

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI, UNIVERSITÀ	
tel + 39 040 3774721 fax + 39 040 3774732	territorio@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it I - 34126 Trieste, via Ciulia 75/1

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE

Legge 84/94 e s.m.i. - Legge Regionale 12/2012

Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone

Ottobre 2014

Il documento è stato redatto dal Gruppo di lavoro interdirezionale, istituito con decreto DGEN/46, dd. 8 aprile 2014 e prorogato con Decreto DGEN n. 209 dd. 29.07.2014, a firma del Direttore Generale, per la definizione degli atti di indirizzo per l'avvio della procedura per formazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone, avvalendosi delle professionalità appartenenti alla struttura regionale interna.

I servizi della Direzione Centrale infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale, lavori pubblici, Università e degli Uffici della Presidenza, coinvolti nella redazione del Piano, sono il Servizio Pianificazione Territoriale, il Servizio Mobilità ed il Servizio Relazioni Internazionale e Infrastrutture Strategiche.

RESPONSABILE

dott. Mauro ZINNANTI
Direttore Servizio Mobilità

COORDINATORE

arch. Rossana PRECALI
Servizio Relazioni Internazionale e Infrastrutture
Strategiche.
Uffici della Presidenza

SETTORE

“Aspetti ambientali ai sensi del
DLGS 152/06”

ing. Giulio PIAN

pian. terr. Emanuela SNIDARO
Servizio Pianificazione Territoriale

SETTORE

“Aspetti pianificatori”

arch. Franco RUSSO CIRILLO

arch. Daniel JARC
Servizio Pianificazione Territoriale

SETTORE

“Aspetti di carattere
infrastrutturale e logistica”

dott. Antonio ZUGAN
Servizio Mobilità

SETTORE

“Aspetti demaniali”

ing. Nicoletta KAUCIC
Servizio Mobilità

“Elaborazioni cartografiche”

geom. Cristina COLUSSI
Servizio Pianificazione Territoriale

INDICE

PREMESSA	5
1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO IN TEMA DI PORTUALITA'	7
INTRODUZIONE	9
1.1 RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE – LEGGE 84/1994	9
1.2 LEGGE REGIONALE 31 MAGGIO 2012 N. 12 DISCIPLINA DELLA PORTUALITÀ DI COMPETENZA REGIONALE E RELATIVA INTESA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA DD. 11 SETTEMBRE 2012	10
2 QUADRO TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	15
2.1 IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA NELL'AMBITO DELL'ARCO PORTUALE DEL NORD ADRIATICO	17
2.1.1 <i>Inquadramento generale</i>	17
2.1.2 <i>Il sistema dei Porti regionali</i>	18
2.1.3 <i>La struttura del sistema dei Porti regionali</i>	20
2.1.4 <i>I flussi di traffico del sistema dei Porti regionali</i>	21
2.2 IL PORTO DI MONFALCONE E LA PIATTAFORMA LOGISTICA REGIONALE	27
2.2.1 <i>Il Porto di Monfalcone: Nodo strategico e relative connessioni infrastrutturali</i>	27
2.2.2 <i>Analisi dei flussi di traffico e prospettive di sviluppo</i>	27
2.2.3 <i>Gli elementi infrastrutturali del Porto di Monfalcone</i>	30
2.2.4 <i>Il Porto di Monfalcone nelle previsioni contenute nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica</i>	32
3 QUADRO TERRITORIALE PIANIFICATORIO	35
3.1. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE REGIONALE	37
3.1.1 <i>Piano urbanistico regionale Generale (PURG)</i>	37
3.1.2 <i>Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica</i>	37
3.1.3 <i>Piano del Governo del Territorio</i>	37
3.2 STRUMENTAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO LOCALE	37
3.2.1 <i>Piano regolatore generale comunale di Monfalcone</i>	37
3.2.2 <i>Piano Territoriale Infraregionale del Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone</i>	39
3.2.3 <i>Temi ed elementi di criticità</i>	40
3.3 IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE	41
3.3.1 <i>Introduzione</i>	41
3.3.2 <i>Il Piano regolatore 1979 (vigente) e le successive ipotesi di pianificazione portuale</i>	42
3.3.3 <i>Successivi Studi sullo sviluppo futuro del Porto di Monfalcone</i>	44
4 QUADRO CONCESSORIO	45
4.1 LE CONCESSIONI DEMANIALI – ASPETTI NORMATIVI	47
4.1.1 <i>Inquadramento normativo</i>	47
4.1.2 <i>Le concessioni demaniali marittime</i>	48
4.2 I SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI OPERANTI NEL PORTO DI MONFALCONE	49
4.3 CONFIGURAZIONE DELLO STATO CONCESSORIO ATTUALE E CRITICITÀ	50
5 QUADRO AMBIENTALE PAESAGGISTICO E RELATIVI VINCOLI	53
5.1 IL PROCESSO DI VAS PER IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MONFALCONE	55
5.1.1 <i>Indicazioni relative alle procedure di valutazione ambientale ai sensi del decreto legislativo 152/2006</i>	55
5.1.2 <i>Soggetti</i>	56

