004, in scadenza al 31.12.2021.

In tale contesto, è stata apportata una sostanziale modificazione alle impostazioni generali del provvedimento ed alle misure di aiuto previste per le diverse modalità di trasporto alternative alla strada, il trasferimento via mare e via ferrovia. Il positivo esito della procedura di notifica consentirà di implementare notevolmente le due modalità alternative, con rilevanti benefici sull'impatto ambientale.

Per quel che concerne l'andamento del mercato dell'acciaio e le specifiche attività dei quattro laminatoi considerati, i quali producono prevalentemente lamiere ad uso ferroviario, considerati gli effetti della congiuntura determinata dalla pandemia di Covid-19 sul mercato europeo, non si hanno concreti elementi per tracciare una futura evoluzione dei volumi rispetto ai dati consolidati.

Si può comunque nutrire un certo ottimismo, tenuto anche conto del fatto che il dato periodico del traffico in importazione a giugno 2021 non ha mostrato segnali di cedimento, rispetto al periodo 2019-2020.

Inoltre, la Commissione Europea ha di recente ampliato del 3% le quote di libera importazione dell'acciaio¹³ per il periodo 1 luglio 2020 - 30 giugno 2021; si rimane in attesa di osservare nel breve-medio periodo quale potrà essere l'effettiva efficacia di tale nuova misura sul mercato comunitario e sui relativi flussi dell'import dai mercati terzi.

MODALITA'	2018		2019		2020		2021 GIUGNO	
	NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON	NR. BRAMME	TON
1 NAVI CON SCALO DIRETTO A PORTO NOGARO	537	16.477	-	-	-	-	-	-
2 NAVI CON ALLIBO A MONFALCONE E SBARCO A P.NOGARO	6.456	209.388	10.615	351.671	14.851	491.031	5.950	200.548
3 CHIATTE DA MONFALCONE A P.NOGARO	1.668	51.243	4.042	112.734	3.200	89.250	2.169	59.099
4 VIA FERROVIA DA MONFALCONE A P.NOGARO	-	-	3.998	125.293	6.944	211.727	5.074	159.611
5 TOTALE.1-CARICO IN ALLIBO,VIA CHIATTA E FERROVIA	8.661	277.108	18.655	589.698	24.995	792.008	13.193	419.258
TOTALE.2 - SBARCATO A MONFALCONE		1.316.161		1.414.220		1.024.309		636.600
6 TOTALE.3 CARICO DESTINATO A PORTO NOGARO	-	1.542.026	-	1.765.891	-	1.515.340	-	837.148
7 INCIDENZA % di 5 SU TOTALE CARICO DEST.PORTO NOGARO		17,97%		33,39%		52,27%		50,08%
8 INCIDENZA % DI 3+4 SU TOTALE SBARCATO A MONFALCONE		3,89%		16,83%		29,38%		34,36%
9 INCIDENZA TRASPORTO VIA STRADA SU SBARCATO A MONF.		96,11%		83,17%		70,62%		65,64%
10 INCIDENZA TRASPORTO VIA STRADA SU TOTALE TRAFFICO		82,03%		66,61%		47,73%		49,92%

Tabella 6 - Numero di bramme trasportate per anno (2018, 2019, 2020 e 2021 a giugno); fonte: studio Aiom 2021.

13 https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/may/tradoc_158766.pdf

1.2 IL RETROTERRA REGIONALE E GLI ALTRI MERCATI DI RIFERIMENTO

Oltre al contesto dell'intorno industriale di Porto Nogaro, il ruolo territoriale di Porto Nogaro si estende anche ad altre aree della Regione FVG, in parte riconducibili all'area di riferimento del "COSEF" che vanta una presenza territoriale che va dalla zona industriale udinese alla zona industriale dell'Alto Friuli, alla zona industriale cividalese e alla zona industriale Aussa-Corno, nonché al naturale bacino di riferimento del porto comprendente l'interporto di Cervignano e tutto il territorio delle ex province di Udine e Pordenone.

Tutte queste aree costituiscono un potenziale di riferimento importante per Porto Nogaro, per quanto la capacità di fare riferimento a tale scalo da parte delle imprese insediate non può essere analizzata sul piano dei semplici parametri trasportistici del territorio (distanza, infrastrutture di collegamento), quanto su quello dell'effettiva aderenza dell'offerta marittima e logistica complessiva offerta dal porto, alle esigenze specifiche delle imprese di questo retroterra.

È evidente, in ogni caso, che due sono gli elementi centrali nel definire, soprattutto per il futuro, la effettiva capacità di Porto Nogaro di aumentare il proprio "naturale" ruolo di riferimento portuale per tale territorio regionale:

- Il primo è la possibilità di aumentare e arricchire, attraverso una migliore accessibilità nautica del porto, la gamma e l'economicità dei servizi marittimi, oggi limitata comunque a delle "nicchie" molto specializzate da fattori essenzialmente riconducibili alla limitazione del pescaggio;
- Il secondo, di importanza comunque da ritenersi inferiore a quello precedente, è quello di aggiungere, all'attuale, complessivamente buona, accessibilità stradale, una più conveniente e densa presenza di servizi ferroviari su un'infrastruttura di accesso su ferro che mostra interessanti spazi di crescita; servizi che potrebbero aiutare a sviluppare l'interesse per Porto Nogaro anche da parte di imprese regionali raccordate collocate nell'ambito dei 30-70 di Km di distanza dal Porto, soprattutto in certi specifici settori (il siderurgico rimane un esempio). A proposito del potenziale della ferrovia, va infatti ricordato che, considerando il porto quale naturale sbocco per le diverse aree di trasporto merci (Cervignano, Pordenone) nonché per le diverse aree industriali cui fa riferimento il Cosef (Zona industriale udinese, Zona industriale Alto Friuli, zona industriale Aussa Corno, Zona industriale cividalese), il trasporto ferroviario può costituire un elemento di notevole interesse anche su questo fronte.

2. STATISTICA DEI MERCATI COMPLESSIVI E USO DELLA CAPACITÀ

2.1 LE STATISTICHE DEI TRAFFICI

Il traffico marittimo di sbarco/imbarco a Porto Nogaro registra, ormai da diversi anni, un andamento più o meno consolidato su di un volume complessivo di 1-1,3 milioni di tonnellate/anno, suddiviso nelle tre fondamentali macro categorie delle rinfuse solide, dei prodotti siderurgici e metallurgici e del carico generale.

Totalmente assente il traffico di rinfuse liquide e parimenti, non presenti le modalità del traffico intermodale in contenitori e Ro-Ro.

La Tabella 7 e il grafico di Figura 4 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** forniscono un quadro riassuntivo dell'andamento dell'ultimo periodo; nell' "APPENDICE ALLA PARTE I" sono riportati i dati di dettaglio dell'ultimo quadriennio 2018-2019 - 2020 e 2021 primo semestre.

Porto Nogaro - traffico portuale per macro categorie - periodo 2010 - 2020 - Ton					
anno	complessivo	rinfuse liquide	rinfuse solide	prodotti metallurgici	carico generale
2010	1.204.728	-	85.440	734.884	384.404
2011	1.210.626	-	229.161	738.482	242.983
2012	1.544.265	-	298.418	972.887	272.960
2013	941.895	-	157.715	555.718	228.462
2014	1.010.867	-	265.840	616.629	128.398
2015	1.027.716	-	247.149	647.461	133.106
2016	1.012.235	-	235.044	647.830	129.361
2017	1.106.057	-	255.657	718.937	131.463
2018	1.380.230	-	376.548	855.483	148.199
2019	1.385.358	-	275.961	993.021	116.376
2020	1.347.613	-	251.411	848.136	131.690
INCID.MEDIA%	100,00%	-	20,33%	63,24%	15,54%
CAGR 2010-2020	1,13%	-	11,40%	1,44%	-10,16%
2021 - I°SEM	680.006	-	99.445	432.946	147.615
2020 - I°SEM	690.488	-	102.117	524.194	64.178
DIFF.2021/2020	-1,52%	-	-2,62%	-17,41%	130,01%

Tabella 7 - Porto Nogaro, traffico portuale 2010-2020; fonte: studio Aiom 2021.

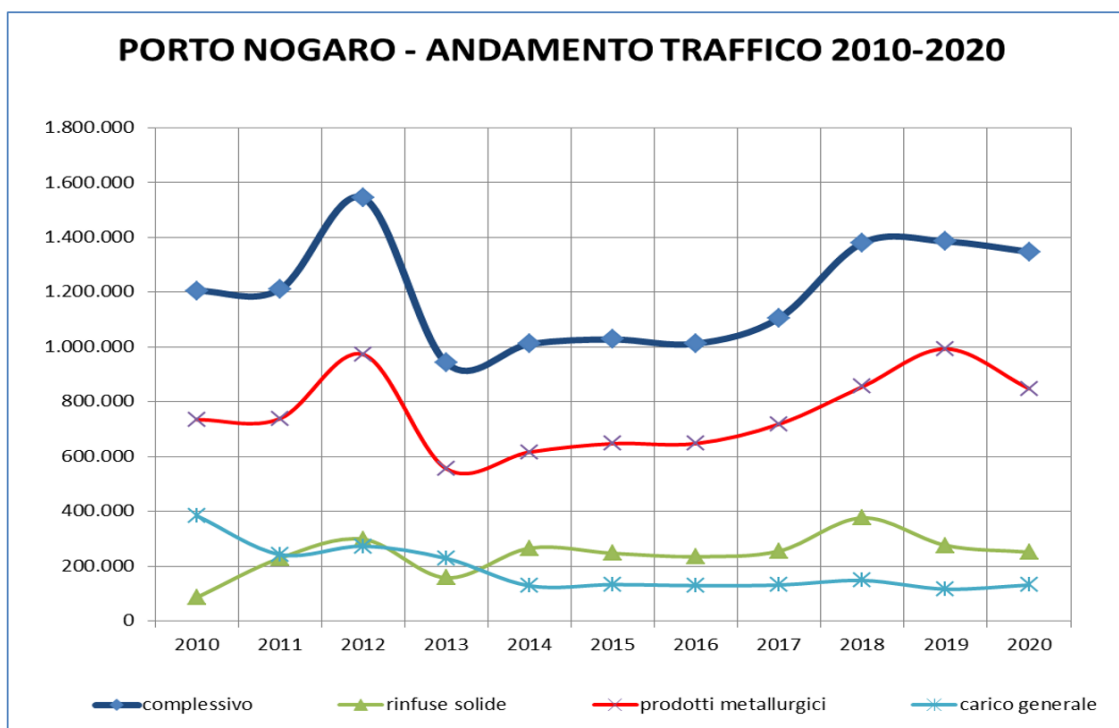


Figura 4 - Grafico - Porto Nogaro, traffico portuale 2010-2020; fonte: studio Aiom 2021.

Dalla figura, si può osservare che fra 2010 e 2020, periodo da considerare sufficientemente rappresentativo dell'attuale fase storica di Porto Nogaro, il picco di traffico (risalente al 2012) aveva raggiunto un valore complessivo prossimo a 1,6 milioni di tonnellate, di cui circa 1 milione rappresentato da flussi legati al settore siderurgico/metallurgico.

Dopo l'apice del 2012, dovuto in parte anche alla sperimentazione del modello logistico di trasferimento via mare delle bramme (illustrato in precedenza), il traffico si è riassetato su ordini di grandezza inferiori, pur mostrando negli ultimi anni un leggero gradiente di crescita, trainato dalle merceologie di ambito siderurgico.

Passando ad una disamina delle componenti di traffico, emerge innanzitutto come, pur prevalendo leggermente la componente degli sbarchi ("importazioni"), anche le "esportazioni" (imbarchi) rappresentano un fattore sostanziale nell'economia di Porto Nogaro.

In particolare, nel corso dell'annualità più recente, il ruolo delle esportazioni è ulteriormente cresciuto rispetto all'annualità precedente.

Le esportazioni (sia al servizio dell'industria siderurgica che di altri settori) sono collegate solo in parte al sistema della produzione dell'intorno manifatturiero di Porto Nogaro, costituendo traffici che "allungano" le reti di mercato di Porto Nogaro non solo verso bacini regionali esterni all'Aussa-Corno, ma anche verso altre regioni

“siderurgiche” del Nord Italia e soprattutto (per una quota che è stimabile in poco meno di un terzo del totale esportazioni) dall'estero (in particolare Austria).

In assoluto ,come già sottolineato, la merceologia prevalente sia allo sbarco sia all'imbarco è rappresentata dai prodotti metallurgici e siderurgici; allo sbarco si tratta soprattutto bramme di ferro/acciaio, all'imbarco di prodotti finiti quali lamiere, tondino, vergella e reti metalliche.

Il carico generale è invece costituito in prevalenza da “project cargo”, macchinari, impianti e strutture varie, sia allo sbarco sia all'imbarco, da pannelli MDF e legnami all'imbarco e da altre merci varie.

Le rinfuse comprendono sabbie, sale, carbonato e fosfati, prevalentemente allo sbarco.

Emergono comunque anche altre sub-specializzazioni merceologiche, sebbene secondarie, in particolare quella relativa ai prodotti collegati all'industria del legno, ai pannelli e ai prodotti forestali, riconducibili sia all'industria regionale che a quella di “paesi esportatori”, in primis l'Austria.

La discussione del rapporto fra traffici e posizionamento e potenziali del porto di Porto Nogaro è svolta più oltre (cfr. PARTE III – IL DISEGNO DELLO SVILUPPO OPERATIVO TRIENNALE).

2.2. GRADO DI UTILIZZO DELLA CAPACITÀ DI BANCHINA

I dati statistici di fonte Capitaneria di Porto - Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, forniti alla Direzione Regionale ai fini della redazione del Piano Operativo Triennale, offrono informazioni sul tasso di utilizzo della banchina di Porto Nogaro.

Nella Figura 5 è rappresentato il numero complessivo di navi mensilmente attraccate alla banchina "Margreth", nel periodo compreso fra gennaio 2016 e dicembre 2019.

Come si osserva, a parte le notevolissime oscillazioni (che lasciano comunque trasparire, attraverso un'interpolazione polinomiale, una leggera tendenza aumentativa dal 2018), il tetto massimo si situa, nei picchi, ad un livello collocato poco sopra la trentina di navi mensili.

Nell'anno campione (2019), hanno operato a Porto Nogaro circa 319 navi (mediamente 26 al mese).

L'indicatore sintetico non risente, come evidente, né della dimensione delle navi né della durata di permanenza in banchina delle stesse, ma può essere in ogni caso considerato come una prima approssimante non solo dell'intensità d'uso dell'infrastruttura ma anche della possibile "pressione gestionale" sul lato del controllo delle possibili interferenze operative.

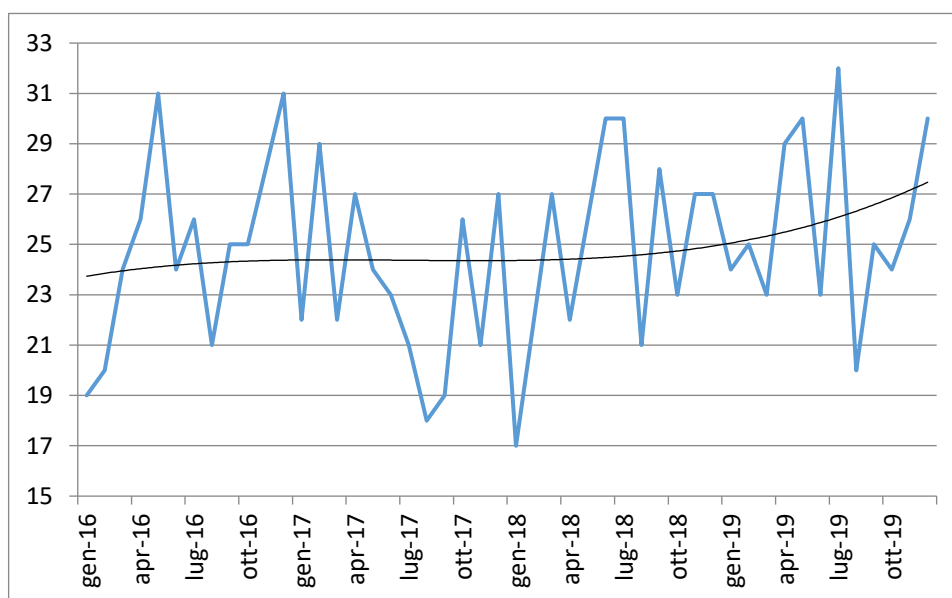


Figura 5 - Grafico, Porto Nogaro, banchina Margreth. Anni 2016-2019 - Numero di navi trattate mensilmente in banchina; fonte: Elaborazione da dati Capitaneria di Porto.

Storicamente, negli ultimi anni, il valore di 32 navi mensili può essere considerato come “picco massimo” raggiunto dal mercato (2019).

Per valutare invece il grado di utilizzo della banchina, occorre combinare al numero delle navi ulteriori parametri, vale a dire la loro lunghezza e la durata della loro permanenza in banchina.

A premessa si ricorda che lo stato di fatto attuale della banchina portuale consiste in un’infrastruttura di 860 m interamente fruibile (tirante d’acqua di 8,00 metri sottobanchina per circa 800 metri e tirante d’acqua di 6,50 metri sottobanchina per i primi 200 metri), come risultante dai rilievi batimetrici affidati dalla Regione ad un’impresa specializzata al termine dei “Lavori urgenti per il dragaggio del fiume Corno” conclusi il 31.12.2017 e al termine dei “lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del fiume Corno” conclusi il 17.04.2020. Va però precisato che i predetti dati potrebbero essere suscettibili di rimodulazione al termine del procedimento di validazione in corso presso l’Istituto Idrografico della Marina Militare, che dovrebbe concludersi a breve.

Pur considerando, pertanto, che la banchina è di fatto utilizzabile per la sua lunghezza complessiva (860 m), va anche rilevato che, nella prassi complessiva, viene utilizzata più intensivamente una parte di lunghezza leggermente inferiore (750-800 m), dalla parte della foce del fiume.

I dati forniti dalla Capitaneria di Porto hanno permesso di definire degli indicatori di occupazione della banchina aventi un buon grado di approssimazione, in quanto riportano le giornate di permanenza di ciascuna nave la lunghezza in metri della stessa.

La Figura 6 mostra, per il 2019, rispettivamente la distribuzione del numero di navi e la “metratura netta” (lunghezza complessiva lineare) delle navi che hanno operato in ciascuna giornata nel porto ¹⁴.

La lunghezza media delle navi che hanno toccato nel 2019 Porto Nogaro è stata di circa 105 m.

Partendo da tali informazioni si può ottenere un indicatore di utilizzo della capacità teorica di banchina nell’area Margreth per l’anno 2019 ¹⁵.

¹⁴ Per ogni giornata è in teoria possibile che la metratura lineare netta riportata dal dato statistico non indichi esattamente la somma delle lunghezze delle navi attraccate alla banchina in quanto alcune potrebbero permanere (nelle giornate di arrivo e di partenza) solo una frazione di giornata, con avvicendamenti che nel database statistico non sono computati. Il dato tuttavia, va ritenuto un approssimante molto buona della lunghezza complessiva delle navi presenti in banchina. I valori potrebbero presentare pertanto una leggera sovrastima del dato effettivamente riferito alla numerosità e alla lunghezza complessiva delle navi effettivamente presenti in ciascun momento nel porto, fatto che spiega ad esempio alcuni dati che in giornate di intenso utilizzo evidenziano una metratura complessiva delle navi superiore alla dimensione della banchina operativa.

¹⁵ La valutazione base del grado di occupazione teorico medio della banchina si basa sull’ipotesi di 750 metri effettivi (prime quattro bitte escluse), considerando in ogni caso (qualunque sia il numero di navi) un “franco” fra navi di 30 metri.

Mediamente, infatti, la banchina è utilizzata giornalmente da 2,9 navi che nel complesso rappresentano una lunghezza di complessiva 305 m.

Considerando come riferimento un fronte banchina massimamente “operativo” (750 m a fronte di una estensione totale di circa 860 m), ed escludendo pertanto i primi 100 m, fra le bitte n. 1 e n. 4), e tenendo conto anche degli spazi “franchi” di separazione fra navi (sottraendoli al conteggio), il tasso di utilizzo medio annuo dell’infrastruttura risulta essere intorno al 48%.

Considerando l’intera infrastruttura (850 m), il tasso di utilizzo medio annuo si collocherebbe ad un livello ancora più basso intorno al 43%.

Sono dati che, naturalmente, non rappresentano – nel loro complemento a 100 (52% e 57%) – degli indicatori “puri” del potenziale operativo effettivamente ancora disponibile, visto che un tasso di utilizzo della banchina pari al 100% sarebbe incompatibile con la necessità pratica di una gestione efficiente (con adeguati margini) in relazione agli arrivi nave.

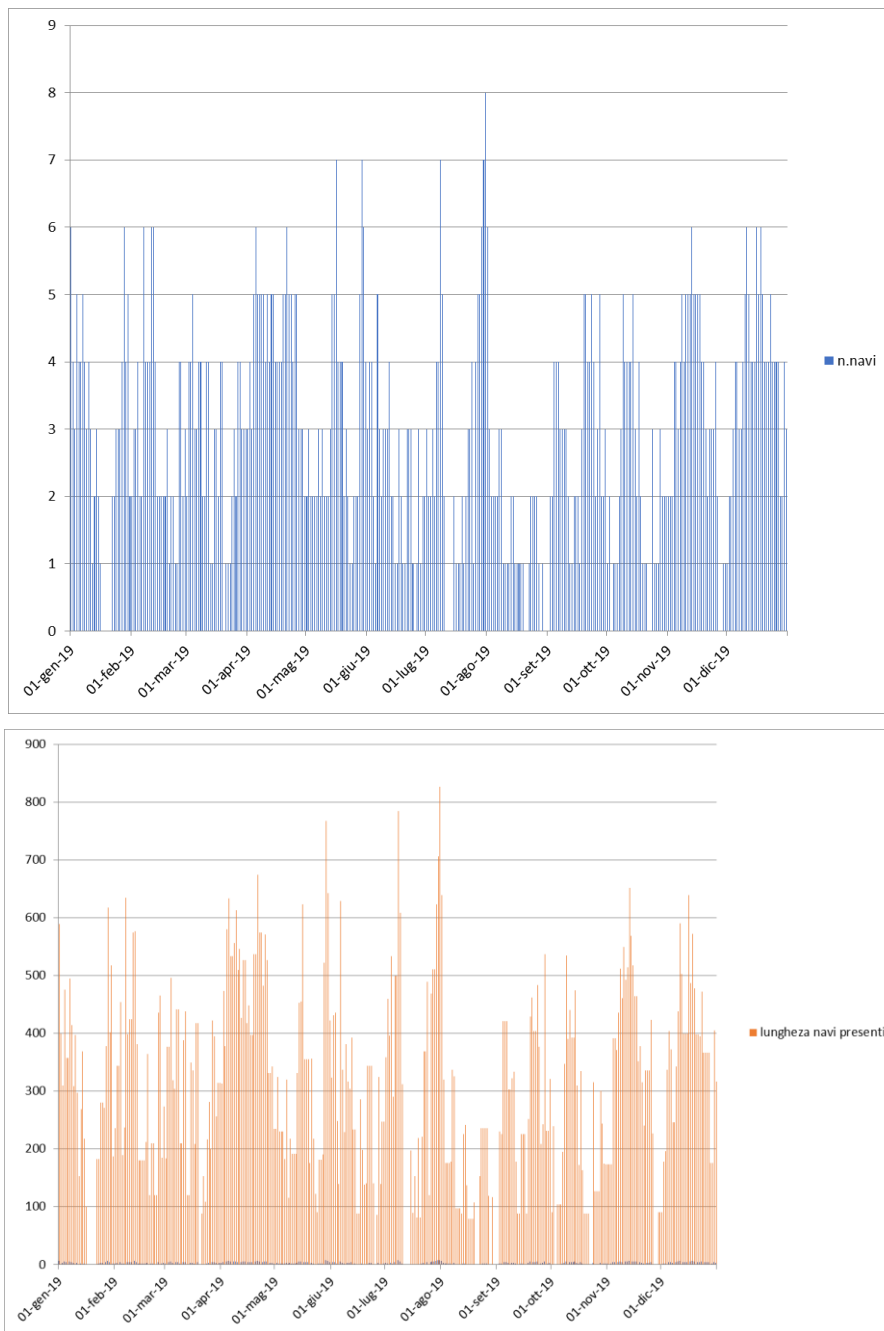


Figura 6 - Graf. 3 a) e b) – a) Numero e b) Lunghezza complessiva delle navi presenti giornalmente a Porto Nogaro (distribuzione nel corso dell’anno 2019); fonte: Elaborazione da dati Capitaneria di Porto.

Tuttavia sono indicatori di una capacità disponibile ancora notevole; e tale capacità residua risulterebbe ancora superiore se si volesse considerare come riferimento per la stima del tasso di utilizzo l’intero fronte banchina di 860 m.

Va considerato in ogni caso che un'analisi più dettagliata "in prospettiva" della capacità portuale necessiterebbe di mettere in campo anche ipotesi riguardanti possibili modifiche nell'efficienza della movimentazione lato "terra" (tonnellate ora), collegata, tipicamente, al numero e alla tipologia dei mezzi di movimentazione e del personale usati dagli operatori portuali autorizzati per le operazioni portuali su ciascuna nave.

Va considerato in particolare che anche l'aumento dell'orario di attività (collegato al numero dei turni) rappresenta uno strumento per aumentare, a parità di banchina, la produttività complessiva, accorciando la sosta delle navi e permettendo quindi un rinforzo del "turn-over" navale.

Comunque, pur con tutte le prudenze opportune, i dati segnalano, come già accennato, la presenza di una notevole riserva di potenziale complessivo nella banchina di Porto Nogaro, dal momento che è ragionevole (indipendentemente da ogni considerazione di mercato sul lato della domanda) considerare come tasso tecnicamente ed economicamente ottimale della banchina un valore intorno al 75%-80%.

Definendo, ad esempio, un obiettivo ottimale di utilizzo banchina pari al 75% della capacità teorica di banchina, e ipotizzando di lavorare solamente su 750 metri di banchina operativa utilizzati più di frequente, il traffico corrispondente a tale sfruttamento ottimale si dimensionerebbe (ipotizzando un "modello merceologico" ricalcato sulla composizione di traffico e quindi sul peso del 2019) intorno ai 2,2 milioni di tonnellate anno.

Se si immaginasse di considerare, ai fini della stima della capacità, l'intero fronte banchina, la capacità massima in questo caso si potrebbe collocare a circa 2,4 milioni di tonnellate, che va dunque considerato come il riferimento effettivamente massimo della banchina (mantenendo costanti i parametri – e se rese orarie – del "modello operativo" vigente).

Banchina 750 m	2,1 Milioni di ton anno
Banchina 850 m	2,4 Milioni di ton anno

Figura 7 - Porto Nogaro, Banchina Margreth: traffico annuo stimato per garantire un ottimale utilizzo della banchina (75% della capacità teorica di banchina); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

3. LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI E DEI SERVIZI

3.1. LA GESTIONE DELLE OPERAZIONI PORTUALI

Nell'ambito delle attività prettamente operative, a Porto Nogaro, sono attive due imprese autorizzate (ex art. 11 della L.R. 12/2012) per lo svolgimento di operazioni portuali, la Midolini F.Ili S.p.A. e l'Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l. le quali a loro volta, attraverso un consorzio da esse stesse costituito (Consorzio Porto Nuovo), prestano anche attività di "Servizi di Interesse Generale", ai sensi del disposto di cui al Decreto regionale nr. 2610/PMTM del 15 settembre 2015 e le cui attività, a dati 2020, sono risultate essere quelle descritte nella Tabella 8.

IMPRESA - DATI 2020	ADDETTI	MOVIMENTATO TON	VALORE DELLA PRODUZIONE
IMPRESA PORTUALE PORTO NOGARO SRL	44	1.041.669	€ 4.791.213,00
MIDOLINI F.LLI SPA (*)	20	305.944	€ 2.181.000,00
TOTALI	64	1.347.613	€ 6.972.213,00

(*) dati stimati in ragione delle attività complessive dell'impresa che opera anche a Monfalcone

Tabella 8 - – Movimentazioni e valore della produzione delle imprese autorizzate ad operare nell'ambito di Porto Nogaro (area Porto "Margreth"); fonte: studio Aiom 2021.

La gestione del comprensorio portuale retrostante la banchina demaniale e comprendente i piazzali e i magazzini di deposito è stata affidata, come sopra accennato, alla società Consorzio Porto Nuovo (formato dagli stessi operatori autorizzati), con forma giuridica di consorzio con attività esterna, che provvede all'erogazione dei servizi alle imprese e agli utilizzatori portuali, con un fatturato annuo che, nel 2019 è stato pari a Euro 796.829,00.

Entrambe le imprese autorizzate sono dotate di mezzi di sollevamento (autogrù mobili) e di movimentazione (carrelli elevatori, trattori ecc.), nonché delle attrezzature complementari (benne, pale cariatrici, tramogge, pinze ecc.) necessarie alla manipolazione dei carichi nelle operazioni di sbarco, imbarco, scarico e ricarico delle merci varie e delle rinfuse in transito attraverso lo scalo.

La Midolini F.Ili S.p.A. è diventata Impresa Portuale a Porto Nogaro nel 1996, a seguito della legge di riforma portuale, dove ha costituito un'unità locale distaccata e in seguito, sempre nella Zona Industriale dell'Aussa-Corno, dov'è inserito il Porto, ha costruito un fabbricato industriale di 9.000 mq. da adibire a deposito merci.

Quello relativo alle attività portuali rappresenta un settore di notevole valenza per la Midolini F.Ili S.p.A¹⁶.

¹⁶ L'azienda è presente con strutture appositamente costituite e sedi operative oltre che a Porto Nogaro a Monfalcone e a Trieste. In tali ambiti portuali Midolini, impresa autorizzata ai sensi della specifica normativa che regola il settore (Art.16, L.84/94), svolge l'attività propria

Come precisato nella tabella precedentemente riportata, la Midolini F.Ili Spa che è dotata di un organico pari attualmente a 170 dipendenti, mentre a Porto Nogaro impiega mediamente un organico di nr. 20 addetti.

L'altro operatore di banchina, l'Impresa Portuale "Porto Nogaro S.r.l." è sorta dalla trasformazione¹⁷ della ex Compagnia Portuale di Porto Nogaro a suo tempo istituita con Decreto dell'Autorità Marittima 19/80 del 19.07.1980; tale compagnia era derivata dalla fusione della Cooperativa stivatori e scaricatori con la Cooperativa Friuli, confluite nel "Gruppo Portuale Porto Nogaro".

Attualmente l'organico della Porto Nogaro S.r.l è composto da 35 soci-lavoratori, che costituiscono lo staff operativo, e da 9 dipendenti, di cui 5 tecnici, 2 amministrativi e 2 magazzinieri.

La "Porto Nogaro" dispone di magazzini di proprietà all'infuori dell'area portuale ed è titolare di una licenza di autotrasporto per il trasporto di merci su brevi tratte, all'interno del comprensorio industriale.

Come si osserva, dunque, il mercato delle operazioni portuali a Porto Nogaro si è realizzato attraverso un modello, almeno formalmente di carattere cooperativo-competitivo (gestione cooperativa di alcune parti delle attività e competitiva sul lato delle movimentazioni nave-banchina), con un mercato che sul piano dei traffici trattati si ripartisce in quote di circa il 25% al minore degli operatori (circa 350.000 ton nel 2019) e del 75% al maggiore (circa 1 milione di tonnellate).

dell'Impresa Portuale consistente nell'imbarco/sbarco merci, nei servizi portuali in genere e nel deposito merci, grazie alla disponibilità, nei tre siti, di c.a. 45.000 mq. di cui 15.000 mq coperti, con specializzazione nella movimentazione di project cargo.

¹⁷ Art. 21 e seguenti – Legge di riforma portuale nr. 84 del 1994

3.2 L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI A PORTO NOGARO

3.2.1 SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Nell'ambito di Porto Nogaro, molti dei servizi de facto considerabili come "Servizi di Interesse Generale", sono stati di fatto gestiti operativamente dal consorzio privato, formato dai due operatori portuali riuniti nel Consorzio Portonuovo, nonché da operatori esterni autorizzati a diverso titolo da parte della Capitaneria di Porto.

I servizi portuali di Interesse Generale attualmente attivati presso l'ambito di Porto Nogaro sono i seguenti:

1. Servizio di fornitura di acqua potabile alle navi: la fornitura avviene tramite un impianto composto da un gruppo di pressurizzazione posto presso il vano tecnico della palazzina servizi e da una condotta idrica che dal vano tecnico giunge presso la banchina portuale attraversandola ed ivi dotata di prese di adduzione per il collegamento di manichette al servizio delle navi attraccate. La tubatura è pertanto allocata in parte su bene disponibile di Cosef ed in parte sulla banchina demaniale ivi incamerata dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone. Tale impianto (unitamente alla palazzina servizi) è alimentato da un pozzo artesiano posto nei pressi del vano tecnico la cui concessione di emungimento è stata oggetto di voltura al CoSEF. L'impianto è oggetto di concessione alle imprese portuali nell'ambito del "contratto di affitto", che provvedono alla loro manutenzione ordinaria; il servizio viene gestito operativamente dal Consorzio Portonuovo. Il canone per lo svolgimento del servizio è stato incluso nel canone di "affitto" del relativo rapporto con le suddette imprese portuali (che costituiscono altresì il Consorzio) in un importo forfettario, mentre la tariffa di fornitura dell'acqua a favore di terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonuovo del 2018 così composta: a) allacciamento € 90; b) fornitura € 9,00= a tonnellata. È stata rilasciata dalla Regione FVG al Consorzio Portonuovo una concessione demaniale dell'impianto in banchina che prevede la manutenzione dell'infrastruttura a carico del concessionario. Ai fini dello svolgimento del servizio di acqua alle navi il Consorzio Portonuovo di Porto Nogaro è iscritto nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.
2. Servizio di trattamento delle acque meteoriche provenienti dal deposito rottami ferrosi. Il Consorzio Aussa-Corno, all'interno del Piazzale Portuale Margreth, ha realizzato su un'area di mq. 6.000 una vasca da destinare al deposito e movimentazione dei rottami ferrosi e, se necessario, di materiali sfusi quali il caolino, l'urea, l'argilla e il cloruro di potassio, nonché di altri prodotti chimici al momento non definiti al fine di azzerare la possibilità che questi materiali possano, per effetto del dilavamento o a seguito di eventi accidentali, rilasciare sostanze "inquinanti", anche successivamente ai primi 15 minuti di pioggia. L'acqua meteorica proveniente da detto piazzale impermeabile è convogliata all'impianto di trattamento chimico-fisico realizzato nella parte centro nord del porto. Detto impianto è costituito da una vasca di accumulo per raccolta di quanto sversato o dilavato e da apparecchiature per il trattamento

di depurazione. Il processo di depurazione consente la precipitazione degli inquinanti, in particolare metalli, presenti nell'acqua sotto forma di sali insolubili quali idrossidi che, una volta separati dall'acqua, saranno smaltiti come fanghi e nel contempo, per quanto concerne le acque reflue, confluiranno nella rete fognaria CAFC. L'impianto è corredato da una recinzione in rete metallica, da un impianto d'illuminazione esterna e da un quadro elettrico generale di controllo, apparati elettrici antigelo a protezione delle apparecchiature e tubazioni e teli da protezione delle apparecchiature installate sotto i silos. L'approvvigionamento idrico avviene mediante il pozzo artesiano posto presso l'ex Misericordia e in concessione al Consorzio Aussa-Corno e dovrà essere volturata a favore del COSEF. Attualmente il Consorzio Portonovo gestisce l'impianto di trattamento dei rifiuti ferrosi in forza di convenzione stipulata con Cosef. Il Consorzio Portonovo detiene l'autorizzazione allo scarico (AUA) che in questo caso l'autorizzazione è stata rilasciata dal CAFC.

3. Servizio di pesatura. La pesatura è realizzata mediante due pesi portuali: una stadera mista ferroviaria e stradale è posta nella parte nord portuale (vicino al cancello ferroviario di porto Margreth); un'altra stadera mista ferroviaria e stradale lungo la banchina portuale, ma con il fabbricato di servizio della pesatura su area di proprietà di Cosef. Il servizio è gestito dal Consorzio Portonovo e dall'Impresa Portuale. La tariffa applicata per la pesatura a terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonovo del 2018 così composta: • automezzi € 9,00 cad. • carri ferroviari €15,00 cad. • colli vari € 9,00 cad. L'Impresa Portuale applica una tariffa dell'anno 2020 identica a quella del Consorzio Portonovo.
4. Servizio relativo al raccordo ferroviario (manovra ferroviaria). Si tratta del raccordo ferroviario di porto Margreth che dal deviatoio presente presso la dorsale su via Fermi si dirama all'interno del recinto portuale per circa 4.300 ml e conta 23 deviatii. Parte di questo raccordo ferroviario è realizzato su banchina demaniale dal Consorzio Aussa-Corno che deteneva una concessione, attualmente scaduta. La movimentazione/manovra ferroviaria sul raccordo interno entro il recinto di porto Margreth è realizzata mediante un Locotrattore "Zephir Lok10.170 S/N" concesso in uso alle imprese portuali dal Commissario Liquidatore del Consorzio Aussa-Corno nel contratto di "affitto". Il Gestore della movimentazione interna è il Consorzio Portonovo che ha di fatto in uso il Locomotore. La movimentazione viene effettuata da un dipendente dell'Impresa portuale che risulta l'unica persona abilitata ad operare tra il personale delle due imprese. La tariffa applicata per la movimentazione a terzi è stabilita da un tariffario di Midolini del 2020 così composta: Euro 15 a carro.
5. Servizio di gestione della rete fognaria acque meteoriche e impianti connessi autorizzazione scarico. È composto dalle caditoie, dalle tubazioni di convogliamento delle acque meteoriche ai 3 disoleatori (sud, centro e nord), dai pozzetti, dai disoleatori stessi, dai quadri di controllo e allarme dei disoleatori, e, infine, dagli impianti di sollevamento. Il Consorzio Portonovo detiene l'autorizzazione allo scarico (AUA). L'impianto è inserito nei beni immobili concessi agli operatori portuali i quali ne hanno la manutenzione ordinaria e hanno ottenuto AUA n. (in questo caso l'autorizzazione è stata rilasciata dalla Regione FVG direzione Ambiente ed Energia) per lo scarico di acque meteoriche depurate dai tre

disoleatori (le cui manutenzioni, pulizia e analisi sono a carico del Consorzio Portonuovo) Non c'è convogliamento nella fognatura CAFC.

6. Servizio antincendio portuale. L'impianto antincendio è inserito nel "contratto d'affitto" quale bene immobile concesso agli operatori portuali i quali ne curano la manutenzione ordinaria. È formato dalle stazioni di pressurizzazione, dalle linee di alimentazione, dagli idranti UNI 70, dalle cassette antincendio UNI 45, dalle lance e manichette, dai dispositivi di pressurizzazione e dagli estintori portatili. Il Consorzio Portonuovo è intestatario del Certificato Prevenzione Incendi del porto CPI.
7. Servizio di illuminazione portuale e forza motrice. Per quel che concerne l'alimentazione elettrica, quasi tutti gli impianti portuali (ad eccezione dei magazzini, palazzina servizi, officine, garitte) sono collegati alle tre cabine di trasformazione. La cabina portuale "vecchia sud" (parte centrale del porto lungo la recinzione) serve gli impianti posti al centro sud del porto (impianto illuminazione centro sud, 8 torri faro centro sud e la stazione antincendio sud); la cabina nord serve la stazione antincendio nord, l'impianto di sollevamento, il disoleatore nord, 4 torri faro nord, le tettoie nord e l'impianto di trattamento acque rottami; la cabina elettrica centrale (nei pressi dell'impianto di trattamento acque rottami) serve l'impianto d'illuminazione perimetrale nord (ad eccezione delle torri faro).

L'utenza elettrica in media tensione da 170 kW è intestata al Consorzio Portonuovo. È stato disposto dalla Capitaneria che alcuni impianti d'illuminazione debbano rimanere obbligatoriamente accesi nelle ore notturne (detti consumi dovrebbero essere posti a carico del Consorzio COSEF così come stabilito da nota Regione FVG): torri faro n. 1, 6, 12, illuminazione perimetrale e accesso porto.

8. Servizi di spazzamento delle aree portuali. Il servizio di spazzamento, attuato mediante una spazzatrice "DULEVO 5000" concessa in uso alle imprese portuali dal Commissario Liquidatore del Consorzio Aussa – Corno, è gestito dal Consorzio Portonuovo. La pulizia dei piazzali portuali è prevista dal contratto di locazione (manutenzione ordinaria), pertanto non sono applicate tariffe specifiche.
9. Servizio di sfalcio. Lo sfalcio di tutte le aree verdi portuali compresa l'area prospiciente la recinzione e l'area impianti nord è gestita dal Consorzio Portonuovo. Lo sfalcio è previsto dal contratto di locazione (manutenzione ordinaria), pertanto non sono applicabili tariffe.
10. Servizio di gestione rifiuti. Il servizio ritiro rifiuti è disciplinato da apposito regolamento approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 16/2006 in data 15.12.2006 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro. Il servizio è reso dalla ditta "Sea Service" che effettua anche il ritiro di rifiuti liquidi e residui del carico prodotti dalle navi in sosta presso il sorgitore di Porto Nogaro.

Il "Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico" - art. 5 D.L.vo 24 giugno 2003, n. 182 - è stato approvato con Ordinanza n. 37/09 in data 23/07/2009 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Allo stato attuale è in corso l'iter istruttorio volto ad ottenere l'intesa con la Regione FVG di cui all'art. 5 del Decreto Legislativo n. 182/0023: si è infatti in attesa di ricevere dal Comune di Marano Lagunare i

dati relativi ai pescherecci e alle unità da diporto stanziate nell'ambito portuale di Marano al fine di poter ricomprendere in un unico documento gli ambiti portuali ricadenti sotto la giurisdizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro.

Allo stato attuale la disciplina della raccolta dei rifiuti nell'ambito del porto di Porto Nogaro resta quella prevista dall'Ordinanza n. 16/2006 in data 15.12.2006, con la quale sono state rese in parte operative le disposizioni di cui al D.Lgs. n. 182/2003.

Vengono infatti regolarmente rilasciate autorizzazioni in deroga alle navi mercantili (ex art. 7, comma 2, del D.Lgs. n. 182/2003) ai sensi dell'art. 8 del predetto regolamento per l'organizzazione della gestione dei rifiuti nel Circondario marittimo di Porto Nogaro.