5.1.3	<i>Fasi</i>	56
5.2	ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE	58
5.2.1	<i>Sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici</i>	58
5.3	TEMI AMBIENTALI DI INTERESSE RILEVANTE	61
5.3.1	<i>Temi ambientali afferenti al sistema delle aree naturali</i>	61
5.3.2	<i>Altri temi ambientali di interesse rilevante</i>	61
5.4	LA VALUTAZIONE AMBIENTALE	62
5.4.1	<i>Approccio progettuale e metodologia valutativa</i>	62
5.4.2	<i>Contenuti dei documenti di VAS</i>	63
6	IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE 12/2012	69
6.1	ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DEGLI ATTI DI INDIRIZZO	71
6.1.1	<i>Le proposte del Comune di Monfalcone, ai sensi dell'art.3 della L.R.12/2012 per il nuovo "Piano Regolatore del Porto di Monfalcone"</i>	71
6.1.2	<i>Stato di fatto</i>	71
6.1.2.1	<i>Le superfici e l'uso del suolo</i>	71
6.1.2.2	<i>La viabilità interna</i>	72
6.1.2.3	<i>Analisi SWOT</i>	72
6.2	PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL PORTO DI MONFALCONE	75
6.2.1	<i>La delimitazione dell'ambito portuale</i>	75
6.2.2	<i>L'infrastrutturazione portuale - Lo sviluppo del porto nel medio-lungo periodo (livello strutturale)</i>	76
6.2.3	<i>Lo sviluppo del porto nel breve periodo (livello operativo)</i>	78
6.2.4	<i>Le connessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie del porto</i>	80
6.2.4.1	<i>La viabilità interna</i>	80
6.2.4.2	<i>L'accessibilità al porto</i>	80
6.2.5	LE AREE CONTERMINI AL VIGENTE PERIMETRO DEL PORTO	82
6.2.5.1	<i>Le zone portuali produttive, industriali, energetiche</i>	82
6.2.5.2	<i>Le aree di retroporto</i>	82
6.2.5.3	<i>Le aree di diporto e le aree turistiche</i>	82
6.2.5.4	<i>Interazione con le aree di valenza naturalistica</i>	83
6.3	LA DOCUMENTAZIONE TECNICA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE	83
6.4	INDIRIZZI PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE AI SENSI DELLA L.R.12/2012	84

Premessa

In attuazione al DPCM 9 febbraio 2009, è stata emanata la Legge regionale n.12 /2012 denominata "Disciplina della portualità di competenza regionale" che all'art. 1 ne declina i principi generali e le finalità valorizzando i ruoli dei Porti di Monfalcone e Porto Nogaro nell'ottica di una piattaforma logistica regionale, in conformità a quanto previsto dal "Piano regionale delle infrastrutture della mobilità delle merci e della logistica", approvato con D.P.Reg 300/2011. L'art.2, nel prevedere che la Regione esercita su tali porti le funzioni pianificatorie, programmatiche ed amministrative, attribuisce alla Giunta regionale, tra l'altro, il compito di fornire gli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore portuale e alla Direzione, competente in materia di portualità regionale, il compito di elaborare il Piano regolatore portuale.

Nel processo di redazione – approvazione del Piano, il primo step è rappresentato dagli indirizzi forniti dalla Giunta regionale ai sensi dell'art. 2 della medesima norma, nel mentre l'art. 3 richiama puntualmente gli elaborati costitutivi del Piano. Al comma 4) dell'articolo 6 si prevede che il Piano regolatore venga predisposto di intesa con il Comune di Monfalcone e, per i fini della sicurezza della navigazione e dei servizi tecnico nautici, con l'Autorità marittima. Il Piano è approvato in via preliminare sentito il Comitato consultivo di cui all'art. 8. Sono inoltre richiamate le procedure di deposito e pubblicazione del Piano, al fine di consentire la fase di pubblica consultazione. Il comma 5) disciplina la fase di approvazione definitiva del Piano ed il comma 6) prevede, altresì, che sul progetto preliminare di Piano debba essere acquisito il parere dell'organo tecnico statale competente, che si esprime entro 45 giorni dalla richiesta e che, decorso infruttuosamente tale termine, il parere sia reso dalla struttura regionale competente in materia di infrastrutture portuali.

Le previsioni del Piano inoltre, ai sensi del comma 7), debbono armonizzarsi con le disposizioni dello strumento urbanistico comunale e non possono con queste contrastare.

Nella fase preliminare della procedura di formazione del Piano il Comune di Monfalcone, sulla base delle proprie attribuzioni previste dall'art. 3, comma 1, lettera a) della LR 12/2012, ha predisposto e fatto pervenire nell'agosto 2013, all'Amministrazione regionale, un documento che rappresenta una proposta per una ipotesi di Piano regolatore elaborata a seguito "degli incontri avuti con gli enti e i rappresentanti delle categorie economiche e i sindacati operanti nell'ambito portuale".

A seguito della presentazione del documento da parte del Comune di Monfalcone la Direzione Centrale Infrastrutture, Mobilità, Pianificazione territoriale, Lavori pubblici, Università ha proseguito il lavoro di approfondimento dei vari temi sollevati nel documento stesso, anche attraverso incontri diretti con i progettisti incaricati dal Comune medesimo anche alla fine di verificare la coerenza e l'unitarietà di temi ed obiettivi del nuovo Piano regolatore del Porto con la variante generale al Piano regolatore del Comune di Monfalcone, entrambi in fase di prossima redazione.

Oltre alle interlocuzioni con il Comune di Monfalcone, la struttura tecnica regionale ha svolto una serie di incontri con i soggetti istituzionali competenti per territorio ed in particolare con il Consorzio per lo sviluppo industriale del Comune di Monfalcone, con l'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone e con l'Autorità marittima.

Tali incontri hanno rappresentato un utile e fondamentale passaggio di confronto necessario sia per l'individuazione degli elementi di criticità relativi ai temi riguardanti il Porto di

Monfalcone, sia per l'individuazione degli elementi da definire per il suo sviluppo e potenziamento, necessari per la definizione del nuovo Piano regolatore portuale.

In esito a tali incontri, si è ritenuto utile mettere a sistema le tematiche inerenti al Porto e le posizioni emerse dai diversi soggetti interpellati, predisponendo una Matrice di comparazione allegata alla prima versione del presente documento del giugno 2014, necessaria per individuare gli elementi "prioritari e strategici" afferenti al Porto per la definizione degli atti di indirizzo. Successivamente per una condivisione preliminare alla formalizzazione degli atti di indirizzo è stata convocato in data 18 luglio 2014, il Comitato consultivo del Porto di Monfalcone istituito ai sensi dell'art. 8 della L.R. 12/2012. In tale seduta è stato presentato un estratto del documento di indirizzo al fine di acquisire contributi e osservazioni da parte dei membri del comitato stesso. In esito alla formulazione di tali contributi ed osservazioni è stato elaborato un documento istruttorio sulla base del quale si è provveduto ad aggiornare il presente documento ed i relativi elaborati (ottobre 2014).