Le ispezioni ex art. 11 del D.Lgs. n. 182/2003 a bordo del naviglio mercantile straniero e nazionale sono svolte da personale qualificato e abilitato della Capitaneria in occasione della presentazione di ogni istanza di deroga.

Altresì, il personale di cui sopra provvede alla verifica, anche mediante l'effettuazione di prelievi per il campionamento del combustibile, del tenore di zolfo presente nel combustibile marino in uso a bordo delle navi all'ormeggio presso la banchina Margreth e Cimolai.

11. Servizio safety: il Corpo delle Capitanerie di Porto ha una funzione amministrativa e funzionale per quanto concerne sia la sicurezza della navigazione intesa secondo l'accezione anglosassone di "*safety of navigation*" sia la sicurezza marittima intesa come "*maritime security*".

Pertanto la sicurezza della navigazione impegna il Corpo in una duplice veste: la prima, quale Amministrazione di bandiera (attività di *Flag State*) che comporta il controllo, la verifica e rilascio della documentazione di sicurezza della navigazione del naviglio nazionale mercantile e da pesca; la seconda, in qualità di Stato del porto di approdo (attività di *Port State control*), che comporta un controllo diretto di conformità alle normative internazionali convenzionali nei confronti delle navi di bandiera straniera che approdano nei porti nazionali.

Un'ulteriore attività tecnica preminente delle Capitanerie di porto riguarda la sicurezza marittima intesa come *maritime security*, settore che coinvolge i sistemi portuali e la gestione delle navi al fine di individuare misure di natura preventiva volte a tutelare lo *shipping* e gli impianti portuali contro la minaccia di atti illeciti intenzionali.

Tra le funzioni istituzionali del Corpo delle Capitanerie rientrano altresì le Indagini sui sinistri marittimi, svolte dai Comandi di Porto e dalle Direzioni marittime e finalizzate all'accertamento delle cause e circostanze dell'evento, nonché delle relative responsabilità, secondo le modalità espresse dal codice della navigazione. In relazione alla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi la norma principale di riferimento è il Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili". Tale decreto è applicabile a tutti i lavoratori marittimi impiegati in qualsiasi unità ed ha lo scopo di adeguare la normativa sulla sicurezza

e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati su tutte le navi in modo da assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, la tutela della salute e la prevenzione dagli infortuni e dalle malattie professionali, determinare gli obblighi e le responsabilità specifiche da parte di armatori, marittimi ed altre persone interessate in relazione alla valutazione dei rischi a bordo delle navi, assicurare l'informazione e la formazione degli equipaggi.

D'altra parte nel restante ambito portuale quello che riguarda tutte le operazioni e servizi portuali e le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi la normativa di riferimento è il Decreto Legislativo 272/1999 che prevede l'elaborazione dei diversi piani di sicurezza presso le aree di deposito e stoccaggio, nonché le varie procedure per le operazioni di movimentazione delle merci nell'interfaccia nave banchina.

12. Altri servizi: Il servizio di consulenti chimici del porto e compensatori di bussole nel porto di Porto Nogaro, viene svolto da personale regolarmente iscritto nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.

Il servizio integrativo antincendio viene effettuato da n. 1 (una) ditta iscritta nei registri ex art. 68 Cod. Nav. tenuto dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone: la COOPERATIVA SERVIZI PORTUALI SRLC di Trieste.

Il servizio di bunkeraggio è disciplinato in maniera organica con l'ordinanza n. 16/2007 in data 16.08.2007 di questo Ufficio Circondariale Marittimo. Il bunkeraggio viene effettuato a seguito di autorizzazione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro da ditte iscritte nei registri di cui all'ex art. 68 Cod. Nav. tenuti dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone.

L'attività relativa all'uso di fiamma ossidrica/saldatrice elettrica a bordo delle navi ormeggiate nel porto del Circondario Marittimo di Porto Nogaro è disciplinata con Ordinanza n. 15/07 in data 16.08.2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

Secondo la L.R. 12/2012, è la Direzione centrale competente in materia di portualità regionale ad affidare la fornitura dei servizi di interesse generale all'utenza indifferenziata, nel caso di Porto Nogaro, attuata attraverso il ruolo svolto dal CoSEF, fatte salve le competenze in capo all'Autorità Marittima.

Va considerato, come mero riferimento, che nel quadro della normativa nazionale portuale, è compito delle Autorità Portuali la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, e l'affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali (Art. 16 comma 1 della L. 84/94). Inoltre, sempre sul piano nazionale, è finora valso come riferimento in materia di Servizi di Interesse Generale il principio secondo il quale sono le Autorità Portuali a definire, per ciascun ambito, l'elenco dei "Servizi di Interesse Generale" che possono essere forniti "(direttamente o tramite altri soggetti) dall'"Autorità Portuale" stessa.

Nella prospettiva di uno sviluppo evolutivo dei modelli di gestione delle attività nel porto di Porto Nogaro, e specificamente nella prospettiva di uno sviluppo del modello concessorio (vedi Parte III, Cap. 1), l'aspetto dei servizi di interesse generale, in particolare per quel che concerne i soggetti deputati, riveste notevole importanza, per motivazioni legate, come si avrà modo di dire, essenzialmente, ma non esclusivamente, ai principi della concorrenza.

E' infatti evidente che, anche in base a come si definirà il sistema delle concessioni (es. concessione unica, concessione duplice, ecc.) le modalità di gestione effettiva dei Servizi di Interesse Generale (peraltro da definire con precisione) potrebbero essere differenti, partendo comunque dal presupposto che di ogni servizio andranno valutate le caratteristiche sul piano formale (es. titolarità formale della competenza della fornitura servizio generale), tecnico (efficienza produttiva del servizio), della competizione (sia sul lato delle "gare" per l'affidamento, sia per gli aspetti concernenti le relazioni competitive fra operatori concessionari, nel caso che vi siano più concessionari interessati a godere dell'identico servizio).

Proprio nella prospettiva di un "riordino" legato alla possibilità di applicare anche a Porto Nogaro il modello "concessorio", sarà dunque utile, in materia di servizi generali, definire in modo univoco non solo i Servizi di Interesse Generale ma anche la specificazione degli obblighi rispettivamente di RAFVG, COSEF e, concessionari, demandando poi, se necessario, alla specifica concessione il compito di regolare, in modo univoco e trasparente, il rapporto sub-contrattuale per la gestione del servizio da parte del concessionario, all'interno delle aree in concessione, nel caso vi siano motivazioni adeguate.

Ma come è evidente, per i servizi effettivamente comuni (es. palazzina uffici; garitta ingresso all'area portuale; parcheggi) il ruolo dei concessionari non è di principio rilevante.

3.2.2 SERVIZI TECNICO-NAUTICI

Presso il Porto di Porto Nogaro sono disponibili anche i Servizi Tecnico Nautici, descritti come segue.

1. Servizio di Pilotaggio. Nel porto di Porto Nogaro il servizio di Pilotaggio è stato reso temporaneamente obbligatorio con Decreto n. 03/1997/DM in data 20.03.1997 dalla Direzione Marittima di Trieste. Viene espletato da n. 2 (due) marittimi abilitati con le modalità previste dal Decreto n. 7/71 in data 14.08.1971 anch'esso della superiore Direzione Marittima.

La sede ufficiale dei pratici locali è individuata nell'ambito del porto (banchina Margreth) presso la palazzina servizi.

La vigilanza sul servizio è assicurata dal personale dell'Unità Organizzativa Tecnica – Sicurezza della Navigazione – Armamento e Spedizioni dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro anche in relazione alle quotidiane riunioni accosti previste dal vigente Regolamento che ne disciplina il funzionamento.

L'Ufficio Circondariale marittimo di Porto Nogaro provvede alla regolare vidimazione delle fatture emesse dalla Stazione di Pilotaggio ed al controllo del Rendiconto Contabile e ripartizione dei proventi.

Le tariffe per il servizio di pilotaggio attualmente in vigore sono state approvate con il decreto n. 2/2017/DM della Direzione Marittima di Trieste in data 23.02.2017.

La stazione dei pratici locali, per espletare il proprio servizio, si avvale della pilotina M/B Aussa Corno 2MN636. A breve verrà messa a disposizione della Stazione Piloti di Porto Nogaro una nuova imbarcazione acquistata allo scopo dalla Regione FVG.

2. Servizio di Ormeaggio. Il servizio di ormeaggio viene effettuato dal Gruppo Ormeaggiatori dei porti di Monfalcone e Porto Nogaro, giusta regolamento approvato con Ordinanza n. 19/2009 in data 27.04.2009 della Capitaneria di porto di Monfalcone (istituzione del servizio).

Essendo il gruppo unico per Porto Nogaro e Monfalcone, il registro degli ormeaggiatori è tenuto dal Compartimento e le tariffe sono approvate dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone; quelle attualmente in vigore sono state approvate con Ordinanza n. 86/2015 in data 27.12.2015 della Capitaneria di porto di Monfalcone, modificata dall'Ordinanza n. 05/2016 in data 11.03.2016.

La sede amministrativa principale del gruppo è istituita presso il porto di Monfalcone conformemente alla vigente regolamentazione.

Il personale dell'Unità Organizzativa Tecnica – Sicurezza della Navigazione – Armamento e Spedizioni dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Porto Nogaro, in occasione di ogni operazione di arrivo e partenza, vigila sull'espletamento del servizio.

Così come previsto dal citato regolamento, presso il sorgitore di Porto Nogaro non è dislocata alcuna unità. Il servizio viene svolto da terra, mentre nei casi di richiesta al Gruppo Ormeaggiatori di impiego di motobarche per l'assistenza alle manovre di ormeaggio/disormeaggio, le stesse vengono inviate da Monfalcone.

3. Servizio di Rimorchio. Il Regolamento per il servizio di rimorchio delle navi nell'ambito portuale di Monfalcone e Porto Nogaro è stato approvato in data 30 ottobre 2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; lo stesso è stato reso esecutivo con ordinanza n. 09/2016 in data 05.04.2016 della Capitaneria di Porto di Monfalcone. È in vigore una concessione rilasciata alla Società Ocean S.r.l. di Trieste datata 28.01.2016 n° 001/2016 Rep. 06.

Il rimorchiatore portuale del porto di Porto Nogaro è il "SURI" - TS 806 e in caso di manovre eccezionali e/o sostituzioni del rimorchiatore portuale, la Società Ocean garantisce per questo sorgitore l'impiego di ulteriori rimorchiatori di seconda linea, provenienti dal porto di Monfalcone.

3.2.3 SERVIZIO DI “PORT SECURITY”

Il PFSP è stato adottato in data 15.10.2012 dalle due imprese portuali e dal Consorzio Portonuovo. Gli elementi strutturali/impiantistici del compendio portuale che garantiscono l'applicazione delle misure di security sono:

- Garitte di controllo accessi. Nel porto sono collocate due garitte: una garitta per il controllo accessi destinata al personale della Security Nordest – appaltatori del servizio di controllo dell'accesso per conto dei soggetti sopra menzionati; una seconda garitta è occupata dal personale della Guardia di Finanza;
- Impianto di videosorveglianza portuale. L'impianto è composto da un server centrale di elaborazione e memorizzazione delle immagini posto presso gli uffici del Consorzio Porto Nuovo - palazzina servizi - e da quattro postazioni. Dette postazioni sono site: una presso il citato ufficio, una presso la garitta affidata alla Security Nord-Est, una presso l'ufficio della Guardia Finanza ed una presso la Capitaneria di Porto Nogaro e sono utilizzate dai predetti soggetti relativamente alle funzioni di competenza. Sono presenti dodici telecamere di ripresa. L'impianto è corredato di un sistema di controllo accessi automatizzato. Lettori di budget a prossimità del tipo “anti-vandalismo” da esterno sono stati posizionati su apposite colonnine agli ingressi di Porto Margreth. Tali lettori sono dedicati unicamente alla gestione entrate pedonali, cicli e motocicli, le autovetture ed i mezzi pesanti sono gestiti tramite la lettura targhe automatica, non interrompendo così la marcia dei mezzi lavorativi. Attualmente, il PFSO del porto provvede, previo rilascio dell'autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto, al rilascio dei badge. La tariffa applicata per la port security a terzi è stabilita da un tariffario del Consorzio Portonuovo del 2018 così composta: per ogni nave € 80,00 cad.

3.2.4 FORNITURA DI LAVORO TEMPORANEO

L'articolo 17 della Legge 84/94 disciplina la fornitura del lavoro temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione di operazioni e servizi portuali autorizzati ai sensi dell'art 16, comma 3, della Legge sul riordino della legislazione in materia portuale. L'erogazione delle predette prestazioni relative alla fornitura di lavoro temporaneo da parte di un'impresa è autorizzata, qualora non sia istituita l'Autorità di sistema portuale, dall'Autorità Marittima.

Pertanto, alla luce delle innovazioni del D.P.R. 57/2018 con il quale è stato disposto l'inserimento del porto di Monfalcone all'interno dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e stante la peculiarità delle realtà portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, nel 2019, in merito al rilascio delle autorizzazioni in questione, l'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ribadito che il bando per la fornitura del lavoro

temporaneo per i porti di cui sopra deve essere unico e condiviso tra l' Autorità di sistema portuale e Autorità Marittima di Porto Nogaro.

La Capitaneria di porto di Monfalcone, in data 08.05.2015, ha rilasciato a favore dell'impresa "Alto Adriatico s.r.l." l'autorizzazione n. 42/2015 per la fornitura del lavoro portuale temporaneo nel porto di Monfalcone e Porto Nogaro, ai sensi dell'articolo 17, con validità sino al 31.12.2019.

Tale autorizzazione è stata prima prorogata sino alla data del 31.12.2020 dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale al fine di poter esperire la procedura di gara finalizzata all'individuazione del soggetto idoneo all'erogazione delle prestazioni di lavoro portuale temporaneo e poi sino alla data del 31.12.2022 in quanto l'art. 199, comma 2, del D.L. 19.05.2020 n. 34 (convertito nella Legge n. 77/2020) , ha esteso la validità di tali tipologie di provvedimenti autorizzativi in corso di due anni al fine di salvaguardare la continuità, compromessa dall'emergenza COVID- 19 , delle operazioni portuali presso gli scali italiani.

Alla luce delle informazioni sopra riportate, che tra l'altro chiariscono le competenze in materia di lavoro temporaneo portuale, si rappresenta comunque l'intenzione di approfondire il tema correlato e relativo all'elaborazione per Porto Nogaro di un 'Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese portuali', strumento introdotto a seguito di una modifica legislativa apportata dal d.lgs. 169/2016 alla legge 84/1994. L'opportunità e le modalità di elaborazione del Piano dovranno essere opportunamente valutate nel rispetto delle precise competenze in materia attribuite dalla normativa vigente rispettivamente alla Regione e all'Autorità Marittima, tenuto conto che, come noto, Porto Nogaro non rientra nell'ambito gestorio di un'Autorità di Sistema Portuale (regolata dalla Legge 84/1994) e che, peraltro, la Regione non introita i proventi relativi alle tasse portuali.

4. MODELLI E PROSPETTIVE D'USO DI PORTO NOGARO: LE ASPETTATIVE DEGLI UTILIZZATORI

Come descritto anche in una precedente sezione dedicata a traffici, il comparto industriale localizzato nell'ambito consortile nell'area di Porto Nogaro costituisce un fondamentale (sebbene non l'unico) bacino di utilizzatori dello scalo portuale nogarese.

Le imprese operanti nel settore siderurgico, in particolare, utilizzano le risorse logistiche disponibili nell'area, compresa quella portuale, con una certa continuità e, come emerso anche da una campagna di interviste effettuate dal CoSEF nel corso dell'estate 2020¹⁸, l'attenzione delle imprese verso gli aspetti della logistica dell'area si mantiene elevata.

Le aspettative da parte degli utenti sul tema portuale, emerse durante le interviste, sono differenziate e toccano aspetti che riguardano anche l'esterno dell'area portuale vera e propria, come ad esempio l'esigenza che l'intero sistema – ed in particolare la rete viaria, attraverso adeguati “design” delle opere, quali rotonde e svolte – permetta la gestione dei carichi eccezionali (“project cargo”), una componente importante delle produzioni nogaresi.

Il carico eccezionale rimane, secondo gli utilizzatori, un settore di rilievo a cui, in generale, va prestata per il futuro la massima attenzione anche sul piano del “traffico marittimo”, costituendo anche in prospettiva futura, nell'ambito di Porto Nogaro, la effettiva motivazione per l'uso (o sviluppo) di ulteriori banchine private dedicate, le quali, invece, per attività collegata più genericamente al “general cargo” non sono ritenute, da gran parte degli utenti, una soluzione particolarmente attrattiva.

Anche il tema della ferrovia è annoverato fra gli aspetti rilevanti, sebbene molte imprese riconoscano che la logistica ferroviaria, soprattutto in mercati i cui flussi hanno limitazioni quantitative (difficoltà di gestire consolidamenti multi cliente, ecc.) e marcate oscillazioni temporali nella domanda, pone sfide importanti che, spesso, fanno sì che, almeno alle condizioni di mercato attuali o ipotizzabili nel breve/medio periodo, sia giudicata preferibile la logistica stradale.

¹⁸ Le interviste effettuate fra primavera e estate 2020, a cui hanno partecipato i tecnici del CoSEF, in presenza dell'incaricato per la redazione dello studio preliminare al POT (prof. Vittorio Torbianelli), sono state basate su un questionario formalizzato e su una serie di domande sulla visione da parte degli utenti portuali delle opportunità e delle necessità relative al porto. Oltre ai colloqui con le imprese operative nel porto (Midolini Spa e Porto Nogaro Srl), in occasione della prima visita alle banchine da parte del consulente incaricato dello studio preliminare, sono state effettuate le seguenti interviste: Marlines shipping Agency Srl, Marcegaglia Plates Spa, Marcegaglia Palini e Bertoli Spa,, Autogas Nord Spa, Cimolai Spa, Metinvest Trametel Spa.). Le interviste hanno permesso al CoSEF e al consulente dello studio preliminare al POT di definire un'immagine aggiornata delle tendenze congiunturali del comparto industriale localizzato nell'area consortile di Nogaro, anche in relazione agli effetti indotti e attesi dell'epidemia di Covid-19, offrendo parallelamente occasione per approfondire, proprio nell'ottica della redazione del Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro, il tema delle relazioni fra industrie localizzate e sistema logistico locale.

Va peraltro considerato che nei settori nei quali operano le imprese industriali dell'Aussa-Corno, il traffico ferroviario potrebbe essere realizzato nella modalità più economica, solamente qualora ad entrambe gli estremi delle relazioni di traffico (e quindi anche presso la destinazione interna) vi siano stabilimenti raccordati (elemento non del tutto scontato). Questo, in considerazione dei costi accessori (trasbordi, fissaggi del carico) che sono comunque rilevanti quando si operi con la ferrovia e che rendono tale sistema comunque vulnerabile alla competizione del mezzo stradale, soprattutto perché non sempre i quantitativi oggetto di spedizione raggiungono, nell'area dell'Aussa Corno, il volume necessario a realizzare un "treno completo".

Sul piano dei mercati potenziali, l'Austria e la Germania (all'interno, comunque, di un raggio non superiore ai 500-600 Km, oltre al quale la distanza logistica è eccessiva anche per la ferrovia "convenzionale") sono le aree che mostra probabilmente i migliori potenziali di "sviluppo ferroviario".

In considerazione della già citata difficoltà a raggiungere convenientemente volumi sufficienti per treni completi (15 vagoni), anche da parte dei principali utilizzatori (i quali, peraltro, operano spesso con raccordi all'interno dei propri stabilimenti caratterizzati da diverse limitazioni operative), viene sottolineata l'importanza di una "intermediazione commerciale" che operi nel senso della "aggregazione" dei flussi ferroviari dell'area, ottimizzando aspetti strategici quali quello legato alla reperibilità, alla messa a disposizione operativa e alle condizioni economiche dei carri ferroviari necessari alle spedizioni.

Il tema dell'"integrazione" ferroviaria, è centrale; ed è importante che, su questo versante, l'offerta di "logistica ferroviaria integrata" (al di là delle mere questioni di infrastrutturazione) risulti sempre più innovativa, includendo tutti gli aspetti rilevanti (disponibilità e ricchezza dei servizi offerti, gestione carri, manovra ottimizzata nelle aree portuali e nei raccordi, tempistiche, condizioni economiche, frequenze, ecc.). Si tratta di un ambito nel quale l'evoluzione attesa dei mercati della "logistica ferroviaria" - i quali godranno peraltro dalle opportunità collegate alla "transizione verde" - fa presagire la possibilità di realizzare, anche attraverso partenariati, formule sempre più flessibili e integrate, verosimilmente capaci, nel tempo, di far aumentare l'importanza ancora limitata della ferrovia nel contesto di Porto Nogaro.

Anche nel contesto di Porto Nogaro e del Consorzio, le possibilità di aumentare il ricorso alla ferrovia (sia per i traffici "marittimi" che per quelli "terrestri") sono quindi realistiche, anche se sarà sempre più importante (sottolineano gli utilizzatori) l'ottimizzazione complessiva della catena logistica integrata ferroviaria, da realizzarsi proprio attraverso il ricorso agli operatori capaci di realizzare la sfida dell'integrazione.

Alcuni operatori, per specifiche categorie di merci, hanno infine richiamato, sempre in relazione alla questione ferroviaria, le potenzialità dell'intermodale o comunque della multimodalità, qualora si realizzassero scenari futuri nei quali le infrastrutture territoriali più vicine (es. interporto di Cervignano) riuscissero ad offrire opportunità effettive in termini di servizi disponibili di interesse per il mercato della zona Aussa-Corno.

Quello che viene, comunque, maggioritariamente sostenuto dagli operatori è invece il fatto che la ferrovia non rappresenti verosimilmente una soluzione ottimizzante (neppure con il sostegno di contributi ambientali) per il

trasporto di collegamento fra il porto di Monfalcone e l'area dell'Aussa-Corno, per le varie complicazioni e costi che la gestione di questi traffici su breve distanza tende a comportare.

Questo, non significa naturalmente che la ferrovia, al di là del servizio di collegamento fra i due porti, non possa invece svolgere un ruolo interessante per collegare Porto Nogaro con le diverse aree di trasporto merci (Cervignano, Pordenone) nonché per le diverse aree industriali cui fa riferimento il Cosef (Zona industriale udinese, Zona industriale Alto Friuli, zona industriale Assusa Corno, Zona industriale cividalese).

Tornando ad aspetti più strettamente portuale, emerge molto nitida e decisa, anche da parte dei "caricatori industriali", la posizione, secondo la quale, senza un incremento di "accessibilità nautica" (pescaggi) rispetto alla situazione che ha caratterizzato negli ultimi anni il porto (almeno sino ai recenti interventi eseguiti nel 2020) la gestione del traffico marittimo rischi di rimanere critica sul piano economico, anche per coloro che hanno capacità di "aggregazione di flussi" in importazione. Le navi di piccole dimensioni che possono entrare nel porto alle presenti condizioni di pescaggio (es. 7.000 tonnellate di portata) non sono infatti economicamente convenienti e la soluzione dell'allibito di navi di maggiori dimensioni a Monfalcone, praticata in passato anche grazie al supporto pubblico finalizzato a obiettivi ambientali, non è recepita come una soluzione strutturale se dovessero continuare ad esserci problemi di accessibilità marittima simili a quelli degli ultimi anni.

La questione dei soggetti "aggregatori di domanda" è di particolare rilevanza, perché, al di là delle agenzie marittime autonome, anche il ruolo di alcuni soggetti industriali "importatori" è nodale sul lato dell'organizzazione della spedizione marittima e della gestione economica del nolo nave, oggi più elevato proprio a causa dell'impossibilità di usare la rotta diretta con navi di maggiore portata.

Complessivamente, il mondo dei laminatoi (peraltro in sviluppo nell'area) detiene un potenziale di importazione di semilavorati (bramme) che, per l'intera area di porto Nogaro, si stima aggirarsi intorno a 1,6 Milioni di tonnellate (con circa 1,2 milioni concentrate nelle mani di un unico soggetto utilizzatore). Il quantitativo, se paragonato all'attuale traffico in ingresso a Porto Nogaro collegato a tale merceologia – circa 500.000 tonnellate – è rilevante, tanto che in prospettiva, qualora fossero risolte le questioni ancora aperte di accessibilità nautica, è giudicato effettivamente acquisibile da Porto Nogaro, evitando in tal modo i costi del trasferimento da Monfalcone.¹⁹

Per le esportazioni del contesto locale (es. lamiere), le imprese del settore sottolineano, anche in questo segmento, l'importanza dell'aggregazione ai fini di un rinforzo dell'utilizzo del porto, benché i potenziali futuri siano giudicati più limitati rispetto all'importazione.

¹⁹ Se questo scenario fosse effettivamente realizzato, le aziende leader del settore riterrebbero che, effettivamente, in una prospettiva di lungo periodo, potrebbe risultare utile disporre di ulteriori infrastrutture portuali, anche collocate eventualmente in un'area più prossima alla foce dell'Aussa-Corno.

5. IL QUADRO COMPETITIVO, IL POSIZIONAMENTO DI MERCATO E I POTENZIALI: VALUTAZIONI DI SINTESI

5.1 IL POSIZIONAMENTO “DIFFERENZIATO” DI PORTO NOGARO

Considerata l'impostazione complessiva della portualità regionale, che oltre ai porti di Trieste e Monfalcone include anche, pur se amministrativamente separato, Porto Nogaro, è opportuno fornire alcune valutazioni sul posizionamento attuale e potenziale di Porto Nogaro nello scenario complessivo del mercato portuale regionale.

A tutto va premessa la constatazione che qualunque considerazione sullo stato attuale e sul futuro di Porto Nogaro nelle sue relazioni con i “mercati” non può prescindere dalle questioni legate all'accessibilità marittima, ed in particolare alle problematiche di “pescaggio” ancora irrisolte, che limitano l'accesso alle navi superiori a 5,5 m di pescaggio.

Nonostante la forte limitazione nei pescaggi attuali, va comunque osservato che Porto Nogaro si è effettivamente ritagliato un ruolo di “nicchia specializzata” nella panoramica dei traffici dei porti regionali, grazie alle caratteristiche tecnico-economiche della sua offerta, alla prossimità geografica, ad uno zoccolo di “mercato naturale” di natura industriale e al lavoro di promozione realizzato nel corso del tempo da alcuni operatori chiave.

Tale ruolo si ricollega, essenzialmente, alla capacità di offrire a costi sostenibili, e in un contesto di notevole agilità operativa (vista la piccola dimensione e la specializzazione del porto in termini di tipologia di traffico), una gamma di servizi rivolti a specifici settori industriali, collegati a “partite marittime” di media o piccola dimensione, sia in importazione che in esportazione, collegati a mercati essenzialmente collocati nell'Area Mediterranea e del Mar Nero (questi ultimi prevalentemente in ingresso e per la componente siderurgica).

Lo scenario regionale della portualità – se si esclude il porto “multi-terminale” di Trieste, adatto ad operazioni di diversa specializzazione e a molteplici tipologie di navi il quale tuttavia si colloca in un'area alquanto lontana per servire, come porto di riferimento per i traffici convenzionali (es. rinfusa o break-bulk del contesto industriale dell'Aussa-Corno) – include, a poche miglia nautiche da Porto di Nogaro, il porto di Monfalcone (gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) il quale tuttavia, oltre alla distanza terrestre dal Distretto dell'Aussa Corno, è caratterizzato da alcuni vincoli legati alla sovrapposizione di diversi tipi di traffico rispetto al contesto più agile e specializzato di Porto Nogaro.

5.2 I MERCATI DI RIFERIMENTO IN IMPORTAZIONE ED ESPORTAZIONE E I RELATIVI POTENZIALI

Nel ruolo di “porto di importazione”, Porto Nogaro gioca comunque assieme a Monfalcone una partita che, almeno attualmente, si potrebbe definire di “sinergia competitiva”. Da un lato, il porto di Monfalcone permette di far giungere nell’area navigli di notevole dimensione a pieno carico; opportunamente allibate tali navi possono quindi giungere a Porto Nogaro (sebbene gli attuali 5,5 m di pescaggio riducano i potenziali di accessibilità anche a navi allibate e per questo, il passaggio ad un pescaggio ammesso superiore sarebbe estremamente importante).

Dall’altro lato, Monfalcone, proprio per i fondali superiori e quindi la capacità di lavorare naviglio di maggiore dimensione, tende però ad attirare (quale porto “di concentrazione”) traffici che altrimenti potrebbero trovare naturalmente sponda a Porto Nogaro, spingendo quindi verso l’uso di mezzi terrestri (ad elevato impatto ambientale) per la redistribuzione verso l’area dei laminatoi dell’Aussa-Corno.

Risulta comunque ragionevole immaginare che, rispetto al contesto del porto di Monfalcone, una parte delle navi di dimensioni modeste e con carichi afferenti origini/destinazioni interne alla regione e compatibili potrebbero essere operate direttamente Porto Nogaro, consentendo a Monfalcone di operare in maniera più mirata e attrattiva per il mercato di navi di maggiori dimensioni e con tipologie specializzate (es. “car carriers”; navi per prodotti forestali, grandi “bulk-carriers”, ecc.).

Per quel che concerne il traffico in esportazione, che non utilizza frequentemente il naviglio utilizzato per l’importazione (appartenendo a circuiti logistici molto differenti), va ricordato che esso è basato, a Porto Nogaro, su formule logistiche peculiari che rappresentano uno dei caratteri maggiormente peculiari dell’offerta dello scalo, permettendo in tal modo di distinguersi naturalmente, grazie a questa nicchia, dalle altre realtà portuali regionali. La formula prevalente per le esportazioni è infatti quella delle “linee/semilinee” dirette al mercato Mediterraneo e dedicate alle piccole partite con naviglio di portata limitata, sviluppate nel corso del tempo da operatori marittimi fortemente concentrati sullo sviluppo dei traffici nel porto friulano, nel quale, fra l’altro, l’elevata specializzazione logistica in alcuni specifici segmenti industriali, permette condizioni economiche e di servizio non facilmente riscontrabili altrove nell’area del Mare Adriatico Orientale.

Lo sviluppo della nicchia delle esportazioni, ed in primo luogo la “componente estera” di queste ultime (es. Austria, ma anche Slovenia) rappresenta, anche in prospettiva, un essenziale punto di forza dello scalo friulano, offrendo nicchie potenziali verosimilmente ancora ampliabili, qualora supportate da iniziative commerciali rafforzate e da una promozione di pacchetti logistici integrati, capaci di sfruttare al meglio (nonostante i volumi in assoluto non ingentissimi) le opportunità ferroviarie e dell’intermodale.

In particolare Porto Nogaro è richiesto per trasporti intra-mediterranei sul Nord Africa, Levante e Medio Oriente, ma anche verso il Mar Rosso; trasporti che sono effettuabili da navi con tonnellaggio limitato e quindi con modeste esigenze di tirante d’acqua (navi *box shaped* cioè con stiva a forma geometrica che può accogliere carico generale e container, diffusissime in Mediterraneo).

È da ritenersi comunque un valore l'elevata flessibilità nella gestione, a Porto Nogaro, di tutte le variegate componenti del mercato dei traffici, capace di garantire elevati turn-over evitando specializzazioni logistiche eccessivamente dominanti (con particolare riferimento all'uso delle aree e ai magazzini di retro-banchina, non particolarmente ampi proporzionalmente allo sviluppo lineare della banchina) che potrebbero ridurre l'attrattiva complessiva del porto.

Sul piano dei potenziali di sviluppo, anche dai colloqui con le imprese, sono emerse chiaramente indicazioni di possibili nuove acquisizioni di traffici in esportazione, fra cui si possono citare:

- Prodotti siderurgici semilavorati in export (coils, lamiere, vergella e altri profilati) provenienti dall'Austria;
- Binari ferroviari in export dall'Austria verso paesi mediterranei;

Pure sul versante delle "importazioni", tuttavia, per quanto esse risultino maggiormente collegate al sistema industriale dell'Aussa-Corno, si individuano – anche nella percezione delle imprese – nicchie di potenziale crescita, quali ad esempio:

- materie prime per la produzione del vetro in importazione (sabbie silicee) per conto della vetreria già insediata in Aussa-Corno e di un'altra in fase di insediamento;
- sale e cereali in importazione (semi di girasole e colza) per la produzione dell'oleificio insediato;
- rottame di ferro in importazione per le acciaierie regionali.

Complessivamente, l'incremento dei traffici di transito derivante dalle sopra descritte acquisizioni dovrebbe ammontare su base annua intorno alle 300.000 tonnellate.

Oltre a queste quote aggiuntive, i principali importatori di semilavorati siderurgici ritengono che, una volta risolte le questioni relative al pescaggio (Cfr. il capitolo "6. Lo stato delle infrastrutture e gli interventi in corso") è ragionevole prevedere che Porto Nogaro possa acquisire quote rilevanti dei flussi complessivi destinati all'alimentazione dei laminatoi locali (alcuni in fase di sviluppo) flussi che, almeno in parte, attualmente non passano attraverso il porto (circa 1 milione di tonnellate).

Queste nuove quote potrebbero costituire un traffico marittimo di importante entità: si stimano almeno 500.000-600.000 tonnellate annue aggiuntive di bramme in importazione, con la possibilità di arrivare a raggiungere in condizioni ottimali anche quantitativi via mare più elevati.

Infine, un elemento che potrebbe contraddistinguere, sul piano della fungibilità di Porto Nogaro, anche rispetto agli altri porti regionali, è rappresentato dalle opportunità nell'ambito del trasporto costiero fluvio-marittimo, in specie nelle relazioni con il bacino padano, tramite l'idrovia Fissero-Tartaro/fiume Po che raccorda i porti Nord

Adriatici, tra cui Porto Nogaro, alle località di Chioggia, Rovigo, Ferrara, Mantova, Cremona e Piacenza facente parte del Corridoio Mediterraneo del network TEN-T²⁰.

Tale ipotesi di lavoro sarebbe di potenziale interesse, in primo luogo, per le aziende del comparto siderurgico e metallurgico dell'area industriale dell'Aussa-Corno, in un'ottica di "green-alternative" per le relazioni di trasporto da e per l'area padana. Va d'altra parte ricordato che, almeno sino ad ora, l'Idrovia Padano-Veneta, per svariati motivi di ordine infrastrutturale, gestionale ed economico (per tempi ma anche, in alcuni casi, per i costi, rispetto a strada e ferrovia) non si ha creato condizioni tali da innescare l'utilizzo regolare e effettivo della modalità per via d'acqua interna e non sembrano esserci all'orizzonte sostanziali modificazioni di tale quadro.

²⁰ Risoluzione dovuta all'Accordo di Ginevra "European agreement on main inland waterways of International importance (AGN) che all'articolo 1, comma 1, inserisce nella rete delle idrovie europee anche le acque costiere.

5.3 LE PROSPETTIVE EVOLUTIVE DEL RAPPORTO FRA PORTI REGIONALI

Il posizionamento competitivo quale “nicchia specializzata” conseguito da Porto Nogaro, così come precedentemente descritto, rappresenta senza dubbio un valore altamente positivo sul quale puntare per la prosecuzione del percorso di sviluppo del porto friulano, anche nella definizione, grazie alla presenza di oggettivi elementi di differenziazione, di un rapporto armonico con i rimanenti porti della Regione Friuli Venezia Giulia, ormai organizzati sotto l’ombrello unico dell’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale.

In particolare dopo l’inclusione del Porto di Monfalcone nell’ambito dell’Autorità di Sistema, è tuttavia da prendere in considerazione l’opportunità, da parte delle istituzioni responsabili di Porto Nogaro, di sviluppare ulteriormente le relazionali inter-istituzionali fra i gestori dei porti regionali in modo da favorire, pur nel pieno mantenimento delle rispettive competenze, lo scambio di informazioni, in particolare su temi quali i percorsi di sviluppo, lo scambio di conoscenze e di buone pratiche in tema di portualità, nonché, ove conveniente alla totalità delle parti, la collaborazione in progetti finanziati (ambiti dei progetti europei) su temi di interesse comuni (es. logistica integrata e intermodalità, nuove tecnologie, digitalizzazione, energia, ambiente), favorendo inoltre il progressivo avvicinamento in direzione di standard condivisi (es. piattaforme informatizzate, ecc.).

6. LO STATO DELLE INFRASTRUTTURE E GLI INTERVENTI IN CORSO

6.1 L'AMBITO PORTUALE NEL SUO COMPLESSO: ANALISI DELLE PROSPETTIVE E DISCUSSIONE

Storicamente, discutendo dell'assetto delle aree portuali, le zone di Porto Nogaro destinate ad attività operative portuali sono molteplici, comprendendo oltre al cosiddetto "porto vecchio", le zone attualmente operative della Banchina Margreth e le ulteriori aree limitrofe comprese nella circoscrizione portuale e quindi considerate nel Piano Regolatore Portuale.

A queste si aggiungono alcune banchine private, non rientranti nell'ambito delle aree "commerciali" del porto, e caratterizzate da diversi livelli di operatività e stato manutentivo, dedicate (in modo differenziato da caso a caso) a traffici saltuari.

Per quel che concerne l'ambito di analisi del presente Piano Operativo Triennale ci si limita a trattare l'ambito del Porto Commerciale centrato sull'area del cosiddetto Porto Margreth, poiché, come specificato nel seguente paragrafo, l'area di Porto Nogaro Vecchio da un punto di vista delle opportunità legate ad attività portuali commerciali è da ritenersi di difficile ri-sviluppo. Si ricorda, inoltre, che nell'area di "mitigazione ambientale" situata a sud del bacino di Porto Nogaro, sono previste forti limitazioni alla tipologia delle industrie ammesse ed allo stoccaggio di prodotti chimici, combustibili, ecc. , in considerazione del regime idraulico che la caratterizza e del fatto che in caso di sversamenti non sarebbe possibile intervenire per evitare l'immissione di inquinanti nel fiume Corno prima e nella laguna successivamente.

6.1.1 PORTO NOGARO VECCHIO

Per quel che riguarda l'ulteriore zona portuale inserita nel Piano Regolatore, vale a dire Porto Nogaro Vecchio, da un punto di vista strettamente economico, si ritiene che, alla luce dei caratteri complessivi del contesto (caratteri e dimensione dell'area di banchina e di retro-banchina, posizione dell'infrastruttura rispetto alle infrastrutture di accessibilità, scarsa integrabilità funzionale – es. ferroviaria - con le operazioni nel "cuore" del porto commerciale – Banchina Margreth), nonché delle richieste indotte dall'evoluzione dei mercati, dalle nuove tecnologie logistiche nonché dal contesto idrografico del fiume e di quello infrastrutturale complessivo (sia sul lato delle banchine ma anche dell'intero sistema di accessibilità), tale dotazione, che in passato ha avuto destinazione commerciale ai fini del trasporto merci, ormai possa essere difficilmente considerata come potenzialmente riadattabile a questi tipi di attività.

Si ritiene, infatti, che il possibile riutilizzo di tale infrastruttura potrebbe avvenire prevalentemente in funzione di modelli di valorizzazione non basati sulla portualità "merci" (es. approdi non commerciali, nautica, nautico/industriale, settore immobiliare, ambito turistico, sportivo-ricreativo, uso pubblico del fiume, ecc.), con

limitate opportunità di un suo riutilizzo anche come “area portuale” per attività legate all’imbarco o sbarco di passeggeri (es. crociere fluviali con unità non superiori a 25 tonnellate).

Questo, senza negare ovviamente che, in ogni caso, anche qualora privo della natura formale di porto commerciale, Porto Nogaro Vecchio possa svolgere funzioni collegate comunque, almeno in una certa misura, alla presenza di mezzi nautici (es. diporto, ecc.).

6.2 BACINO MARGRETH: IL LAY-OUT PORTUALE OPERATIVO

Il porto commerciale di Porto Nogaro è in pratica costituito dal comprensorio definito “Bacino Margreth”. L’area dispone di una moderna banchina lineare di metri 860 operativi, di raccordo ferroviario “sottobordo” per una ampia parte della banchina e di ampi spazi retrostanti adatti nel caso anche alla movimentazione, predisposizione e assemblaggio o dis-assemblaggio di componenti complesse di unità di carico (carichi speciali, altresì noti come “project cargo”, etc.)²¹.

Nell’ immagine satellitare (Figura 8) e nella cartografia tecnica (Figura 9 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) è visualizzabile il lay-out della banchina Margreth.

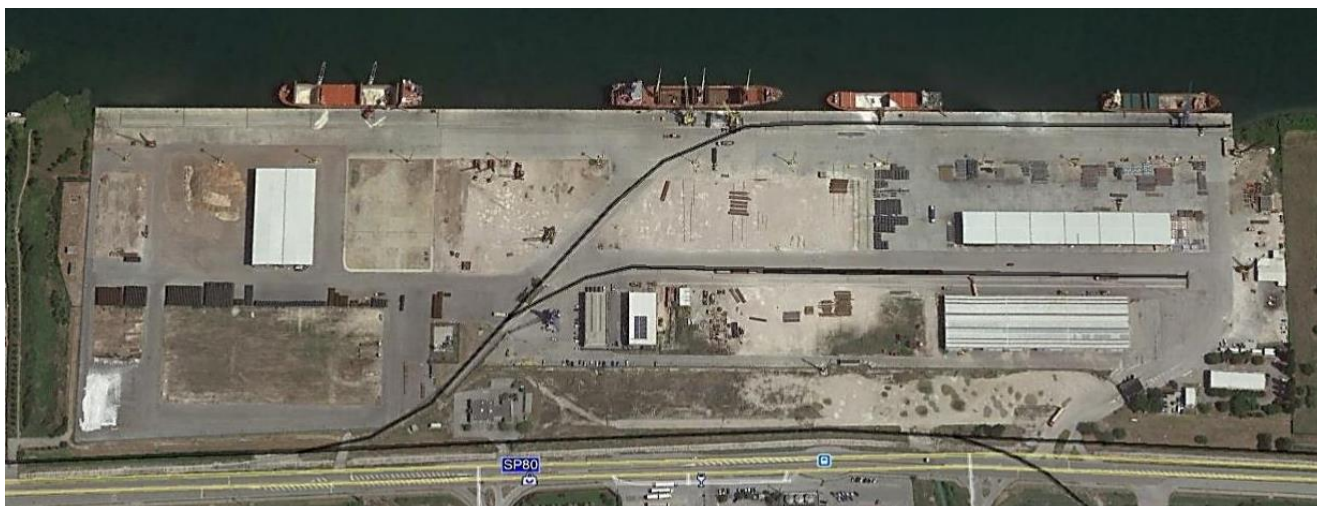


Figura 8 - Fotografia satellitare della banchina Margreth; fonte: CoSEF.

²¹ Questa tipologia di carico è di fondamentale importanza in quanto permette di allargare con operazioni a “valore aggiunto” il novero delle attività di Porto Nogaro, senza assolutamente limitare o contingentare l’attuale traffico e qualsiasi ulteriore sviluppo dello stesso. I carichi “speciali” o comunque quelli che si definiscono come project cargo rimangono uno degli obiettivi più interessanti di sviluppo e di specializzazione di questo porto. Prove esemplari delle opportunità legate al project cargo sono state, di recente, la movimentazione delle imponenti paratoie costruite dalla Cimolai per il canale di Panama la cui operazione ha avuto un ottimo successo tecnico e il recente varo su chiatta autoaffondante di un’unità navale costruita dalla Cimolai stessa in collaborazione con il Cantiere San Giorgio di Genova per conto di RFI.

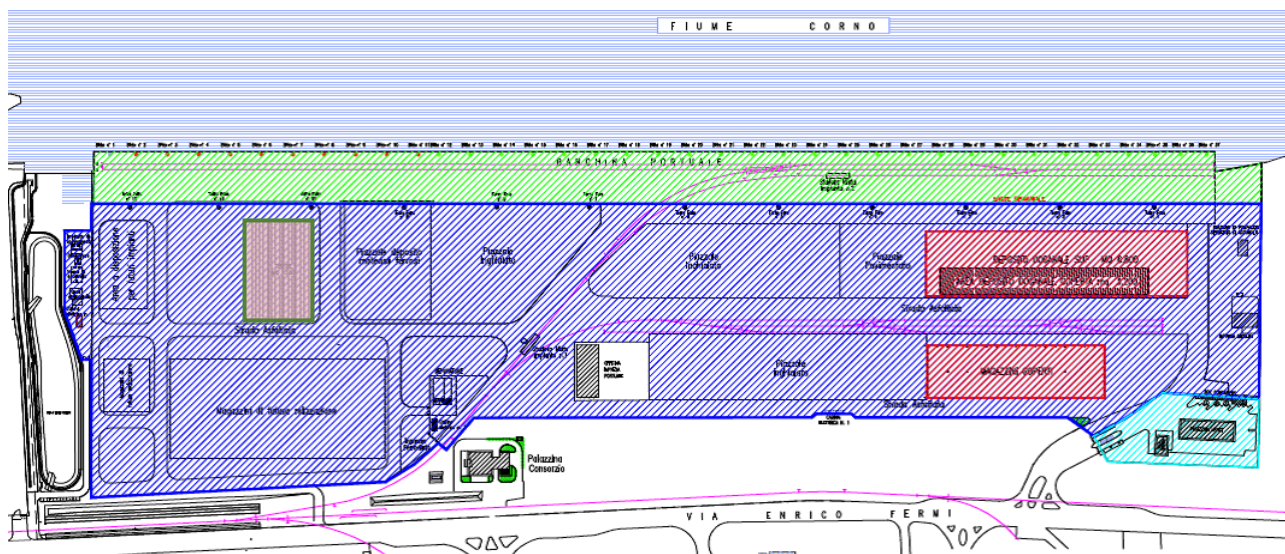


Figura 9 - Lay-out della banchina Margreth; fonte: CoSEF.

Con riferimento alla pianta della Figura 9 il lay-out del comprensorio di Porto Margreth è strutturato come segue:

- Area demaniale di banchina, della lunghezza di 860 m, con una superficie pari a mq 35.350 (zona indicata in colore verde).
- La banchina è fornita di adeguati punti di ormeggio (bitte) in numero di 37, distanziate di 25 metri. Il tirante d'acqua è di 6,50 metri sotto banchina e 6,00 circa per l'area di manovra antistante i 200 metri più a nord della banchina che non erano utilizzabili a causa delle scarse profondità del fondale e -8,00 metri sotto banchina per i restanti 800 metri della banchina come risultante dai rilievi batimetrici affidati dalla Regione ad un'impresa specializzata al termine dei "Lavori urgenti per il dragaggio del fiume Corno finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione, favorire la circolazione delle acque lagunari ed il ricambio idrico e contenere la dispersione delle sostanze inquinanti nell'ambiente lagunare" conclusi il 31.12.2017 e al termine dei "lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del fiume Corno" conclusi il 17.04.2020. Va però precisato che i predetti dati potrebbero essere suscettibili di rimodulazione al termine del procedimento di validazione in corso presso l'Istituto Idrografico della Marina Militare, che dovrebbe concludersi a breve.
- Area operativa retrostante la banchina, che include piazzali, magazzini, tettoie e centri servizi, per mq 159.900 (zona indicata in colore blu);
- Deposito doganale merci, composto da mq 10.000 di area scoperta che include mq 3.200 di tettoie a 6 moduli e da 9 moduli di magazzino coperto per ulteriori 5.500 mq (aree indicate in colore rosa);
- Nr. 2 tettoie da 6 moduli in area A (Nord), un'officina meccanica, nr. 2 impianti di pesatura misti, nr. 2 palazzine uffici, cabine elettriche, impianto di depurazione acque, impianto di fornitura acqua alle navi,

8+4 torri faro di illuminazione, impianto antincendio con 2 cabine di pressurizzazione, rete fognaria acque meteoriche e relativo impianto di trattamento;

- Nr. 2 fasci di binari, il primo composto da 2 aste a raso per l'intera lunghezza di banchina, da un terzo tronchino a Sud e relativi deviatori di congiunzione, il secondo da tre aste a raso e relativi deviatori di congiunzione a servizio del magazzino e delle tettoie dell'area doganale, per una lunghezza di 450 m.

Come più volte in precedenza accennato, la gestione del compendio retro banchina portuale di Porto Nogaro e della retrostante zona industriale dell'Aussa-Corno è di competenza del Consorzio per lo sviluppo economico del Friuli (CoSEF), che fra l'altro dispone di mezzi operativi di proprietà (una moto-spazzatrice, un loco-trattore Zephir, estintori e manichette dell'impianto antincendio, ecc.).

L'area demaniale di banchina, il bacino prospiciente e tutti gli altri bacini banchinati, nonché la canaletta fluviale sul Corno (dove, presso la foce nella laguna di Marano, confluisce anche il fiume Aussa), la parte di canale navigabile in laguna fino alle bocche di Porto Buso, rientrano invece nelle competenze amministrative e gestionali della Regione Friuli Venezia Giulia, tramite le competenti Direzioni Centrali (Infrastrutture e trasporti, Attività produttive e turismo, ecc.)

In data 30 giugno 2016 il Consorzio Aussa-Corno, già in stato di liquidazione, aveva pubblicato un avviso di gara per l'affidamento in concessione, per la durata di un anno prorogabile, dell'intero comprensorio retro-portuale, in lotto unico, con l'obiettivo di individuare un operatore economico cui assegnare la gestione operativa dello scalo, come poi avvenuto effettivamente.²²

6.2.1 DESCRIZIONE DI DETTAGLIO DEGLI IMPIANTI OPERATIVI NELL'AREA MARGRETH AI FINI DELLA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

È riportata di seguito un'elencazione di maggior dettaglio delle infrastrutture e degli impianti che caratterizzano l'area portuale del Bacino Margreth, utile all'inquadramento degli interventi operativi previsti, descritti in una sezione successiva del Piano Operativo Triennale (cfr. il capitolo ”

²² Come ricordato in un paragrafo precedente, la procedura si è conclusa con l'assegnazione alla società Consorzio Portonuovo, società di capitale definita "consorzio con attività esterna" partecipata dalle due attuali imprese portuali, la Midolini F.Ili S.p.A. e l'Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l. e con un capitale sociale di Euro 50.000, mediante la stipula di regolare contratto di affitto con validità annuale/rinnovabile. La concessione è stata prorogata ed è vigente al momento della redazione del POT.

2. La Programmazione operativa: gli interventi infrastrutturali”).

Assetto degli spazi

L'area portuale di Porto Margreth presenta una forma rettangolare di 860 x 250 ml con il lato maggiore corrispondente alla banchina sul fiume Corno.

L'impalcato della banchina ha una profondità di circa 20 ml dal bordo di accosto ed è stata realizzata in due lotti dal Consorzio Aussa-Corno che l'ha completata nel tratto a nord nel 2007. Le retrostanti pavimentazioni in “fibrorinforzato” sono state realizzate nei primi anni 2000.

La superficie complessiva dell'area recintata è di 204.400 mq. L'area retroportuale, dai 40 metri del limite demaniale è di proprietà del CoSEF a seguito della devoluzione dei beni provenienti dalla liquidazione del Consorzio di sviluppo industriale dell'Aussa-Corno. Insistono sull'area anche dei sedimenti demaniali corrispondenti alle vecchie canalette non aventi più funzionalità idraulica in quanto sostituite dalla canna armata che attraversa il porto in corrispondenza del lato nord dei magazzini portuali. L'accesso al porto avviene, tramite un innesto viario, da via Fermi, ex strada provinciale (SP 80), ora in gestione a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.a..



Figura 10 - Lay-out della banchina Margreth con evidenza dei fasci di binari presenti ; fonte: CoSEF.

Infrastrutture presenti (vedi Figura 10 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**)

Le infrastrutture presenti nell'area portuale di Porto Nogaro sono descrivibili come segue:

1. Varco d'accesso composto da un portale con due garitte e un cancello scorrevole per il passaggio dei mezzi eccezionali;
2. Garitta controllo accessi destinata al personale della Security Nordest al fine di ottemperare alle prescrizioni di Port Security attuate dal Consorzio Portonuovo;
3. Garitta Guardia di Finanza a servizio dei controlli per l'area doganale;
4. Sistema controllo accessi e servizio di sorveglianza impianto di videosorveglianza portuale. Nel corso dell'anno 2016 a seguito del trasferimento delle funzioni istituzionali dal Consorzio ZIAC a ZIU si è proceduto, in forza della Delegazione con la Regione FVG, al ripristino dell'impianto di videosorveglianza di porto Margreth. L'impianto è composto da un server centrale di elaborazione e memorizzazione delle immagini posto presso gli uffici del Consorzio ZIU della palazzina servizi e da tre postazioni per la verifica e il controllo. Dette postazioni sono site una presso il citato ufficio, una presso la garitta della Guardia di Finanza e una presso la Capitaneria di Porto Nogaro. Sono presenti dodici telecamere di ripresa, così definite:
 - quattro del tipo orbitale dette Speed Dome PTZ;
 - sei del tipo Telecamera Dome digitale a ripresa fissa 360;
 - due del tipo mini Dome 3 MP installate presso il varco di accesso di porto Margreth.

L'impianto è corredato di un sistema di controllo accessi automatizzato. Lettori di budget a prossimità del tipo "antivandalismo" da esterno sono stati posizionati su apposite colonnine agli ingressi. Tali lettori sono dedicati unicamente alla gestione delle entrate pedonali, cicli e motocicli, mentre le autovetture ed i mezzi pesanti sono gestiti tramite la lettura targhe automatica, non interrompendo così la marcia dei mezzi lavorativi.

5. Tettoie deposito materiali nord e sud: sono composte da moduli simmetrici con copertura in lamiera zincata e pilastri in acciaio per una superficie utile di stoccaggio di circa 3.800 mq per la tettoia sud e di 3.860 mq per la tettoia posta nord.

6. Magazzini coperti: sono composti da nove moduli simmetrici per una superficie totale adibita a deposito di 5.500 mq. Sono presenti 18 portoni ripartiti sui lati esposti a est e a ovest della struttura. All'esterno sul lato sud è presente una scala metallica per l'accesso alla copertura. Sulla copertura dei magazzini longitudinalmente sono presenti due file di lucernai apribili con comando motorizzato e quattro file fisse. È presente l'impianto antincendio sia all'esterno della struttura che all'interno, collegato alla rete di distribuzione portuale.

7. Ferrovia: il raccordo ferroviario per porto Margreth si distacca dalla rete RFI dalla stazione di San Giorgio di Nogaro. Dal deviatoio presente presso la dorsale su via Fermi, il binario entra nell'area portuale attraverso un apposito cancello e si dirama all'interno del recinto portuale per circa 4.300 ml e conta 23 deviativi. Parte di

questo raccordo ferroviario è stato realizzato in concessione sulla banchina demaniale dal disciolto Consorzio Aussa-Corno. Alcune valutazioni sul lay-out di tale opera ferroviaria sono svolte nel seguito.

8. Viabilità interna: all'interno dell'area è presente una viabilità di distribuzione realizzata in asfalto che permette l'accesso alla banchina, alle aree di deposito e alle restanti infrastrutture. Tramite apposita segnaletica orizzontale sono evidenziati i percorsi pedonali e i percorsi veicolari.

9. Piazzali pavimentati o inghiaati. Attualmente l'area disponibile allo stoccaggio delle merci è costituita da quattro piazzali inghiaati per una superficie complessiva di 36.192 mq.

10. Rete fognaria acque meteoriche e impianti connessi: è composta dalle caditoie, dalle tubazioni di convogliamento delle acque meteoriche ai tre "disoleatori" (sud, centro e nord), dai pozzetti, dai quadri di controllo e allarme. Le imprese portuali detengono l'autorizzazione allo scarico dalla Regione FVG (AUA).

11. Servizio di pesatura garantito da due pese portuali: sono presenti una stadera mista ferroviaria e stradale posta nella parte nord del porto (vicino al cancello ferroviario) e una stadera mista ferroviaria e stradale lungo la banchina portuale.

12. Impianto antincendio: è formato da due stazioni di pressurizzazione poste una a nord con tre pompe e una a sud dell'area portuale con quattro pompe, da tre anelli di alimentazione per una lunghezza complessiva di 4.200 ml, da 22 idranti UNI 70 soprassuolo e 18 idranti sottosuolo, 2 cassette UNI 70, 24 cassette UNI 45 e 2 attacchi motopompa UNI 70, dalle relative lance e manichette, dai dispositivi di pressurizzazione e dagli estintori portatili. Le imprese portuali sono intestatarie del Certificato Prevenzione Incendi del porto.

13. Pozzi: nell'area sono presenti quattro pozzi artesiani che alimentano rispettivamente l'impianto antincendio, la palazzina servizi, il servizio di adduzione di acqua potabile per le navi ormeggiate in banchina, l'impianto di trattamento rottami e l'officina dell'Impresa portuale.

14. Impianto di illuminazione portuale e forza motrice: quasi tutti gli impianti portuali (ad eccezione dei magazzini, palazzina servizi, officine e garitte) sono collegati alle tre cabine di trasformazione. La cabina portuale sud (n. 1), posta nella parte centrale del porto lungo la recinzione, serve gli impianti posti al centro sud del porto (impianto illuminazione centro sud, 8 torri faro centro sud e la stazione antincendio sud), la cabina nord (n. 2) serve la stazione antincendio nord, l'impianto di sollevamento disoleatore nord, 4 torri faro nord, le tettoie nord e l'impianto di trattamento acque rottami, mentre la cabina elettrica centrale (n. 3), posta nei pressi dell'impianto di trattamento acque rottami, serve l'impianto d'illuminazione perimetrale nord (ad eccezione delle torri faro).

15. Impianto di trattamento acque meteoriche provenienti dal deposito rottami ferrosi: all'interno del Piazzale Portuale Margreth, nel 2012 è stato realizzato su un'area di 6.000 mq una vasca da destinare al deposito e movimentazione dei rottami ferrosi e, se necessario, di materiali sfusi quali il caolino, l'urea, l'argilla e il cloruro di potassio, nonché di altri prodotti chimici al momento non definiti al fine di azzerare la possibilità che questi materiali possano, per effetto del dilavamento o a seguito di eventi accidentali, rilasciare sostanze inquinanti, anche successivamente ai primi 15 minuti di pioggia. L'acqua meteorica proveniente da detto piazzale

impermeabile è convogliata all'impianto di trattamento chimico-fisico realizzato nella parte centro nord del porto. Detto impianto è costituito da una vasca di accumulo per raccolta di quanto sversato o dilavato e da apparecchiature per il trattamento di depurazione. Il processo di depurazione consente la precipitazione degli inquinanti, in particolare metalli, presenti nell'acqua sotto forma di sali insolubili quali idrossidi che, una volta separati dall'acqua, saranno smaltiti come fanghi e nel contempo, per quanto concerne le acque reflue, confluiranno nella rete fognaria CAFC. L'impianto è corredato da una recinzione in rete metallica, da un impianto d'illuminazione esterna e da un quadro elettrico generale di controllo.

16. Servizio di fornitura acqua potabile alle navi: tale impianto è composto da un gruppo di pressurizzazione posto presso il vano tecnico della palazzina servizi e da una condotta idrica che dal vano tecnico giunge presso la banchina portuale. Tale impianto (unitamente alla palazzina servizi) è alimentato da un pozzo artesiano posto nei pressi del vano tecnico.

17. Palazzina servizi portuali e vano tecnico. Nei pressi del varco doganale è collocata una palazzina di due piani, con una superficie utile di circa 1.000 mq, dedicata ai servizi portuali i cui locali sono locati agli uffici doganali, alla capitaneria di porto, agli ormeggiatori, ai piloti e alle agenzie marittime.

18. Officine: nell'area inoltre sono presenti due officine meccaniche per la manutenzione delle gru portuali una in concessione all'Impresa Portuale Porto Nogaro e una alla F.lli Midolini.

6.2.2 GLI INTERVENTI REALIZZATI NELL'ULTIMO TRIENNIO NELL'AREA DI PORTO "MARGRETH".

Nell'ultimo periodo, a Porto Nogaro, sono state realizzate le opere finalizzate principalmente alla manutenzione straordinaria delle attrezzature, degli edifici e delle predisposizioni impiantistiche presenti all'interno dell'area portuale.

La palazzina servizi portuali è stata soggetta agli interventi di ripristino dei locali interni ed inoltre è stata eseguita anche la sostituzione di sei torri faro esistenti; nello specifico sono stati rimpiazzati i pali che le compongono e le relative fondazioni, in quanto non certificabili.

Su dodici torri faro, inoltre, si è provveduto a sostituire le lampade precedenti con lampade a tecnologia a led. L'impianto elettrico stesso ha subito un rinnovamento ed infatti sono stati eseguiti lavori di installazione dei contatori e dei dispositivi di telegestione presso le tre cabine elettriche portuali. Attraverso questo sistema è possibile controllare in remoto GSM i consumi dei singoli impianti d'illuminazione portuale e il relativo azionamento da remoto.

Il Consorzio, inoltre, ha provveduto alla diagnostica e alla riattivazione dell'impianto di trattamento acque meteoriche provenienti dalla vasca dei rottami ferrosi realizzato nel 2012 dal Consorzio Aussa – Corno e mai entrato in funzione. L'intervento ha garantito la sostituzione delle componenti guaste e la pulizia delle vasche di sedimentazione.

Per quanto riguarda la sicurezza, è stato riattivato l'impianto di videosorveglianza portuale, sono state sostituite alcune telecamere ormai superate ed è stata effettuata l'implementazione di una nuova postazione a servizio della società di vigilanza.

A completare le opere, si è provveduto al ripristino della rete antincendio del porto ed è stata realizzata la sostituzione del gruppo di pompaggio antincendio posto presso la stazione nord di porto Margreth. Si sono eseguiti, infine, anche lavori di manutenzione della segnaletica portuale. L'ammontare complessivo degli interventi di manutenzione straordinaria, realizzati durante in quinquennio, è pari alla cifra di € 662.000,00

Per quanto riguarda invece gli interventi di potenziamento e manutenzione sul raccordo ferroviario in zona industriale Aussa - Corno, si è provveduto ai lavori di mantenimento dello stesso, attraverso il finanziamento ricevuto da parte del ministero per le infrastrutture e parte dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia per un totale di € 7.015.000,00.

6.2.3 IL RACCORDO FERROVIARIO INTERNO AL PORTO

Il lay-out del raccordo ferroviario nell'ambito della banchina "Margreth" presenta alcuni caratteri che, almeno in astratto, alla luce delle migliori pratiche del settore ferroviario portuale, costituiscono fattori di vincolo ad una gestione economicamente e operativamente ottimale del potenziale ferroviario.

Il primo elemento da sottolineare è il fatto che il lay-out con binario posto a filo-banchina costituisce un modello che, per un contesto non intermodale come quello di Porto Nogaro, è ormai da considerarsi sorpassato: pur se concepita in teoria per ridurre le doppie movimentazioni e accelerare le operazioni nave treno o viceversa, la presenza in banchina di un treno "completo" o almeno di una sua parte per operazioni di carico e scarico diretto crea in realtà molteplici interferenze con altri tipi di movimentazione e di uso della fascia di piazzale, e peraltro, non permette in molti casi (per esempio per questioni di coordinamento mezzi) una flessibilità ottimale.

Questo vale in particolare quando, come a Porto Nogaro, molteplici navi di limitata lunghezza sostano in banchina.

Nella sostanza, quindi, pur essendo il binario a filo banchina quello più lungo all'interno dell'intero terminal, di fatto, a causa della posizione, è scarsissimo il suo utilizzo, sia come binario per il carico diretto che per la formazione del treno.

I fasci di binario più "interni", utilizzati effettivamente come binario di carico e scarico, sono posti in prossimità dei magazzini.

Per come sono disegnate le curvature e la posizione "centrale" nell'ambito della struttura, tali fasci risultano però di dimensioni non ottimali (410 metri il più lungo, ma con aste effettivamente utilizzabili intorno ai 350 m), motivo per cui spesso si rende necessario operare una divisione del treno in almeno due parti per le operazioni

di carico e scarico, con aggravii di manovra nel caso si debbano gestire efficientemente treni di maggiori dimensioni (anche solo di 500 m ²³).

La posizione piuttosto centrale del fascio, qualora esso sia occupato dal treno, comporta inoltre la necessità di allungamento di alcuni percorsi carrabili per raggiungere alcune aree del piazzale o dei magazzini.

²³ I 500 m di lunghezza treno sono frequenti nel settore siderurgico, per il quale è comunque raro (per motivazioni legate al peso massimo del convoglio ancor prima che di mercato) raggiungere lunghezze superiori dei convogli, sebbene teoricamente più efficienti.

6.3 LA NAVIGABILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ NAUTICA

6.3.1 GLI INTERVENTI REGIONALI LUNGO IL CANALE DI ACCESSO ALLO SCALO

Come messo in evidenza in precedenti parti del testo così come dalle interviste gli operatori, l'aspetto della limitata accessibilità nautica di Porto Nogaro (attualmente pari a 5,5 m) costituisce una criticità strategica per lo scalo di Porto Nogaro, senza la soluzione della quale è difficile immaginare percorsi di sviluppo significativi.

In riferimento alla situazione complessa relativa ai dragaggi, deve comunque essere riconosciuto che un articolato sistema di interventi, condotti a cura dell'Amministrazione Regionale dal 2014 al 2020 hanno progressivamente apportato miglioramenti in ampie aree del canale di accesso e del porto, alcuni dei quali introdotti solo molto recentemente.

Al fine di comprendere meglio e fare chiarezza sulla situazione attuale, si ripercorre brevemente il susseguirsi degli interventi che hanno coinvolto il canale d'accesso allo scalo portuale.

Fino al 2012, il tratto fluviale era stato soggetto a gestione commissariale che aveva redatto e appaltato il lavoro di dragaggio per l'approfondimento della batimetria a -7,50 metri. All'epoca, l'opera prevedeva il dragaggio del solo fiume Corno, da Porto Margreth fino alla foce della laguna, estendendosi per 6 Km; tuttavia il lavoro è stato definitivamente sospeso nel 2011, dopo numerose interruzioni, a causa dell'impossibilità di trovare un recapito finale dei sedimenti scavati (erano stati dragati circa 54.000 metri cubi).

Con il successivo passaggio delle competenze relative alla gestione dell'attività manutentive dei canali lagunari alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, avvenuta nel 2013, la Direzione infrastrutture e territorio ha provveduto a rivisitare il progetto di dragaggio e a partire da aprile 2015, nei due anni successivi, sono stati così movimentati 240.000 mc di sedimento.

I lavori di dragaggio in tale fase si sono concentrati nel bacino portuale di Porto Margreth, lungo il fiume Corno e nel tratto a mare di Porto Buso. Si è così assicurato un fondale a -7,50 metri dell'intera asta navigabile, per un'estensione di quasi 15 Km, consolidando circa 5 Km di argini in stato di degrado.

In tale contesto, l'amministrazione regionale ha provveduto a far realizzare dalla ditta specializzata il rilievo batimetrico del canale, rispettando le disposizioni del "Disciplinare tecnico per la standardizzazione dei rilievi idrografici"; va ricordato inoltre che a seguito di ordinanza n.32/2017 sono state ammesse alla navigazione e all'accosto navi con pescaggio fino a 6,20 metri.

Alla luce di ulteriori elementi conoscitivi assunti nel tempo, è quindi stato sviluppato un nuovo intervento che ha ulteriormente incrementato la fruibilità della banchina portuale, allargato il bacino di evoluzione e migliorato la geometria del canale navigabile: tutti lavori finalizzati a incrementare la sicurezza della navigazione ed implementare le potenzialità del porto regionale. I "lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio

del fiume Corno” conclusi il 17.04.2020, hanno comportato il dragaggio di 73.000 metri cubi di sedimento e hanno conseguito i seguenti obiettivi:

- allargamento del bacino di evoluzione di fronte alla banchina di Porto Margreth, al fine di facilitare le manovre di ormeggio/disormeggio delle navi, da 180 a 220 metri;
- dragaggio a -6,50 metri sottobanchina (per i primi 200 metri) e a -6,00 metri circa per l’area di manovra antistante i 200 metri più a nord della banchina che non erano utilizzabili a causa delle scarse profondità del fondale;
- dragaggio a -8,00 metri sottobanchina per i restanti 800 metri della banchina;
- allargamento della cunetta navigabile di -7,50 metri a 35 metri lungo il fiume Corno dal bacino di Porto Margreth fino in prossimità della Banchina Pittini per circa 2 km, ed allargamento della cunetta navigabile di profondità 7,50 metri a 35 metri dell’intero tratto lagunare del canale per circa 3,5 km.

Nell’ottobre del 2020 sono stati effettuati i rilievi batimetrici lungo tutti i 15 km del canale di Porto Nogaro, del bacino di Porto Margreth e fino all’ultima meda elastica di Porto Buso. Si è rilevato che il canale ha mantenuto la profondità di -7,50 metri sia per il tratto di fiume Corno, sia per il tratto lagunare. Di ciò se ne parlerà in modo più approfondito nel capitolo successivo (“6.3.2 La canaletta di accesso marittimo e ambiti di manovra nautica”). Nella Tabella 9 seguente viene riportato un quadro di sintesi degli interventi realizzati dall’amministrazione regionale lungo il canale di accesso alla banchina Margreth dal 2014 al 2020.

RIEPILOGO DEGLI INTERVENTI REALIZZATI DALL'AMMINISTRAZIONE REGIONALE LUNGO IL CANALE DI ACCESSO ALLO SCALO COMMERCIALE DI PORTO MARGRETH 2014-2020

NR.	DESCRIZIONE INTERVENTO	estensione dell'opera	Spesa dell'opera [€]	Quantità dragata [mc]	INIZIO E FINE LAVORI
1	Lavori di manutenzione ordinaria dei segnalamenti marittimi del Fiume Corno e del Canale Aussa-Mare fino a Porto Buso	4 km	307.000,00	///	2014-15
2	Lavori urgenti per il dragaggio del Fiume Corno finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione, favorire la circolazione delle acque lagunari ed il ricambio idrico e contenere la dispersione delle sostanze inquinanti nell'ambiente lagunare.	15 km	14.200.000,00	240.000	2015-17
3	Lavori complementari e di perfezionamento di dragaggio del Fiume Corno	15 km	1.300.000,00	72.000	2017-2020
4	Lavori di manutenzione per il ripristino urgente dei fondali lungo il canale d'accesso di Porto Buso. L.R. 12/2012, art. 2, c 3, lett. f). - D.Lgs. 152/2006, art. 185, c 3.	1,5 km	300.000,00	20.000	2019
5	Fornitura di nove mede elastiche di segnalamento	-	93.000,00	///	2017
6	Intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno	8 km	306.000,00	///.	2020
7	Intervento di ripristino delle mede elastiche lungo il canale d'accesso a Porto Buso	1,5 km	40.000,00	///	2020
8	Interventi strutturali alle dighe foranee di Porto Buso ed al faro verde di segnalamento d'ingresso al porto, a seguito di aggravamento dello stato di deterioramento	-	spesa stimata € 800.000,00	///	
TOTALE INVESTITO DALLA REGIONE PER GLI INTERVENTI SU PORTO NOGARO			17.346.000,00		

Tabella 9 - Tabella di riepilogo degli interventi realizzati dall'amministrazione regionale lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth (2014-2020); fonte: "Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth"; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

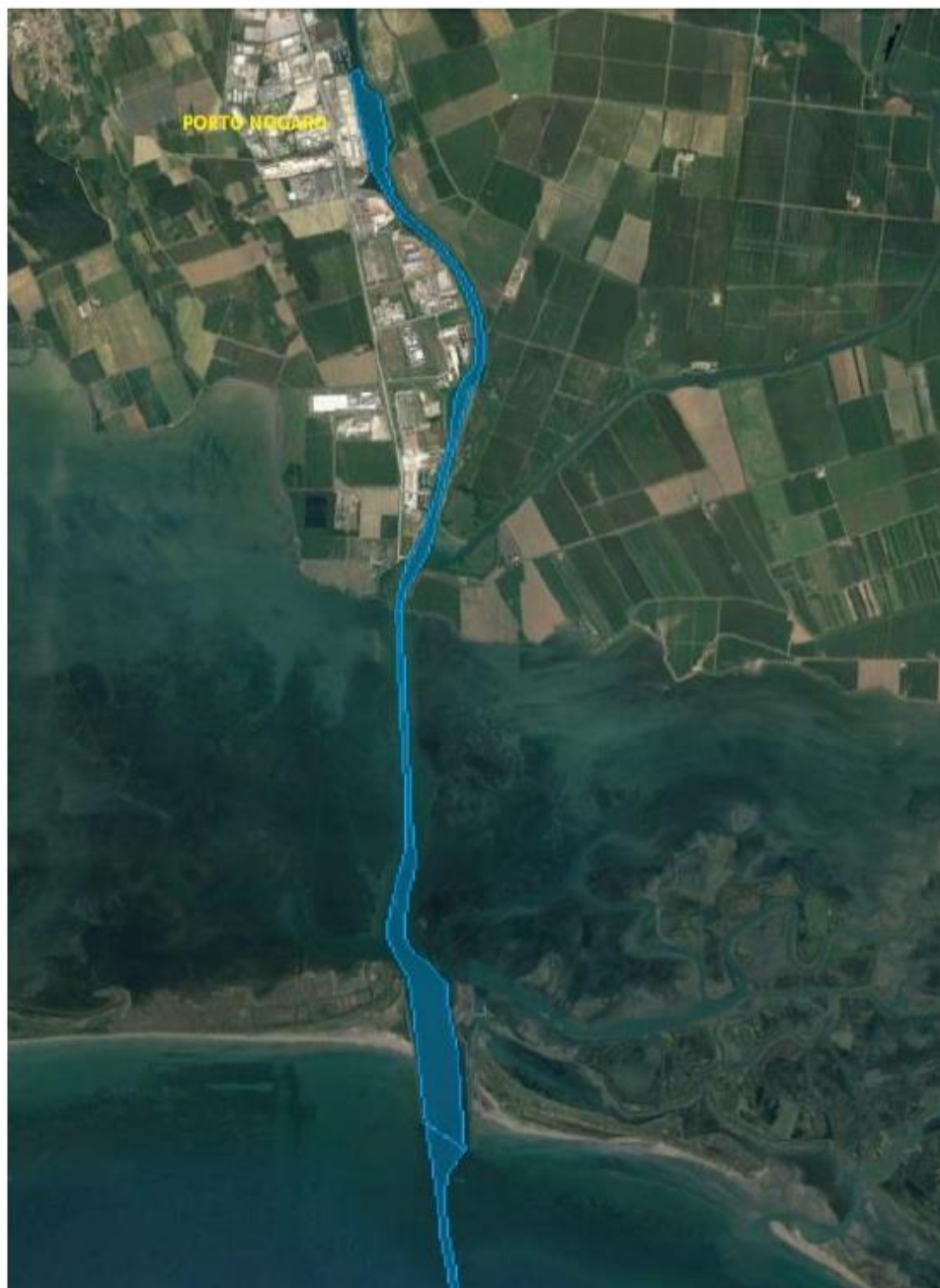


Figura 11 - Immagine satellitare del tratto fluviale che collega Porto Nogaro allo sbocco in laguna; fonte: “Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth” ; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

6.3.2 LA CANALETTA DI ACCESSO MARITTIMO E AMBITI DI MANOVRA NAUTICA

L'antistante area di evoluzione delle navi permette la manovra di unità fino a 150 metri di lunghezza e occasionalmente fino a 160 metri con deroga specifica da parte dell'Autorità Marittima.

La manovra viene normalmente effettuata in entrata con l'ausilio di un rimorchiatore stanziale a Porto Nogaro ed uno ulteriore su chiamata da Monfalcone o Trieste, qualora richiesto per particolari pescaggi e/o dimensioni della nave da manovrare.

La manovra di entrata e uscita viene effettuata unicamente con la luce diurna ed ovviamente in condizioni di marea compatibili con il pescaggio e le dimensioni (in particolare la larghezza) della nave, normalmente con un rimorchiatore di assistenza; l'entrata, inclusa l'evoluzione della nave, richiede in media 1,5 ore e l'uscita 1,25 ore (pilota a bordo/banchina e v/v).

L'escursione di marea è mediamente di circa mezzo metro ed impatta in particolare sulla zona foranea di entrata.

Il percorso di manovra con pilota è lungo circa 7,5 miglia e segue il corso finale del fiume Corno fino allo sbocco in laguna e poi attraversando la laguna stessa fino alla bocca delimitata da due dighe foranee e all'esterno in mare aperto per ulteriori circa 1,5/2 miglia. Adiacente al percorso è collocata un'area di ancoraggio per le navi in attesa di manovra.

Sul canale sono stati realizzati tra il 2014 e il 2020 i seguenti interventi che hanno riguardato la segnaletica:

- lavori di manutenzione ordinaria dei segnalamenti marittimi del fiume Corno e del canale Aussa-mare fino a Porto buso, concluso il 14.04.2015;
- intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno, concluso il 25.09.2020;
- Intervento di ripristino delle mede elastiche lungo il canale d'accesso a Porto buso, concluso il 11.12.2020.

Oggi il canale risulta interamente segnalato con luci crepuscolari nuove a basso consumo e autoalimentate che miglioreranno la sicurezza della navigazione verso porto Margreth (Figura 12), nello specifico:

n. 48 segnalamenti costituiti da miragli diurni radarabili e completi di riflettori radar e fanali marini a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare montati sulle briccole e i pali delimitanti il bacino di evoluzione, il canale fluviale e il canale lagunare, di colore rosso/verde, portata nominale 3 Nm;

n. 9 mede elastiche di segnalamento del canale a mare d'accesso a Porto Buso, costituite da miragli diurni radarabili e completi di riflettori radar e fanali marini a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare, con altezza piano focale di 4 m, profondità operativa di 6 m, di colore rosso/verde, portata nominale 4 Nm;

n. 1 radar (Racon tipo Pharos marine NT – safe area racon), installato sulla meda d’atterraggio “acque sicure”, completo di riflettore radar e fanale marino a led autoalimentato con pannelli fotovoltaici e sensore crepuscolare, con altezza piano focale di 6 m, di colore bianco, portata nominale 6 Nm.

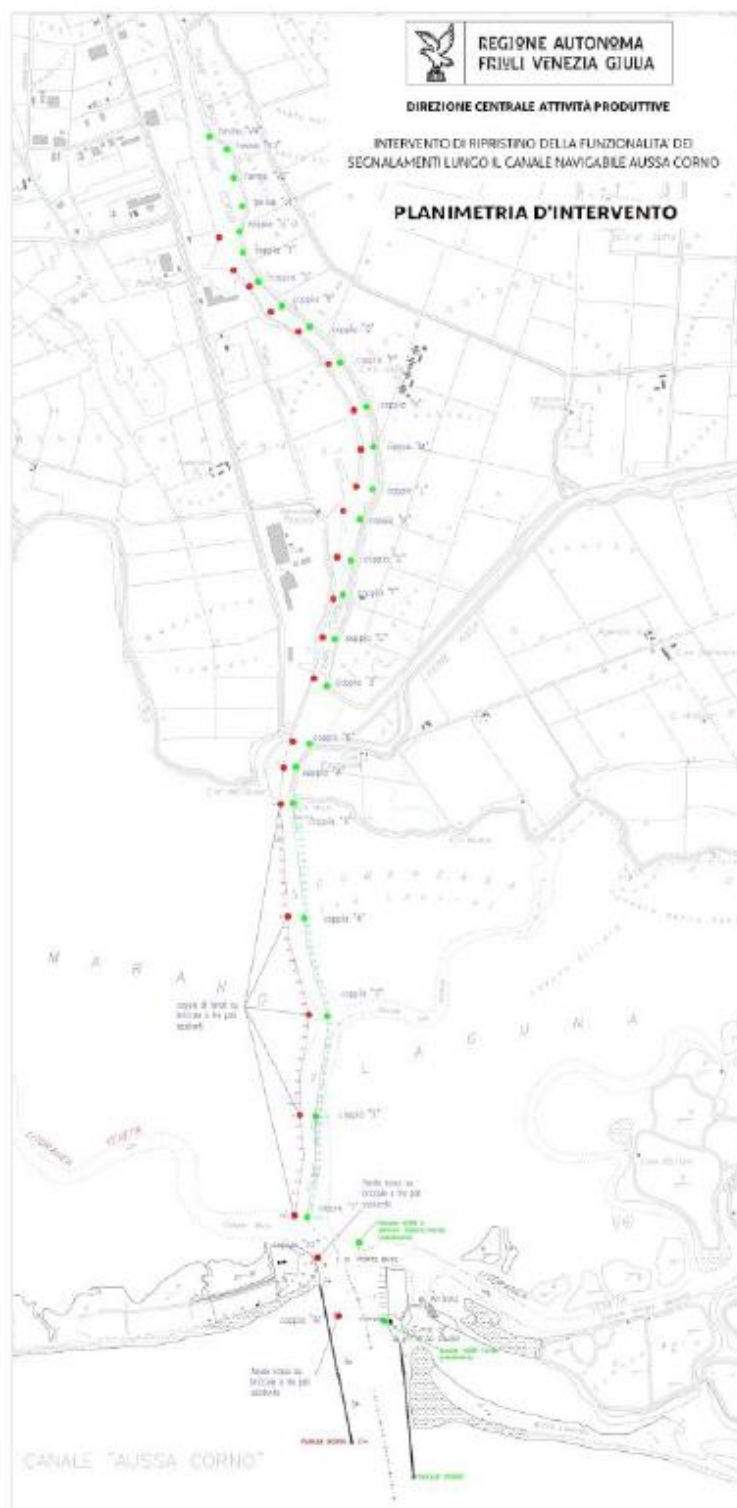


Figura 12 - Intervento di ripristino della funzionalità dei segnalamenti lungo il canale navigabile Aussa Corno; fonte: “Relazione sui lavori eseguiti lungo il canale di accesso allo scalo commerciale di Porto Margreth”; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

Batimetrie e gestione ottimizzata degli aspetti nautici

Come già anticipato (cfr. “6.3 La navigabilità e l’accessibilità nautica”), prima della recente rilevazione (ottobre 2020) i rilievi batimetrici ufficiali del sistema idrografico erano stati effettuati nel 2017, quando era già stato eseguito un primo dragaggio complessivo del canale a una quota di m 7,5 per una larghezza media di m 35.

La maggiore criticità del sistema è il costante insabbiamento naturale di tutto il percorso fluviale per gli accumuli dei sedimenti del fiume stesso che avvengono con ritmo regolare.

Inoltre in una specifica area dell’imboccatura a mare si sviluppa il cosiddetto effetto “barra”²⁴ determinato sia dal sedime del fiume in uscita che dalle azioni di marea e di correnti che vengono ulteriormente alimentate nei casi di mareggiate con venti meridionali, che esercitano, sui fondali relativamente bassi dell’area, un’ulteriore azione di accumulo, la quale quindi può subire incrementi non preventivabili come quelli esercitati da una situazione di costanza di causa ed effetto presente nel tratto interno.

Attualmente questa zona di barra si è sviluppata tra la seconda e terza coppia di boe per un’estensione di circa 150 metri.

Senza entrare in dettagli tecnici che non attengono strettamente a questo Piano, va segnalato che il combinato effetto di tutti questi elementi ha contribuito a far emanare la vigente disposizione dell’Autorità Marittima che impone ancora attualmente un pescaggio massimo di manovra di metri 5,50.

Tuttavia, dopo i lavori di dragaggio e le successive rilevazioni eseguite dalla Regione (ottobre 2020), che come descritto in precedenza sono ancora in corso di validazione presso l’istituto Idrografico della Marina Militare, il contesto apparirebbe migliorato con verosimili opportunità di riconsiderare l’aspetto del pescaggio ammesso, a patto che i suddetti standard vengano mantenuti nel tempo.

²⁴ Termine utilizzato per definire una duna sul fondo marino generata dalle correnti e dai moti di marea

Localizzazione e estensione tratto, espressa in chilometri [km]		Profondità	
		elaborato grafico riferimento la minima marea sigiziale, espressa in metri [m]	corrispondenza con il livello medio del mare, espressa in metri [m]
1,5	Porto Buso	6,55	7,20
	Porto Buso	6,34	6,99
	Porto Buso	5,55	6,20
5,0	Canale lagunare	6,52	7,17
	Canale lagunare	6,65	7,30
	Canale lagunare	7,12	7,77
	Canale lagunare	7,34	7,99
	Canale lagunare	7,1	7,75
5,0	Fiume Corno	6,77	7,42
	Fiume Corno	6,92	7,57

Localizzazione e estensione tratto, espressa in chilometri [km]		Profondità	
		elaborato grafico riferimento la minima marea sigiziale, espressa in metri [m]	corrispondenza con il livello medio del mare, espressa in metri [m]
	Fiume Corno	7,23	7,88
	Fiume Corno	6,57	7,22
	Fiume Corno	6,54	7,19
0,8	Porto Margreth	6,85	7,50
	Porto Margreth	7,65 m	8,30

Tabella 10 - Tabella riepilogativa di alcuni punti presi a campione lungo il canale d'accesso a Porto Margreth (rilevazioni di ottobre 2020), fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Direzione Attività Produttive, 2021.