Il Piano regolatore portuale del Porto di Monfalcone, ai sensi della legge regionale 12/2012, è uno strumento in cui il carattere pianificatorio prevale nettamente su quello progettuale, nel senso che non si tratta di una categoria di Piano che presenti una prevalenza di opere di natura progettuale: per tali ragioni, in armonia con i contenuti della nota della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare U.prot DVA-2014-0017701 del 6 giugno 2014, il Piano è sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui alla parte seconda del decreto legislativo 152/2006, articoli da 11 a 18. Nelle seguenti fasi attuative, i progetti dei successivi interventi saranno sottoposti alla relativa valutazione di impatto ambientale (VIA), di cui agli articoli da 18 a 29 del citato decreto.

Nell'ambito della VAS ricade anche la valutazione di incidenza: a tal proposito, ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del decreto legislativo 152/2006, il Rapporto ambientale del Piano regolatore portuale dovrà contenere gli elementi di approfondimento relativi all'incidenza sulla Rete Natura 2000 di cui all'allegato G del decreto del Presidente della Repubblica 357/1997.

Il presente documento, redatto dal Gruppo di lavoro fornisce alla Giunta Regionale gli elementi conoscitivi e valutativi propedeutici alla formulazione degli atti di indirizzo giuntali come previsti dalla normativa statale e regionale di riferimento, anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali ai sensi del Dlgs 152/2006.

Tali elementi conoscitivi riguardano:

- Quadro normativo di riferimento (Legge 84/94, LR 12/2012)
- Quadro pianificatorio/territoriale vigente
- Quadro concessorio vigente
- Analisi della situazione infrastrutturale portuale e delle connessioni viarie e ferroviarie con il Porto di Monfalcone.
- Analisi dei flussi di traffico dei Porti del Nord Adriatico e prospettive per il Porto di Monfalcone.
- Quadro ambientale-paesaggistico e relativi vincoli
- Valutazioni in ordine alle prospettive del Porto di Monfalcone in riferimento allo sviluppo del traffico commerciale, del comparto industriale e della cantieristica, dell'approvvigionamento energetico e del trasporto passeggeri/autostrade del mare.

1

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO IN TEMA DI PORTUALITA'

Introduzione

La materia della Portualità nella Regione autonoma Friuli Venezia Giulia è oggetto di competenza legislativa concorrente e l'atto fondamentale nel trasferimento delle competenze in detta materia è rappresentato dal Dlgs 111/2004 e dai successivi atti amministrativi e normativi che hanno dato attuazione a tale trasferimento.

Restano pertanto fermi i principi normativi fondamentali dettati dalla Legge 84/94 che hanno poi trovato una disciplina di dettaglio attraverso una serie di interventi normativi puntuali che sono stati poi riassunti in maniera organica nella Legge regionale 12 dd. 31 maggio 2012 e nel successivo Atto di Intesa, stipulato nel settembre 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1.1 RIORDINO DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE – LEGGE 84/1994

Il legislatore nazionale, in sede di approvazione della **Legge di Riordino in materia portuale (Legge 84/94)** ha ritenuto di doversi adeguare agli indirizzi comunitari in materia di tutela del mercato e della concorrenza definendo in modo puntuale i compiti attribuiti alle autorità portuali (soggetti appartenenti all'Amministrazione statale) e distinguendoli da quelli riconosciuti agli operatori economici agenti negli ambiti portuali ed in particolare ai terminalisti e alle imprese concessionarie nonché a quelle autorizzate a svolgere operazioni e servizi portuali.

A tale proposito è evidente l'esigenza di chiarezza del legislatore che, al comma 6 dell'art. 6 prevede che le Autorità portuali non possano esercitare, né direttamente, né tramite la partecipazione in società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Il medesimo articolo introduce una innovativa previsione riconoscendo alle medesime Autorità portuali la facoltà di costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.

In sostanza si può ben affermare che, con una notevole lungimiranza, lo Stato ha riconosciuto alle Autorità portuali un ruolo di promotore dell'intermodalità e della logistica da intendersi quali elementi funzionali e correlati allo sviluppo degli scali marittimi: vi era e vi è tuttora la consapevolezza che uno degli elementi di attrattività dei porti è costituito proprio da una rete di servizi e collegamenti intermodali che connettano il mare con il proprio mercato di riferimento.

Tornando alla Legge 84/94, la declinazione dei compiti attribuiti alle Autorità portuali appare caratterizzata da una forte connotazione pubblicistica vedi ad esempio l'individuazione di funzioni di indirizzo quali *"Programmazione, coordinamento promozione e controllo delle operazioni portuali..."* Oppure *"Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni..."* o ancora *"Affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura, a titolo oneroso, agli utenti portuali di servizi di interesse generale..."*

Espressione rilevante del carattere pubblicistico dell'Autorità portuale è l'attribuzione ad essa della funzione fondamentale di predisporre il Piano regolatore portuale, coerente con i

principi di sostenibilità ambientale attuati con la procedura prevista per la valutazione ambientale strategica di cui al D.lgs 3 aprile 2006, n. 152.

Con riferimento alla portualità ricompresa nel territorio regionale, va richiamata la classificazione dei porti come disciplinata dall'art. 4 della Legge 84/94 e che individua il Porto di Trieste quale porto di Categoria II, classe I, ovvero Porto di rilevanza economica internazionale ed il Porto di Monfalcone quale porto di Categoria II, classe II, ovvero Porto di rilevanza economica nazionale.