Le rilevazioni riportano, per il sistema del canale di accesso, i dati sintetizzati nella Tabella 10. Come si desume peraltro dal rilievo batimetrico completo di tutto il canale d'accesso a Porto Margreth (15 km),²⁵ a distanza di 3 anni dai rilievi precedenti (2017), certificati dall'Istituto Idrografico della Marina, la recente campagna di rilievi batimetrici ha mostrato che il canale si è sostanzialmente mantenuto alla profondità di -7,50 metri (livello medio del mare), sia per la parte del fiume Corno, sia per il tratto lagunare.

Più nel dettaglio, secondo quanto descritto dagli uffici regionali competenti²⁶:

- il bacino di Porto Margreth a seguito dei due lavori di dragaggio realizzati è rimasto tal quale la fine dei lavori e garantisce la profondità di 7,50 m per il bacino di evoluzione per una larghezza di 220 metri;

²⁵ I rilievi batimetrici sono disponibili presso gli Uffici Regionali competenti.

²⁶ Il testo dedicato alle descrizioni dei fondali è ripreso dalla comunicazione della Direzione Attività Produttive all'Ufficio circondariale Marittimo di Porto Nogaro, in data 19.01.2021 (Prot. 0000842 / P). Nella stessa comunicazione si dà informazione del passaggio di consegne, all'interno dell'Amministrazione Regionale, per quanto riguarda gli interventi in materia di sicurezza della navigazione, principalmente rappresentati dai lavori di dragaggio, dalla Direzione centrale attività produttive e turismo alla Direzione centrale difesa dell'ambiente.

- il fiume Corno garantisce i 7,50 metri fino alla confluenza con il fiume Ausa, dove tra il seppur minimo trasporto solido fluviale e la vicinanza con la laguna si sono registrate profondità attorno ai 7,20 m; si registrano profondità di 7,20 metri anche alla foce del fiume Corno in laguna (meno di 50 metri);

- lungo tutto il tratto lagunare le profondità superano i 7,50 metri e come noto avvicinandosi alle dighe foranee di Porto Buso le profondità aumentano per l'accelerazione della corrente dovuta alle dighe;

- nel tratto a mare oltre le dighe foranee, tra le mede elastiche, i fondali sono maggiormente soggetti a interramenti e risultano necessari interventi manutentivi più frequenti; le cause del fenomeno di interrimento vanno ascritte alle mareggiate che durante il periodo autunnale e invernale colpiscono il litorale della Regione Friuli Venezia Giulia, con forti venti di scirocco provenienti da Sud - Est che determinano naturalmente il rimaneggiamento di ingenti quantità di sedimento. Ciò posto, gli esiti dei più recenti rilievi batimetrici, già analizzati dall'ufficio circondariale marittimo di Porto di Porto Nogaro e con i piloti locali, hanno registrato fondali dai 7,20 ai 6,20 metri, riferiti sul livello medio del mare, che corrispondono a 6,55 m e 5,55 metri al livello medio delle basse maree sizigiali.

Secondo gli ultimi rilievi, rispetto al medio mare, il limite inferiore dei fondali si situerebbe pertanto, per l'intero sistema, intorno ai 6,20 metri. A tal fine si menziona che la formalizzazione dei dati relativi alla profondità dei fondali è attualmente in fase di procedimento decisionale e sono in corso, inoltre, dei tavoli di concertazione fra l'Istituto Idrografico della Marina Militare e l'azienda GE.CO. Srl per definire il parametro "Z0" (zeta zero) nell'ambito lagunare di Grado e Marano, affinché si possa stabilire, in laguna, la reale e più bassa marea esistente durante l'anno.

Tale dato è utile per la ridefinizione di rilievi e dragaggi in prospettiva con le reali situazioni di scarsa profondità lungo le idrovie; nel contempo, si possono ottenere dall'appaltatore dei rilievi di prima e seconda pianta, per accertare quanto oggetto di escavo è stato realmente concretizzato; a tal proposito, attraverso un'indagine mirata, si è in grado di capire se l'escavo raggiunge le reali quote di progetto, tanto da poter stabilire l'efficacia dei dragaggi.

La concertazione in corso fra gli attori predetti prevede la definizione delle monografie a terra e dei corrispettivi "capisaldi in mare" che, una volta quotati in altimetria, definiranno le reali condizioni sul piano spaziale "z". In seguito a queste valutazioni, si procederà con la valutazione delle comunicazioni da esternare alla Capitaneria territorialmente competente, al fine di dare avvio al procedimento di aggiornamento delle carte nautiche di utile indirizzo alle navi merci che transiteranno su fiume Corno.

Per concludere il tema, si informa che dalla relazione redatta dalla Direzione centrale attività produttive RAFVG si conferma che la quota del fondale è verificata a 6,50 metri.

Nell'analisi volta all'ottimizzazione anche prospettica delle potenzialità di Porto Nogaro sotto l'aspetto nautico andranno comunque considerati i seguenti fattori strutturali:

- insabbiamento del sistema idrografico: trattandosi di porto fluviale con sbocco in una laguna questa deve essere considerata come situazione endemica, sebbene una adeguata comprensione del

fenomeno, anche tramite un'analisi e modellazione idro-grafica avanzata, potrebbe suggerire soluzioni ottimali per prevenire e/o comunque ridurre gli effetti del fenomeno;

- si rende in ogni caso necessario proseguire con un monitoraggio sistematico e periodico dell'idrografia e delle batimetriche (con criterio da stabilire) atto a prevenire la persistenza degli elementi che hanno determinato i recenti limiti ai mezzi nautici in transito.

A titolo di riferimento puramente indicativo, la "pulizia" periodica della barra potrebbe essere programmata regolarmente e comunque con cadenza annuale, in considerazione anche delle tempistiche necessarie per l'iter di svolgimento delle stesse; per quanto riguarda, eventuali altri interventi manutentivi della canaletta e del sistema complessivo, si svolgeranno solamente su necessità verificata dal monitoraggio periodico delle batimetriche. Si rende quindi utile, oltre a sviluppare opportune analisi di costi-benefici, porre anche una particolare attenzione delle tempistiche di procedure autorizzative per la movimentazione dei materiali di escavo (vedi DM Ambiente 173/2016 Autorizzazione ad immersione in mare di materiali di escavo fondali marini – dragaggio – Attuazione articolo 109, D.Lgs 152/2006), al fine di ottimizzare la valutazione dell'esecuzione del lavoro primario ma anche e soprattutto in quella del costo di mantenimento di tale assetto idrografico.

Indubbiamente, dal punto di vista commerciale, una standardizzazione dei pescaggi massimi consentiti che permetta di superare la quota per molti anni rimasta come riferimento (5,50 m) giungendo a 6,50 metri consentirebbe un aumento dell'offerta del porto a mezzi nautici di più vasta gamma e quindi con maggiore attrattiva commerciale.

Come indicazione di piano, l'obiettivo da conseguire è quindi il mantenimento della quota di pescaggio ammessa per le navi in arrivo e partenza alla banchina di Porto Margreth almeno a metri 6,2 / 6,5; condizione da ritenersi essenziale per assicurare piena operatività e prospettive di sviluppo allo scalo, anche in coerenza con l'operazione di dragaggio effettuata nel 2017/2018, che ha permesso di conseguire, in termini fisici, un tirante d'acqua a metri 7,5 sull'intero percorso della canaletta di entrata/uscita dal porto²⁷.

In conclusione, si può affermare, che l'asta fluviale, propriamente detta, evidenzia la necessità di un piano manutentivo dei fondali al fine di limitare in futuro gli interventi straordinari e dal tenore simile a quelli svolti in passato; infatti, adottando questa modalità, non sarebbe necessario intralciare i traffici marittimi commerciali e all'interno di questa circostanza si potranno estendere gli interventi manutentivi anche alle mede e ai segnalamenti in generale.

Si deve valutare preventivamente i punti in cui operare con le eventuali attività di reflimento, affiancandole o meno alla realizzazione di eventuali altri interventi (es. velme, barene, rinforzi/ripristini spondali) o al trasporto in discarica per inertizzazione dei fanghi, da considerarsi come caso estremo.

²⁷ A titolo di esempio, le navi che trasportano bramme con allibo a Monfalcone potrebbero trasportare 1.000 tonnellate in più a viaggio.

Interferenze

Per quel che concerne le interferenze, la canaletta di manovra lungo il fiume Corno è attraversata da due elettrodotti aerei che normalmente non disturbano la navigazione dei mezzi nautici ma che comunque sono normati con una disposizione dell'Autorità Marittima che impone un limite di altezza massima dei mezzi nautici in transito di metri 36,5 sul livello del mare. Le eventuali eccezioni per altezze maggiori vanno autorizzate ad hoc²⁸.

Settore della manovra svolto fuori dalle bocche della laguna

Come detto questo tratto viene eseguito in manovra per una tratta di circa 1,5/2 miglia ed è segnalato con una serie di boe.

Orario di manovra

Attualmente la manovra è consentita solamente con la luce diurna, ma tale aspetto non incide in maniera significativa sull'attuale operatività del porto. In prospettiva, la manovra notturna potrà sicuramente essere presa in considerazione dal punto di vista tecnico, qualora ci siano aumenti di traffico e estensioni degli orari delle operazioni di imbarco e sbarco in banchina, che attualmente vengono effettuate con orario giornaliero 8.00h/13.00h - 15.00h/19.00h e saltuariamente, secondo le necessità, su due turni operativi continuati dalle ore 07.00 alle ore 19.00.

²⁸ N.B. i dati nautici relativi alla navigazione ed alla manovra sono meramente indicativi ai fini di questo studio e non devono essere utilizzati per riferimento tecnico oppure operativo.

6.4.1 ACCESSO FERROVIARIO

L'accesso ferroviario al comprensorio industriale e portuale di Porto Nogaro è costituito da una linea a singolo binario, non elettrificata, raccordata con la Stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro.

Il sistema ferroviario correlato a Porto Nogaro riveste una essenziale sua funzione di collegamento con il comprensorio industriale sorto nelle vicinanze del porto, dotato attualmente di otto raccordi privati utilizzati non solo dalle aziende metallurgiche ma anche da altri soggetti industriali insediati.

La stazione di riferimento per il contesto di Porto Nogaro è la Stazione di San Giorgio: quest'ultima è collocata sulla linea principale operante fra Venezia-Trieste, collegata anche con la Udine-Tarvisio via Cervignano, che è a sua volta parte della rete fondamentale regionale e nazionale. Dalla Stazione di San Giorgio di Nogaro, la linea ferroviaria Trieste-Venezia consente infatti il collegamento diretto, oltre che al resto del territorio nazionale, alla rete Slovena attraverso la tratta Bivio d'Aurisina-Villa Opicina e alla rete Austriaca attraverso la tratta Cervignano-Udine-Tarvisio, sulla quale è programmata l'eliminazione dei rimanenti colli di bottiglia grazie al raddoppio della linea Cervignano-Udine e dal completamento del raddoppio della linea di cintura Bivio Cargnacco-PM Vat.

La Stazione di San Giorgio di Nogaro mette direttamente in connessione Porto Nogaro, oltre che con i principali nodi nazionali, anche con le reti internazionali che connettono Austria e Slovenia e quindi con tutto l'hinterland europeo che poggia logisticamente sul sistema portuale regionale (Regione-Porto FVG) del FVG per i suoi traffici oltremare e di interscambio.

La stazione di San Giorgio di Nogaro è inoltre collocata lungo il Corridoio Mediterraneo, integrato nel sistema europeo Ten-T²⁹, in corso di realizzazione ed evoluzione sia per l'Alta Velocità sia, soprattutto per quanto interessa i porti, per l'Alta Capacità. Il contesto del Corridoio Mediterraneo, in Friuli Venezia Giulia, è sede di un progetto di potenziamento tecnologico (i cui interventi sono in fase di affidamento) e di velocizzazione della linea (in corso di progettazione), i cui riflessi positivi, in termini di incremento di capacità e di affidabilità sono prevedibili anche sul versante del trasporto merci.

Nel dettaglio, lungo il Corridoio, l'intervento di potenziamento tecnologico della tratta Mestre-Ronchi dei Legionari Sud, riguarda, tra l'altro:

- La realizzazione di un nuovo ACCM per il presenziamento a distanza degli impianti con posto centrale a Mestre;
- L'estensione dell'esistente SCCM di Venezia all'intera tratta;
- Un nuovo BAcf eRSC 3/3 per il distanziamento treni;

²⁹ Il Sistema TEN-T interagisce direttamente con l'Italia attraverso quattro "Corridoi" di cui in particolare due interessano direttamente la nostra Regione ovvero il già citato Corridoio Mediterraneo (Est-Ovest) e il Corridoio Baltico-Adriatico (Nord-Sud); va inoltre menzionato anche il Corridoio Scandinavia-Mediterraneo che utilizza il nodo di Verona, passando per il Brennero.

- L'implementazione dell'ERTMS2;
- Un intervento di PRG a San Giorgio di Nogaro con adeguamento al modulo 750 metri dell'impianto di Stazione.

I risultati attesi per quel che concerne il segmento di linea sono riassumibili in:

- un aumento della capacità della linea del 25%;
- una riduzione del distanziamento da 8 a 6 minuti;
- La ripetizione in macchina del segnalamento;
- L'allineamento dell'impianto di San Giorgio di Nogaro allo standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il sistema portuale di Porto Nogaro.

L'operazione di presa e consegna dei convogli in arrivo e partenza per il porto e la zona industriale dell'Aussa-Corno avviene, a San Giorgio, sul binario di stazione numero 7, raccordato alla linea di corsa sia in direzione di Venezia sia in quella di Udine/Gorizia/Trieste.

I binari utilizzabili per la movimentazione delle merci hanno una lunghezza che varia da 514 a 657 metri, quindi non a "modulo europeo" (750 m). L'operazione di movimentazione sul binario 7 non incide né influisce sulle normali attività di linea e di stazione e quindi non impone un immediato disbrigo operativo del convoglio in manovra.

La stazione è inoltre abilitata a operare il traffico di merci RID (merci classificate pericolose), tramite il binario 3, raccordato con il binario 7, merci che possono quindi essere anche avviate sul raccordo con Porto Nogaro.

6.4.1.A IL RACCORDO FERROVIARIO - SAN GIORGIO DI NOGARO - PORTO E ZONA INDUSTRIALE

Il raccordo base (dorsale), tra la Stazione di San Giorgio di Nogaro e il comprensorio industriale dell'Aussa-Corno è di proprietà, nella parte iniziale (circa 1,3 Km), di RFI e nella seconda parte (circa 6,0 Km) del Consorzio CoSEF che provvede per quest'ultima alla sua tenuta in esercizio e alla sua manutenzione ordinaria.

La manutenzione straordinaria della dorsale è al momento effettuata dalla Regione in coordinamento con il Consorzio CoSEF, nell'ambito delle attività di realizzazione degli interventi previsti dal Patto Territoriale della Bassa Friulana.

La linea non è elettrificata e viene operata con locomotori diesel.

Allo stesso modo tutto il sistema di scambi e di segnalazione del raccordo non è elettrificato.

La linea di raccordo si sviluppa su binario singolo con una pendenza massima in direzione porto del 2,5 % fino al "fascio REMA" per poi proseguire a doppio binario per circa 1 km e ritornare a binario singolo per un ulteriore km prima di dividersi in tre distinti rami; il doppio binario è in fase di ampliamento di ulteriori 2 km, fino al raccordo con lo stabilimento Marcegaglia Plates.

Il “fascio REMA” costituisce di fatto un “mini scalo” di smistamento, composto da quattro binari di cui uno di “dorsale” lungo 374 metri (350 metri di lunghezza utile) e tre di manovra, con una lunghezza massima che può ospitare convogli fino a circa 300 metri.

Due rami del raccordo servono i collegamenti con le aziende industriali insediate e raccordate, mentre il terzo ramo entra nell’area portuale di Porto Margreth e a sua volta si divide in altri due rami di cui uno prosegue fino alla banchina vera e propria, servita da un fascio di 2 aste a raso per l’intera lunghezza (m. 840) più un terzo tronchino a Sud mentre l’altro termina in un altro fascio di tre aste di carico-scarico in un’area con binari tutti a raso della lunghezza di circa 410 metri.

La linea non dispone di sotto/sovrappassi.

La linea è caratterizzata dalla presenza di 9 passaggi a livello incustoditi, segnalati da croce di S. Andrea e semafori luminosi intermittenti, nel tratto di gestione RFI, di cui almeno due incidenti su strade locali o comunque di traffico corrente e uno che attraversa la statale S.P. 80 dell’Aussa-Corno.

Nella tratta di gestione di competenza del CoSEF sono localizzati pure svariati passaggi a livello incustoditi, la quasi totalità dei quali è interna alla zona industriale dell’Aussa-Corno e di Porto Nogaro trovandosi comunque a valle del “fascio REMA”.

Nell’ambito degli interventi manutentivi realizzati dalla Regione, il passaggio a livello tra la SR 80 e la viabilità di accesso al “Porto vecchio” è stato oggetto di recente intervento con la realizzazione di un impianto di segnalamento per il traffico ferroviario e automobilistico.

Ulteriori interventi di miglioramento della sicurezza hanno riguardato tre attraversamenti a raso della S.R. 80 che sono stati dotati di segnalamento luminoso e sonoro per il traffico automobilistico. Anche la realizzazione del cosiddetto “Anello ferroviario” a servizio del comprensorio del Feraul, posto nella parte sud della ZIAC, ha visto il posizionamento di un impianto di segnalamento luminoso e sonoro per il traffico automobilistico.

Tutta la linea è stata recentemente ristrutturata mediante la sostituzione delle traversine in legno con traverse in CAP e delle rotaie con materiale R60.

Sono stati inoltre realizzati interventi sulle intersezioni stradali, con l’inserimento di superfici per attraversamenti dei passaggi a livello senza barriere in gomma piena, finalizzati al miglioramento della sicurezza.

Infine sono stati adeguati recentemente alcuni altri parametri tecnici in particolare per quanto si riferisce ai ponti di passaggio per cui il raccordo può accettare treni di categoria D4 ovvero con massa asse fino a 22,5 tonnellate.

La movimentazione dei convogli avviene in regime di “manovra” e viene operata attualmente da una A.T.I. costituita da due soggetti: TS Traction&Service S.r.l. e Co.Rac.Fer. S.r.l.

6.4.1.B CRITICITÀ E ASPETTI POSITIVI DEL SISTEMA

Il numero attuale di treni annui operati sul raccordo non è molto elevato: si aggira attorno ai 200 treni annui, corrispondenti ad un ordine di grandezza compreso fra 3500/4500 carri, di cui 1500 circa sono correlati all’attività

portuale. Nel 2019 il raccordo ha movimentato poco meno di 4.300 carri.

Il ricorso alla ferrovia, sul piano infrastrutturale della capacità disponibile, può senza dubbio essere agevolmente incrementato (come già discusso precedentemente), anche per i servizi logistici al servizio delle imprese industriali insediate nel comprensorio consortile.

La capillarità del raccordo e delle connessioni dirette con gli stabilimenti industriali raccordati, la banchina portuale e i magazzini retrostanti (attualmente otto raccordi incluso il porto sono attivi nel sistema) consente, in prospettiva, un utilizzo potenzialmente intensivo della ferrovia per la distribuzione diretta del carico senza dover ricorrere necessariamente alla modalità strada per l'ultimo miglio.

Per quel che concerne la gestione operativa delle manovre e della formazione treni, grazie al "fascio REMA" i convogli possono essere anche scomposti opportunamente per una più personalizzata distribuzione agli utenti; lo stesso fascio può fungere da area di attesa e sosta qualora utile alle esigenze operative dell'utenza o della manovra ma anche, in uscita, della linea ferroviaria di raccordo principale.

Il sistema, pur prestandosi tecnicamente ad un incremento anche importante del numero di convogli (sia con il porto sia, verosimilmente in misura ancora maggiore, con il comprensorio industriale), mostra alcuni lati di debolezza sia sul versante del tempo di transito e quindi dei costi di gestione delle manovre, sia sulla lunghezza dei convogli in sosta.

Da una parte, la notevole quantità di passaggi a livello senza barriere, con particolare riguardo a quelli che impattano su aree fortemente urbanizzate, comporta dei vincoli non indifferenti alle prospettive di sviluppo del traffico ferroviario che, oltre a interferire con le zone abitate vicine alla linea (con effetti prodotti da rumori e altre emissioni), dal punto di vista specifico della sicurezza e quindi delle norme circolatorie, è vincolato dai molteplici attraversamenti e interferenze con il sistema viario.

Sul piano degli impatti sul servizio, la presenza delle intersezioni (e quindi la necessità di procedere con manovra a bassa velocità – circa 6 Km/h media – su tutto il raccordo) implica, per i convogli, un tempo di transito alquanto prolungato dalla stazione di San Giorgio fino agli effettivi punti di carico e scarico nell'ambito dell'area consortile (e allo stesso porto).

Si tratta di un fattore che, al di là della "performance logistica" (non particolarmente critica in termini di servizio) incide però sui costi della manovra in modo sostanziale in relazione al tempo d'uso delle risorse impiegate, rendendo poco competitivo il rapporto fra costi complessivi e distanza di operazione. Si tratta di una questione di rilevante importanza in contesti merceologici nei quali anche piccole variazioni di costo per tonnellata possono influenzare in modo sostanziale la scelta modale.

Dall'altro la presenza di un fascio di presa e consegna di lunghezza inferiore al modulo europeo, limita significativamente anche da questo lato le prospettive di sviluppo.

Un terzo aspetto da considerare è la capacità dei raccordi interni agli stabilimenti, in alcuni casi di dimensioni estremamente ridotte richiedendo una costosa scomposizione dei treni ed una ulteriore, significativa attività di manovra.

Per i motivi appena richiamati, è stato avviato un percorso di definizione degli interventi necessari ad assicurare maggiore funzionalità al raccordo medesimo tra i quali, oltre al sopra ricordato intervento di adeguamento al modulo 750 metri dell'impianto di Stazione di San Giorgio di Nogaro, vi è la riallocazione del tratto iniziale del raccordo, tra la Stazione di San Giorgio di Nogaro e la Zona Industriale di San Giorgio di Nogaro, con la finalità di eliminare un significativo collo di bottiglia nella connessione funzionale tra la via navigabile interna/marittima del Fiume Corno e l'asse ferroviario Trieste/Venezia. Nel febbraio 2021, è stata presentata una proposta a valere sui fondi CEF (Connecting Europe Facility Transport) per il finanziamento delle fasi progettuali che è stata approvata a settembre 2021.

Per quel che concerne, infine, la componente di raccordo ferroviario interna al porto, la questione è stata trattata nel paragrafo dedicato alle infrastrutture di banchina.

6.4.2 ACCESSO STRADALE

L'accesso stradale a Porto Nogaro e alla Zona Industriale dell'Aussa Corno è assicurato dalla Strada Regionale SRUD80 dell'Aussa-Corno, raccordata all'autostrada A4 al casello di Porpetto. Il casello dispone di adeguato passaggio anche per carichi fuori sagoma.

6.4.2.A IL RACCORDO STRADALE - PORPETTO(A4) - PORTO E ZONA INDUSTRIALE

La connessione stradale con il comprensorio di Porto Nogaro inizia con il casello autostradale di Porpetto (A4) e prosegue sulla SRUD80 attraversando l'abitato di Porpetto e costeggiando quello di San Giorgio di Nogaro.

Attualmente è in fase di ultimazione la cosiddetta Variante di Porpetto che realizza il "by pass" dell'abitato di Porpetto, per servire il traffico che dall'uscita dell'autostrada A4 si dirige verso San Giorgio di Nogaro e verso il comprensorio dell'Aussa Corno.

Tutta la tratta stradale fino al porto non ha limiti di sottopassi e attraversa solamente, con un ponte sovrastante, la linea ferroviaria principale Venezia-Trieste.

Fino all'ingresso del comprensorio, la strada possiede una sezione a due corsie, una per senso di marcia, per una larghezza della carreggiata di 10,5 mt; da quel punto diventa una strada con "Sezione B", avente 2 corsie per senso di marcia di 3,5 mt., una banchina da 1,5 mt e uno spartitraffico centrale.

I flussi di traffico che interessano questo tratto terminale della SRUD80 sono contenuti, con una percentuale rilevante di mezzi pesanti essendo il tratto dedicato a servire appunto l'area di Porto Margreth e del comprensorio industriale di Porto Nogaro.

6.4.2.B CRITICITÀ E ASPETTI POSITIVI DEL SISTEMA

La SRUD80 è l'unico ingresso stradale al comprensorio di Porto Nogaro, pertanto le sue criticità impattano in modo rilevante sul sistema portuale, sebbene l'arteria non presenti particolari problematiche se non quelle relative al sovrappasso situato sulla S.S. 14.

Il tracciato lambisce il confine del centro abitato di Porpetto e quindi l'impatto sul tessuto abitativo è sufficientemente limitato. Sono peraltro in corso lavori di adeguamento delle intersezioni con la realizzazione di una serie di rotatorie, costituendo proprio le intersezioni l'unica vera criticità dell'infrastruttura. Il miglioramento qualitativo del sistema stradale di accesso alla zona portuale sarà favorito in particolare dalla rotatoria tra via E. Fermi e Meucci che, come già descritto, è in fase di progettazione (vedi il capitolo "2.1.1 Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth"); una seconda rotonda è prevista al precedente incrocio a monte a servizio degli insediamenti industriali.

È essenziale, tuttavia, che – come richiesto dalle imprese utilizzatrici - nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture stradali, anche ai fini di eventuali ottimizzazioni dell'esistente, sia considerato come elemento prioritario l'adozione di standard elevati che permettano l'utilizzo delle infrastrutture per il transito di carichi eccezionali, riconducibili alla specializzazione portuale di Porto Nogaro in questo settore.

Sono, specificamente, ad esempio, di essenziale rilevanza le caratteristiche delle rotatorie e degli altri punti di svolta, così come la dimensione delle aree praticabili per il transito, sia a livello suolo che a quote superiori.

6.4.3 VALUTAZIONI COMPLESSIVE SUL SISTEMA FERROVIARIO E SUI PROGETTI DI AMPLIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

La realizzazione di un nuovo accesso alla zona industriale e portuale, sia stradale che ferroviario, alternativo all'esistente ipotizzato negli ultimi anni comporta, in termini finanziari e ambientali, costi importanti che vanno comunque contestualizzati in termini di prospettiva strategica di sviluppo per l'intero sistema economico-produttivo regionale.

Dal punto di vista ferroviario, la costruzione "ex novo" di un nuovo raccordo di 8 km che si stacchi dalla stazione di San Giorgio di Nogaro verso ovest va riprogettato con RFI in relazione alle previsioni di potenziamento della Venezia-Trieste. I recenti lavori di potenziamento e ammodernamento del raccordo ferroviario in ZIAC da parte della Direzione Infrastrutture porteranno comunque facilitazioni operative al traffico ferroviario che, attualmente, è in lieve ripresa.

Per quel che concerne la rete viaria, la realizzazione di una circonvallazione stradale ad ovest dell'abitato di San Giorgio che colleghi il casello autostradale di Porpetto all'area industriale e portuale comporterebbe la realizzazione di almeno 13 Km di nuovo tracciato con costi che supererebbero abbondantemente i 10 milioni di euro; un eventuale innesto dalla SS14 ad est richiederebbe la realizzazione di un ponte sul Corno con importanti ripercussioni dal punto di vista ambientale.

La prossima realizzazione della circonvallazione di Porpetto da parte di FVG Strade S.p.a., la messa in sicurezza in corso degli attraversamenti ferroviari sulla S.P. 80, la previsione della realizzazione di un paio di rotatorie e la posa di barriere antirumore concordata con l'ente gestore della ex provinciale, risolveranno invece le problematiche più urgenti relative al traffico su gomma.

Considerando il contesto presente e gli scenari evolutivi della portualità regionale, nell'ambito del quale la funzione di Porto Nogaro è senza dubbio ben definita e di elevato valore strategico (nicchia specializzata e differenziata rispetto agli altri porti vicini), ma allo stesso tempo riconoscendo i caratteri dimensionali/strutturali del porto friulano (limitata dimensione delle aree "integrate" disponibili, carattere "fluviale", pescaggio, livello di utilizzo della capacità ancora non ottimizzato, competizione comunque marcata da parte di altri scali), si ha quindi modo di concludere che i sistemi infrastrutturali per l'accessibilità terrestre realizzati ed in corso di ottimizzazione sono momentaneamente sostanzialmente confacenti alle esigenze attuali (sull'orizzonte del ragionevolmente prevedibile), benché siano utili e necessari ulteriori approfondimenti e studi dal punto di progettuale in funzione di scenari futuri, in particolare per quel che concerne le prospettive di miglioramento del sistema di raccordo ferroviario.

6.5 ALCUNE VALUTAZIONI DI SCENARIO SU FUTURE IPOTESI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE DI BANCHINA NELL'AREA DEL "BACINO MARGRETH" E IN ZONA BANCHINA PITTINI

L'attuale banchina rettilinea di Porto Margreth è comunque da considerarsi adeguata sia al traffico in essere sia anche a un eventuale progressivo aumento dello stesso, secondo quanto riportato in precedenti parti del documento.

Tuttavia, in una prospettiva di ulteriore espansione delle infrastrutture (sulla scorta degli orientamenti elaborati in piani precedenti e in parte recepiti dalle successive varianti Piano Regolatore - cfr. Parte I, Cap. 1 paragrafo "Il quadro "pianificatorio" e di programmazione", anche nel corso dei colloqui con i principali attuali portatori di interesse della "comunità portuale", sono emerse alcune ipotesi di futuri ampliamenti del lay-out portuale, sia nella zona del "porto commerciale" ("Bacino Margreth") sia in zone esterne (zona "Banchina ex Pittini") dettati prevalentemente dall'opportunità di riconvertire alcune aree dismesse e/o sfruttarne al meglio le relative potenzialità³⁰.

Si premette quindi che, anche dal punto di vista del gestore di Porto Nogaro, le ipotesi di ulteriore sviluppo delle banchine, riportate nel seguente paragrafo, non rivestono alcuna valenza formale (in riferimento, ad esempio, al Piano Regolatore vigente): esse, pertanto, vanno considerate esclusivamente come ipotesi valutative di scenario, utili essenzialmente a fare emergere temi e possibili orientamenti per future decisioni, comunque esterne al presente Piano Operativo Triennale. Si ribadisce contestualmente che le scelte strategiche di piano sono sviluppate nella parte III del documento ("3. Indicazioni formali del POT").

Si aggiunge, inoltre che - in armonia a quanto viene specificato più oltre, nella sezione dedicata ai principi della regolazione e al tema delle concessioni - dal momento che si tratta di aree portuali ricadenti nell'ambito di applicazione delle procedure concessorie, è evidente che, nel presente frangente storico, alla luce dell'evoluzione dei mercati portuali e degli scenari di finanza pubblica, è da ritenersi imprescindibile in qualunque progetto di ampliamento dell'area operativa di Porto Nogaro, una sostanziale condivisione di rischi e un forte coinvolgimento nella regia del progetto da parte degli operatori privati, all'interno di un modello di sviluppo portuale fondato sulle "istanza di parte" dei concessionario, che, come noto, sono prevalentemente orientate a definire progetti specificamente disegnati dagli investitori e non proposti da terzi.

Svolte tali premesse, si riportano comunque alcuni possibili scenari di espansione delle banchine e dei piazzali operativi, rispettivamente:

³⁰ Le riflessioni sulle possibili espansioni nelle aree prossime alla banchina Margreth e nell'area della "Ex-Banchina Pittini" sono tratte da: AIOM (2020), PORTO NOGARO - INQUADRAMENTO ATTI NORMATIVI E PIANIFICATORI - ANALISI PROPEDEUTICA ALLA STESURA DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE, Studio elaborato a cura dell'AIOM di Trieste a valere sulla convenzione annuale 2020 stipulata con la Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi della L.R. 22/1987 e s.m.i.

- a) nella zona meridionale di Porto Margreth;
- b) nella zona della cosiddetta “banchina ex Pittini”.

Nella zona “meridionale” di Porto Margreth, esiste ancora un’area di terreno con specchio acqueo antistante il quale, tecnicamente, permetterebbe (in armonia con l’ipotesi della Variante 3 del PRP) un eventuale allungamento, fino a 300 metri, della attuale banchina, mediante la temporanea costituzione di una cassa di colmata, qualora l’aumento dei traffici e l’opportunità commerciale lo richiedesse (Ipotesi A della Figura 13 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

In via alternativa, nella stessa area, in radice alla banchina denominata Cristin (Marcegaglia Plates) si trova, in stato di semiabbandono, una scassa di allaggio un tempo utilizzata per la demolizione navi che – mantenendo le disposizioni del vigente PRP – potrebbe essere riconvertita mediante la copertura con adeguato impalcato e relativo dente sporgente in una scassa per rampa di navi Ro-Ro.

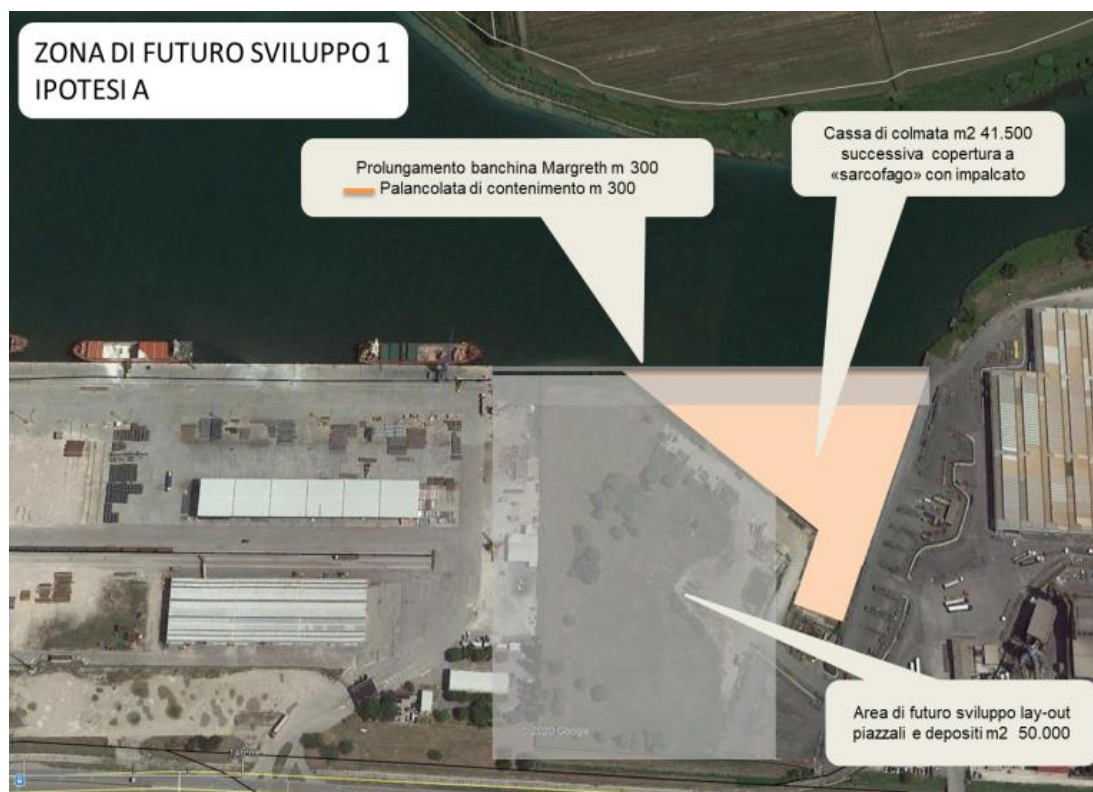


Figura 13 - Zona di futuro sviluppo, ipotesi A di espansione delle banchine in zona Bacino “Margreth”; fonte: studio Aiom 2021.

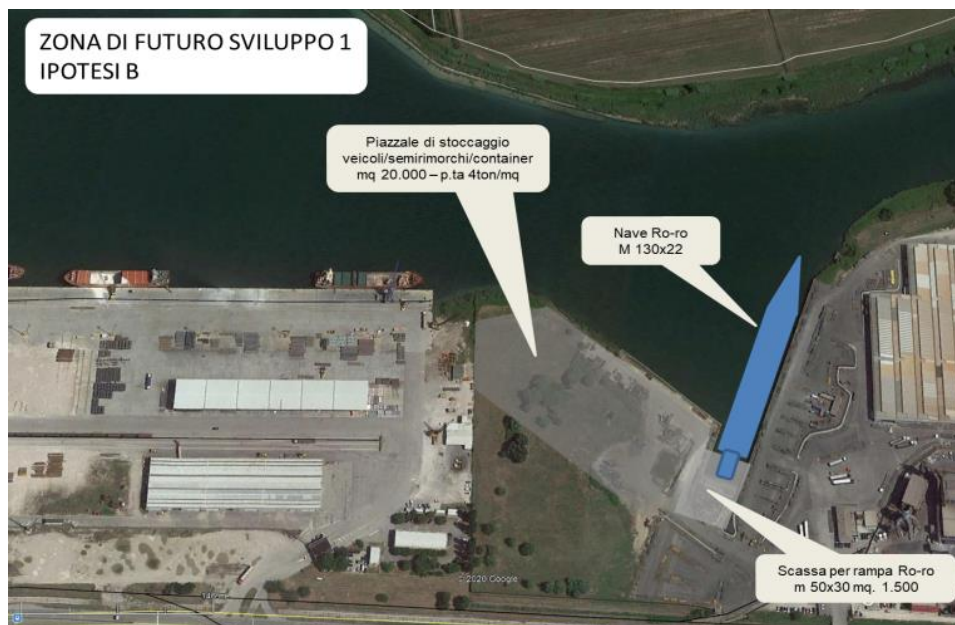


Figura 14 - Zona di futuro sviluppo, ipotesi B di espansione delle banchine in zona Bacino "Margreth"; fonte: studio Aiom 2021.

La larghezza di detta scassa è di circa 28 m e corrisponde alla larghezza di approdo per navi Ro-Ro indicativamente tra le 8.000/10.000 TSL, contornata da due banchine, una lunga circa 50 metri da un lato e l'altra circa 180 metri³¹.

In tal caso si dovrebbero prevedere due fasi di intervento, come illustrato nella Figura 13 e Figura 14.

La scassa in questione si trova peraltro in corrispondenza di un ampio terreno retrostante, da riconvertire a piazzale, e vicinissima alla S.P. 80, motivo per cui le operazioni di carico/scarico non andrebbero a interferire direttamente nella zona operativa dello stabilimento "Marcegaglia".

A valle dell'area Margreth vi è un altro sito, denominato "banchina ex Pittini", che permetterebbe con adeguati interventi l'approdo di navi "Ferry" fino a 130 metri di lunghezza e 22 metri di larghezza. In questa fascia di dimensioni si collocherebbe il potenziale traffico passeggeri con auto a seguito effettuato da navi veloci e leggere (quindi con basse esigenze di pescaggio) che potrebbe costituire un interessante e competitivo mezzo di trasporto per destinazioni centrali per attrattività turistica, nell'area dalmata (es. Porto di

³¹ A titolo di mera indicazione, anche nelle condizioni di accessibilità marittima degli ultimi anni, si potrebbe operare con una nave Ro-Ro di dimensioni 130/150x20 m, con rampa poppiera e pescaggio a pieno carico di 5,50 metri con corsie di stivaggio a bordo per circa 1500/1800 metri (imbarco 100 semirimorchi/container carrellati e 30/50 auto o mezzi cabinati minori).

Ovviamente navi di tale tipologia possono agevolmente imbarcare su carrelli dedicati anche parti importanti e fuori-sagoma di *project cargo* e di mezzi speciali. A titolo di esempio, si valuti un'ipotesi di offerta di trasporto marittimo/costiero (in alternativa alla strada/ferrovia) per le produzioni di lamiera e profilati dei quattro laminatoi e delle altre aziende della zona industriale dell'Aussa-Corno che vengono commercializzati sul mercato nazionale (indicativamente il 55% della produzione complessiva annua che ammonterebbe a c.a. 800.000 tonnellate), ovviamente per i carichi destinati al Centro-Sud Italia e sui due versanti marittimi Adriatico e Tirrenico e altre destinazioni mediterranee.

Da rilevare, inoltre, che alcune tipologie di moderne navi "Ro-Ro", definite anche "Con-Ro", possono trasportare sopra coperta container da imbarcare/sbarcare mediante autogrù mobile posizionata sulla banchina laterale di accosto.



Figura 15 - Ipotesi di espansione delle banchine in zona banchina Ex Pittini; fonte: studio Aiom 2021.

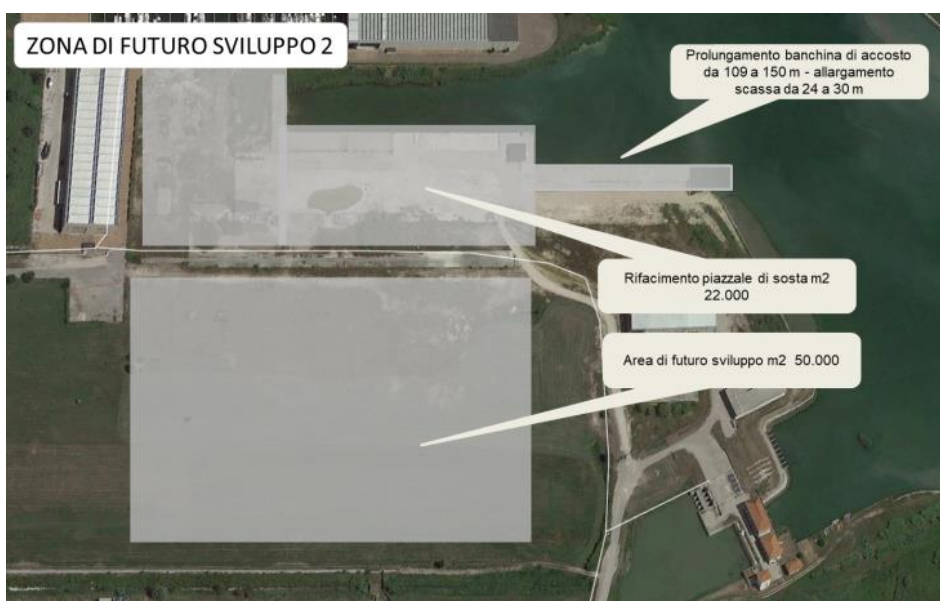


Figura 16 - Ipotesi di espansione delle banchine in zona banchina Ex Pittini; fonte: studio Aiom 2021.