A Monfalcone agiscono anche l'Autorità Marittima (ovvero la Capitaneria di Porto) che conserva le specifiche competenze in materia di sicurezza delle attività marittimo – portuali, il Genio civile Opere Marittime per le opere marittime di grande infrastrutturazione nonché l'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone e il Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone che si occupano di infrastrutturazione e promozione.

Nel territorio regionale è anche presente Porto Nogaro, classificato, ai sensi della Legge 84/94, come Porto di interesse regionale, dove opera il Consorzio per lo Sviluppo industriale della Zona dell'Aussa Corno che si occupa di infrastrutturazione e promozione.

La legge 84/94 è stata oggetto, negli anni, di numerosi tentativi di riforma che peraltro non hanno visto, sinora, la luce ma che hanno sostanzialmente evidenziato la necessità di superare le principali criticità della normativa esistente. In estrema sintesi, tali criticità riguardano per l'appunto la procedura di formazione dei Piani regolatori (le migliori esperienze di approvazione di detti strumenti pianificatori si sono concluse in due anni!), le procedure di nomina del Presidente (che in numerosi casi incluso il Friuli Venezia Giulia hanno comportato l'instaurarsi di contenziosi giurisdizionali tra lo Stato e la Regione) e l'indeterminatezza delle risorse finanziarie attribuite alle autorità portuali. E' pure in fase di revisione la governance delle Autorità portuali con la previsione di alcuni accorpamenti.

1.2 LEGGE REGIONALE 31 MAGGIO 2012 N. 12 DISCIPLINA DELLA PORTUALITÀ DI COMPETENZA REGIONALE E RELATIVA INTESA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E LA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA DD. 11 SETTEMBRE 2012

In attuazione al D.lgs 111 dd. 1 aprile 2004, "Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia" sono state attribuite alla Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, le funzioni in materia di viabilità e trasporti. In particolare va rilevato che il comma 2 dell'art. 9 ha previsto " *Sono trasferite alla Regione, in base agli articoli 4, 5 e 8 dello Statuto, tutte le funzioni amministrative, salvo quelle espressamente mantenute allo Stato dall'articolo 11, in materia di trasporto merci, motorizzazione e circolazione su strada, navigazione interna e porti regionali, comprese le funzioni relative alle concessioni dei beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo, di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento energetico. Tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 21 dicembre 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 136 del 12 giugno 1996, e successive modificazioni. L'individuazione delle aree dei porti, diverse da quelle per le quali e'*

operato il conferimento alla Regione dal presente decreto, e' effettuata ai sensi dell'articolo 11, comma 2."

Il comma 2 dell'art. 11 del medesimo decreto a sua volta prevede testualmente che " *Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa intesa con la Regione, all'identificazione delle aree dei porti internazionali e nazionali nelle quali opera il trasferimento alla Regione delle funzioni relative alle concessioni sulle aree demaniali marittime*".

Di fatto con DPCM 9 febbraio 2009, pubblicato sulla G.U. 2 marzo 2009, recante " *Identificazione delle aree demaniali marittime e del mare territoriale di preminente interesse nazionale della Regione Friuli Venezia Giulia ai sensi dell'art. 59 del DPR 24 luglio 1977, n. 616 e del D.lgs. 1 aprile 2004 n. 111*" ha avuto luogo la revisione del DPCM 21 dicembre 1995 e, quindi, sono state trasferite e sono esercitate dalla Regione Friuli Venezia Giulia le funzioni amministrative nel Porto di Monfalcone e Porto Nogaro, ai fini e per gli effetti dell'art. 11, comma 2 del richiamato D.lgs. 111/2004.

Con **Legge regionale 30 dicembre 2009, n. 24, art. 5, comma 7**, come modificato dall'art. 166, comma 1 della Legge regionale 17/2010, la Regione Friuli Venezia Giulia ha assunto, tra l'altro, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui agli artt. 16 e 18 della Legge 84/94 (autorizzazioni all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nonché rilascio delle concessioni di aree e banchine per l'espletamento di operazioni portuali) nonché quelle di cui all'art. 5 comma 3 II° periodo della Legge 84/94, ovvero la formulazione del Piano regolatore portuale, in sostituzione dell'Autorità marittima, previa intesa con il Comune interessato

Al fine di fare chiarezza nell'iter per il trasferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia, delle funzioni amministrative per i porti di competenza regionale e di fornire un assetto normativo compiuto e stabile alla complessa ed articolata materia, la Regione ha approvato, in data **31 maggio 2012, la Legge regionale n. 12 - Disciplina della portualità di competenza regionale.**

Con tale norma, il legislatore regionale ha ritenuto di doversi attenere agli obiettivi strategici della Comunità europea disciplinando, in particolare, l'organizzazione ed il funzionamento dei Porti di Monfalcone e Porto Nogaro, sulla base dei principi di separazione tra attività di amministrazione, di regolazione e attività d'impresa, trasparenza ed imparzialità, libertà d'impresa e libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi, tutela dell'efficienza del mercato portuale e dell'utenza, dei servizi generali e delle operazioni portuali, promozione dei servizi marittimi e portuali, dello sviluppo portuale in generale, in armonia con il sistema delle infrastrutture di trasporto e della logistica nonché di semplificazione delle procedure e contenimento della tempistica nel rilascio delle autorizzazioni e concessioni.

A tal proposito il comma 2 dell'art. 1, precisa che " *La Regione esercita l'attività di regolazione sui Porti di Monfalcone e di Porto Nogaro nell'ottica primaria di favorire la realizzazione delle infrastrutture e lo svolgimento dei servizi funzionali all'organizzazione di una piattaforma logistica regionale che consideri i porti esistenti nel territorio della Regione, le aree retroportuali e intermodali, anche in relazione ai corridoi di traffico transnazionali promossi dall'Unione europea*".

L'art. 2 della norma descrive le attribuzioni previste per la Regione, rispettivamente per la Giunta regionale che, tra l'altro, fornisce gli indirizzi per la predisposizione del Piano

regolatore portuale e per la Direzione centrale competente in materia di portualità regionale, attribuendo a quest'ultima il compito di elaborare tale Piano. Quindi il CAPO II della Legge regionale 12/2012 contiene gli elementi descrittivi dell'ambito portuale e i relativi strumenti di Pianificazione.

Più precisamente, all'art. 5 di detta Legge regionale, viene definito l'ambito portuale e, precisamente il comma 1 prevede che *"L'ambito portuale è delimitato dal Piano regolatore portuale, che individua la destinazione funzionale delle aree e definisce l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della logistica."*

Il comma 2 prevede che *"Sono considerati ambito portuale gli specchi acquei, anche esterni alle difese foranee, interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali."*

Ancora il comma 3, prevede che *"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 stabilisce la disciplina per l'utilizzo delle aree private con provvedimento amministrativo."*

L'art. 6 della norma, prevede gli elementi costitutivi del Piano e precisamente:

- a) una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella pianificazione delle aree portuali;
- b) rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale, nonché per assicurare una chiara e univoca interpretazione dei contenuti, delle norme e delle procedure; per le rappresentazioni possono essere utilizzate tecnologie informatiche;
- c) la definizione dei tempi di attuazione, con la descrizione sommaria delle opere e attrezzature previste e dei relativi elementi di costo;
- d) le norme di attuazione del Piano.

In attuazione al combinato disposto del Dlgs 111/2004, art. 9, comma 2 e art. 11, comma 1, lettera aa), nonché della Legge regionale 12/2012, art. 4 comma 1, in data 11 settembre 2012, è stato stipulato il previsto atto di intesa tra la Regione ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di disciplinare i reciproci rapporti in materia di portualità di interesse regionale.

In tale atto di intesa si delineano gli ambiti in cui la Regione Friuli Venezia Giulia è titolata ad esercitare la propria funzione legislativa e regolamentare nel rispetto di alcuni principi fondamentali, dettati soprattutto dalla normativa comunitaria e nel rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo.

In detta intesa si prevede che la Regione eserciti la propria funzione pianificatoria.."*in conformità agli obiettivi della pianificazione generale predisposta dallo Stato e dei contestuali principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi della pianificazione stessa.."* e che *"l'approvazione del Piano regolatore portuale...è subordinata alla*

preventiva, favorevole verifica sulla conformità agli obiettivi ed alle strategie della pianificazione generale dei trasporti da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si esprime entro 45 giorni dalla richiesta..”

Quanto alla procedura di formazione del Piano, l'art. 3 della Legge 12/2012, al comma 1, lettera b), prevede espressamente che il Comune di Monfalcone debba esprimere l'Intesa sul progetto del Piano regolatore portuale.

Il successivo art. 4, al comma 1, lettera a) contempla la previsione che la Regione assicuri *“la partecipazione dell’Autorità marittima e degli organi tecnici dello Stato al processo di formazione del Piano regolatore portuale”*. Tale previsione normativa, come già illustrato, ha ricevuto puntuale attuazione nella già citata intesa dd. 11 settembre 2012.

Per concludere l'esame della normativa concernente le procedure di formazione del Piano, va evidenziato il contenuto dell'art. 6, comma 4 che richiama l'Intesa con il Comune di Monfalcone e, per i fini della sicurezza della navigazione, con l'Autorità marittima e, previa audizione con il Comitato consultivo previsto dall'art. 8 della medesima Legge regionale, l'approvazione preliminare da parte della Giunta regionale.

Infine, sul progetto di Piano, approvato in via preliminare, va acquisito anche il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi di quanto previsto dall'art. 6, comma 6.

Per quanto concerne infine la disciplina dell'attività di impresa nell'ambito del Porto di Monfalcone essa è contenuta nel capo IV della L.R. 12/2012, sia relativamente agli aspetti connessi al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, sia per quanto concerne il regime delle concessioni nonché per gli strumenti di sviluppo e di finanziamento delle infrastrutture portuali.

2

QUADRO TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

2.1 IL SISTEMA PORTUALE REGIONALE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA NELL'AMBITO DELL'ARCO PORTUALE DEL NORD ADRIATICO

2.1.1 Inquadramento generale

Facendo riferimento al panorama europeo, possiamo innanzitutto affermare che le infrastrutture portuali dei grandi Gateway del Northern Range movimentano da sole oltre il 40% del traffico container del continente e non sono in condizione di poter assicurare servizi adeguati e competitivi per l'enorme flusso di traffici che interessano i grandi insediamenti portuali del nord Europa.

La crescita costante del commercio internazionale ha, peraltro, modificato la configurazione del trasporto marittimo nell'ambito della catena logistica, attribuendo ai porti una funzione di "gateway", integrati con i sistemi infrastrutturali a rete, operanti in funzione delle aree continentali.

I porti dotati di terminali per container svolgono un ruolo nodale nella catena logistica, quali punti di accesso per importanti flussi di traffico, aventi origine e/o destinazione in Europa, ed altresì per gli scambi intra-europei.

La crescente domanda di servizi logistici appare, peraltro, destinata a coinvolgere anche porti minori, potranno trarre beneficio dall'aumento delle operazioni di transhipment.

L'entità dell'aumento dei traffici coinvolgerà, comunque, anche altri porti europei presenti soprattutto nell'area mediterranea che hanno avuto, sino ad ora, scarso rilievo nell'ambito della containerizzazione, in quanto saranno chiamati a svolgere funzioni alternative a quelle dei tradizionali grandi insediamenti portuali.

Non è, comunque, sufficiente il solo adeguamento e potenziamento delle infrastrutture portuali, ma si rende, altresì, necessario anche il potenziamento delle infrastrutture di rete che collegano i porti ai loro hinterland. Si prospetta uno sviluppo sicuramente più elevato per quelle aree portuali che possono garantire anche un più efficiente e affidabile trasporto delle merci. Le recenti determinazioni strategiche dell'Unione Europea sui grandi corridoi multimodali europei svilupperanno le aree interessate dalla realizzazione di queste infrastrutture trasportistiche.