Lussinpiccolo). Trattasi di traghetti veloci denominati Aquastrada TMV capaci di alte velocità (oltre 30 nodi) dimensioni fino a 100 metri di lunghezza e 15 di larghezza e modesti pescaggi inferiori a 2,5 metri. Dette unità possono trasportare indicativamente fino a 150 auto e 550 passeggeri. Nelle due figure e sono illustrati gli interventi necessari.

PARTE III – IL DISEGNO DELLO SVILUPPO OPERATIVO TRIENNALE

1. GLI ASPETTI REGOLATORI

1.1 PREMESSE SUL SISTEMA DELLA REGOLAZIONE

A premessa del capitolo dedicato agli aspetti regolatori di competenza dell’Autorità regionale, va innanzitutto ricordato che il presente Piano Operativo Triennale di Porto Nogaro è un documento realizzato in base alle prescrizioni della L.R. 12/2012 (Disciplina della portualità di competenza regionale), art. 7, che ne prevede i seguenti contenuti e iter di approvazione:

- 1. Il Piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, definisce le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, ivi compresi i criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni demaniali.*
- 2. Il Piano operativo triennale è redatto sulla base degli indirizzi forniti dalla Giunta regionale ai sensi dell'articolo 2 e sentito il Comitato consultivo di cui all'articolo 8, ed è approvato dal Presidente della Regione.*

Alcuni aspetti della L.R. 12/2012 in materia sono stati già ampiamente illustrati nella sintesi normativa del “capitolo

1. Presentazione sintetica del quadro normativo, di pianificazione e di programmazione”; nel seguito, la L.R. 12 sarà ulteriormente richiamata, nell’ambito della discussione sul sistema della regolazione proposta per Porto Nogaro.

In un momento nel quale la portualità regionale vive complessivamente una fase storica di profonda evoluzione (in particolare con il passaggio del porto di Monfalcone sotto l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale), l’aspetto della regolazione e dei criteri relativi al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni assume, nella prospettiva di sviluppo strategico e operativo di Porto Nogaro, un valore centrale e meritorio di una specifica azione di innovazione.

È dal disegno del modello di regolazione che dipendono effetti profondi sul modo con cui un porto raggiunge, di fatto, gli obiettivi di “ottimizzazione” degli interessi collettivi, i quali si estrinsecano, come noto, in un ampio novero di fattori quali: l’utilizzo efficiente dell’infrastruttura di banchina e di retro-banchina e l’aumento della sua valenza e delle sue funzioni, anche attraverso nuovi investimenti; l’incentivo alla gestione efficiente delle operazioni da parte delle imprese coinvolte attraverso un adeguato modello “pro-competitivo” (“nel” o “per” il mercato); l’incentivo alla promozione dei traffici e di conseguenza delle diverse ricadute economiche (a livello di benefici per gli utilizzatori locali e di altri mercati di creazione di attività economica e occupazione sia nel settore della logistica che nei settori collegati alla domanda di trasporto); l’ottimizzazione della spesa pubblica in relazione ai benefici ottenibili, evitando pertanto sovra-investimento pubblico o spesa pubblica non ottimizzata; lo sviluppo delle attività compatibili con l’ambiente (compreso l’orientamento all’uso dei mezzi di trasporto meno inquinanti per le percorrenze terrestri); gli elementi legati alle “sicurezze”, sia sul piano della tutela fisica delle persone, *safety*, che su quello della *security*; l’adeguata gestione della componente “lavoro”, nel senso dell’efficienza della fornitura di manodopera rispetto alle esigenze dei traffici e di adeguata tutela sociale del lavoratore; ecc.

La disamina dello *status quo* (svolta nei precedenti paragrafi) in riferimento al quadro normativo, da un lato, e della realtà del modello gestionale applicato sinora a Porto Nogaro, dall’altro, (con l’importante ruolo da parte del CoSEF, assegnato sia dalla L.R. 3/15 che dalla L.R. 12/2012) permette chiaramente di affermare che vi sono ampi margini, nel contesto di Porto Nogaro, per un’innovazione del sistema di regolazione, nel senso di un suo possibile miglior adattamento (nella sopra richiamata prospettiva di ottimizzazione degli interessi collettivi) al quadro evolutivo del contesto generale caratterizzato, negli anni più recenti, da importanti elementi di novità (es. cambiamenti nei modelli della domanda con la definizione sempre più precisa di nicchie di mercato; disponibilità sui mercati di un’offerta di servizi logistici maggiormente competitiva; nuovo assetto della “portualità regionale” dopo l’entrata del porto di Monfalcone nell’ambito dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale).

La scadenza formale delle autorizzazioni a fine 2020 rilasciate nel 2016 ai due operatori e al consorzio costituito dagli stessi (Impresa Portuale Porto Nogaro S.r.l., Midolini F.Ili S.p.A. e Consorzio Portonuovo – *cfr. Parte 2, Cap. 3*) ha concesso una interessante finestra di opportunità affinché il primo Piano Operativo Triennale di Porto

Nogaro (2022-2024) si configuri quindi come un momento di rilevante innovazione nel modello di regolazione delle operazioni portuali e dei servizi a “Porto Nogaro”, anche grazie all’aggiornamento degli indirizzi forniti dalla Giunta Regionale con la DGR 1861/2012 “Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale” e declinati dal Decreto del Direttore centrale n. 5232 del 19 novembre 2012.

Gli indirizzi, rinnovati con delibera della Giunta regionale n. 1140 del 22 luglio 2021, sono riassunti nella sezione 1.2.3 Le “Linee di indirizzo della giunta regionale” sulla gestione dei porti regionali”.

1.2 L'INNOVAZIONE DEL SISTEMA DI REGOLAZIONE E IL RUOLO DELLE CONCESSIONI.

Riassuntivamente, i due punti essenziali sui quali si fonda, tecnicamente, il rinnovamento del modello di regolazione delle operazioni portuali per l'ambito portuale di Porto Nogaro e che sono stati già in parte evidenziati nella premessa normativa del Cap. 1, Parte I, discutendo della L.R. 12/2012, sono i seguenti:

- a) la piena applicabilità dei principi della "concessione" portuale (sul modello della L. 84/94 e delle relative modificazioni, comprese quelle collegate ai decreti annuali in tema di concorrenza, (si veda ad esempio il Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, redatto, nel novembre 2021, ai sensi dell'articolo 47, della legge 23 luglio 2009, n. 99), che interviene proprio sull'art.18 (concessione di aree e banchine) della L. 84/94;
- b) la possibilità di applicare un "apparato concessorio" unitario e coerente al sistema banchina/retro-banchina.

La L.R. 12/2012, pur nella sua unicità e peculiarità nel quadro normativo della portualità italiana, presenta una notevole flessibilità ed elasticità, in particolare nella possibilità di recepire, in via residuale, ma in buona sostanza senza particolari vincoli o limitazioni, non solo i principi fondamentali del Codice della Navigazione ma anche i principi del modello "landlord" rispecchiati, nel sistema normativo italiano, dalla L. 84/94 e sue modificazioni.

Sicuramente per quel che concerne la "parte demaniale" (banchina), fino ad ora gestita a Porto Nogaro come banchina 'pubblica' e quindi non assentita in concessione, un modello "concessorio" prettamente portuale, è infatti percorribile secondo quanto affermato dalla stessa L.R. 12/2012, art. 12, che riprende i contenuti dell'art. 18 della L. 84/94.

Come noto, la norma regionale (al pari di quella nazionale) sulle concessioni portuali prevede la possibilità di assegnare le concessioni di uso esclusivo di aree e banchine pienamente integrate (anche in termini di tempistiche) con l'"autorizzazione" allo svolgimento di operazioni portuali (Art. 11 L.R. 12/2012 e Art. 16 L. 84/94): nell'istituto della concessione portuale (Art. 12 L.R. 12/2012 e Art. 18 L. 84/94) l'autorizzazione all'espletamento di operazioni portuali è infatti inclusa e quindi perfettamente "sovrapposta" alla concessione stessa.

1.2.1 LA POSSIBILITÀ DI APPLICARE UN "APPARATO CONCESSORIO" INTEGRATO BANCHINA/RETRO-BANCHINA.

Pur riscontrandosi, nel contesto di Porto Nogaro – per quel che concerne la zona operativa corrispondente alla banchina "Margreth" – una discontinuità giuridica rilevante (fascia di banchina appartenente al demanio marittimo statale; zona di retro-banchina patrimonio indisponibile del CoSEF), risulta verosimilmente giuridicamente praticabile, introducendo opportune strumentazioni e accordi intersoggettivi fra Regione FVG e CoSEF, considerare e trattare l'ambito spaziale rappresentato dall'unione della "fascia di banchina/aree di retro-

banchina” come uno spazio integrato nell’ambito del quale risulta dunque possibile applicare un “apparato concessorio” unitario e coerente, in quanto a regole, tempistiche, soggetti, canoni, come se si trattasse di un’area omogenea.

Il punto è di essenziale importanza ed è pertanto approfondito nel seguito.

Pur riconoscendosi che, almeno in astratto, il modello della portualità basato sulle concessioni portuali si fonda sulla demanialità delle aree da assegnare in concessione, va preso atto della particolare situazione di Porto Nogaro, nel quale, come noto, vige la peculiare situazione, data dalla presenza e dal ruolo del CoSEF.

Nell’ambito del più vasto comprensorio industriale e portuale di cui esso è amministratore, il CoSEF controlla infatti, come proprietà indisponibile, le aree che, in una prospettiva efficiente di gestione delle operazioni portuali, costituiscono un “retrobanchina” (con magazzini, spazi di stoccaggio e binari) che di fatto è funzionalmente totalmente integrato allo spazio di banchina. Utilizzando un concetto proprio del linguaggio regolatorio (si veda a proposito la “Linea guida” dell’Autorità Regolazione Trasporti sui porti)³² le aree CoSEF rappresentano quindi una “infrastruttura essenziale” collegata all’area demaniale e all’utilizzo della quale devono necessariamente (secondo i principi normativi pro-concorrenziali) essere applicati principi d’uso che la integrino, sotto diversi aspetti, alla “concessione demaniale” della banchina.

Posto che si è inteso conservare la struttura proprietaria delle aree CoSEF interne al porto (aree, appunto, di proprietà COSEF) si rende necessario, ai fini di un corretto funzionamento del meccanismo di regolazione, considerare le porzioni di retro-banchina comprese nella “proiezione perpendicolare” del filo della banchina, come zone sulle quali estendere armonicamente i principi e le regole della concessione “portuale” collegata alla fascia di banchina.

Tale approccio si applica indipendentemente dal fatto che la concessione di banchina sia assegnata ad uno o più concessionari³³ e permette quindi la realizzazione di un modello unitario e coerente di regolazione, che si comporterà, nella sostanza, come se si trattasse di concessioni demaniali unitarie (concessione virtuale integrata).

32 Cfr. Autorità Regolazione Trasporti, Delibera 57/2018.

33 Nel perimetro dell’area soggetta a concessioni, indipendentemente dalla numerosità dei concessionari (tema, questo, differente e trattato in altra parte del testo), l’estensione della concessione “in lunghezza” lungo il filo banchina va armonizzata con la componente di “retrobanchina” che, idealmente – salvo naturalmente ragionevoli modifiche collegate all’effettivo lay-out dell’area o ad altre motivazioni di natura operativa o tecnico/economica – è definita dalla proiezione perpendicolare dell’estensione in lunghezza della concessione lungo la banchina.

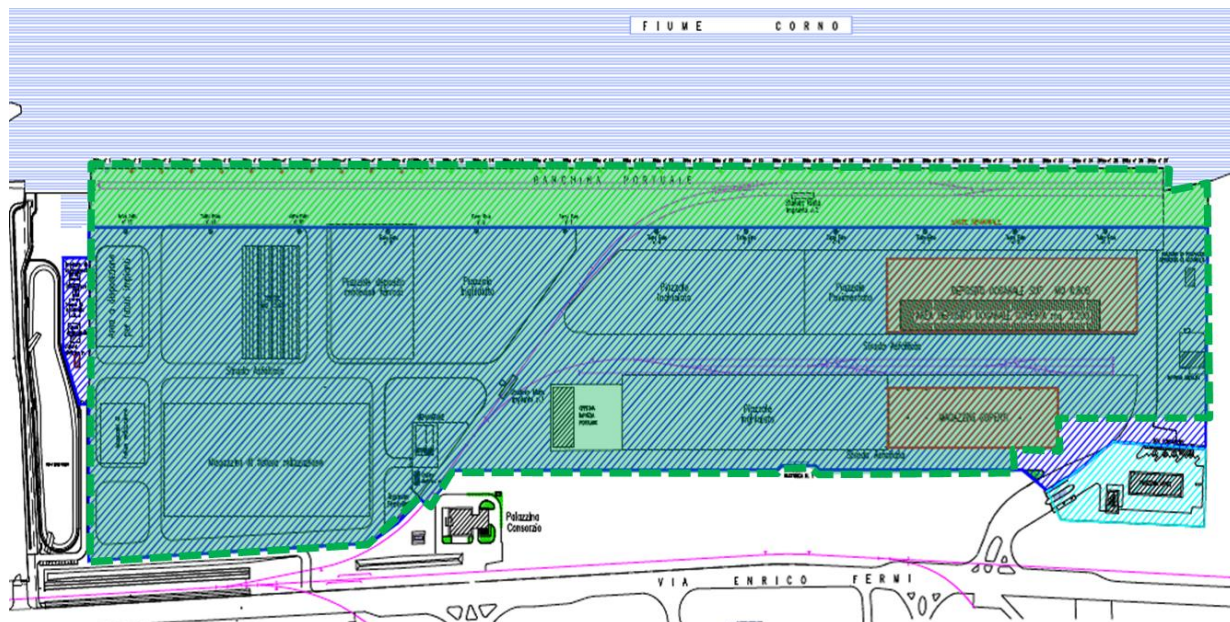


Figura 17 - Perimetro di applicazione (tratteggio verde) dell'apparato concessorio "integrato" banchina-retrobanchina (con possibilità di assegnare una o più concessioni); fonte: CoSEF.

Il perimetro di applicazione del principio concessorio integrato banchina-retrobanchina è indicato nella Figura 17.

I campi oggetto della necessaria armonizzazione inter-zonale fra banchina e retro-banchina sono molteplici e, solo come esempio, si possono citare il "numero" dei soggetti assegnatari, la durata temporale, i tempi e i criteri della eventuale revoca/decadenza della concessione, il modello di riconoscimento degli investimenti e altri ancora.

L'integrazione fra i diversi strumenti giuridici applicabili diviene quindi necessariamente oggetto di accordi precisi e dettagliati fra CoSEF e Amministrazione regionale, con l'obiettivo di armonizzare molteplici aspetti, (a partire da quello dei "canoni") ricorrendo ad appositi accordi inter-ente, in armonia con le finalità generali e con gli aspetti tecnico-giuridici legati alla peculiare compresenza di Regione e di Consorzio di sviluppo economico nello scalo di Porto Nogaro.

1.3 LE MOTIVAZIONI DELLO SVILUPPO DEL MODELLO “CONCESSORIO”

L’aggiornamento delle “Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale” (DGR), che vengono poi declinate in Decreto del Direttore centrale (come previsto dalla L.R. 12/2012, art. 11, comma 4, sia in materia di autorizzazioni che di concessioni) e recepite nel presente POT (vedi capitolo “1.2.3 Le “Linee di indirizzo della giunta regionale” sulla gestione dei porti regionali) definiscono, fra le altre cose, alcuni aspetti chiave del rapporto “concessorio”.

L’aggiornamento degli indirizzi pone, quale criterio di riferimento principe per lo sviluppo di Porto Nogaro, l’adozione di un modello di “funzionalizzazione” operativa del porto fondato sul principio della concessione.

Più precisamente, l’obiettivo – in armonia con la praticabilità di applicare un “apparato concessorio” unitario e coerente al sistema banchina/retro-banchina – consente nell’assentire in concessione le aree demaniali di banchina, unitamente alla corrispondente area di “retrobanchina”, mutando in tal modo il sistema precedentemente applicato, fondato sull’uso “pubblico” della banchina da parte delle due imprese autorizzate e, per il retro-banchina (appartenente al patrimonio CoSEF), sulla dazione in uso di tale area da parte del CoSEF, a vantaggio di un consorzio formato dalle stesse due imprese autorizzate per operare sulla banchina.

In questa prospettiva, per l’intera area operativa collegata alla banchina “Margreth” (Figura 17), è dunque prevista l’applicazione di un modello di regolazione omogeneo basato sulla concessione realizzata secondo i principi della L.R. 12/2012 che riprendono i principi della L. 84/94, e sue modificazioni.

Un modello concessorio disegnato applicando i sopra menzionati principi permette, come noto, di promuovere fortemente l’efficienza d’uso delle risorse in gioco (infrastrutturali e non) stimolando – attraverso gli accordi di concessione – i potenziali migliori delle imprese interessate a gestire operativamente le aree portuali. Imprese che possono essere incentivate (mediante strumenti quali ad esempio la riduzione dei canoni, il riconoscimento degli investimenti e l’adeguata durata del rapporto concessorio – anche a realizzare piani di investimento importanti per lo sviluppo dei terminali, da concordare con l’“amministratore/regolatore”).

Particolare attenzione verrà riservata dall’Amministrazione regionale alle proposte di investitori privati richiamandosi ai principi previsti dall’art. 13 della L.R. 12/2012 che permette di attuare modelli di partenariato pubblico/privato al fine di consentire la realizzazione di opere e/o infrastrutture non altrimenti conseguibile, utilizzando lo strumento della concessione demaniale marittima di cui agli articoli 36 e seguenti del codice della navigazione.

Le concessioni potranno quindi comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

Le modalità di gestione, nell’ambito delle concessioni, di eventuali progetti di co-investimento pubblico-privato, che, non bastandosi la strumentazione legata all’entità del canone, richiedono immissione diretta di quote danaro pubblico nella fase realizzativa, dovranno essere definiti. Le strumentazioni possibili per fondere

investimento privato e contributo pubblico sono in teoria diversificate e vanno – a seconda del tipo di intervento richiesto, della durata dei lavori, ecc. - dal contratto di programma a forme più complesse adatte alla realizzazione vera e propria di nuove opere (già peraltro sperimentate nell'ambito alto-adriatico)³⁴ di integrazione, all'interno della cornice concessoria, di componenti (fasi) aventi carattere di "appalto-costruzione" e, quindi, a realizzazione dell'opera avvenuta, di "gestione" vera e propria.

Naturalmente, strumentazioni concessorie adeguatamente dettagliate (e comprendenti dispositivi specifici per la vigilanza e il controllo sull'osservanza delle clausole di concessione) forniscono non solo lo stimolo ad investire nell'infrastruttura o nelle componenti operative, ma possono predisporre anche ulteriori incentivi collegati ad obiettivi di interesse generale, ad esempio in termini di "promozione" del traffico o di obiettivi ambientali.

Il medesimo modello permette peraltro il superamento di una situazione caratterizzata in passato da alcune indeterminatezze in tema di competenze e normative da applicare e, quindi, da fattori potenziali di conflittualità (anche fra Amministrazione Regionale e Amministrazione Consortile), ad esempio in merito ai compiti manutentivi, alle spese generali di gestione portuale e agli investimenti infrastrutturali, oltre che a promuovere una più spiccata responsabilizzazione dei singoli operatori autorizzati sulla proficua gestione delle loro attività e sulla chiara attribuzione delle quote di sviluppo portuale conseguite.

³⁴ Si veda ad esempio la cornice adottata per la realizzazione della "Piattaforma Logistica" nel Porto di Trieste, basata sul sistema duale integrato, costituito da due fasi ideali in successione, basato su un primo contratto di costruzione e subentro al momento della "consegna" delle opere.

1.4 LA NECESSITÀ DI UNO STRUMENTO DI DETTAGLIO PER LA DEFINIZIONE DEI CRITERI RELATIVI ALLE CONCESSIONI.

Nonostante il contesto di Porto Nogaro, soggetto alla L.R. 12/2012, possa essere considerato già di per sé aperto, secondo quanto precedentemente affermato, alla piena applicabilità di un modello concessorio in tutto e per tutto simile a quello previsto agli Art. 16 e 18 della L.84/94 e sue modificazioni, è certamente opportuno che, anche in relazione alla necessità di realizzare la transizione, vi sia un intervento di implementazione e maggior chiarificazione (a livello di disciplina di dettaglio) in materia di concessioni per la realizzazione di operazioni portuali nel perimetro portuale di Porto Nogaro, ed in particolare per l'area operativa collegata alla banchina "Margreth" (vedi Figura 17).

L'esigenza di tale disciplina di dettaglio è del resto richiamata anche nell'aggiornamento delle "Linee di indirizzo per la gestione dei porti di interesse regionale" già citate.

L'implementazione dei contenuti dello strumento già esistente, rappresentato dal Decreto del Direttore centrale previsto dall'art. 11, comma 4, della L.R. 12/2012 potrà essere finalizzato non solo ad eliminare dubbi interpretativi sul modo con cui si applica strutturalmente, a Porto Nogaro, il modello della concessione "unitaria" (per banchina e retro-banchina) con la piena integrazione fra la concessione di banchine e aree e l'autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali, ma anche a fornire un utilissimo riferimento per regolare l'intera procedura amministrativa relativa alla concessione.

Tutto ciò comprendendo, ad esempio indicazioni sui modi attraverso i quali – in armonia alle norme di riferimento, comprese anche eventuali indicazioni dell'Autorità nazionale di Regolazione³⁵ - si attiva e gestisce il rapporto concessorio (es. perimetri delle possibili concessioni, ammissibilità delle istanze di parte, necessità di bandi di "gara", contenuti necessari delle istanze, ecc.), si attuano le forme di pubblicità pro-competitiva in relazione ai caratteri della concessione, si definiscono i legittimi criteri per la fissazione dei canoni, in relazione ai caratteri di quest'ultima (es. con o senza investimenti di straordinaria manutenzione da parte del concessionario) in relazione al piano economico-finanziario e alla durata della concessione.

Lo strumento di dettaglio definirà anche i criteri e i riferimenti per la definizione complessiva dei diritti e gli obblighi delle parti, in relazione a molteplici aspetti a gestione dei controlli sul rispetto dei patti concessori, il campo delle "sicurezze" (in relazione alla *security*, ad esempio, con le norme sul recinto portuale e l'applicazione

³⁵ Oltre naturalmente alla Legge Regionale n. 12, alla Legge Portuale L. 84/94, costituiscono riferimenti anche le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ed in particolare la Delibera n. 57/2018, "Conclusione procedimento avviato con delibera n. 40/2017. Approvazione di "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione".

dell' "ISPS Code", ma anche alla *safety*, ad esempio sul piano della prevenzione infortuni fino al tema dei regolamenti sanitari, delle cause e delle modalità di revoca, degli obblighi relativi alle variazioni nel capitale, ecc.

Una volta definito l'ambito su cui si definiranno le concessioni (vedi in proposito il successivo "1.5 Il Bacino "Margreth" e il tema della numerosità delle concessioni"), nella prospettiva di concessioni caratterizzate dall'impegno all'investimento da parte del concessionario, sarà utile specificare sin dall'inizio delle procedure di affidamento, quali opere infrastrutturali sono da considerarsi prioritarie (o essenziali) nell'ambito del programma di investimenti, partendo ad esempio da quelle previste come interventi nel presente POT. In tal modo, in sede di procedure aperte per l'affidamento, si potrà ridurre di un certo grado la libertà nella proposizione delle variabili legate al piano economico finanziario.

1.5 IL BACINO “MARGRETH” E IL TEMA DELLA NUMEROSITÀ DELLE CONCESSIONI.

Come già evidenziato, il modello concessorio, basato sull'uso esclusivo delle aree e mirato – attraverso obblighi e incentivi – all'ottimizzazione dell'uso dell'infrastruttura in termini di sviluppo del traffico, produttività e investimenti, è alquanto diverso da quello nel quale si preveda la compresenza, su banchina pubblica, di più imprese autorizzate.

Tale differenza strutturale fra “concessioni” e “autorizzazioni pure” implica naturalmente la necessità di rifarsi a criteri diversi in tema di valutazioni sulla “numerosità ottimale” dei soggetti implicati nelle operazioni portuali. Valgono alcune riflessioni generali.

Nella prospettiva di sviluppo del modello concessorio, il contesto operativo di Porto Nogaro (banchina “Margreth”) risulta complessivamente caratterizzato non solo da una certa limitatezza assoluta delle dimensioni della banchina (di fatto 750 m operativi) ma anche da un grado di utilizzo del potenziale infrastrutturale che, almeno nel recente contesto storico del porto, non può definirsi elevato, attestandosi verosimilmente come precedentemente illustrato attualmente intorno al 50%.

La relativa debolezza della domanda denota comunque, almeno in linea di principio (e riconosciuti importanti causali esogene quali i limiti attuali del pescaggio), l'opportunità di anteporre, agli obiettivi – per quanto ineccepibili – di induzione della “concorrenza”, quelli di incentivazione all'ottimizzazione tecnico economica della gestione (riconoscendo il ruolo delle economie di scala) e alla focalizzazione sulla promozione mirata all'aumento del traffico.

Fatte queste premesse, quante debbano effettivamente essere le concessioni attivabili nell'ambito dell'attuale spazio operativo della Banchina “Margreth” è un tema che, almeno in astratto, potrebbe essere opportuno affrontare non solamente in base a considerazioni generali di natura tecnico-economica, ma nel momento in cui il regolatore legittimo avesse occasione di confrontarsi con la realtà del mercato, avendo quindi di fronte sia le caratteristiche e il modello operativo proposto dalle imprese potenzialmente coinvolte che le ipotesi di traffico e i piani di investimento, caratteri reali che possono modificare sostanzialmente il profilo tecnico-economico della gestione e quindi i parametri di valutazione da parte del regolatore.

Tuttavia, sul piano dei criteri generali, possono svolgersi le seguenti considerazioni:

In primo luogo è senza dubbio utile sgombrare il campo da ipotesi che propongano un numero superiore a due concessionari. Alle considerazioni sulla complessità di gestire tre rapporti concessori in un'area ad alta integrazione operativa, sulla debolezza del mercato (si vedano a proposito le considerazioni sul tasso di utilizzo della banchina formulate nel paragrafo 2.2, Capitolo 2, Parte II, “2.2. Grado di utilizzo della capacità di banchina”) e quindi sui rischi di una “iper-concorrenza” senza domanda, si aggiungono ulteriori semplici valutazioni tecnico-economiche, ed in primo luogo la constatazione essenziale che in caso, ad esempio, di tre concessioni, la

lunghezza dell'accosto di riferimento risulterebbe per ciascun concessionario estremamente limitata, dal momento che si attesterebbe intorno ai 250 m complessivi.

Si tratterebbe di una situazione che renderebbe possibile a ciascun concessionario operare contemporaneamente al massimo due navi "medie" ciascuno, peraltro e solo a certe condizioni di lunghezza effettiva delle navi stesse, con conseguenze negative non solo sull'"economia di scala" della gestione economica ma anche con rischi di complicare moltissimo la gestione degli accosti, inibendo fra l'altro ogni reale incentivo all'aumento dello sforzo di promozione del traffico o all'effettuazione di investimenti (peraltro complessi se diretti solo ad una porzione dell'area)³⁶.

In relazione alla scelta fra il modello a concessione unica e quello a concessione duplice, va detto che almeno in astratto, la concessione unica ad un "monopolista regolato" potrebbe favorire, se accompagnata da adeguati piani di investimento, l'efficienza complessiva nell'uso dell'infrastruttura e un maggior supporto all'evoluzione complessiva dell'offerta portuale anche nel senso dell'incentivazione alla promozione dei traffici.

Una concessione unica indurrebbe più facilmente esiti concessori caratterizzati da maggiore durata della concessione e da piani di investimento più impegnativi e coerenti sul piano dell'ottimizzazione dell'infrastruttura, che dovrebbero essere collegati, tuttavia, alla effettiva capacità di promuovere il "terminale", apportando nuovi traffici in modo da realizzare maggiori entrate da traffico elevando il grado di sfruttamento della banchina.

Va considerato, inoltre, che il traffico di Porto Nogaro è sostanzialmente "omogeneo" sul piano delle operazioni e anche del tipo di navi, in un contesto, peraltro, nel quale i piazzali non sono (proporzionalmente alla banchina) di dimensione così ampia da permettere facilmente lo sviluppo naturale di "specializzazioni logistiche" a livello di singoli differenti operatori.³⁷

Il modello della concessione unica favorirebbe, fra le altre cose, la possibilità di ottimizzare complessivamente gli aspetti collegati all'infrastruttura ferroviaria e alle operazioni correlate.

Questo varrebbe, innanzitutto, qualora fosse mantenuta la configurazione dell'impianto ferroviario esistente che attualmente interessa parte della banchina e attraversa trasversalmente quasi tutta la lunghezza dell'area portuale: infatti, due concessioni limitrofe (ognuna delle quali vedrebbe insistere, sull'area ad uso esclusivo, una

³⁶ La linea di indirizzo della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia emanata immediatamente a valle della promulgazione della L.R.12, con uno stato dei traffici non dissimile da quello presente, e che prevede solo due autorizzazioni, sottintende che, anche in caso di semplici autorizzazioni, due sia la massima numerosità ragionevolmente ammissibile in relazione al contesto di Porto Nogaro.

³⁷ In questo, Porto Nogaro si distingue notevolmente da un porto come quello di Monfalcone, nel quale il rapporto fra aree disponibili per logistica e lunghezza della banchina è completamente differente (circa 450 mq per ogni metro lineare di banchina a Monfalcone – e sarebbero ancora di più se si considerasse la banchina effettivamente operativa – contro i circa 220 mq a Porto Nogaro).

Gli ampi spazi di Monfalcone hanno favorito la crescita di operazioni logistiche differenziate e altamente specializzate (es. traffici di auto nuove, cellulosa, ecc.) che rendono strutturalmente Monfalcone (al di là di ogni considerazione sulla lunghezza di banchina) un porto naturalmente orientato alla differenziazione interna degli spazi.

delle due parti parte di ciascuna asta ferroviaria) renderebbero più complesso il sistema della gestione ferroviaria, con eventuali rischi di conflittualità legate all'uso e all'occupazione dei binari fra i concessionari limitrofi.

Inoltre, qualora fossero previsti, in un ipotetico quadro di concessione unica di lungo periodo, miglioramenti complessivi del lay-out del terminale attraverso opportuni investimenti, un ridisegno del tracciato ferroviario mirato all'ottimizzazione delle operazioni costituirebbe, verosimilmente, uno dei più importanti fattori di miglioramento sul piano delle prestazioni dell'area. Un tale ridisegno dovrebbe avere come obiettivi il miglioramento della fluidità operativa e dell'efficienza complessiva delle movimentazioni interne, operate con mezzi gommati, nonché della manovra ferroviaria e della gestione del treno nel terminale.

E questo, non solo sul versante dell'efficienza di scala e di flessibilità nell'organizzazione dello spazio di banchina e di retro-banchina, ma anche sul versante – progressivamente sempre più rilevante anche sul piano delle responsabilità e dei costi - del sistema di "security": una concessione con "gate unico" permetterebbe, infatti, oltre che al semplificazione dei controlli, la riduzione delle superfici viabilità da destinare ad accessi separati e quindi sottratte all'operatività portuale nonché, la semplificazione della gestione del servizio di manovra ferroviaria e dell'utilizzo di infrastrutture comuni (es. pese, utenze, ecc.). Vedi Figura 18. La concessione unica permetterebbe infatti di affrontare in modo per certi versi semplificato il tema dei "servizi generali" sia dal punto di vista dell'erogazione che della gestione operativa delle relative infrastrutture.

Sarebbe infatti in questo caso più semplice definire degli accordi tecnici con il concessionario unico (collegati alla concessione) relativi alla manutenzione degli elementi infrastrutturali utilizzati per la fornitura dei servizi (es. torrette di illuminazione, rete di sotto-servizi, ecc.).

Naturalmente, il modello della concessione unica aumenta di interesse e di attrattività (e di potenziali ricadute positive, ad esempio, in termini di possibili investimenti del concessionario) soprattutto qualora si colleghi ad uno scenario caratterizzato da effettive opportunità di mercato.

E in relazione a questo tema, l'aspetto dei pescaggi può giocare effettivamente un ruolo essenziale: la mancanza di certezze sul futuro "pescaggio" (attualmente limitato ai 5,5 m benché vi siano aspettative di miglioramento) rischia, in particolare, di rendere ben poco attrattivo per gli operatori impegnarsi in investimenti di lungo periodo rendendo più complesso varare, in questo frangente, modelli di concessioni "incentivanti" – ma d'altro canto sfidanti – mirati all'attivazione di investimenti e alla promozione di traffici da parte del concessionario, vista la maggiore difficoltà di attrazione di traffico causata dal modesto pescaggio.

Certamente, dall'altro lato, la concessione duplice permette il dispiegamento diretto di un contesto concorrenziale "nel" mercato e non solamente "per" il mercato (all'atto della selezione "aperta" e quindi pro-competitiva del concessionario monopolista "regolato").

La competizione diretta è da ritenersi in linea di massima un fattore positivo, anche se, con domanda stabilizzata ai livelli attuali, abbondantemente al di sotto dei livelli di “uso ottimale” della capacità della banchina, gli effetti positivi della concorrenza potrebbero essere affievoliti da una generale tendenza alla minimizzazione dei costi (e quindi degli investimenti) in funzione del maggior rischio di volatilità del mercato.

Va infine considerato che, in generale (e senza particolari riferimenti al contesto di Porto Nogaro), la presenza di due concorrenti simili e scarsamente differenziati attivi sull'identico mercato non esclude l'insorgere nel mercato di tratti anticoncorrenziali.

A Porto Nogaro, si ritiene comunque possibile, in caso di concessione duplice, valutare come alternative:

- a) l'opportunità di assegnare eguali spazi agli operatori;
- b) l'opportunità di differenziare sul piano dimensionale le aree date in concessione, in modo da creare, nell'ambito dell'offerta portuale, un'offerta maggiormente differenziata: da una parte, un operatore “primario”, titolare di una concessione spazialmente più ampia e maggiormente orientato alla movimentazione delle principali “masse” di traffico (es. bramme, ecc.) e nella quale il ruolo della ferrovia possa essere considerato come elemento di una certa importanza (presenza dei fasci di carico e scarico ferroviario nel retro-banchina); dall'altra un operatore “minore”, dotato di area operativa di dimensione inferiore (Figura 19).

Tale modello “differenziato”, con due concessionari asimmetrici, potrebbe indurre, almeno in linea di principio, maggiori incentivi ad un consolidamento degli investimenti e della promozione di traffico – ad esempio anche tramite lo sviluppo ferroviario – almeno presso l'operatore “principale”.

L'ipotesi proposta nella figura sottostante rappresenta una possibile suddivisione in due concessioni (una maggiore e una minore) del perimetro concessorio unitario. In tale modello, il rapporto fra le lunghezze della banchina (preferenziale) dell'operatore minore rispetto a quella dell'operatore maggiore è di circa 1 a 2 che, peraltro, rispecchia approssimativamente la ripartizione già oggi esistente sul mercato di Porto Nogaro sul piano delle quote di mercato dei due operatori esistenti (circa il 75% del traffico al maggiore, il 25% a quello minore).

Nel caso di concessione duplice, per quel che concerne elementi di servizio necessariamente “comuni” (es. pesa unica) si dovranno naturalmente precisare, nell'ambito delle concessioni, i relativi diritti e obblighi delle parti, in modo da permettere, fra l'altro, l'adeguato e non discriminatorio accesso al servizio, oltre che un adeguato modello di gestione e manutenzione, sempre nell'interesse comune.

Le mappe illustrate sono da considerarsi solo proposte ragionevoli di suddivisione, ma naturalmente, a la suddivisione effettiva si potrà ricondursi ad una specifica libera decisione a monte sull'“oggetto della concessione” assunta dalla amministrazione regionale che, motivando, potrebbe anche lasciare la suddivisione come quella attuale o affidare alle istanze concessorie – da valutare – l'individuazione dell'ampiezza effettiva dei “terminal” che ben potrebbe essere diversa da quella attuale, ferma la parte riservata all'autoproduzione

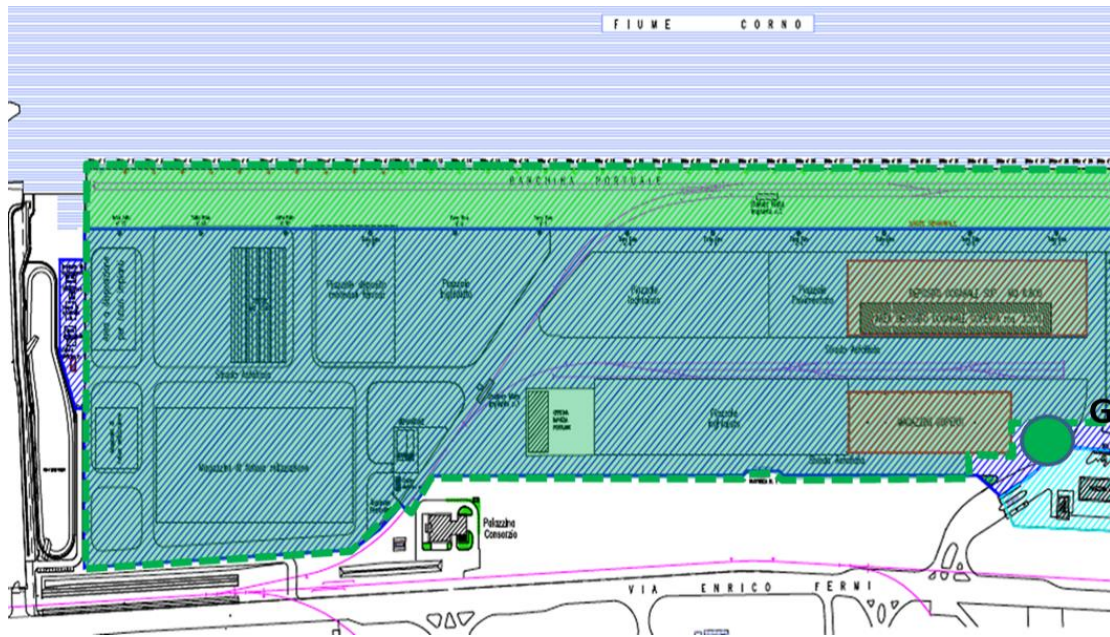


Figura 18 - -a) Scenario concessione unica (il perimetro della concessione corrisponde all'area del perimetro concessorio integrato).

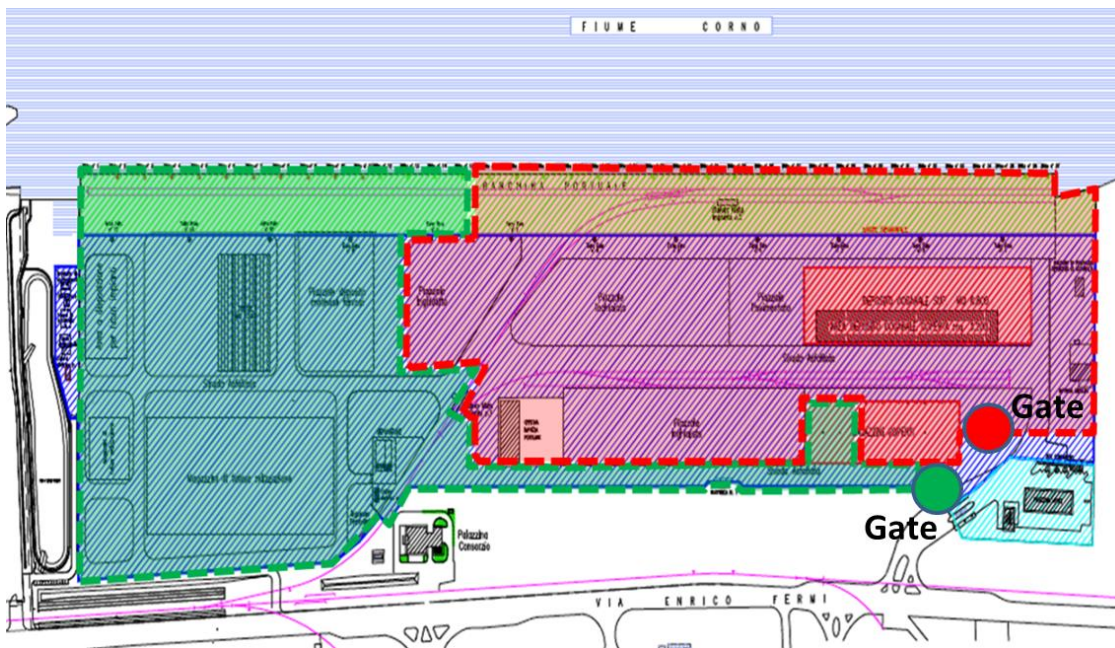


Figura 19 -b) Scenario concessione duplice asimmetrica: nell'ambito del perimetro concessorio integrato sono assegnate due concessioni, dotate ciascuna di proprio gate di ingresso; fonte: CoSEF e rielaborazioni da parte della Regione Autonoma FVG.

ed alle zone pubbliche, di cui ad un punto successivo.

1.5.1 NUMEROSITÀ COMPLESSIVA DELLE AUTORIZZAZIONI

Un'ultima valutazione è dedicata alla numerosità delle autorizzazioni totali.

In linea di principio si ritiene sensato che, sul piano tecnico-gestionale, si possa immaginare la possibilità che, entro certi limiti, i concessionari autorizzati affidino ad ulteriori imprese autorizzate alcune parti della propria attività, secondo i principi che, ad esempio, sono tutelati anche nella legge portuale nazionale (L. 84/94, comma 7), secondo la quale “su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo”.

Si ritiene, in questo caso, che il numero delle autorizzazioni ulteriori rispetto a quello delle imprese autorizzate concessionarie possa essere uguale a quello delle imprese concessionarie, in modo che ciascun concessionario possa ricorrere ad una ulteriore impresa autorizzata.

1.5.2 IL CASO DELLA DUPLICE CONCESSIONE: IL REGOLAMENTO ACCOSTI, LA GESTIONE DELLE MANOVRE FERROVIARIE.

In caso di concessione duplice, un'ulteriore specifica attenzione – con la finalità di incentivare un uso tecnicamente efficiente dell'infrastruttura – andrebbe posta alla questione degli accosti e quindi dell'uso della banchina da parte dei due concessionari.

Infatti, per ottimizzare l'uso dell'infrastruttura di banchina nel suo complesso – soprattutto qualora si verificassero, con traffici più intensi, condizioni operative caratterizzate da una maggiore pressione sull'infrastruttura – è da ritenersi opportuno permettere una certa flessibilità nell'uso della banchina per l'accosto, nel senso della possibilità che uno dei concessionari utilizzi temporaneamente (qualora necessario e senza creare situazioni di conflittualità) lo spazio di accosto in banchina e il relativo piazzale di carico e scarico dell'altro concessionario.

Nel caso di concessione duplice, si tratta, quindi di disegnare, nell'ambito dei patti concessori, un meccanismo che di fatto permetta di considerare gli accosti spazialmente integrati in ciascuna concessione come “spazi di accosto preferenziale” per ciascun concessionario, permettendo tuttavia una gestione maggiormente flessibile proprio grazie ad un opportuno regolamento accosti includente regole sulla “permeabilità” inter-concessione lato terra, in modo da regolare l'uso operativo del piazzale di banchina.

Come già accennato in precedenza, naturalmente, oltre agli accosti, dovranno essere regolati, in caso di concessione duplice, tutti gli altri fattori comuni, con possibili implicazioni di “interferenza” o di “ottimizzazione tecnica”, con particolare riferimento agli aspetti ferroviari.

Il tema ferroviario pone, in particolare, le questioni più delicate nell'interrelazione fra le concessioni, soprattutto qualora il ruolo della ferrovia vada in prospettiva ad aumentare rispetto al presente, nell'interesse di entrambi i

concessionari. Sarebbe, infatti, necessario configurare un regolamento (incluso nelle concessioni) attraverso il quale l'intero sistema della manovra e della sosta dei treni negli spazi dei terminali venga regolato e ottimizzato.

È evidente la necessità che, in questo quadro, operino soggetti terzi, indipendente dai concessionari, per evitare qualunque rischio di conflittualità nell'uso delle risorse.

Come peraltro già richiamato in precedenza, per motivazioni di "efficienza tecnica", sarebbe alquanto opportuno che vi fosse un operatore unico di manovra in tutta l'area del raccordo e del terminal, agente come fornitore di servizi di interesse generale.

1.5.3 L'AUTOPRODUZIONE, LE IMPRESE AUTORIZZATE NON CONCESSIONARIE E LA "BANCHINA PUBBLICA".

Il modello di gestione basato sullo strumento delle concessioni è certamente quello che, anche per il contesto di Porto Nogaro, permette di sviluppare, nel lungo periodo, i migliori potenziali del sistema.

Va tuttavia rilevato, nell'ambito dell'attuale realtà di Porto Nogaro (zona banchina "Margreth"), che la limitatezza degli spazi disponibili e in particolare la lunghezza relativamente limitata della banchina operativa fa emergere effettivamente alcune complicazioni nell'applicazione del principio di coesistenza fra concessione e il sistema dell'accesso "aperto" (banchina pubblica) richiamato peraltro esplicitamente anche dalla L.R. 12/2012, art.12, comma 1, e dalla L. 84/94, all'art. 18, comma 2, che impongono all'Amministrazione – nel concedere ai soggetti autorizzati l'occupazione e uso anche esclusivo di aree e banchine – di riservare, nell'ambito portuale, spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali alle altre imprese non concessionarie.

La questione andrà affrontata, nell'ambito della regolamentazione di dettaglio del sistema delle concessioni, attraverso opportuni strumenti (considerando ad esempio le disposizioni del regolamento accosti) che permettano, in sostanza, di soddisfare in maniera adeguata le richieste del dispositivo pro-competitivo, mantenendo tuttavia inalterata la possibilità di considerare, come area su cui operare attraverso lo strumento delle concessioni, l'intero comprensorio collegato alla banchina "Margreth" o perlomeno la sua quasi totalità.

Il principio essenziale da rispettare sembra comunque ben riassumibile nella formula (prevista nel Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, secondo la quale, nell'Art 3, si afferma che "la riserva di spazi operativi funzionali allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non titolari della concessione avviene nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e parità di trattamento").

1.5.4 IL SISTEMA CONCESSORIO E IL TEMA DEI SERVIZI GENERALI

Come evidenziato nella precedente sezione dedicata alla presentazione dei servizi generali, nella prospettiva di uno sviluppo del modello concessorio, l'aspetto dei servizi di interesse generale, in particolare per quel che concerne l'aspetto dei soggetti, riveste notevole importanza, per motivazioni legate, come si avrà modo di dire, essenzialmente (ma non esclusivamente) ai principi della concorrenza.

È evidente che l'avvio del modello concessorio secondo quanto ipotizzato nel presente quadro, sia che si tratti di un sistema a concessione unica che duplice, rende necessario, almeno in linea di principio, la definizione di nuovi criteri per l'effettiva realizzazione di tali servizi.

La prosecuzione automatica dei rapporti con il "Consorzio Porto Nuovo", erogatore di un elevato numero di servizi "generali" non appare compatibile, in linea generale, con i principi sottesi dall'istituzione di procedure aperte aventi come obiettivo l'istituzione di rapporti concessori.

Alla conclusione delle procedure concessorie, i servizi di interesse comune potranno essere configurati, in termini di fornitori, in diverse modalità – anche con articolazioni diverse a seconda che si tratti di concessione singola o duplice – rispettando, tuttavia, i seguenti criteri generali:

- necessità di identificare i servizi di interesse generale;
- per i servizi erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni (es. manovra ferroviaria, illuminazione, ecc.) il principio generale è che, in caso di concessione duplice, se vi è la necessità di "cogestione" o il rischio di "interferenze" (e quindi anche di comportamenti anti-competitivi attuati attraverso lo strumento della gestione dei servizi di interesse generale), si debba ritenere in linea di principio che l'erogazione dei servizi generali debba essere affidata, sotto l'ombrello del CoSEF e tramite gara, a soggetti completamente neutrali, privi di qualunque legame di natura societaria con alcun concessionario, oppure, eventualmente, comunque dopo l'individuazione dei concessionari e in ogni caso su base di gara, a un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambe i concessionari, in questo caso, con clausole che colleghino, sul piano temporale, il periodo di fornitura con la coesistenza delle due concessioni;
- per i servizi, erogati entro le aree delle concessioni, per i quali non vi siano rischi di interferenza (nel caso di concessione unica tale rischio è per definizione escluso), è possibile immaginare la gestione da parte del singolo concessionario, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

Per i servizi erogati in aree non rilevanti per le concessioni, sono invece da applicare modelli differenti di affidamento, evitando a priori di creare situazioni nelle quali un concessionario (pur trattandosi di servizi "esterni" alla concessione) possa, creare attraverso eventuale titolarità di tali servizi, potenziali problemi di "simmetria" nel caso di concessioni multiple. Con particolare riferimento al servizio di manovra ferroviaria - alla luce delle nuove scelte afferenti l'istituzione del modello "concessionario – terminalista" e dello sviluppo del layout ferroviario interno all'area portuale - si ravvede l'opportunità che il servizio venga preferibilmente curato dal gestore dell'intero raccordo ferroviario, selezionato con procedure ad evidenza pubblica.

1.6 RUOLO DELLE ISTANZE DI PARTE

Sempre in armonia con le “Linee di Indirizzo”, lo strumento di dettaglio per normare il sistema delle concessioni a Porto Nogaro, riconoscerà, quale principio generale, la definizione di una procedura di concessione che possa essere avviata anche dalla presentazione di legittime istanze di parte, permettendo quindi la valutazione formale e sostanziale delle istanze (fondate necessariamente sui contenuti documentali previsti dalle norme di riferimento) anche in una prospettiva di successivi adeguamenti della proposta e, naturalmente, di adeguata pubblicità a fini pro-competitivi.

Alla luce delle considerazioni presentate nel paragrafo “1.2 L’innovazione del sistema di regolazione e il ruolo delle concessioni.”, riferite all’opportunità di non immaginare, almeno sull’orizzonte del presente Piano Operativo Triennale, lo sviluppo da parte pubblica di ulteriori interventi di infrastrutturazione portuale per aumentare la disponibilità di accosti, l’“istanza di parte” finalizzata ad ottenere concessioni collegate all’impegno di realizzazione di nuove banchine e aree operative da parte del concessionario (in accordo, ad esempio, con i principi dell’Art.18, c.5), costituisce la preconditione di ogni nuovo sviluppo di infrastrutture portuali (in armonia con i dettami del Piano Regolatore Portuale) nell’ambito del comprensorio portuale di Porto Nogaro.

Ad esclusione del perimetro individuato in relazione all’area della Banchina Margreth, le altre aree iscritte nel perimetro di interesse portuale/industriale e per le quali si prevede l’applicazione del principio dell’“istanza di parte” per la realizzazione, nell’ambito di un rapporto di concessione, di nuove infrastrutture compatibili con il Piano Regolatore Portuale sono pertanto definite nella Figura 20. Tale interesse, quindi, può coinvolgere il Porto vecchio di Porto Nogaro, oltre alle banchine Cristin (Marcegaglia), Cimolai ed ex Pittini.

Questo è il motivo per il quale, almeno in linea di principio, in un mercato estremamente specializzato e articolato come quello portuale, risulta possibile e alle volte estremamente adeguato (soprattutto in contesti nei quali non vi è elevata concorrenza potenziale) partire dalla valutazione e pubblicazione di istanze di parte (comprehensive di relativi piani di attività e di investimento) per assumere decisioni anche in merito alla numerosità. Va sempre e comunque garantita, prima di assegnare concessioni riconducibili ad istanze di parte, una adeguata evidenza pubblica all’ipotesi di quadro concessorio configurata attraverso l’istanza di parte, in modo da concedere ad eventuali competitori la possibilità di misurarsi con il progetto proposto. Anche l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), nella recente delibera sulle concessioni portuali, annovera le istanze di parte come modalità per avviare procedimenti di rilascio³⁸; linea confermata anche dal Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 quando afferma, nell’art 3, che “le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi

³⁸ Cfr. ART, Delibera n. 57/2018, Art. 2, comma 7. Si potrà comunque utilizzare la procedura dell’avviso pubblico della RAFVG con indicata la cornice nell’ambito della quale la regione intende assegnare autorizzazioni/concessioni: autorizzazione/concessione (sia banchina che area retro-banchina) assieme e con stessa durata; ammontare del canone base; preferibile unico terminalista; con piano investimenti rapportato a durata; oneri a carico concessionario (manutenzione, safety, security, ecc.).

canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche ad istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva". Dall'altro lato, nei casi in cui vi sia la provata aspettativa di un elevato e qualificato potenziale concorrenziale "omogeneo" e una prospettiva chiara, da parte del soggetto regolatore, sui contenuti essenziali e sugli obiettivi della concessione, può essere estremamente appropriato procedere d'ufficio con "bandi/avvisi" pre-definiti per specifiche aree demaniali oggetti di possibile concessione.



Figura 20 – Aree di demanio marittimo lungo il canale navigabile, esterne all'attuale "Banchina Margreth", nelle quali è previsto lo sviluppo di nuove infrastrutture attraverso lo strumento della concessione collegata ad istanza di parte: fonte: immagine satellitare rimaneggiata da uffici interni alla Regione Autonoma FVG.

1.7 I CANONI DI CONCESSIONE NEL DEMANIO E NELLA CONCESSIONE INTEGRATA BANCHINA-RETROBANCHINA.

Con riferimento ai canoni di concessione per i porti regionali, la L.R. 12/2012 (art. 12, comma 8) rimanda al Decreto del Direttore centrale (di cui all'articolo 11, comma 4) per la determinazione – anche in considerazione delle politiche tariffarie nazionali e internazionali influenti sul traffico dell'Alto Adriatico – dei parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui in relazione alla durata e alla specificità della concessione demaniale marittima, tenuti presenti il volume degli investimenti e le attività da espletare; in particolare, nel caso in cui sia a esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione. In tali casi la L.R. 12/2012 già prevede le percentuali massime di riduzione del canone.

In riferimento al contesto di Porto Nogaro, il quadro normativo vigente permette dunque nella sostanza, una notevole flessibilità nell'uso dello strumento del canone (o tariffario), in piena assonanza a quanto vigente nel contesto della portualità nazionale.

Andranno comunque prese in considerazione e se del caso recepite anche le eventuali evoluzioni del contesto normativo nazionale, basato sul disposto della L.84/94 e sue modificazioni. È esemplare la posizione in materia di canoni del più volte citato Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 secondo il quale, all'Art.3 c.1, “le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica (...)”.

Premesso che, in generale, le indicazioni dell'ART richiamano l'esigenza di configurare canoni formati da una parte fissa e da una parte variabile, in ottemperanza ai principi di incentivazione economica propri di una equa prassi di regolazione non discriminatoria³⁹, va ricordato, innanzitutto, che l'Art. 10 del D.M. 19 luglio 1989 in materia di canoni demaniali⁴⁰, afferma che, rispetto ai canoni minimi di riferimento, gli enti portuali possono stabilire (all'interno, naturalmente dell'ambito portuale) criteri e misure diverse dai canoni di riferimento, salvo che le concessioni riguardino alcune categorie protette (es. pesca, cantieristica, ecc.).

Con riferimento alla componente demaniale, essendo il D.M. 19 luglio 1989 applicabile nel contesto di Porto Nogaro (in quanto porto) vi è quindi la legittima libertà, per le concessioni relative alla zona di banchina e aventi come oggetto lo svolgimento di operazioni portuali, di superare i canoni minimi, potendosi peraltro applicare, in ogni caso, le regole relative al riconoscimento degli investimenti.

³⁹ Cfr. ART, Delibera n. 57/2018, Art. 2, comma 11.

⁴⁰ Il D.M. 19 luglio 1989, “Nuovi criteri per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime”, Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il 23 dicembre 1989, riporta, come noto, i canoni minimi, sotto i quali non è ritenuto ammissibile scendere.

Nel caso di Porto Nogaro (zona operativa "Margreth"), il tema dei canoni di concessione si configura in realtà con un profilo più articolato, stante l'obiettivo più volte richiamato di definire apparati concessori unitari e coerenti, attivati su aree che, sul piano giuridico e proprietario, risultano composite (demaniali e consortili).

Di conseguenza, pur riconoscendo pienamente la natura intrinsecamente differente degli enti coinvolti (Regione FVG e Consorzio Industriale) e di conseguenza la differenza negli obiettivi istituzionali, compresi quelli di natura economico-finanziaria, è tuttavia necessario che, per ricomporre il peculiare piano di discontinuità esistente per motivi storici a Porto Nogaro, anche il canone globalmente corrisposto dal concessionario per il godimento dell'area risulti in linea, sul piano quantitativo e delle modulazioni incentivanti (es. in relazione a investimenti, durata, ecc.), con i principi generali applicabili al mondo delle concessioni "portuali".

Questo, non solo con finalità di evitare discriminazioni fra imprese, ma anche per non introdurre (senza alcuna specifica motivazione oggettiva) effetti strutturalmente distorsivi nel mercato dei porti regionali con conseguenze che, attraverso il sistema di formazione dei costi, nel lungo periodo si ripercuoterebbero anche sulla distribuzione dei traffici con il rischio di effetti negativi per il sistema territoriale regionale nel suo complesso. Ed è questo il motivo per il quale, nell'ambito dei già necessari accordi fra Amministrazione Regionale e CoSEF è di prioritaria importanza la condivisione in materia di canoni di concessione, che vanno definiti preventivamente.

In tal modo, nell'ambito del redigendo "regolamento concessioni" per Porto Nogaro, si definiscono/ranno quindi anche gli aspetti essenziali riferiti ai criteri di fissazione dei canoni, definendo apposite tabelle relative ai canoni da considerarsi valide per la concessione intesa nella dizione unitaria (area demaniale più area consortile).

Fatta questa premessa, si ritiene coerente con il contesto e con i principi della regolazione portuale la predisposizione di una cornice che permetta l'applicazione (diversificata in relazione alle condizioni della concessione) sia dei canoni minimi sanciti dalla legislazione generale, che di canoni più elevati, comunque preventivamente fissati e collegati ai traffici.

Si ipotizza, in particolare, come criterio generale, di applicare, per le concessioni di durata breve (es. fino a 4 anni), livelli di canone (definiti da apposita tabella) più elevati dei minimi di legge, configurandosi le concessioni di breve durata come concessioni nell'ambito delle quali non sono previsti investimenti del concessionario, chiamato ad effettuare solamente manutenzioni ordinarie.

Vi potrà essere la definizione di un ulteriore riconoscimento per l'applicazione di un minimo relativo a "casistiche di eccezionale gravità", con la raccomandazione, tuttavia, che l'ambito di applicazione risulti nel concreto estremamente ristretto e altamente condizionato.

Per le concessioni che prevedono invece investimenti (manutenzioni straordinarie) o la realizzazione vera e propria di infrastrutture, il valore base del canone potrà essere il valore previsto dal D.M. 19 luglio 1989. Inoltre,

nel caso di concessioni che prevedono investimento, si applicherà il principio ulteriore del riconoscimento investimenti.

In linea generale, come evidente, andrà rispettato il principio generale per il quale la durata della concessione va correlata agli investimenti da parte del concessionario, sulla base di un piano economico finanziario condiviso: nella definizione del rapporto di concessione, vanno identificati i corretti "equilibri", fra durata della concessione, investimenti effettuati e livello dei canoni, con l'obiettivo di riconoscere sul piano economico finanziario la corretta remunerazione dell'investimento del privato, da valorizzare attraverso la durata concessione e/o canoni più sostenibili.

È comunque auspicabile che la disciplina di dettaglio in materia di concessioni definisca livelli di riferimento dei canoni anche in relazione alle diverse durate delle concessioni e di altri parametri.

Sono inoltre da prendere in considerazione ulteriori modulazioni di canone riconducibili al raggiungimento di obiettivi di natura ambientale, in particolare per quel che concerne il raggiungimento di obiettivi di aumento percentuale del traffico ferroviario sulle quote di traffico sviluppate dall'operatore portuale.

In ogni caso, al di là della questione specifica dei canoni, si sottolinea ancora una volta l'importanza che lo strumento di dettaglio regoli in modo coerente, sul piano dei criteri generali (evitando così rischi di differenziazione da caso a caso), l'intero quadro dei rapporti concessori, attraverso criteri generali relativi a tutti gli elementi essenziali, fra i quali quelli precedentemente citati, rifacendosi esplicitamente, in via minimale, alla documentazione completa e ai contenuti previsti dall' art.12 della LR 12/2012 e dell'art.18 della L. 84/94.

Con il medesimo decreto del Direttore Centrale, di cui all'articolo 11, commi 1 e 4 della LR 12/2012, verranno definiti i parametri e le modalità di calcolo dei canoni afferenti alle autorizzazioni dell'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali.

1.8 LA COMPETENZA REGOLATORIA: ELEMENTI SOGGETTIVI.

L'obiettivo, relativo alla zona operativa "Margreth", di armonizzare il modello di regolazione fra area demaniale e area consortile, attraverso la definizione di un unico "apparato concessorio" coerente e unitario porta con sé, fra le altre questioni, la necessità di identificare con chiarezza, anche sul piano soggettivo, chi detiene, nella sostanza, le prerogative formali e sostanziali delle attività concessoria/regolatoria.

Si tratta di materia che esula dal presente Piano Operativo, benché si possa affermare sinteticamente anche in questa sede che il quadro normativo di riferimento è quello riconducibile alla sinergia fra la L.R. 3/15 (che disciplina i compiti e i ruoli dei Consorzi di sviluppo economico, sotto l'aspetto pianificatorio e operativo/gestionale negli ambiti economico/industriali di propria competenza) e, per quanto concerne la portualità, la L.R. 12/2012, che all'art. 9 autorizza la Regione, al fine di assicurare il più elevato grado di efficacia nello svolgimento dei propri compiti, a:

- a) stipulare con i soggetti pubblici operanti negli ambiti portuali accordi che prevedano l'impiego delle professionalità di settore ivi presenti, nonché l'espletamento di prestazioni di servizio a supporto della Regione stessa;
- b) delegare al CoSEF compiti coerenti con gli scopi istituzionali del Consorzio.

È dunque immaginabile che il CoSEF, in armonia ai dettami delle norme generali di riferimento così come degli ulteriori strumenti di dettaglio, possa operare, su delega regionale (in asservimento), quale istituzione regolatrice del mercato portuale, anche attraverso la definizione dei contenuti delle concessioni e il monitoraggio delle stesse, esercitando comunque tali attività a valle di specifici accordi inter-ente (CoSEF-RAFVG), necessari, fra l'altro, alla definizione condivisa dei criteri per la gestione dell'apparato concessorio unitario.

1.8.1 IL TEMA DELL'INFORMAZIONE DI SUPPORTO DELL'ATTIVITÀ DI REGOLAZIONE E DI VIGILANZA.

Per uno svolgimento maggiormente efficace dell'attività di regolazione è opportuno sviluppare ulteriormente il sistema di informazione finalizzato alla raccolta e alla gestione dei dati relativi all'effettivo sistema delle *performance* delle operazioni. Sono da sviluppare, in particolare, i seguenti elementi:

- stabilimento, anche in accordo con le autorità competenti, di un sistema di statistica integrato, basato, nella maggior quota possibile, su dichiarazioni ufficiali di fonte terza rispetto alle imprese, in forma di database utilizzabile in forma statistica⁴¹;

⁴¹ Solo come esempio è necessario definire, tramite accordi inter-istituzionali, standard per la fornitura (in forma di database operabile statisticamente) dei dati, ad esempio di quelli relativi alle operazioni marittime nel porto gestiti dal sistema informativo delle Capitanerie di Porto. Lo stesso valga per le operazioni di movimentazione ferroviaria, ecc.

- procedure di verifica relativamente all'implementazione e al rispetto degli obblighi del concessionario per quel che concerne, in particolare, gli elementi caratterizzati da dimensione "quantitativa".

1.9 I CRITERI APPROVATI NEL 2012 PER IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI E DELLE CONCESSIONI

All'interno della già citata LR 12/2012, stando all'articolo 11, il Direttore centrale competente, sentito il Comitato consultivo, disciplina il procedimento di rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali.

Al fine di rendere chiaro l'ambito d'interesse, si ricorda che da quanto indicato sempre nell'art.11, si definiscono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni materiale, svolti nell'ambito portuale; sono servizi portuali, invece, quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, individuati con provvedimento del Direttore centrale competente, sentito il Comitato consultivo.

Secondo quanto indicato nel DGR 1861-2012 (attuazione della LR 12/2012), la delibera approva le linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro, stabilendo determinati requisiti e criteri inerenti il rilascio di atti autorizzativi, autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali e parametri per definire i limiti minimi e massimi dei canoni annui e della cauzione in relazione alla durata e alla specificità dell'autorizzazione.

Pertanto si ricorda che attualmente, le autorizzazioni alle operazioni ed ai servizi portuali è stabilito secondo il criterio che stabilisce che il numero massimo delle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali è deciso al fine di assicurare la più ampia concorrenza nel settore. Per questa determina si prendono in considerazione le esigenze di funzionalità dello scalo, i volumi di traffico e le imprese autorizzate già esistenti.

Il numero delle autorizzazioni può variare e ampliarsi nel caso in cui l'ingresso di nuovi operatori possa garantire il criterio di maggior produttività del porto e l'attrazione di nuove tipologie merceologiche. Per quanto riguarda, invece, le concessioni si forniscono degli indirizzi al fine di assicurare un procedimento improntato alla trasparenza, e pubblicità, oltre a garantire idonei spazi portuali alle imprese non concessionarie, risulta inoltre necessario rapportare la durata della concessione al piano economico finanziario ed al programma delle attività.

Pertanto con la delibera si sottolinea che le concessioni vengono rilasciate mediante procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza. In ogni ambito portuale vanno assicurati, da non dimenticare, idonei spazi portuali per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Si sottolinea, poi, di stabilire che le concessioni a favore dei terminalisti devono prevedere l'obbligo di garantire l'uso della banchina o del tratto di banchina in concessione per l'esercizio di operazioni portuali da parte di imprese autorizzate e da parte di vettori o imprese di navigazione autorizzate all'autoproduzione, utilizzando la massima fruibilità del terminal, tutto ciò in considerazione del fatto che il porto di Porto Nogaro è caratterizzato da modeste dimensioni e profondità dei fondali.

La durata delle concessioni è rapportata al programma delle attività ed al piano economico-finanziario facenti parte integrante dell'istanza di concessione, mentre per quanto riguarda la determinazione dei canoni di concessione, viene ricordato che il limite minimo per la determinazione dei canoni di cui all'articolo 12, comma 8, della LR 12/2012 coincide con gli importi stabiliti dalla L.494/1993 e dalle tabelle di cui al D.M. 19/07/1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al fine di dare attuazione alle disposizioni contenute nell'articolo 11, commi 1,4 e dell'articolo 12, comma 8 della LR 12/2012, è stato approvato il decreto n.5232/2012 "Esercizio di operazioni e servizi portuali negli ambiti portuali di Monfalcone e Porto Nogaro, ai sensi dell'articolo 11 della LR 12/2012 e fissazione limiti minimi e massimi dei canoni concessori", in cui oltre a esplicitare in modo esteso in cosa consistono i servizi portuali e le attività imprenditoriali, anche di carattere specialistico, dispone dell'articolo 3, inerente alle autorizzazioni all'esercizio di operazioni e servizi portuali. Pertanto si stabilisce che annualmente viene determinato, per ciascun porto, il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'anno successivo per lo svolgimento di ciascuna operazione portuale e di ciascun servizio portuale, al fine di assicurare la più ampia concorrenza e con la determinazione di un termine perentorio per la pubblicazione delle domande. L'autorizzazione ad esercitare viene rilasciata alle imprese in possesso dei requisiti stabiliti dall'art.4 del decreto, tra cui idoneità tecnico-professionali, capacità organizzativa e finanziaria, assicurazioni, piano della sicurezza.

Si determina che l'autorizzazione viene rilasciata per un periodo non inferiore ad un anno. Nel caso di impresa concessionaria, l'autorizzazione ha durata pari a quella della concessione. Resta salva, in ogni caso, la possibilità di decadenza o di rinuncia motivata.

La decadenza può essere dichiarata in caso di perdita di uno dei requisiti previsti per il rilascio: omesso pagamento del canone annuale, abusiva sostituzione nell'esercizio delle attività autorizzate oltre a reiterate gravi inadempienze degli obblighi derivanti dall'autorizzazione o imposti da norme di legge o regolamento.

Viene stabilito un canone annuale determinato e da corrispondere in due momenti, coincidenti con una quota iniziale fissa ed una quota variabile a titolo di canone definitivo (art.5). Per quanto riguarda invece i canoni concessori, il limite minimo per la determinazione dei canoni di concessione di cui all'articolo 12, comma 8, della LR 12/2012, coincide con gli importi stabiliti dalla L.494/1993 e dalle tabelle di cui al D.M. 19/07/1989, aggiornati in base all'indice ISTAT annualmente comunicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il limite massimo è pari all'importo del limite minimo maggiorato del 100% ed è applicato alle concessioni aventi ad oggetto le banchine, rivestendo esse la natura infrastrutturale essenziale.

I canoni, pertanto, vengono suddivisi in ambito di "Concessione di aree portuali" e "Concessioni di banchine". I canoni sono parametrati alla durata e alla specificità della concessione che saranno definite tenute presenti il volume degli investimenti e le attività da svolgere. Nel primo ambito, per le concessioni di durata pari o superiore a 10 anni si applica il limite minimo maggiorato del 60%; per le concessioni di durata superiore a 4 anni e inferiore a 10 anni si applica il limite minimo maggiorato del 30%, infine per le concessioni di durata pari o inferiore a 4 anni si applica il limite minimo. Nel secondo ambito, per le concessioni di durata pari o superiore a 10 anni si

applica il limite minimo maggiorato del 100% e per le concessioni di durata inferiore ai 10 anni si applica il limite minimo maggiorato di un 10% per ogni anno o frazione di anno di durata della concessione.

2. LA PROGRAMMAZIONE OPERATIVA: GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

2.1 GLI INTERVENTI PROGRAMMATI NELL'AREA DI PORTO "MARGRETH".

Avendo presente la descrizione delle infrastrutture e degli impianti presentata nel Capitolo "6.2 Bacino Margreth: il lay-out portuale operativo" il seguente piano degli interventi (pari ad euro 12.785.994,00), è stato redatto con l'ordine di priorità riportato nella Tabella 11.

INTERVENTI PREVISTI NEL PROSSIMO TRIENNIO

Priorità	Descrizione	Importo lavori	Finanziamento	Ente esecutore
1	Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth	€ 500.000,00	Fondi regionali	CoSEF
2	Realizzazione parcheggio di accesso a porto Margreth	€ 1.100.000,00	Fondi regionali	CoSEF
3	Rifacimento pavimentazione banchina	€ 600.000,00	Fondi regionali	CoSEF
4	Rifacimento varco d'ingresso e sostituzione delle garitte	€ 900.000,00	Fondi regionali	CoSEF
5	"Interreg Italy – Slovenija, progetto Clean Berth, rifacimento illuminazione perimetrale area portuale	€ 181.500,00	Fondi Unione Europea	CoSEF
6	"Interreg Italy – Croazia, progetto SUSPORT – SUSTainable PORTs" interventi di risparmio energetico palazzina portuale	€ 560.000,00	Fondi Unione Europea	CoSEF
7	"Elettificazione della banchina(Cold Ironing) di Porto Nogaro"	€ 7.400.000,00	Fondo complementare al PNRR	CoSEF
8	"Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l'idrovia del fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia"	€ 1.244.494,00	Bando CEF-Transport MAP call, Commissione europea.	Direzione centrale infrastrutture e Territorio (Regione FVG)
9	MANUTENZIONI VARIE (in corso di esecuzione)	€ 300.000	Fondi regionali	CoSEF

Tabella 11 – Interventi programmati nell'area del porto Margreth; fonte: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

2.1.1 NUOVA ROTATORIA DI ACCESSO A PORTO MARGRETH

Anche se molti sono gli interventi necessari per potenziare l'area portuale Margreth, si ritiene che la precedenza sia la realizzazione del nuovo accesso. Attualmente si accede a Porto Margreth tramite via Fermi, ex strada provinciale S.P. 80, ora di competenza di Friuli Venezia Giulia Strade, che scorre in direzione nord-sud con due carreggiate a doppia corsia. I mezzi che si dirigono verso sud per accedere al Porto devono effettuare una svolta a sinistra attraversando la doppia carreggiata opposta e il raccordo ferroviario che la costeggia.

Subito prima di tale intersezione è presente anche un attraversamento ferroviario che taglia la ex provinciale per accedere a una delle aziende poste sulla destra. Per questo ultimo motivo si ritiene non praticabile la realizzazione di una rotatoria nell'attuale punto di accesso.

La proposta qui di seguito descritta consisterebbe nello spostamento a nord dell'ingresso rispetto al varco doganale per permettere la realizzazione di un'ampia zona di sosta per i camion in arrivo e in uscita dall'area portuale.

La realizzazione della nuova rotatoria d'ingresso al Porto è stata pensata in corrispondenza di via Meucci. Tale soluzione otterrebbe un triplice risultato: l'accesso al porto in sicurezza percorrendo un'area attrezzata a parcheggio per i mezzi pesanti, la possibilità a chi proviene da via Meucci di svoltare a sinistra verso nord in sicurezza, la possibilità per chi percorre via Fermi di invertire la marcia per raggiungere le aziende poste a est della ex provinciale.

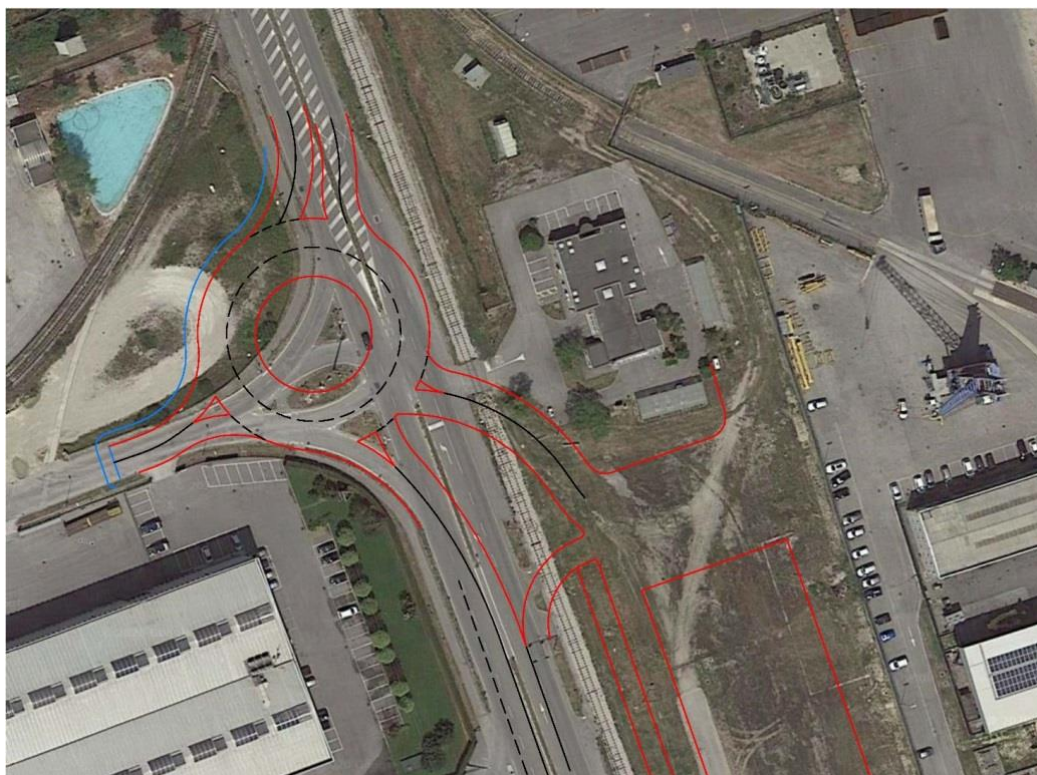


Figura 21 - Studio dell'ingombro della nuova rotatoria di accesso all'area portuale; fonte: CoSEF.

I lavori consisteranno nella realizzazione della rotonda ad intersezione tra via Fermi (ex S.P. 80) e via Meucci con un raggio esterno di 27 metri permettendo di attraversare il raccordo ferroviario con un attraversamento a raso.

Permessi e autorizzazioni: Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., Comune di San Giorgio di Nogaro, Consorzio di Bonifica, Demanio.

2.1.2 REALIZZAZIONE PARCHEGGIO DI ACCESSO A PORTO MARGRETH

L'intervento consiste nella bonifica e pavimentazione del piazzale di circa 23.000 mq antistante il recinto portuale di Porto Nogaro realizzando la viabilità parallela a via Fermi per l'accesso al varco doganale e alla palazzina servizi portuali e una serie di stalli di sosta per i mezzi pesanti in entrata ed in uscita dal porto.

L'intervento prevede la formazione di una rete di raccolta delle acque meteoriche e le relative vasche di raccolta e trattamento, la formazione del cassonetto stradale, l'asfaltatura della superficie, l'esecuzione della segnaletica orizzontale per l'individuazione dei percorsi e degli stalli e dell'impianto di illuminazione.

La realizzazione dell'opera consentirà a tutti i mezzi, pesanti e no, di accedere all'area doganale del porto in totale sicurezza, senza sostare lungo la corsia di destra di via Fermi. Chi dovrà espletare pratiche doganali potrà parcheggiare il mezzo negli appositi stalli. L'intervento consisterà anche nella realizzazione di un parcheggio per autoveicoli in previsione dello spostamento della recinzione doganale al fine di rendere accessibile dall'esterno la palazzina servizi.

Inoltre grazie all'ampiezza del piazzale si potrà attrezzare una piazzola per l'atterraggio degli elicotteri del pronto soccorso e si potrà in futuro pensare alla collocazione di alcuni servizi di ristoro così come previsti dalla vigente variante 3 al P.R.P.

Permessi e autorizzazioni: Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., Comune di San Giorgio di Nogaro, Consorzio di Bonifica, Demanio.

2.1.3 RIFACIMENTO PAVIMENTAZIONE BANCHINA

La banchina portuale di porto Margreth che si estende per una fascia di 40 m dal bordo mare è stata realizzata in più lotti esecutivi dal Consorzio Aussa – Corno e completata nell'anno 2007 per la parte nord. La parte sud per circa 670 m, realizzata negli anni precedenti, appare a tutt'oggi notevolmente danneggiata con profondi dissesti in corrispondenza delle giunzioni.



Figura 22 - Dettaglio relativo allo stato della pavimentazione della banchina; fonte: immagine di CoSEF.

Tale pavimentazione realizzata in c.l.s. sull'impalcato di banchina e in fibrorinforzato nella parte restante fino in prossimità della linea delle torri faro necessita di un intervento di sistemazione generale che, visti i costi e l'impossibilità di interdire al traffico tutta l'area di banchina, dovrà essere realizzato in più lotti operativi. È già stata avviata la progettazione di un primo lotto nella parte sud del manufatto oltre alla messa in sicurezza temporanea delle parti più ammalorate.

Permessi e autorizzazioni: Capitaneria di porto.

2.1.4 RIFACIMENTO VARCO D'INGRESSO E SOSTITUZIONE DELLE GARITTE

L'ingresso di porto Margreth è presidiato da due garitte poste a guardia dei due varchi uno in entrata e uno in uscita regolati da due sbarre automatizzate e presidiato dagli uomini della guardia di Finanza e della security portuale. I due manufatti sono posti in posizione centrale rispetto ai due passaggi e sono coperti da un portale in cemento armato realizzato negli anni ottanta.

Le garitte, realizzate dal Consorzio dell'Aussa Corno una ventina di anni fa, non sono ormai più in grado di rispettare gli standard di sicurezza e salubrità necessari per il loro utilizzo come più volte segnalato dalla Guardia di Finanza. I due elementi, realizzati in alluminio non sono dotati né di un idoneo sistema di ricambio d'aria, l'impianto di condizionamento è obsoleto e, quando piove, il portale sovrastante non impedisce le numerose infiltrazioni d'acqua. Inoltre il varco non ha la possibilità di essere chiuso durante la notte perché le due sbarre possono essere facilmente aggirate da eventuali pedoni.



Figura 23 - Garitte presenti al varco di accesso di Porto Nogaro; fonte: immagine di CoSEF.

Per quanto sopra è necessario provvedere alla sostituzione del portale sovrastante e delle due garitte con un unico nuovo manufatto più funzionale che rispetti dal punto di vista impiantistico la normativa vigente, rivedendo il funzionamento di tutto il varco – compreso quello attiguo relativo al passaggio dei mezzi eccezionali - e la possibilità di chiudere completamente l'area portuale durante le ore notturne permettendo il passaggio solo ai pedoni o ai mezzi d'emergenza muniti di badge.

Permessi e autorizzazioni: Conferenza di servizi tra Servizio Porti e Navigazione interna, Comune di San Giorgio di Nogaro, uffici Dogana.

2.1.5 “INTERREG ITALY – SLOVENIJA, CLEAN BERTH” RIFACIMENTO ILLUMINAZIONE PERIMETRALE AREA PORTUALE

Il progetto CLEAN BERTH (nell’ambito dei progetti europei transfrontalieri INTERREG Italia – Slovenia) si propone di rafforzare la capacità istituzionale e la governance transfrontaliera in materia portuale, accrescendo le competenze dei porti dell’Area di Programma nella pianificazione congiunta della performance ambientale attraverso un costante scambio di esperienze tra partner armonizzando le politiche adottate in tale ambito anche attraverso la creazione di un modello comune transfrontaliero di piano di sostenibilità ambientale ed efficienza energetica e istituzionalizzare una cooperazione transfrontaliera permanente in ambito ambientale. In tale contesto, il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli potrà migliorare la propria pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica per lo scalo di Porto Nogaro.

In particolare, verranno sostituiti tutti i punti luce dell’illuminazione pubblica perimetrale-centrale e dei magazzini portuali con lampade a tecnologia a Led.

2.1.6 “INTERREG ITALY – CROAZIA, SUSPORT – SUSTAINABLE PORTS” INTERVENTI DI RISPARMIO ENERGETICO PALAZZINA PORTUALE

Obiettivo principale di SUSPORT è migliorare la performance ambientale ed efficienza energetica dei porti adriatici coinvolti, realizzando concrete azioni pilota in diversi ambiti quali il rumore, la qualità dell'aria e l'emissione di CO2. In tale contesto, il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli potrà migliorare la propria pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica per lo scalo di Porto Nogaro. In particolare, verranno sostituiti i punti luce dei magazzini portuali con lampade a tecnologia a Led, presso la palazzina portuale saranno sostituiti i vecchi serramenti con nuovi a taglio termico, sarà realizzato il cappotto esterno, sarà installato un nuovo generatore termico corredato da Puff dotato di pannelli solari termici e per finire sarà installato un tetto fotovoltaico.

Nell'ambito della programmazione degli interventi promossi dall'Amministrazione Regionale Friuli Venezia Giulia è in previsione di realizzazione il progetto infrastrutturale riportato di seguito, nel capitolo "2.1.8 Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l'idrovia del fiume corno e la ferrovia Trieste-Venezia". Per quanto riguarda un altro intervento infrastrutturale, promosso da CoSEF, si parla del progetto per migliorare la sostenibilità ambientale del porto all'interno del sotto capitolo "2.1.7 Elettificazione della banchina (cold ironing) e inserimento dell'impianto fotovoltaico".

La Direzione centrale Infrastrutture e territorio - Servizio Portualità e logistica integrata ha richiesto ed ottenuto un contributo a valere sul PNC - Piano nazionale per gli investimenti complementari (finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del PNRR), "Missione 3" rubricata "infrastrutture per una mobilità sostenibile", che rappresenta un fondo principalmente dedicato alle Autorità di Sistema portuale, a cui la Regione è comunque riuscita ad accedere alla luce della strategicità del progetto presentato.