La Regione Friuli Venezia Giulia, situata in posizione baricentrica rispetto ai tre grandi bacini economici (italiano, germanico e paesi dell'Europa centro orientale) assume un ruolo significativo per le funzioni di snodo commerciale ed internazionale, in quanto si trova all'incrocio di importanti corridoi appartenenti alla complessa rete di trasporto europeo.

Nello specifico sono previsti progetti a livello europeo che prevedono, sul territorio regionale, l'intersezione di due direttrici di livello comunitario: la direttrice Est-Ovest del progetto prioritario n. 3 (già Corridoio V e progetto prioritario n. 6 sulla tratta Lisbona – Lione - Kiev) e la direttrice Nord-Sud del progetto prioritario n. 1 (Corridoio Adriatico-Baltico) che per quanto riguarda il territorio regionale prevede il pieno utilizzo della linea ferroviaria "Pontebbana" e le infrastrutture ad essa connesse.

Pertanto la Regione deve puntare alla realizzazione di un sistema integrato delle reti, allo sviluppo della portualità nazionale, regionale e anche internazionale e al potenziamento dell'intermodalità, sia merci che di passeggeri. La situazione regionale delle infrastrutture pur in presenza di criticità su aspetti puntuali consente di prospettare nel prossimo futuro condizioni di concorrenzialità.

Vi è però la necessità di potenziare tali infrastrutture nonché di garantire l'interazione di queste con i nodi trasportistici e logistici presenti nel territorio regionale al fine di concretizzare una vera e propria "Piattaforma logistica regionale dell'Alto Adriatico" unitaria, inserita in una logica integrata. Una piattaforma rivolta a consolidare il sistema della portualità dell'area, legata in termini di stretta funzionalità, ai capoluoghi di provincia alle infrastrutture di rete, stradali e ferroviarie, nonché a rafforzare i collegamenti riguardanti i poli produttivi, in particolare quelli a configurazione distrettuale, e quelli della logistica.

Gli elementi infrastrutturali che consentiranno nel prossimo futuro di essere competitivi sul mercato internazionale, sempre più rivolto al trasporto delle merci containerizzate si possono così sostanzialmente enucleare :

- a) disponibilità di fondali portuali adeguati al maggior tonnellaggio delle navi;
- b) disponibilità di attrezzature portuali in grado di sostenere il traffico delle merci, in particolare banchine raccordi ferroviari e stradali e mezzi di sollevamento;
- c) disponibilità di adeguati spazi retroportuali serviti da reti trasportistiche nei quali sviluppare le attività logistiche correlate;
- d) disponibilità di un adeguato sistema di reti di connessione lineare, in particolare ferroviaria , in grado di collegare efficacemente le aree portuali e retroportuali con le aree di destinazione delle merci.

2.1.2 Il sistema dei Porti regionali

I porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, grazie alla collocazione geografico baricentrica all'interno di quello che viene definito il Sistema portuale dell'Alto Adriatico, hanno la possibilità di ritagliarsi un ruolo non secondario, se coordinati e messi a sistema, per un bacino di utenza che presenta alti margini di crescita anche grazie all'allargamento dell'U.E., in relazione alla realizzazione dei grandi corridoi pluri-modalità del Core-network dell'Unione Europea, ossia il Corridoio 1 – Adriatico Baltico e il Corridoio 3 – Mediterraneo (ex Corridoio 5) che agevoleranno i collegamenti tra i porti della regione e i paesi dell'Europa centrale e orientale.

La necessità di concepire e presentare il sistema portuale regionale come un complesso operativo ed economico "integrato" emerge in tutta la sua evidenza nell'ambito dei mutamenti dello scenario geo-politico, che hanno interessato nel passato più recente l'U.E e della congiuntura economica che vede il posizionamento tra i mercati a più alto indice di sviluppo, e con i maggiori tassi di crescita del PIL, nel quadro dell'interscambio commerciale tra le aree emergenti dell'Est Europa, i paesi del Sud Est Asiatico e gli altri mercati dell'Oltremare in via di sviluppo (BRIC).

Questi fenomeni si ripercuotono sulla strategicità di alcune aree e di alcune direttrici nel campo dei trasporti. In tale ambito s'inquadra il nuovo ruolo e la rinnovata importanza e centralità del Mediterraneo Orientale, di cui il Bacino Adriatico rappresenta uno dei due rami di penetrazione nel continente, per tutti quei paesi o comunità (l'U.E. in primis) che vi si affacciano, e che, attraverso il canale di Suez, possono raggiungere nel modo più veloce ed

economico le aree di origine/destinazione dei prodotti di base, dei semilavorati e dei prodotti di consumo da e per il mercato europeo.

La rinnovata attrattività del Mediterraneo costituisce pertanto un valore aggiunto per tutti gli scali Nord Adriatici, in particolare Ravenna, Venezia, Monfalcone, Trieste, Koper/Capodistria e Rijeka/Fiume rispetto alla competizione a scala più ampia e che vedrà in gioco tutti gli altri scali. Tale considerazione vale in modo particolare per l'interscambio commerciale dei contenitori dall'Europa all'Estremo Oriente, segmento di mercato particolarmente strategico per l'alto indice di valore aggiunto prodotto nelle attività portuali e d'oltreo, e in seconda istanza per i crescenti flussi di traffico Intra-Med tra il continente e la facciata Sud del Mediterraneo, Nord Africa, Levante e Medio Oriente.

E' però opportuno passare brevemente in analisi l'andamento dei traffici marittimi degli ultimi anni, soprattutto con riferimento alle zone di più stretto interesse per il sistema dei porti regionali della Regione Friuli Venezia Giulia.