Il contributo assegnato, insiste sulla linea contributiva (Missione 3) che mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile e in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione, e pone, tra gli altri, l'obiettivo specifico di rafforzare e garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

Il progetto di elettificazione della banchina di Porto Nogaro (UD) cd banchina 'Margreth' prende spunto da uno studio denominato "Documento di pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dell'area portuale di Porto Margreth – Porto Nogaro" realizzato nell'ambito del progetto europeo "CLEAN BERTH – INTERREG". Il progetto è rivolto alla programmazione concreta di strategie ed interventi su più fronti - quindi azioni di diversa natura in un'ottica sistemica e sinergica nell'ambito di Porto Nogaro che testimonia la necessità di dare impulso ad attività che possano promuovere la riduzione dei consumi e delle emissioni di sostanze climalteranti. In tale contesto, il ricorso all'elettificazione delle banchine ha ovviamente lo scopo principale di evitare la produzione di CO2 tramite i motori ausiliari delle navi quando queste sono attraccate al molo. Una nave ormeggiata in porto mantiene in funzione un certo numero di gruppi elettrogeni per generare l'energia elettrica necessaria ad alimentare i servizi. Questa modalità di produzione dell'energia è fonte di inquinamento dell'aria, non solo della zona adiacente al porto, ma dell'intera città, in questo caso di San Giorgio di Nogaro, in quanto questi inquinanti sono sospinti anche nell'entroterra a causa dei venti. L'elettificazione delle banchine ha per scopo quello di mantenere i generatori ausiliari delle navi inattivi in porto, alimentando i servizi di bordo da terra tramite un collegamento elettrico.

SOGGETTI COINVOLTI

Autorità di Gestione (Regione Friuli-Venezia Giulia) e Consorzio di sviluppo economico del Friuli (per la proprietà delle aree di retrobanchina interessate).

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento prevede la realizzazione di cavidotti e pozzetti e l'implementazione della rete di Cold Ironing (quadri di consegna, trasformatori, cabine e Alternative Maritime Power o simili) che permetteranno l'alimentazione tramite energia elettrica da banchina alle navi. In particolare, tale intervento sarà realizzato su due accosti e prevede l'installazione di due prese da 1 MW ciascuna che andranno ad alimentare due navi di tipo General Cargo in contemporanea mediante cabine elettriche che dovranno essere ubicate nei pressi dell'ormeggio e disporre di una potenza adeguata tale da alimentare i carichi elettrici delle navi in accosto.

Nello specifico, tali cabine dovranno essere dotate di possibilità di trasformazione e conversione dalla Media alla Bassa Tensione e, per alimentare carichi di tale entità, è necessario allacciarsi alla rete di alta tensione.

Nell'ottica del risparmio energetico e dei benefici ambientali si prevede inoltre l'installazione di un impianto fotovoltaico con potenza di picco max 400 kWp nell'area portuale anche a servizio della banchina elettrificata. Tale intervento permetterà l'utilizzo di energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili non fossili senza l'utilizzo di combustibile e permetterà in caso di un eventuale surplus di energia prodotta dal sistema fotovoltaico di trasferirla alla rete. Le aree individuate per l'installazione dell'impianto risultano essere quelle della copertura della palazzina servizi e tutte le altre coperture libere e disponibili attualmente presenti nell'area portuale. Si riporta di seguito una tabella sintetica con la suddivisione degli impianti ipotizzati sui singoli fabbricati ed una mappa delle aree interessate dall'intervento, in aggiunta alla palazzina servizi. L'intervento prevede quindi l'installazione di 6 impianti fotovoltaici con potenza ed estensione differente in relazione alla superficie disponibile delle singole coperture per una potenza di picco complessiva (potenziale) di circa 1.000 kW e potrà contribuire all'alimentazione dell'impianto di elettrificazione della banchina portuale. Gli interventi previsti vengono riepilogati di seguito nella Tabella n. 13.

CRONOPROGRAMMA

Le tempistiche di massima previste per le successive fasi progettuali preliminari alla realizzazione dell'opera sono le seguenti:

- progettazione di fattibilità tecnico-economica, definitiva, comprensiva di verifica, validazione e autorizzazioni: 12 mesi;
- progettazione esecutiva e costruttiva comprensiva di verifica e validazione: 4 mesi.

Per quanto riguarda la fase realizzativa dell'opera vera e propria comprendente l'esecuzione di opere civili oltre alla posa e allacciamento degli impianti, si stimano circa 240 giorni naturali e consecutivi. Si considera quindi come periodo di inizio lavori l'anno 2022 e anno di fine il 2026.

RISULTATI ATTESI

Tra gli interventi indicati alla Tabella 16 del capitolo “2.3 aspetti ambientali connessi agli interventi” finalizzati alla riduzione delle emissioni di CO₂, si evince come rispetto agli altri interventi realizzabili nell’area portuale di Porto Nogaro l’elettrificazione della banchina (Cold Ironing) di Porto Margreth sia prioritario rispetto agli altri, sebbene mantenga con gli altri elementi una forte complementarità.

Infatti, in considerazione del fatto che appare ragionevole prevedere l’utilizzo dell’energia rinnovabile prodotta dagli impianti fotovoltaici, in aggiunta all’energia elettrica derivante dal collegamento alla rete, si è pensato di integrare l’intervento di elettrificazione della banchina anche con quello di realizzazione degli impianti fotovoltaici, costituendo quest’ultimo intervento strettamente complementare, al fine anche di rendere il porto più “green” e tecnologicamente attento ai consumi.

L’indicatore di costo - efficacia è stato calcolato dal rapporto tra le emissioni di CO₂eq complessivamente evitate nella vita tecnica del progetto ed il suo costo d’investimento.

INDICATORE COSTO-EFFICACIA ¹ [tCO ₂ eq/€]	
0,013	
Fonte energetica risparmiata	Olio BTZ
Diminuzione consumi [MWh/anno]	- (Sostituzione vettore energetico)
Riduzione delle emissioni di CO ₂ eq attesa [t/anno]	3.218 (con fornitura di energia elettrica da prese 100% rinnovabile rispetto ad utilizzo olio BTZ 0,1%)

FINANZIAMENTO a valere sul Fondo Complementare al PNRR (DL 59/2021).	
Elettrificazione banchina	Euro 4.000.000,00
Impianti fotovoltaici (complementare)	Euro 3.400.000,00
TOTALE	Euro 7.400.000,00

Tabella 12 – Indicatore Costo – Efficacia e riepilogo del Finanziamento previsto a valere sul fondo complementare al PNRR (DL 59/2021) ; fonte: Relazione di progetto, Regione FVG e CoSEF.

Fabbricato	Superficie lorda [m ²]	Superficie utile [m ²]	Potenza di picco [kW _p]
1) Deposito doganale- Tettoie sud	3.200	2.560	233
2) Deposito doganale - Magazzini coperti	5.500	4.400	400
3) Area "B" - Tettoie nord	3.800	3.040	276
4) Palazzina sud e fabbricato tecnico palazzina	600	480	24
5) Edificio Impresa Midolini sud	370	296	27
6) Edificio Impresa Portuale nord	570	456	41
Totale	13.470	10.776	1.001

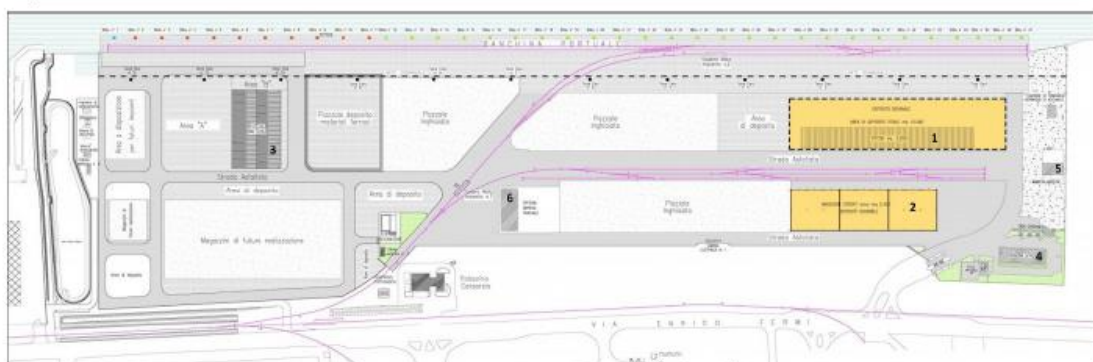


Tabella 13 - Tabella sintetica con la suddivisione degli impianti ipotizzati sui singoli fabbricati ed una mappa delle aree interessate dall'intervento, in aggiunta alla palazzina servizi; fonte: tabella Relazione di progetto Regione FVG.

2.1.8 PROGETTAZIONE DI UN NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA L'IDROVIA DEL FIUME CORNO E LA FERROVIA TRIESTE-VENEZIA

All'interno del proprio Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha previsto la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria di collegamento tra la via navigabile del Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia in Comune di San Giorgio di Nogaro, in sostituzione dell'attuale collegamento che attraversando la parte sud dell'abitato di San Giorgio di Nogaro determina la presenza di un collo di bottiglia nel collegamento tra le due infrastrutture della Rete Centrale delle TEN-T, facenti parte del Corridoio Mediterraneo. L'intervento, inoltre, contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal per una mobilità sostenibile attraverso iniziative volte ad una migliore gestione e ad un aumento delle capacità delle ferrovie e delle vie navigabili interne.

La soluzione inoltre è richiesta dalla comunità al fine di eliminare il traffico ferroviario merci (in particolare cisterne/merci pericolose) dal centro abitato di San Giorgio di Nogaro. Inoltre, l'intervento riqualificherebbe l'attuale tracciato dalla stazione di San Giorgio di Nogaro all'abitato di Porto Nogaro attraverso la dismissione del sedime ferroviario e la realizzazione di una pista ciclopedonale di collegamento fra i due centri abitati.

Alla base dell'ipotesi di progetto sono state svolte delle stime di utilizzo accompagnate dalla formulazione di tre ipotetici scenari di sviluppo futuri.

La stima del potenziale di utilizzo della infrastruttura ferroviaria (raccordo) per la connessione, nell'area di Porto Nogaro, fra il sistema di navigazione in acque interne e la rete ferroviaria principale (connessione presso la Stazione di San Giorgio di Nogaro), si fonda sul riconoscimento di determinati fattori di domanda potenziale, identificati in arrivi/partenze ferroviarie, attraverso la rete ferroviaria principale, di merci prodotte internamente o esternamente all'area del "Consorzio Industriale" CoSEF nella zona dell'"Aussa-Corno"(incluso l'imbarco di merci prodotte esternamente all'area del Consorzio) e trasferimenti di corta distanza attraverso il raccordo (fra il Porto Nogaro e le imprese localizzate nell'area del Consorzio).

Di conseguenza si è passati al riconoscimento di tre orizzonti temporali di riferimento:

- "Scenario riferimento" idealmente riferito al momento attuale;
- "Scenario 2030";
- "Scenario 2050".

Il 2030 e il 2050 rappresentano, come noto, gli "anni-traguardo" per i quali la Commissione Europea ha fissato importanti obiettivi di "Trasferimento Modale": al 2030 il 30% delle merci dovrà spostarsi (sulle percorrenze maggiori di 300 Km lungo itinerari terrestri) via ferrovia, e al 2050 tale percentuale dovrà salire al 50%.

Gli obiettivi di trasferimento modale dell'UE sono considerati "obiettivi guida" nel presente contesto di analisi (indipendentemente dalle distanze considerate).

Il modello di proiezione della domanda (Figura 24) è disegnato dunque sui seguenti presupposti: agendo su un quantitativo di flussi costanti considerati strutturali (legati all'attività economica dell'area), gli obiettivi di trasferimento modale determinano un progressivo trasferimento dalla strada al ferro dei carichi movimentati nell'area, in modo tale che, sul raccordo ferroviario di collegamento, si riversino progressivamente, col passare del tempo, percentuali maggiori del traffico "terrestre" in entrata e in uscita dall'area, al contemporaneo discendere dell'uso del trasporto stradale. Il "traffico terrestre" che si ripartisce fra strada e ferrovia include:

- il traffico generato, sia in entrata (fattori produttivi) che in uscita (prodotti), dalle imprese localizzate nell'area industriale dell'Aussa Corno: imprese che costituiscono i primi utilizzatori potenziali dell'infrastruttura ferroviaria;
- il traffico in transito via terra proveniente o diretto al porto di Porto Nogaro, infrastruttura che costituisce il secondo "generatore" di traffico potenziale per il raccordo.

Oltre ai traffici sopra descritti, si è comunque ipotizzato di attribuire una quota (30%) al traffico ferroviario (in forma di "navettamento" locale), immaginando che la presenza di stabilimenti raccordati e di una ottimale operatività ferroviaria del porto e del raccordo incentivi anche l'uso del carro ferroviario per alcune quote del trasporto di prossimità.

Nel caso di prodotti realizzati nell'area dell'Aussa Corno, l'uso della ferrovia per imbarchi a Porto Nogaro è invece da considerarsi sostanzialmente irrilevante, dal momento che: in generale, le produzioni dell'area dell'Aussa Corno usano in proporzione molto ridotta (almeno rispetto alle forniture in ingresso di fattori produttivi) il porto di Porto Nogaro come porto di esportazione, e anche qualora venga effettivamente usato per spedizioni, per la natura dei prodotti e la dimensione delle partite è pressoché imprescindibile l'uso del camion.

La configurazione quantitativa derivata dalle premesse sopra descritte è riportata nella Tabella 14 nella quale i quantitativi in gioco (area industriale e porto) definiti nello "stato stazionario" (capacità attuali mantenute costanti fino al 2050) sono poi "ripartiti fra la strada e rotaia" con quote modali diverse nel corso del tempo, generando in tal modo, grazie alla progressiva maggiore inclinazione verso la ferrovia indotta dagli obiettivi di trasferimento modale EU, la crescita progressiva della domanda potenziale sull'infrastruttura ferroviaria.

Nel modello di stato stazionario, si immagina che nel 2030 possano essere movimentate su ferro nell'area circa 1,35 milioni di ton annui che corrispondono a circa 2.000 treni carichi all'anno (supponendo un carico utile del treno intorno alle 900 ton). Giornalmente si tratta di 6 treni giornalieri carichi, che potrebbero significare, al massimo, 12 "transiti" complessivi al giorno considerando uno scenario estremo di ritorno di tutti i convogli vuoti.

Nel 2050, con l'accrescersi ulteriore (50%) della "quota modale ferroviaria" nei traffici terrestri, il carico potenziale sul raccordo è stimato in circa 2,2 milioni di ton, corrispondenti a circa 3.200 treni annui (circa 8 treni carichi al giorno, con al massimo 16 "transiti" considerando i viaggi "vuoti").

Per concludere, la valutazione preliminare della domanda di un ipotetico raccordo ferroviario nell'Area dell'Aussa Corno, per come è stata impostata, non si è fondata esplicitamente su specifiche ipotesi tecniche relative all'infrastruttura, avendo chiamato in causa esclusivamente la componente della domanda (peraltro in modo aggregato e non dettagliato, vista la natura preliminare dell'analisi stessa).

Un altro presupposto, chiaramente necessario, è il fatto che il raccordo presenti caratteri tali da definirlo "attraente" per la clientela; solo a questa condizione è dunque immaginabile che si possano effettivamente realizzare quegli obiettivi, temporalmente progressivi, di trasferimento modale dei flussi che sono stati dati per "ipotesi" nel modello.

Sarà necessario, nel percorso di successiva valutazione, non solo definire con più precisione le componenti di domanda specifica (es. distinguendo per filiere, per stabilimenti raccordati o meno, tipologie di traffico ferroviario, ecc.) identificando con maggior precisione anche le condizioni di realizzazione dei treni (es. lunghezze, peso, ecc.), tutti elementi che in questa elaborazione preliminare sono stati semplificati al massimo grado; sarà infatti necessario porre in luce proprio le possibili "retroazioni" dell'offerta sulla domanda.

SOGGETTI COINVOLTI

L'intervento infrastrutturale e la sua progettazione saranno necessariamente oggetto di definizione congiunta d'accordo sul tracciato con gli attori locali, Comuni di San Giorgio di Nogaro e di Carlino, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli - COSEF e con RFI S.p.A., sulla cui rete il raccordo andrà ad innestarsi, attraverso un fascio di presa e consegna attualmente posizionato presso la stazione ferroviaria di San Giorgio di Nogaro (UD), connettendosi alla direttrice Venezia – Trieste del Corridoio Mediterraneo.

DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento riguarda dapprima la definizione di un nuovo tracciato per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di collegamento per poi sviluppare tutto l'iter progettuale relativamente all'opera infrastrutturale considerata di interesse strategico per la Regione, permettendo di risolvere le criticità dell'attuale infrastruttura ferroviaria che connette l'hub portuale di Porto Nogaro, punto terminale della predetta via Navigabile/Marittima, con la ferrovia Trieste-Venezia, nonché il risanamento dell'esistente linea ferroviaria in una pista ciclo-pedonale che collega San Giorgio di Nogaro a Porto Nogaro, terminando con la consegna del progetto esecutivo dell'opera oggetto dell'azione.

La progettazione difatti riguarderà il coordinamento delle attività con la Rete Ferroviaria Italiana, la definizione delle fasi progettuali e di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica, del progetto definitivo e del progetto esecutivo dell'opera.

CRONOPROGRAMMA

La fase di progettazione relativa a studi, coordinamento tecnico, elaborati progettuali necessari per procedere al successivo affidamento della realizzazione dell'opera durerà circa 36 mesi.

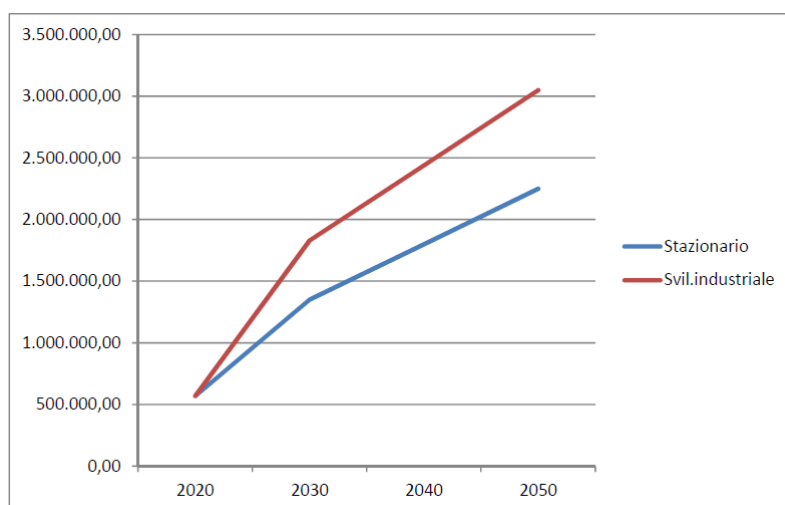


Figura 24 - Visualizzazione di un possibile sentiero di crescita della domanda ferroviaria sull'infrastruttura al 2050 (tonnellate anno) nelle ipotesi di stato stazionario (linea blu) e di crescita dell'insediamento industriale (linea rossa); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

	Stato di fatto	Incremento industriale locale 35%	Ripartizione modale			Flussi totali (in/out) - stato stazionario			Flussi totali con incremento industriale	
			Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scenario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030Ind	Scenario2050Ind
Capacità totale produzione "distretto locale" (ton)	2.000.000	2.700.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.700.000	2.700.000
Quota in arrivo via mare			50%	50%	50%	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Quota in arrivo su ferro			7%	15%	25%	70.000	150.000	250.000	510.000	850.000
Quota in arrivo su strada			43%	35%	25%	430.000	350.000	250.000	1.190.000	850.000
Zona Aussa Corno Quota arrivi via mare navettata loc. via ferro			15%	30%	50%	150.000	300.000	500.000	300.000	500.000
Quota in esportazione via porto			15%	15%	15%	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Quota in esportazione su ferro			10%	30%	50%	200.000	600.000	1.000.000	720.000	1.200.000
Quota in esportazione su strada			75%	65%	35%	1.500.000	1.300.000	700.000	1.680.000	1.200.000
Altri imbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Quota imbarchi porto su ferro			20%	30%	50%	100.000	150.000	250.000	150.000	250.000
Quota imbarchi porto su strada			80%	70%	50%	400.000	350.000	250.000	350.000	250.000
Aree Esterne Altri sbarchi del porto						500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Quota altri sbarchi su ferro			10%	30%	50%	50.000	150.000	250.000	150.000	250.000
Quota altri sbarchi su strada			90%	70%	50%	450.000	350.000	250.000	350.000	250.000
Totale su ferro (ton)			Scenario base	Scenario2030	Scenario 2050	Scenario base	Scenario2030	Scenario2050	Scenario2030Ind	Scenario2050Ind
Peso carico medio treno (ton)			800	800	800	570.000	1.350.000	2.250.000	1.830.000	3.050.000
Numero annuo treni (n.)						713	1.688	2.813	2.288	3.813
Numero giornaliero treni (n.)						2	5	8	7	11

Tabella 14 - Flussi di carico (ton) e stima del numero di treni "carichi" sul raccordo sullo scenario 2030 e 2050, rispettivamente in "stato stazionario" e con "incremento della capacità produttiva industriale" (+50%) nell'area dell'Aussa Corno; fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

2.2 CRONOPROGRAMMA INTERVENTI

	INTERVENTO:	2021	2022	2023	2024
1	Nuova rotatoria di accesso a porto Margreth				
2	Realizzazione parcheggio di accesso a porto Margreth				
3	Rifacimento pavimentazione banchina				
4	Rifacimento varco d'ingresso e sostituzione delle garitte				
5	"Interreg Italy – Slovenia, Clean Berth"				
6	"Interreg Italy – Croazia, SUSPORT – SUSTainable PORTs"				
7	"Elettificazione della banchina(Cold Ironing) di Porto Nogaro"				
8	"Progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra l'idrovia del fiume Corno e la ferrovia Trieste – Venezia"				

2.3 ASPETTI AMBIENTALI CONNESSI AGLI INTERVENTI

Il “Settore Centrale” del sito Porto Margreth, ubicato in via E. Fermi nella zona industriale dell’Aussa-Corno di San Giorgio di Nogaro (UD), è stato oggetto di indagini di caratterizzazione delle matrici suolo, sottosuolo e acque ai sensi dell’ex D.M. 471/99, in quanto ricompreso all’interno dell’allora “Sito di interesse Nazionale della Laguna di Grado e Marano” (SIN) con D.M. n. 83/2003. Per quanto concerne il sito di interesse nazionale della Laguna, esso non esiste più ed è stato superato da una serie di provvedimenti di riparazione che hanno restituito alla Regione Friuli Venezia Giulia la gestione di quelle aree, anche se non ancora destinate agli usi legittimi. Nel 1015, infatti, l’Amministrazione regionale è rientrata nella disponibilità della Laguna di Grado e Marano, al seguito della cessione del suo commissariamento.

Tali indagini hanno evidenziato la presenza di ceneri frammiste a terreno di colore grigio. Sulla base del “Quadro ambientale del Settore Centrale del sito Porto Margreth” (Hydrotech, 2009), tale riporto non è presente su tutto il sito e raggiunge gli spessori più elevati soltanto nella porzione centrale.

Per procedere con i “lavori di rifacimento e sistemazione del varco di accesso al porto e alle garitte, di realizzazione di un parcheggio limitrofo all’accesso al porto Margreth e di una rotonda sulla SP 80 di accesso al Porto”, è necessario procedere con una caratterizzazione integrativa delle matrici materiali di riporto presenti nel sito e quindi con l’elaborazione di un’analisi di rischio ai sensi dell’All. 1, Titolo V, Parte IV del D.Lgs. 152/06 da eseguirsi nelle aree interessate agli interventi.

“DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE ED EFFICIENZA ENERGETICA DELL’AREA PORTUALE DI PORTO MARGRETH – PORTO NOGARO”

È stato realizzato uno studio denominato “Documento di pianificazione della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica dell’area portuale di Porto Margreth – Porto Nogaro”, dal Consorzio di sviluppo economico del Friuli nell’ambito del progetto europeo CLEAN BERTH, che si pone l’obiettivo di rafforzare la capacità istituzionale dei porti dell’Area di Programma e creare le basi per una governance coordinata e permanente nell’ambito della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica portuale a livello transfrontaliero, sviluppando in maniera congiunta piani di azioni e una strategia di lungo periodo, aumentando il coordinamento e la cooperazione tra i porti per rafforzarne la sostenibilità e la competitività. Il documento elabora l’inventario delle emissioni di gas serra (GHG – Greenhouse Gases) detto anche “Carbon Footprint” ed un piano d’azione per la loro riduzione, all’interno dell’area portuale di Porto Nogaro.

Lo studio consente di sviluppare una valutazione attuale e prospettica del fabbisogno energetico, fornendo gli strumenti per garantire nel tempo una concreta sostenibilità ambientale dell’area portuale, a parità di qualità dei servizi offerti, attraverso l’individuazione di soluzioni tecniche ed organizzative innovative legate all’approvvigionamento e uso dell’energia, qualunque sia la forma utilizzata.

Tale documento di pianificazione energetico-ambientale oltre al contenimento dei fabbisogni energetici dell'area portuale pone come obiettivi la riduzione delle emissioni di gas climalteranti con particolare attenzione a quelle di CO₂.

La riduzione delle emissioni di gas serra dei porti, infatti, non solo rappresenta una misura di contrasto al riscaldamento globale, ma contribuisce alla promozione dell'innovazione, all'attuazione dell'efficienza energetica e al miglioramento della qualità della vita nelle aree circostanti.

Sebbene le emissioni nelle aree portuali rappresentino solo una piccola frazione delle emissioni totali che possono essere associate all'intera catena logistica del trasporto marittimo (che comprende il trasporto terrestre verso i porti, il funzionamento dei porti e il trasporto marittimo), qualsiasi riduzione delle emissioni nell'area portuale migliora non solo la qualità dell'aria locale e la riduzione del rumore, ma aiuta anche a ridurre l'effetto climatico globale in modo sinergico. In tal senso, le autorità di gestione dell'area portuali hanno un ruolo importante nel coinvolgere gli attori della Comunità portuale per essere più rispettosi dell'ambiente e facilitare attraverso iniziative l'implementazione delle migliori pratiche ambientali e l'incentivazione di misure finalizzate al miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione all'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

In tale contesto, il ricorso all'elettificazione delle banchine ha ovviamente lo scopo principale di evitare la produzione di CO₂ tramite i motori ausiliari delle navi quando queste sono attraccate al molo. Una nave ormeggiata in porto mantiene in funzione un certo numero di gruppi elettrogeni per generare l'energia elettrica necessaria ad alimentare i servizi. Questa modalità di produzione dell'energia è fonte di inquinamento dell'aria, non solo della zona adiacente al porto, ma dell'intera città, in questo caso di San Giorgio di Nogaro, in quanto questi inquinanti sono sospinti anche nell'entroterra a causa dei venti. L'elettificazione delle banchine ha per scopo quello di mantenere i generatori ausiliari delle navi inattivi in porto, alimentando i servizi di bordo da terra tramite un collegamento elettrico.

Il Piano d'azione dello studio sopra citato - sviluppato partendo da una descrizione del contesto portuale di Porto Nogaro e tenuto conto del coinvolgimento degli stakeholders - prevede inoltre la realizzazione di impianti fotovoltaici che interessano la palazzina servizi e le altre coperture libere e disponibili attualmente presenti nell'area portuale, la cui produzione di energia elettrica contribuirà a supportare il sistema di elettificazione delle banchine così come le varie esigenze portuali, rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi sopportati dalle compagnie, e tramite l'utilizzo di un'energia prodotta da fonte rinnovabile con un impianto efficiente e tecnologicamente avanzato.

Lo studio fornisce anche l'indicazione, complessivamente, dell'entità dei benefici che gli interventi energetico-ambientali elencati potranno generare, sia dal punto di vista economico ai soggetti attuatori conseguenti ai risparmi energetici sia dal punto di vista ambientale grazie alla riduzione delle emissioni di CO₂eq.

Si presenta nel seguito la "Carbon Footprint" di porto Nogaro redatta secondo la norma UNI EN ISO e di cui si riporta di seguito la Tabella 15 di sintesi delle emissioni complessive di gas ad effetto serra, suddivise per

categoria ed attività, con il totale di tCO₂eq per categoria e la percentuale sul totale, relativamente all'area portuale in argomento.

Tipologia attività	Elettricità [tCO ₂ eq]	Metano [tCO ₂ eq]	GPL [tCO ₂ eq]	Gasolio [tCO ₂ eq]	Benzina [tCO ₂ eq]	Olio BTZ [tCO ₂ eq]	Totale [tCO ₂ eq]	Totale [%]
Energia elettrica	90	-	-	-	-	-	90	1%
Energia elettrica da FER	-	-	-	-	-	-	-	0%
Riscaldamento	-	-	45	-	-	-	45	0%
Mezzi di servizio	-	-	-	62	-	-	62	0%
Mezzi operativi portuali	-	-	-	500	-	-	500	4%
Mezzi pesanti (TIR)	-	-	-	105	-	-	105	1%
Motrici ferroviarie	-	-	-	33	-	-	33	0%
Altro	-	-	-	-	-	-	-	0%
Navi in manovra	-	-	-	-	-	536	536	4%
Navi all'ormeggio	-	-	-	-	-	12.869	12.869	90%
TOTALE	90	0	45	700	0	13.405	14.240	100%

Tabella 15 - Sintesi delle emissioni di CO₂eq relative all'area portuale di Porto Margreth - Porto Nogaro; fonte: COSEF

Dall'analisi emerge che nell'area portuale di Porto Margreth le attività che generano più emissioni sono quelle legate alla fase di stazionamento delle navi in banchina (90%).

Il grafico di Sankey (delle emissioni di CO₂eq in funzione dei singoli vettori e delle principali attività portuali), riportato in Figura 25, associa i vettori energetici alle principali tipologie di attività che si svolgono all'interno dei Confini Operativi individuati, sottolineando la rilevanza delle attività relative al traffico marittimo come tipologia più energivora e il combustibile navale a basso tenore di zolfo (olio BTZ) come il vettore energetico privilegiato.

Anche dall'analisi dei consumi energetici finali per ciascuna tipologia di attività degli ambiti terrestre e marittimo, emerge chiaramente che nell'area portuale di Porto Margreth le attività più energivore e impattanti sono quelle legate alle fasi strettamente connesse ai mezzi da banchina utilizzati per la movimentazione delle merci e allo stazionamento e manovra delle navi in banchina.

Posto che tali attività non risultano essere gestite direttamente dall'Autorità di Gestione del Porto, l'efficacia della strategia e delle azioni incluse nel Piano d'azione non può prescindere da una condivisione degli obiettivi di miglioramento energetico-ambientale con la comunità portuale (armatori, imprese portuali, ecc.), dalle cui attività dipendono le principali fonti di emissioni dell'ambito portuale analizzato.

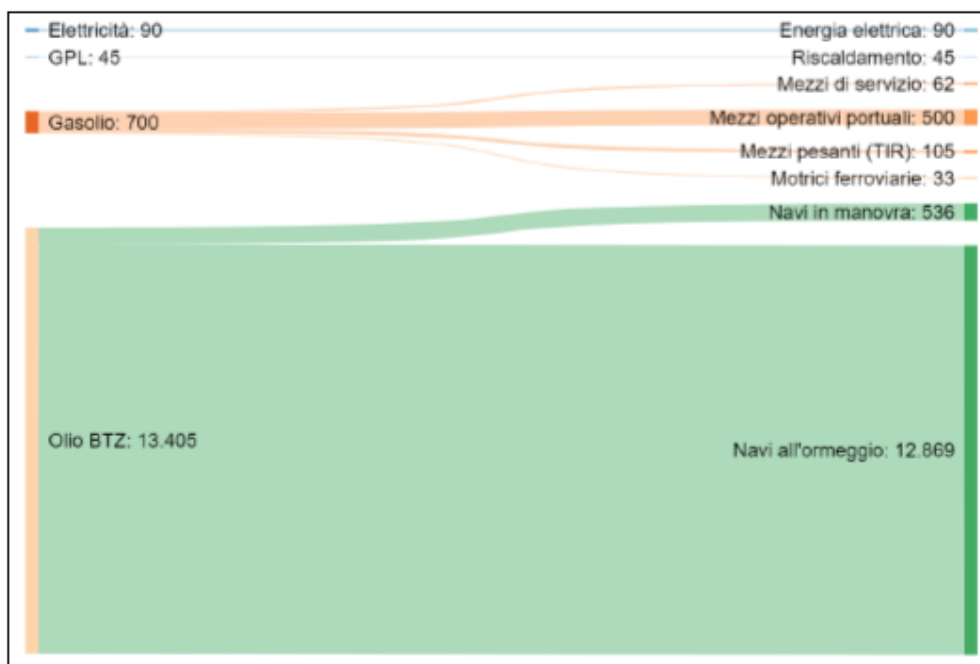


Figura 25 - Diagramma di Sankey delle emissioni di CO2eq in funzione dei singoli vettori e delle principali attività portuali; fonte: CoSEF

PIANO D'AZIONE

Lo studio propedeutico ha avuto lo scopo di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2eq, definendo gli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure orientate al miglioramento dell'efficienza energetica ed alla promozione dell'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Sulla base dell'analisi dei consumi energetici, il piano d'azione individua quindi una serie di soluzioni tecnologiche, regole e strumenti di incentivazione che possono consentire di ridurre l'impiego di energia primaria, privilegiando le tecnologie maggiormente rispettose dell'ambiente. Si premette quindi che tali soluzioni possono dividersi in due tipologie:

- interventi, che prevedono opere, impianti, strutture, lavori, come risultato d'investimenti effettuati con il fine di migliorare l'efficienza energetica e produrre energia da fonti rinnovabili;
- misure, che puntano a ridurre le emissioni di CO2eq attraverso l'introduzione di regole, priorità, agevolazioni, meccanismi incentivanti etc. (bandi e contratti con i Concessionari etc.).

Nella Tabella 16 si riportano gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni nell'Area portuale di Porto Nogaro, elencati sulla base di un ordine di priorità definito dal risultato delle analisi costi-efficacia.

INTERVENTI CON ANALISI COSTI-EFFICACIA		
PRIORITÀ	INTERVENTO	INDICATORE [tCO_{2eq}/€]
1	Sistema di elettrificazione banchina (cold ironing) di Porto Margreth	0,013
2	Adeguamento ed efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione dei magazzini portuali di Porto Margreth	0,010
3	Adeguamento ed efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione esterna e tettoie di Porto Margreth	0,005
4	Sostituzione caldaia ed installazione di pannelli solari termici nella palazzina di Porto Margreth	0,004
5	Installazione di impianto fotovoltaico con potenza nominale di 20 kWp in copertura della palazzina di Porto Margreth	0,003
6	Installazione di impianti fotovoltaici su coperture disponibili presenti a Porto Margreth	0,003
7	Progetto di riqualificazione energetica dell'involucro termico della palazzina di Porto Margreth	0,002
8	Revamping ed elettrificazione delle attrezzature da banchina di Porto Margreth	-
9	Sostituzione ed elettrificazione delle attrezzature da banchina di Porto Margreth	-

Tabella 16 - Gli interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni; fonte: Relazione di progetto, Regione FVG.

2.4 INTERVENTI DI DRAGAGGIO

L'amministrazione regionale sta lavorando in questo periodo per rivedere, in generale, attraverso uno studio geomorfologico della Laguna di Grado e Marano, sviluppato in collaborazione con l'Università, quali sono gli interventi sulle acque navigabili necessari per superare una gestione straordinaria dal punto di vista della periodizzazione a un piano che consenta di definire un regime di manutenzione ordinaria, ovviamente passando per un necessario percorso transitorio. Lo scopo è di fornire finalmente risposta alle necessità delle marine, ma non solo, che sono in difficoltà a causa dei mancati dragaggi causati dall'impasse dovuta alla mancata assunzione di responsabilità tra ministeri e agli interventi della magistratura causati dalla complessità e nebulosità della normativa nazionale. In particolare, sono in fase di avvio i carotaggi per la mappatura dei fondali, i cui risultati saranno disponibili nei primi mesi del 2022, per poi avviare le procedure di gara per l'inizio dei lavori di dragaggio.

Nell'ambito del Programma dei dragaggi curato dalla Direzione regionale Ambiente, tra gli interventi più rilevanti è previsto il dragaggio di Porto Buso, del valore di 4 milioni di euro (di cui 2 milioni già stanziati a bilancio), con avvio dei lavori previsto a marzo 2022 e ultimazione degli stessi stimata entro giugno dello stesso anno.

2.5 INTERVENTI DI MANUTENZIONE

Si consideri il fatto che, oltre alle opere macroscopiche di cui si è parlato nei capitoli precedenti, all'interno del Porto Nogaro sono necessarie delle attività di mantenimento dell'impianto che si possono tradurre in lavori di manutenzione ordinaria. Di seguito si elencano le attività che vengono svolte in modo regolare:

- Adeguamento impianto antincendio;
- interventi su impianto videosorveglianza;
- asfaltatura straordinaria viabilità interna;
- manutenzione raccordo ferroviario;
- manutenzioni pluviali e tettoie.

2.6 ALTRE RACCOMANDAZIONI RELATIVE AI SOGGETTI PUBBLICI

Oltre alla definizione degli interventi programmati e all'aggiornamento dei quadri strumentali in materia di regolazione, precedentemente illustrati, in questa ultima parte del POT si forniscono alcune ulteriori raccomandazioni che potranno essere prese in considerazione, da diverse istituzioni e agli opportuni livelli, come possibili riferimenti per la predisposizione di azioni e di attività rivolte allo sviluppo delle opportunità di Porto Nogaro, in coerenza con il quadro complessivo del contesto e le sezioni prescrittive del presente POT.

2.6.1 ACCESSIBILITÀ MARITTIMA

Come già anticipato nel capitolo "6.3.2 La canaletta di accesso marittimo e ambiti di manovra nautica", l'attuale limite formale di massimo pescaggio è valutato a 5,5 m. L'obiettivo da conseguire è il ripristino della quota di pescaggio ammessa per le navi in arrivo e partenza alla banchina di Porto Margreth a 6,20 / 6,5 m; condizione da ritenersi essenziale per assicurare piena operatività e prospettive di sviluppo allo scalo, anche in coerenza con l'operazione di dragaggio effettuata nel 2017/2018, che ha permesso di conseguire, in termini fisici, un tirante d'acqua a 7,5 m sull'intero percorso della canaletta di entrata/uscita dal porto.

Per tale problematica va ricercata attraverso un costruttivo rapporto con l'Autorità Marittima la soluzione più idonea allo scopo, mediante verifica e ufficializzazione delle batimetrie reali ed eventuali interventi correttivi di dragaggio.

Nell'analisi volta all'ottimizzazione, anche prospettica, delle potenzialità di Porto Nogaro sotto l'aspetto nautico andranno quindi considerati i seguenti fattori:

- insabbiamento del sistema idrografico: trattandosi di porto fluviale con sbocco in una laguna, questa deve essere considerata come situazione endemica, sebbene una adeguata comprensione del fenomeno, anche tramite analisi e modellazione idro-grafica avanzata, possa suggerire soluzioni ottimali per prevenire e/o comunque ridurre gli effetti del fenomeno;
- si rende in ogni caso opportuno, come approccio minimale, un monitoraggio sistematico e periodico dell'idrografia e delle batimetriche (es. attraverso delle campagne di rilievo programmato) atto a prevenire la persistenza degli elementi che hanno determinato gli attuali limiti ai mezzi nautici in transito.

2.6.2 SVILUPPO DELLE COMPETENZE IN TEMA DI REGOLAZIONE: LA COMMISSIONE TECNICA DI AFFIANCAMENTO.

Ad integrazione del Comitato Consultivo previsto dalla L.R. 12/2012 appare opportuno stabilire, per Porto Nogaro, da parte dell'Amministrazione Regionale, una commissione tecnica multi-disciplinare di affiancamento, avente competenze in materia di regolazione e partecipata da profili professionali aventi provate competenze in materia di procedure di concessione portuale.

Riunendo al proprio interno rappresentanti dell'Amministrazione Regionale e del CoSEF, ed eventualmente di altre amministrazioni ove ritenuto opportuno, unitamente a soggetti con comprovata esperienza in materia di economia e gestione portuale nonché di procedure concessorie nel settore portuale, la commissione tecnica di affiancamento potrà supportare, eventualmente con pareri formali, le analisi e le decisioni relative allo sviluppo e al monitoraggio dei rapporti concessori da parte dell'ente regolatore.

2.6.3 ISTANZE DI PARTE PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE PORTUALI (NEL PIANO REGOLATORE PORTUALE).

Negli ambiti portuali di Porto Nogaro, per eventuali sviluppi di banchina aggiuntivi rispetto alla configurazione delle aree effettivamente operative esistenti (banchina Margreth), secondo il Piano regolatore, è indicato, ai fini dell'ottimizzazione nell'uso delle risorse pubbliche e della massima adesione dei progetti di sviluppo alle reali esigenze dei mercati, il modello della concessione per la realizzazione e gestione dell'infrastruttura (ex Art. 18 L. 84/94), basandosi, per l'avvio dei procedimenti, su istanze di parte.

Per favorire tale percorso, concedendo ottimale flessibilità alla definizione tecnica dei progetti, eventuali future modifiche al Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere in generale impostate secondo il principio della flessibilità progettuale, definendo pertanto nel piano il profilo di "massimo sviluppo consentito" delle banchine e demandando alla fase progettuali tecniche e ambientali la definizione effettiva del profilo di banchina.

Un tale approccio renderebbe più semplice adattare il progetto tecnico delle banchine alle effettive esigenze degli operatori, rimanendo in ogni caso nei "limiti massimi" definiti dal Piano.

3. INDICAZIONI FORMALI DEL POT

3.1 SINTESI DELLE INDICAZIONI: STRATEGIE, CARATTERISTICHE, PROGRAMMI DI SVILUPPO DEL PORTO E DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE.

3.1.1. STRATEGIE DI SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ PORTUALI E INTERVENTI VOLTI A GARANTIRE IL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI PREFISSATI.

Come illustrato nei precedenti capitoli (ai quali si rimanda per elementi di maggior dettaglio) il porto di Porto Nogaro è uno scalo portuale a rilevanza economica regionale con traffico commerciale a carattere internazionale caratterizzato, nel mercato dell'area del Mare Adriatico Orientale e, più precisamente, nel contesto della Regione Friuli Venezia Giulia, da un posizionamento specifico e da un certo livello di specializzazione.

Esso offre elevate opportunità in importazione di *general cargo* in forma prevalente di carico "break bulk" (o in alcuni casi di rinfusa semplice) – nell'ambito di rotte "Short Sea Shipping" – al servizio, in primo luogo, delle imprese localizzate nell'area industriale consortile dell'Aussa-Corno (in particolare, ma non solo, per i laminatoi dell'ambito siderurgico, che si approvvigionano essenzialmente dall'area del Mar Nero) e quindi per altre imprese industriali localizzate nel contesto regionale.