Passando a considerare l'andamento del traffico contenitori del periodo 2000 – 2013, i volumi nei Porti afferenti il "Range Nord europeo", sono prima sensibilmente aumentati, passando da livelli del 2000 che mostravano un volume pari a circa 20.000.000 di TEU, a circa 39.000.000 del 2008 e, a partire da tale periodo, si sono viceversa attestati attorno a valori di circa 39.700.000 di TEU nel periodo 2008 – 2013 dimostrando, a causa della ben nota crisi economica, una situazione non di calo ma comunque di stagnazione.

Prendendo in esame il traffico container dei porti nazionali, sempre durante il periodo 2000 – 2013, l'andamento generale subisce da sempre la forte influenza dei porti dei versanti Ligure e Tirrenico. A tal proposito, rispetto ad un dato complessivo del trasporto marittimo dei contenitori da e per i porti nazionali che per il 2013 ha registrato un volume di circa 10.000.000 di TEU, il solo porto di Gioia Tauro nel basso Tirreno ne ha movimentati in totale 3.100.000, mentre Genova e La Spezia assieme, circa 3.300.000.

Rispetto a tale dato va considerato che l'anno di punta per i traffici container di questi versanti è stato il 2007, mentre il periodo 2001- 2013 ha registrato fondamentalmente un trend di crescita di circa il 2,7%. Differente l'andamento del bacino del Mediterraneo Occidentale, comprendente i porti di Livorno, Salerno e Napoli, che nel periodo dal 2007 al 2013 ha registrato una contrazione nel traffico dei contenitori con una percentuale di circa – 2%.

Nonostante la grave crisi economica che ha interessato tutti i settori dell'economia e, conseguentemente anche il traffico dei contenitori, **i veri dati in contro tendenza sono rappresentati da quello che può essere definito il versante del Centro- Nord Adriatico.**

Tale arco portuale, può essere suddiviso in due versanti:

- Il versante "Eastern side", comprendente i Porti di Monfalcone, Trieste, Koper e Rijeka
- Il versante "Western side", comprendente i Porti di Venezia, Ravenna e Ancona.

La ragione di tale suddivisione risiede fondamentalmente nel fatto che i Porti di Trieste, Koper e Rijeka vedono la loro funzione di porti di traffico internazionale a servizio dell'articolato mercato del Centro Est Europa, mentre i Porti di Venezia, Ravenna ed Ancona esplicano la loro funzione principalmente a servizio dei traffici nazionali.

Con riferimento al periodo che va dal 2007 al 2013, il totale dei contenitori movimentati nei porti del Range Centro Nord Adriatico, è passato da 1.300.000 TEU del 2007 a complessivi 2.000.000 di TEU del 2013, portando ad un incremento medio annuo del 7,39%.

Molto differente l'andamento del traffico contenitori tra i due versanti dell'arco Centro Nord Adriatico, nel medesimo periodo 2007 – 2013:

- per il East side, l'incremento è stato di circa il 10%
- per il West side, l'incremento è di circa il 5%

I due porti trainanti l'intero arco Centro Nord Adriatico, sono Trieste e Koper. Per Trieste l'incremento medio annuo del traffico container è stato del 6,3% dal 2000 al 2013, passando da un volume di 206.000 TEU del 2000 a 459.000 TEU del 2013. Nel solo periodo 2007 – 2013 l'incremento medio annuo è stato del 9,5%. Il Porto di Koper ha registrato un incremento medio annuo, per il periodo 2000 – 2013, pari al 16% circa, passando da 86.000 TEU del 2000 a 600.441 TEU del 2013. Per il solo periodo 2007 – 2013 l'incremento medio è stato del 12%.

Sul versante West side, i porti di Venezia e Ravenna, che maggiormente rappresentano il cluster dedicato al mercato nazionale, hanno riportato nel medesimo periodo 2007 – 2013 un incremento medio annuo del, rispettivamente 5% e 1,5%.

Complessivamente, come detto sopra l'incremento medio annuo del trasporto contenitori per il range Centro Nord Adriatico, è stato del 7,39% per gli ultimi cinque anni, mentre è del 7,67% per il periodo 2000 – 2013. Secondo le previsioni dagli attuali 2.000.000 TEU del 2013, con l'attuale trend di crescita il volume potrebbe portarsi a complessivi 3.200.000 TEU nel 2020.

Il trend di crescita è attualmente confermato ed i dati dei primi tre mesi del 2014 confortano tale tesi, con aumenti percentuali di TEU pari al 9,12% per Koper, 4% per Trieste, 15% per Rijeka. In leggera flessione Venezia, -1,7% e Ravenna -11,19%.

2.1.3 La struttura del sistema dei Porti regionali

Il sistema portuale della Regione Friuli Venezia Giulia è caratterizzato da tre scali con caratteristiche industriali e commerciali: Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro.

- Il Porto di Trieste, classificato ai sensi della Legge 84/94 come porto d'interesse internazionale, è sede di Autorità Portuale.
- Il Porto di Monfalcone, classificato ai sensi della Legge 84/94 come porto d'interesse nazionale, è sede di Autorità Marittima. A Monfalcone, gestito dalla Regione, ai sensi della LR 12/2012, agiscono anche, per la promozione e infrastrutturazione, l'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone e, per la sola infrastrutturazione, il Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone.
- Infine Porto Nogaro, classificato ai sensi della Legge 84/94 come porto d'interesse regionale. A Porto Nogaro, gestito dalla Regione, ai sensi della LR 12/2012, opera il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa – Corno che si occupa di infrastrutturazione e promozione.

Va innanzitutto evidenziata la necessità, da anni espressa, di attuare e definire un coerente assetto per la portualità regionale: i tre porti che ne fanno parte si differenziano per dimensione, collocazione internazionale e nazionale, tassi di sviluppo, prospettive di crescita.