In esportazione, Porto Nogaro, serve le specifiche esigenze logistico-commerciali di imprese regionali (localizzate sia nell'area industriale dell'Aussa-Corno che in altri ambiti territoriali della regione, ed in particolare dell'Udinese) riconducibili alle spedizioni di partite di piccola-media dimensione, trasportate, essenzialmente su rotte di ambito "Short Sea" (es. Mediterraneo Meridionale), con modello logistico basato frequentemente sulla formula della "semilinea", utilizzando navi di limitata portata.

Il bacino di utenza, anche per le esportazioni, si estende, sebbene in misura non preponderante, anche all'esterno della Regione Friuli Venezia Giulia (es. aree del Nord-Est e Nord Ovest nell'ambito siderurgico), con importanti opportunità anche in ambito estero (Austria), in particolare al servizio di alcuni settori industriali nella cui logistica il porto è specializzato.

A questo, si aggiunge il segmento ad elevato valore aggiunto rappresentato dai carichi speciali (*project cargo*) collegato essenzialmente all'industria regionale.

In relazione alle attività operative prevedibili nell'ambito della banchina Margreth, e quindi alle caratteristiche dell'offerta delle imprese autorizzate (anche quali concessionarie) allo svolgimento delle operazioni portuali – sul piano delle proposte di sviluppo dei traffici, delle dotazioni, dei possibili investimenti e della esperienza maturata, si ritiene dunque che, nella prospettiva strategica di sviluppo di Porto Nogaro, siano da considerare – in sostanziale continuità con l'attuale posizionamento del porto – come tipologie di traffico obiettivo per l'intero ambito di Porto Nogaro le seguenti categorie:

- traffico “break-bulk”, con particolare riferimento al settore siderurgico, dei prodotti forestali e collegati;
- rinfuse solide (settori siderurgico, agricolo, industria del vetro, prodotti chimici, fertilizzanti);
- carico generale;
- *project cargo* (carichi speciali).

Questo, sia alle condizioni attuali, che risultano limitate, di pescaggio (5,5 m) sia in condizioni di aumentata accessibilità, con fondali che potrebbero, ragionevolmente, raggiungere un massimo di 7,5 m.

È da ritenersi importante garantire che nei piani di attività delle imprese sia adeguatamente assicurata un’elevata flessibilità nella gestione di tutte le variegate componenti del mercato dei traffici, garantendo elevati turn-over e evitando specializzazioni logistiche dominanti (con particolare riferimento all’uso delle aree e ai magazzini di retro-banchina, non particolarmente ampi proporzionalmente allo sviluppo lineare della banchina) che potrebbero ridurre l’attrattiva complessiva del porto.

Attualmente non vi sono orizzonti attendibili per lo sviluppo di ulteriori tipologie di traffico, benché per alcuni ambiti di mercato (es. Ro-Ro, “ferry” su rotte “transadriatiche”) sia possibile, in astratto, immaginare l’interesse di operatori a sviluppare future opportunità, all’esterno comunque dell’attuale estensione della banchina “Margreth”.

Per nuovi ambiti di mercato, comunque da svilupparsi al di fuori delle attuali infrastrutture, si potranno ritenere valutabili proposte (basate su “istanza di parte”) che fossero compatibili con il Piano Regolatore Portuale e prevedendo, in ogni caso, una assunzione maggioritaria di rischio da parte dei proponenti nella costruzione e gestione della nuova infrastruttura.

Per quel che riguarda gli obiettivi quantitativi di traffico collegati alla banchina “Margreth”, è da ritenersi opportuno privilegiare piani di traffico aventi come riferimento primario lo scenario “alto” proposto dal POT (vedi oltre), alla condizione che i vincoli attuali posti dal pescaggio limitato (5,5 m) risultassero effettivamente a breve migliorati, con pescaggi ammessi intorno ai 6,5 m.

Sono coerenti con gli scenari di sviluppo di traffico più ambiziosi (aventi lo scenario alto e medio come riferimento) programmi di promozione e sviluppo, anche attraverso il design di prodotti logistici integrati realizzati in partnership e capaci di aumentare il potenziale di aggregazione multi-cliente, di nuovi traffici, non solo negli ambiti di maggior potenziale quantitativo collegato al bacino di prossimità, ma anche nelle più promettenti nicchie di mercato, in particolare nel segmento delle esportazioni (es. mercati esteri come Austria e Germania – interessati alle esportazioni nel settore siderurgico o dei forestali; mercati italiani non regionali nel settore siderurgico, ecc.).

In questo caso, sono da ritenersi auspicabili programmi di investimento significativi, proporzionali alla durata della concessione, da parte delle imprese autorizzate, assegnatarie di concessione per periodi superiori ai 4 anni.

Gli investimenti, a supporto dell'ottimizzazione operativa, riguarderanno, prioritariamente, lo stato fisico dei piazzali, il lay-out delle aree operative, compresi gli aspetti relativi all'ambito ferroviario (anche sul piano dell'ottimizzazione delle manovre e del carico/scarico/gestione del treno).

Anche la realizzazione, fra gli investimenti, di altri interventi fra quelli programmati dal gestore (CoSEF) e collocati all'interno di eventuali spazi assegnati in concessione potranno essere considerati come obiettivi coerenti.

Specifica attenzione, in particolare (ma non esclusivamente) per i programmi di attività con autorizzazioni/concessioni di durata superiore a 4 anni, sarà riservata agli obiettivi di sviluppo del traffico ferroviario del porto, da conseguirsi con programmi integrati di ottimizzazione sia, eventualmente, degli aspetti infrastrutturali che di quelli operativi e di sicurezza nel terminale, ottimizzando l'interfaccia con la manovra operata sul raccordo, sia con l'impegno a sviluppare anche con opportune partnership programmi logistici integrati, anche multi-cliente, basati sulla ferrovia e/o in aggiunta, qualora vi fossero effettive condizioni di fattibilità, sull'intermodalità strada/rotaia in collegamento con piattaforme regionali di prossimità (come quella di Cervignano del Friuli).

3.2 CRITERI GENERALI PER IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI, CONCESSIONI, SERVIZI GENERALI

Si premette che, come specificatamente previsto dalle “Linee di indirizzo per la gestione di Porto Nogaro e per la redazione del piano operativo triennale (POT)” approvate con Delibera della Giunta regionale 1140 del 22.07.2021 per l’elaborazione dei criteri generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni, nonché per l’affidamento dei servizi di interesse generale forniti all’utenza indifferenziata, si è tenuto conto sia dell’allegato A alla delibera n.57/2018 ART (Autorità di regolazione dei trasporti) “Metodologie e criteri per garantire l’accesso equo e non discriminante alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione”, e sia di quanto indicato nella circolare MIT n. 3087 (Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti) del 05/02/2018 su “Concessioni di aree demaniali marittime e banchine portuali nei porti di Autorità di Sistema Portuale”, oltre al Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2017/352 del 15/02/2017 recante “Istituzione di un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti” e, infine, dei criteri ritenuti di maggiore strategicità e particolarmente aderenti alla realtà di Porto Nogaro adottati in altre realtà portuali italiane. Inoltre sono stati mantenuti alcuni criteri già vigenti e contenuti nella Delibera della Giunta regionale n. 1861 del 25/10/2012 e nel Decreto del Direttore centrale n. 5232 del 19/11/2012, documenti già richiamati nei paragrafi precedenti di questo Piano.

Attesa la scelta effettuata di introdurre un modello di operatore terminalista e di assentire in concessione anche la banchina portuale (fino ad oggi pubblica), sulla scorta della disamina e delle analisi ampiamente sviluppate nel presente documento, è stato chiaramente evidenziato che in termini di efficienza economica Porto Nogaro è strutturato per accogliere un numero massimo di due operatori terminalisti, concessionari della banchina e delle aree di retrobanchina. Agli operatori concessionari verrà contestualmente rilasciata l’autorizzazione all’esercizio di operazioni e servizi puntuali e gli stessi potranno avvalersi di altre imprese non concessionarie parimenti autorizzate.

Allo scopo di valutare la congruità delle domande di concessione e di autorizzazione all’esercizio di operazioni e servizi portuali presentate dalle imprese portuali, corredate del relativo piano operativo, il piano economico-finanziario ed il programma degli investimenti, ovvero di garantire una comparazione tra le diverse istanze, nel rispetto e a tutela della trasparenza e imparzialità dell’azione amministrativa, per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, l’Amministrazione regionale, unitamente al Consorzio di sviluppo economico del Friuli (proprietario delle aree di retro-banchina), individuerà un minimo di quattro criteri da valutare ai fini dell’assegnazione delle concessioni/autorizzazioni tra quelli esposti nel seguito:

- Grado di coerenza con le indicazioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e degli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale e regionale vigenti nel settore;

- Migliore garanzia di individuazione dell'ottimale destinazioni d'uso e utilizzo delle aree e delle banchine in considerazione degli specifici obiettivi che si intendono perseguire;
- Individuazione degli spazi operativi riservati, anche in maniera flessibile, per le imprese non concessionarie di cui all'articolo 18, comma 2, della l.84/1994;
- presenza di accorgimenti e servizi attivati idonei a rilevare la capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal per gli utenti e gli operatori interessati;
- articolazione del programma di manutenzioni e investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali (impianti, attrezzature, tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale, alla tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di safety che di security, compresa la valutazione del finanziamento pubblico/ privato utilizzato) che l'operatore portuale interessato è disposto a proporre;
- documentata evidenza degli obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retro portuale e della modalità ferroviaria;
- adeguata e chiara programmazione del lavoro, in relazione ai traffici, con una adeguata e coerente definizione del piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sui lavoratori dipendenti, e sul modello di utilizzo della manodopera temporanea;
- livello di sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, evidenziato con idonea documentazione;
- livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività, evidenziato con idonea documentazione;
- ampiezza degli orari di svolgimento delle operazioni/servizi portuali;
- accorgimenti adottati ai fini di promuovere la sostenibilità ambientale, l'efficienza energetica e l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale, evidenziati con idonea documentazione;
- adozione dei sistemi certificati di "qualità";
- articolazione del 'piano di marketing e comunicazione', per la promozione e l'attrazione di nuovi traffici, con indicazione della struttura organizzativa commerciale (interna/esterna) esclusivamente dedicata e del relativo budget di spesa annuo destinato;

- accorgimenti e azioni finalizzati a promuovere la cultura e la gestione avanzata della sicurezza sui luoghi di lavoro, al di là delle esigenze normative, debitamente documentati.⁴²

La durata delle concessioni ed il livello dei canoni sono adeguatamente commisurati agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti e traffici contenuti nei programmi di attività, nel programma degli investimenti e nel piano economico-finanziario, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e banchine. Il numero massimo di autorizzazioni rilasciabili per l'esercizio di operazioni e servizi portuali è sempre suscettibile di ampliamento quando l'ingresso di nuovi operatori sia finalizzato a garantire:

a) la maggior produttività del porto;

b) l'attrazione di nuove tipologie merceologiche per la cui movimentazione le imprese autorizzate già esistenti non detengono idonee attrezzature o manodopera specializzata.

Potranno essere previsti anche criteri e modalità per procedere ad eventuali aggiornamenti intermedi per le concessioni di maggiore durata.

Per quanto concerne i servizi portuali di interesse generale all'utenza indifferenziata, erogati direttamente nell'ambito spaziale delle concessioni, o anche esterni, in caso di concessione duplice, saranno affidati, tramite procedure di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza, a soggetti neutrali, privi di legame di natura societaria con alcun concessionario, a tutela dei principi di concorrenza e non discriminazione, oppure potranno essere affidati ad un soggetto unitario formato intenzionalmente da entrambi i concessionari, sempre nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica, con clausole che colleghino il periodo di fornitura con la coesistenza delle concessioni. Le autorizzazioni per i servizi di interesse generale, erogati entro le aree della concessione, per i quali non vi sono rischi di interferenza e di pratiche non concorrenziali, potranno essere affidati ai singoli concessionari, in base ad accordi specifici, collegati alla concessione.

A questo scopo, nell'ambito del presente Piano (nelle sezioni dedicate con particolare riferimento al capitolo "1.5.4 Il sistema concessorio e il tema dei servizi generali"), sono state illustrate la modalità per la un'ordinata ed efficiente gestione dei singoli servizi di interesse generale.

⁴² I criteri sopra elencati risultano in linea con le previsioni del DDL "concorrenza" in fase di discussione che modifica, tra l'altro, l'art.18 della L. 84/94.

3.3 PREVISIONI FORMALI DI TRAFFICO.

Come già rilevato nel capitolo dedicato all'andamento dei traffici, si può osservare che fra 2010 e 2020, periodo da considerare sufficientemente rappresentativo dell'attuale fase storica di Porto Nogaro, il picco di traffico (risalente al 2012) aveva raggiunto un valore complessivo prossimo a 1,6 milioni di tonnellate, di cui circa 1 milione rappresentato da flussi legati al settore siderurgico/metallurgico, che proprio nel 2012 raggiungono il loro massimo all'interno del periodo, determinando il picco di traffico totale.

Secondo quanto già ricordato, dopo l'apice del 2012, dovuto in parte anche alla sperimentazione di un modello logistico di trasferimento via mare delle bramme, il traffico si è riassetato su ordini di grandezza inferiori (pur mostrando negli ultimi anni un leggero gradiente di crescita, trainato dalle merceologie di ambito siderurgico).

Si ritiene comunque che il picco del 2012 possa essere ritenuto, ancora attualmente, una soglia superiore di riferimento per stimare l'attuale stato di potenziale di Porto Nogaro nel medio periodo (3-5 anni), stanti sia le condizioni concorrenziali del porto (con i perduranti vincoli legati all'accessibilità nautica) sia il contesto generale dei mercati della produzione industriale nei bacini di riferimento.

Vi sono, tuttavia, nella prospettiva di un miglioramento delle condizioni di pescaggio aspettative credibili di realizzare dei potenziali di traffico, sia nell'ambito dell'approvvigionamento "in ingresso" di semilavorati siderurgici per il settore dei laminatoi, a cui si aggiunge l'ulteriore sviluppo di alcune nicchie (in esportazione) sia dai mercati esteri che da quelli locali e nazionali.

Fatte queste premesse, per quel che concerne le previsioni di traffico sull'orizzonte triennale di piano 2022-2024 (in un frangente peraltro caratterizzato, a causa della pandemia di Covid-19, da una elevata incertezza sull'andamento generale delle economie di riferimento), si propone uno scenario che mantiene in ogni caso una prospettiva di crescita, per quanto moderata.

2020	1.330.000
2021	1.356.600
2022	1.397.298
2023	1.439.217
2024	1.485.272

Tabella 17 - Proiezione dei traffici sull'orizzonte di piano (ton.); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

Si ritiene (vedi Tabella 17) di considerare per il 2021 una crescita del traffico moderata (2%), mentre per il successivo triennio si ipotizza un certo livello di ripresa (3% e 3% rispettivamente nel 2022 e 2023 e poco più del

3% per il 2024) trainata da quello che si immagina possa essere un auspicato “rimbalzo” delle economie dopo la crisi collegata ai picchi della pandemia.

Si tratta, in ogni caso, di una proiezione prudente (ad esempio, la stima da parte delle imprese del contesto, riferita al potenziale di nuovo traffico acquisibile nel corso dei prossimi periodi indicava un potenziale annuo di 300.000 tonnellate collegato a nuove acquisizioni). Come riferimento, si rammenta che, nell’ultimo decennio, il tasso medio di crescita annuo del traffico (CAGR)⁴³ si è collocato intorno all’1,5%. Oltre alle proiezioni di traffico sull’orizzonte di piano, avvertendo della difficoltà di effettuare proiezioni per porti che non lavorano con mercati di linea, si propone nel seguito anche un sistema di scenari di sviluppo su un orizzonte decennale, riportato nella Tabella 18 e nella Figura 26.

Si tratta di tre configurazioni (alto/medio/basso) che corrispondono a tre scenari compositi (tenendo conto sia di fattori economici generali che di aspetti gestionali e infrastrutturali locali) e che sono descrivibili in sostanza come segue:

- Scenario “alto” (CAGR 3,2 % su orizzonte decennale) – l’economia generale, e in particolare i settori trainanti dei traffici (siderurgico, settore legno/pannelli) segnano buone performance, mentre il sistema di “Porto Nogaro” realizza importanti conseguimenti, sul fronte del miglioramento dell’accessibilità nautica (pescaggio): in tale quadro vi sono progressi sostanziali sui versanti dell’ottimizzazione gestionale/infrastrutturale del sistema “Porto Margreth”, della logistica di collegamento (ferrovia), e si verifica un rinforzo della promozione commerciale sui mercati potenziali, anche all’estero, mentre una parte importante dei flussi di importazione di semilavorati del settore siderurgico è sbarcato direttamente a Porto Nogaro. In tale scenario, mantenendo invariato il modello operativo attuale, si conseguirebbe, intorno al 2034, un quantitativo di traffico tale da raggiungere il potenziale di capacità della banchina (circa 2 milioni di tonnellate potenziale della banchina) con la comparsa di opportunità per lo sviluppo di ulteriore capacità.

⁴³ Compound Annual Growth Rate (tasso medio annuo di crescita).

- Scenario “medio” (CAGR 1,8% su orizzonte decennale) – l’economia generale e i settori trainanti del traffico crescono più lentamente: il sistema di Porto Nogaro che realizza alcuni miglioramenti, che gli permettono di rinforzare, seppur moderatamente, il proprio posizionamento nel mercato, superando dunque di poco il trend di crescita del precedente decennio, pari a circa l’1,5% di crescita annua. In questo quadro, la banchina di Porto Margreth raggiunge un grado di utilizzo della capacità che si avvicina (senza comunque specifiche criticità) al grado ottimale di utilizzo efficiente.

	Alto	Medio	Basso
2020	1.330.000	1.330.000	1.330.000
2021	1.356.600	1.356.600	1.356.600
2022	1.397.298	1.397.298	1.397.298
2023	1.439.217	1.439.217	1.439.217
2024	1.485.272	1.465.123	1.453.609
2025	1.532.801	1.491.495	1.468.145
2026	1.581.850	1.518.342	1.482.827
2027	1.632.469	1.545.672	1.497.655
2028	1.684.708	1.573.494	1.512.631
2029	1.738.619	1.601.817	1.527.758
2030	1.794.255	1.630.650	1.543.035
2031	1.851.671	1.660.002	1.558.466
2032	1.910.925	1.689.882	1.574.050
2033	1.972.074	1.720.299	1.589.791
2034	2.035.180	1.751.265	1.605.689

Tabella 18 - Porto Nogaro (Porto Margreth); Proiezione di scenari di traffico (alto/medio/basso) su orizzonte 2024 – 2034 (ton anno); fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

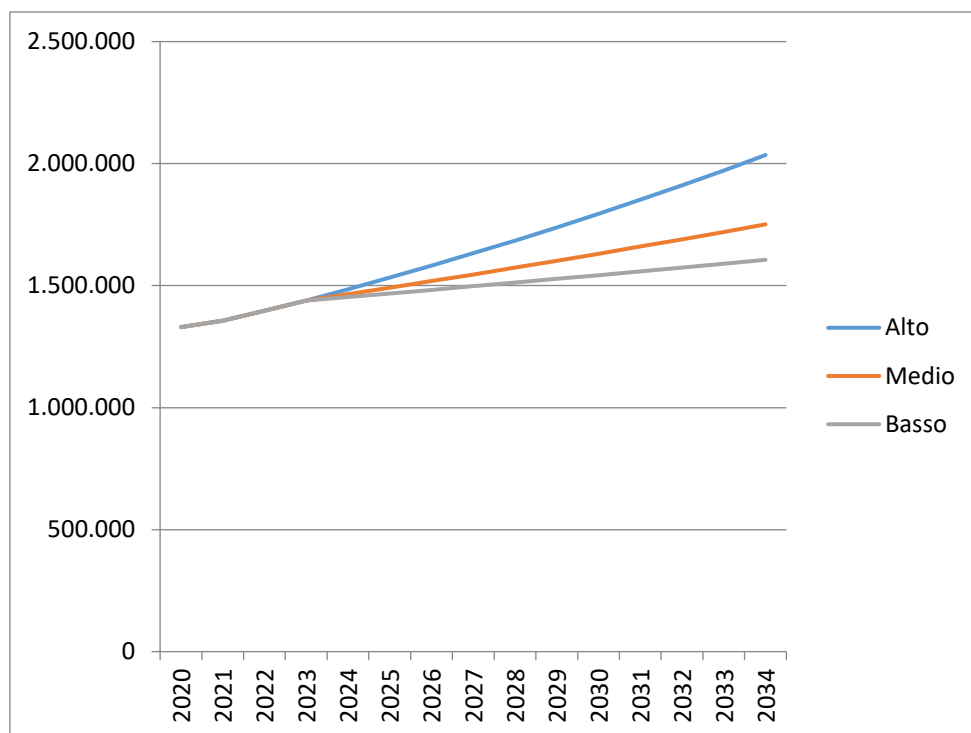


Figura 26 - Porto Nogaro (Porto Margreth); Previsione di traffico 2021-2023 e proiezione di scenari di traffico (alto/medio/basso) su orizzonte 2024 – 2034 (ton anno), fonte: elaborazione a cura di Vittorio Torbianelli.

- Scenario “basso” (CAGR 1% su orizzonte decennale) – l’economia generale cresce, per quanto, debolmente, con il sistema di Porto Nogaro che non realizza sostanziali migliorie rispetto allo stato attuale, né sul piano dell’accessibilità nautica né su quello gestionale e della proiezione commerciale verso i potenziali di mercato, subendo progressivamente la concorrenza dei porti limitrofi caratterizzati da migliori condizioni di accessibilità nautica e posti su traiettorie complessive di miglioramento gestionale e infrastrutturale e quindi riducendo il trend di crescita rispetto al decennio precedente.

4. MONITORAGGIO E REVISIONE DEL PIANO

Oltre alle necessarie attività di verifica dell'effettivo rispetto degli obblighi collegati ai piani di attività da parte delle imprese autorizzate, è definito, più in generale, un sistema di monitoraggio per la verifica e lo sviluppo del programma e delle strategie del Piano Operativo Triennale.

È necessario a tale fine stabilire, in accordo con il CoSEF, un sistema di indicatori i quali, per alcuni elementi, avranno i caratteri di "Key Performance Indicators – KPI" quantitativi.

Gli elementi da monitorare, anche attraverso gli opportuni KPI, sono prioritariamente i seguenti:

- Realizzazione degli interventi di piano;
- Fondale disponibile (pescaggio) e piano degli interventi periodici di manutenzione dei fondali;
- Traffico realizzato e relazione con gli scenari di traffico;
- Grado di utilizzo della banchina;
- Utilizzo della ferrovia in relazione ai traffici del porto (monitoraggio della "quota modale");
- Realizzazione delle "raccomandazioni";
- Altro (da stabilirsi).

APPENDICE ALLA PARTE I

Il Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica nelle parti analitiche è strutturato sostanzialmente in tre parti: il quadro conoscitivo, la relazione illustrativa e le norme di attuazione.

A – QUADRO CONOSCITIVO

Il Quadro Conoscitivo, oltre ad una descrizione dettagliata di Porto Nogaro (canale translagunare e fluviale di accesso al Porto, banchine commerciali e profondità dei fondali, collegamenti stradali e ferroviari, merci trattate etc.), mette in evidenza gli aspetti critici di questo scalo che riguardano:

- La stazione di S. Giorgio di Nogaro è insufficiente per gli attuali afflussi su ferro, ed esiste un binario singolo di collegamento dalla stazione alla zona industriale, che attraversa il centro abitato e non presenta le idonee caratteristiche geometriche al traffico ferroviario pesante;
- L'area industriale è raggiungibile solo attraverso la S.P. 80 che attraversa il comune di Porpetto, comportando problemi di qualità della vita degli abitanti, senza possibilità di alternativa;
- La gestione del canale translagunare e fluviale di accesso alle banchine portuali, presentano in modo drammatico la nota problematica della pratica impossibilità attuale a procedere al dragaggio sistematico.

A fronte delle suddette criticità, le opere necessarie affinché vi siano delle prospettive di sviluppo per il porto sono le seguenti:

- Realizzazione di accesso ferroviario alternativo in zona industriale;
- Realizzazione della variante di Porpetto alla S.P. 80;
- Miglioramento dell'interconnessione con l'Interporto di Cervignano;
- L'ottimizzazione di viabilità, parcheggi, aree attrezzate per la sosta camion;
- Opera risolutiva di dragaggio per portare i fondali a 7,5 m di profondità.

Sempre nello stesso documento viene riportato lo stato di attuazione delle seguenti opere:

- Raccordo ferroviario di circonvallazione dell'abitato di S. Giorgio di Nogaro (in corso);
- Completamento dell'approfondimento del bacino Margreth;
- Risagomatura e completamento del canale marittimo lagunare (in corso);

- Sistema per la navigazione notturna.

B - RELAZIONE ILLUSTRATIVA:

La Relazione Illustrativa analizzava la struttura e le prospettive delle reti di accesso a Porto Nogaro – categoria porto regionale – identificando, al tempo, le seguenti infrastrutture:

- a. Viabilità – Nuovo raccordo stradale tra San Giorgio di Nogaro e Porto Nogaro;
- b. Ferrovia – Nuovo raccordo ferroviario tra l’Aussa Corno e la linea Venezia – Trieste.

L’insieme di questi interventi, una volta realizzati, avrebbe dovuto delineare una rete perfettamente integrata tra il Sistema portuale regionale e gli assi stradali e ferroviari che attraversano il Friuli Venezia Giulia.

La Relazione identificava le Infrastrutture e i Servizi da doversi realizzare per Porto Nogaro nel breve – medio e lungo periodo, così come segue:

B.1– Infrastrutture

1. BREVE PERIODO (entro 3 anni)

- Dragaggio canale navigabile.

2. MEDIO PERIODO (entro 6 anni)

- Nuovo accesso ferroviario e raddoppio stradale.

3. LUNGO TERMINE (entro 10 anni)

- Raddoppio porto Margreth sulla sponda est del fiume Corno.

B.2 - Servizi

1. BREVE PERIODO (entro 3 anni)

- Continuazione finanziamento per il servizio di feederaggio con i porti di Trieste e Monfalcone e collegamento ferroviario con quest’ultimo (in corso);
- Finanziamento collegamento fluvio-marittimo con il porto di Mantova.

2. MEDIO PERIODO (entro 6 anni)

- Collegamento ferroviario con i distretti produttivi – assi Porto Nogaro-Cervignano (con prosecuzione Udine-Osoppo-Tarvisio) e Porto Nogaro-Pordenone, a completamento del prodotto Trenitalia per servire il sistema produttivo regionale.

3. LUNGO PERIODO (entro 10 anni)

- Regia unica del servizio ferroviario in ambito regionale.

Il Piano del Governo del Territorio, approvato nel 2013 ma non entrato in vigore, si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti e pertanto, individuando strategie di carattere molto ampio, diversamente dal Piano Regionale della Logistica non entra nel dettaglio delle singole opere infrastrutturali (stradali, ferroviarie o portuali) necessarie allo sviluppo di Porto Nogaro.

Nella relazione di analisi del territorio regionale si sceglie “di promuovere al rango di polo di primo livello progettuale anche il Comune di San Giorgio di Nogaro, che si contraddistingue [...] per una robusta struttura produttiva basata sul Consorzio per lo sviluppo industriale dell’Aussa – Corno”. Nel PGT, alla stessa pagina è riportato come “questa decisione comporta la necessità di promuovere lo sviluppo [...] e potenziarne l’offerta di servizi in modo da portarla al livello degli altri centri individuati sul territorio regionale, quindi verrà accompagnata dalla definizione di specifiche politiche che troveranno attuazione nelle strategie del PGT”.

Tali strategie sono elencate nel Documento Territoriale Strategico Regionale (DTSR).

In questo documento vengono individuate “Politiche strategiche, obiettivi e azioni” e definiti diversi “Progetti di Territorio”.

Le “Politiche strategiche” e i “Progetti” che coinvolgono l’area di Porto Nogaro sono i seguenti:

A - Politiche strategiche, obiettivi e azioni del PGT

- **Politica strategica n. 1:** Sviluppo della competitività dei territori come miglioramento della qualità della mobilità e della produzione.
- **Obiettivo 1.1** Favorire l’integrazione territoriale del telaio infrastrutturale di valenza europea e nazionale (Corridoio Adriatico-Baltico – Corridoio Mediterraneo) secondo strategie di mobilità sostenibile che favoriscano il trasporto su ferro.
- **Azioni localizzate:** Favorire la realizzazione dei collegamenti tra i porti di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro e la rete transnazionale.
- **Politica strategica n. 3:** Qualità e riequilibrio del territorio regionale (dal policentrismo al Sistema Regione).
- **Obiettivo 3.3** Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e secondari attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione.
- **Azione localizzata:** Potenziare i centri intermedi (Latisana, San Giorgio di Nogaro, Cervignano del Friuli, Monfalcone e Ronchi dei Legionari) localizzati lungo la direttrice est-ovest meridionale (SS 14) potenzialmente interessata dal passaggio del Corridoio TEN-T n. 3 Mediterraneo.

B - I progetti di territorio

Progetto 2: Mobilità

- Azione 1: Integrazione tra il sistema infrastrutturale e logistico e la piattaforma territoriale regionale.

Rispetto il sistema della logistica, il PGT sostiene l'integrazione e il potenziamento dei collegamenti tra i poli della piattaforma logistica regionale, con particolare riferimento ai porti di interesse strategico regionale di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro (Legge regionale 31 maggio 2012, n. 12) e al loro ruolo nel contesto più ampio della portualità dell'Alto Adriatico, nonché lo sviluppo del polo intermodale aria-gomma-ferro di Ronchi dei Legionari quale porta di ingresso a sistema integrata con gli scali aeroportuali di Venezia e Ljubljana.

- Azione 2: Dotazione di ognuno dei poli di I livello di un centro intermodale regionale (CIMR).

Nelle Norme di Attuazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica vengono individuati e localizzati i CIMR quali infrastrutture puntuali poste nei centri urbani, suddivise secondo le tipologie di interscambio modale realizzabili, le caratteristiche funzionali e il grado di frequentazione.

In particolare vengono identificati come CIMR di primo livello i Capoluoghi di Provincia, ritenuti nodi principali di interscambio modale ferro-gomma e gomma-acqua, nonché il polo di Ronchi dei Legionari quale sede dell'aeroporto di interesse regionale e centro di interscambio aria-ferro-gomma, mentre quelli di secondo livello vengono individuati nei seguenti centri: Cormons, Monfalcone, Casarsa della Delizia, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Comune di Venzone (loc. Carnia).

Nel medesimo articolo delle Norme di Attuazione si demanda al Piano regionale del trasporto pubblico locale la puntuale definizione e l'individuazione di ulteriori caratteristiche qualitative e funzionali rispetto a quelle elencate nei commi precedenti.

Il PGT riconosce valenza strategica territoriale ai seguenti poli di primo livello: Udine, Pordenone, Gorizia, Trieste, Tolmezzo, Gemona del Friuli, Cividale del Friuli, S. Daniele del Friuli, Spilimbergo/Maniago, Sacile, S. Vito al Tagliamento, Codroipo, Cervignano del Friuli/Palmanova, Ronchi dei Legionari/Monfalcone, Latisana e a quelli di progetto di Tarvisio e San Giorgio di Nogaro.

ALLEGATO N .4 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2018 – 2019 –MOD ESPO

PORTO NOGARO - STATISTICA 2018-2019 - TRAFFICO COMPL,ESSIVO								
ANNO PERIODO DESCRIZIONE	2018			2019			Differenza	
	gennaio - dicembre			gennaio - dicembre			TON	%
IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TON		
TON								
A1 TOTALE TONNELLATE	716.414	663.816	1.380.230	803.896	581.462	1.385.358	5.129	0,4%
A2 RINFUSE LIQUIDE	-	-	-	-	-	-	-	-
Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	-
Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	-
Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	-
Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	-
Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	-
A3 RINFUSE SOLIDE	712.999	519.032	1.232.031	793.880	475.102	1.268.982	36.952	3,0%
Cereali	32.520	17.647	50.167	5.189	7.160	12.349	- 37.818	-75,4%
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	-	-	-	-	-
Carbone	-	-	-	-	-	-	-	-
Prodotti siderurgici, metallurgici, e metalli non ferrosi	358.431	497.052	855.483	525.079	467.942	993.021	137.539	16,1%
Minerali grezzi, cementi, calce, minerali di ferro	189.331	-	189.331	173.855	-	173.855	- 15.476	-8,2%
Fertilizzanti	46.768	-	46.768	22.519	-	22.519	- 24.249	-51,8%
Prodotti chimici	85.949	-	85.949	67.238	-	67.238	- 18.711	-21,8%
Altre rinfuse solide	-	4.333	4.333	-	-	-	- 4.333	-100,0%
A4 CARICO GENERALE (A41+A42+A43)	3.415	144.784	148.199	10.016	106.360	116.376	- 31.823	-21,5%
In contenitori	-	-	-	-	-	-	-	-
Ro/ro	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre merci varie	3.415	138.043	141.458	6.660	92.173	98.833	- 42.625	-30,1%
Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	-	6.741	6.741	3.356	14.187	17.543	10.802	160,2%
Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-	-	-	-	-	-
Locali(navigazione < 50 miglia)								
Passeggeri traghetti								
Crociere (B231+B232)								
Crociere "Home Port"								
Crociere "Transiti"								
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-	-	-	-	-	-
Pieni								
Vuoti								
di cui TEU "trasbordati"								
Movimento veicoli/numero								
Movimento veicoli/mt. Lineari								

Tabella 19 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2018-2019; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N .5 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2019 – 2020 –MOD ESPO

PORTO : PORTO NOGARO - STATISTICA 2019-2020 - TRAFFICO COMPLESSIVO								
ANNO PERIODO	2019			2020			Differenza	
	gennaio - dicembre			gennaio - dicembre			TON	%
DESCRIZIONE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE		
	TON			TON				
A1 TOTALE TONNELLATE	803.896	581.462	1.385.358	784.615	562.998	1.347.613	- 37.745	-2,7%
A2 RINFUSE LIQUIDE	-	-	-	-	-	-	-	-
A21 Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	-
A22 Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	-
A23 Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	-
A24 Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	-
A25 Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	-
A26 Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	-
A3 RINFUSE SOLIDE	793.880	475.102	1.268.982	763.489	336.058	1.099.547	- 169.435	-13,4%
A31 Cereali	5.189	7.160	12.349	22.014	8.872	30.886	18.537	150,1%
A32 Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	-	-	-	-	-
A33 Carbone	-	-	-	-	-	-	-	-
A34 Prod. siderurgici, metallurgici, e metalli non ferrosi	525.079	467.942	993.021	520.962	327.174	848.136	- 144.885	-14,6%
A35 Minerali grezzi, cementi, calci, minerali di ferro	173.855	-	173.855	130.646	-	130.646	- 43.209	-24,9%
A36 Fertilizzanti	22.519	-	22.519	39.978	-	39.978	17.459	77,5%
A37 Prodotti chimici	67.238	-	67.238	45.727	-	45.727	- 21.511	-32,0%
A38 Altre rinfuse solide, rottami ferrosi	-	-	-	4.161	12	4.173	4.173	
A4 CARICO GENERALE	10.016	106.360	116.376	21.126	226.940	248.066	131.690	113,2%
A41 In contenitori	-	-	-	-	-	-	-	-
A42 Ro/ro	-	-	-	-	-	-	-	-
A43 merci varie	6.660	92.173	98.833	-	118.654	118.654	19.821	20,1%
A44 Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	3.356	14.187	17.543	21.126	108.286	129.412	111.869	637,7%
B1 Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
B2 Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-	-	-	-	-	-
B21 Locali(navigazione < 50 miglia)	-	-	-	-	-	-	-	-
B22 Passeggeri traghetti	-	-	-	-	-	-	-	-
B23 Crociere (B231+B232)	-	-	-	-	-	-	-	-
B231 Crociere "Home Port"	-	-	-	-	-	-	-	-
B232 Crociere "Transiti"	-	-	-	-	-	-	-	-
B3 Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-	-	-	-	-	-
B31 Pieni	-	-	-	-	-	-	-	-
B32 Vuoti	-	-	-	-	-	-	-	-
B33 di cui TEU "trasbordati"	-	-	-	-	-	-	-	-
C1 Movimento veicoli/numero	-	-	-	-	-	-	-	-
C2 Movimento veicoli/mt. Lineari	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabella 20 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2019 - 2020; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N.6 – PORTO NOGARO - DATI STATISTICI ANNO 2020 SECONDO LA NOMENCLATURA MERCEOLOGICA LOCALE IN USO E PER IMPRESE

COMPLESSIVO - TRAFFICI 2020			
MERCE	QUANTITA' - TON		
	SBARCO	IMBARCO	TOTALE
BILLETTE	-	9.960	9.960
BINARI	-	3.770	3.770
BORDIONE	-	17.492	17.492
BRAMETTE	-	388	388
BRAMME	500.067	-	500.067
CALDAIA	-	142	142
CARBONATO	17.778	27.950	45.727
CASSE	-	70	70
COILS	20.167	82.264	102.431
CORTAME	-	1.249	1.249
ESSICATOI	-	9	9
FARINA	-	8.872	8.872
FERRO	-	62.090	62.090
FONDI BOMBATI	-	136	136
GRIGLIATI	-	30	30
IMPIANTISTICA	-	1.449	1.449
JUMBO	-	215	215
JUMBO	29.941	-	29.941
LAMIERE	20.895	117.624	138.519
LEGNAME	-	13.425	13.425
MACCHINARI	259	982	1.241
NASTRI	-	749	749
OLIO	-	3.255	3.255
PALANCOLE	-	499	499
PALETTE	-	28	28
PANNELLI	7.250	52.765	60.015
PANNELLO MDF	26.298	-	26.298
PROJECT CARGO	110	-	110
RACCORDI	-	85	85
REATTORI	1.542	-	1.542
RETE	2.966	-	2.966
RETE ZINCATA	24	-	24
ROTTAME	-	4.161	4.161
SABBIA	-	68.633	68.633
SABBIA OLIVINA	-	10.833	10.833
SABBIA SILICEA	-	51.180	51.180
SACCONI	-	42	42
SALE	-	34.478	34.478
SALE MARINO	-	5.500	5.500
SEGATURA	-	12	12
SEMI	22.014	-	22.014
STRUTTURE	1.710	17	1.727
TONDINO	6.163	4.971	11.134
TONDONE	-	37.843	37.843
TORRI EOLICHE	-	2.010	2.010
TRALICCIO	294	-	294
TRAVI	-	6.319	6.319
TUBI	-	13.578	13.578
VERGELLA	25.692	11.415	37.107
VETRO IN CASSE	-	7.953	7.953
TOTALE	683.170	664.443	1.347.613

Tabella 21 - Tabella riepilogativa secondo la nomenclatura merceologica; fonte: studio Aiom 2021.

ALLEGATO N .7 - PORTO NOGARO – DATI STATISTICI 2020 – 2021 PRIMO SEMESTRE - MOD ESPO

PORTO NOGARO - STATISTICA 2020-2021 - I°SEMESTRE								
ANNO PERIODO	2020			2021			Differenza	
	gennaio - giugno			gennaio - giugno			TON	%
DESCRIZIONE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE		
		TON			TON			
A1 TOTALE TONNELLATE	435.895	254.594	690.488	380.371	299.635	680.006	- 10.482	-1,5%
A2 RINFUSE LIQUIDE	-	-	-	-	-	-	-	-
A21 Petrolio greggio	-	-	-	-	-	-	-	-
A22 Prodotti raffinati	-	-	-	-	-	-	-	-
A23 Gas liquefatti	-	-	-	-	-	-	-	-
A24 Prodotti chimici	-	-	-	-	-	-	-	-
A25 Fertilizzanti	-	-	-	-	-	-	-	-
A26 Altre rinfuse liquide	-	-	-	-	-	-	-	-
A3 RINFUSE SOLIDE	395.710	230.601	626.311	343.791	188.600	532.391	- 93.919	-15,0%
A31 Cereali	9.628	5.860	15.488	-	-	-	- 15.488	-100,0%
A32 Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	-	-	-	19.001	-	19.001	19.001	-
A33 Carbone	-	-	-	-	-	-	-	-
A34 Prod. siderurgici, metallurgici, e metalli non ferrosi	299.453	224.741	524.194	244.358	188.588	432.946	- 91.248	-17,4%
A35 Minerali grezzi, cementi, calci, minerali di ferro	39.458	-	39.458	59.089	-	59.089	19.631	49,8%
A36 Fertilizzanti	25.372	-	25.372	10.150	-	10.150	- 15.222	-60,0%
A37 Prodotti chimici	21.799	-	21.799	7.691	-	7.691	- 14.108	-64,7%
A38 Altre rinfuse solide, rottami ferrosi	-	-	-	3.503	12	3.515	3.515	-
A4 CARICO GENERALE	40.185	23.993	64.178	36.580	111.035	147.615	83.437	130,0%
A41 In contenitori	-	-	-	-	-	-	-	-
A42 Ro/ro	-	-	-	-	-	-	-	-
A43 merci varie	37.889	21.882	59.771	18.829	63.422	82.250	22.480	37,6%
A44 Project cargo (macchinari, strutture, impianti)	2.296	2.111	4.407	17.751	47.613	65.364	60.958	1383,3%
B1 Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	
B2 Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	-	-	-	-	-	-	-	-
B21 Locali(navigazione < 50 miglia)	-	-	-	-	-	-	-	-
B22 Passeggeri traghetti	-	-	-	-	-	-	-	-
B23 Crociere (B231+B232)	-	-	-	-	-	-	-	-
B231 Crociere "Home Port"	-	-	-	-	-	-	-	-
B232 Crociere "Transiti"	-	-	-	-	-	-	-	-
B3 Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	-	-	-	-	-	-	-	-
B31 Pieni	-	-	-	-	-	-	-	-
B32 Vuoti	-	-	-	-	-	-	-	-
B33 di cui TEU "trasbordati"	-	-	-	-	-	-	-	-
C1 Movimento veicoli/numero	-	-	-	-	-	-	-	-
C2 Movimento veicoli/mt. Lineari	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabella 22 - Tabella riepilogativa dati statistici anni 2020-2021; fonte: studio Aiom 2021.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