I porti di Monfalcone e Porto Nogaro si sono rafforzati nelle strutture e nei traffici e, soprattutto nel caso di Monfalcone, da poco entrato nella governance regionale, possono ritenersi ulteriormente migliorabili. Trieste è porto con indubbe rilevanti potenzialità, ancora suscettibile di notevoli miglioramenti per rafforzare il proprio ruolo di riferimento del sistema portuale dell'Alto Adriatico. Con un tale sistema regionale forte e coeso, sarà più efficace l'operatività con gli altri porti nazionali dell'area e quelli internazionali di Koper e Rijeka. Appare comunque necessario favorire maggiormente l'integrazione del sistema portuale, tenendo conto del fatto che, attualmente, i vari porti operanti nell'arco costiero dell'Alto Adriatico, operano autonomamente, senza alcun elemento di raccordo tra loro, se non nei limiti previsti dalle programmazioni regionali e nazionali.

A tale proposito, nell'ambito delle necessità di perseguire strategie di coordinamento, è stata attivata, nel febbraio 2009, fra i Porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia, Ravenna e Koper, una Associazione volontaria denominata N.A.P.A. (Northern Adriatic Articulation of Ports). A dicembre 2010 è entrato a far parte dell'Associazione anche il Porto di Rijeka (Fiume). Nel 2012 ne è uscita Ravenna per dissidi con le scelte strategiche del Porto di Venezia. Nell'ambito di tale Associazione i singoli Porti, pur perseguendo autonome linee di sviluppo, promuovono iniziative ed azioni atte a sviluppare i seguenti settori:

- collegamenti marittimi e terrestri, dall'hinterland verso la nuova Europa, allo scopo di ampliare i rispettivi bacini di riferimento e di conseguenza anche i servizi commerciali offerti;
- servizi croceristici e passeggeri;
- protezione dell'ambiente e qualità;
- sicurezza (safety e security);
- formazione;
- servizi di information technology.

L'Associazione promuove inoltre la creazione di una co-modality promotion center, organismo richiesto anche dall'Unione europea che abbia come fine da un lato lo sviluppo del Corridoio Adriatico Baltico dall'altro, quello di far acquisire ai Porti del Nord Adriatico il ruolo di piattaforma logistica europea per i traffici, in particolare, dell'Estremo Oriente verso l'Europa e da/per l'Europa Centro Orientale.

2.1.4 I flussi di traffico del sistema dei Porti regionali

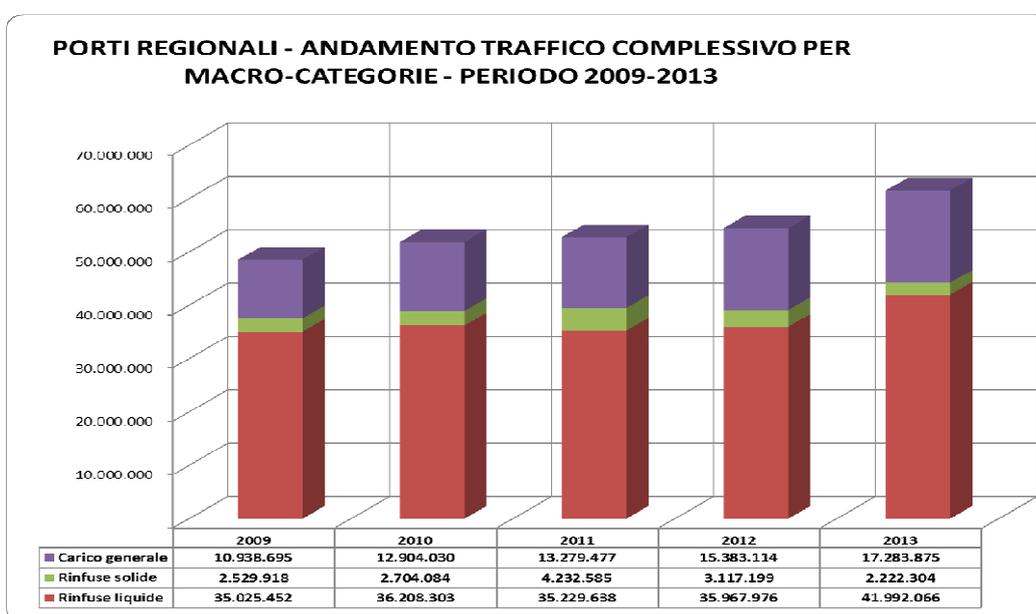
Qui di seguito si riporta una sintetica analisi dell'andamento del traffico nei tre porti regionali, riferito all'ultimo quinquennio, periodo tra l'altro caratterizzato da una forte congiuntura economica e nell'interscambio commerciale a livello globale, determinatasi tra la fine del 2008 ed il 2009 e non ancora in fase di totale recupero¹.

¹ Dati forniti dall'Azienda speciale per il Porto di Monfalcone ed elaborazioni effettuate con il supporto dell'Agenzia imprenditoriale operatori marittimi – A.I.O.M.

TAB_1 dati complessivi per macro-categoria

TOTALE PORTI REGIONALI							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Traffico complessivo		48.494.065	51.926.466	52.912.462	54.468.289	61.498.245	6,1%
Rinfuse liquide	ton	35.025.452	36.208.303	35.229.638	35.967.976	41.992.066	4,6%
Rinfuse solide		2.529.918	2.704.084	4.232.585	3.117.199	2.222.304	-3,2%
Carico generale		10.938.695	12.904.030	13.279.477	15.383.114	17.283.875	12,1%
Contenitori - TEU	teu	277.494	282.197	393.698	408.704	459.303	13,4%

I.M.A. = incremento % medio annuo



Nel complesso i dati sono fortemente influenzati dall'incidenza del petrolio greggio in importazione via Trieste per la Germania, l'Austria e la Repubblica Ceca, che nel 2013 in particolare ha registrato un sensibile incremento dei volumi a seguito del trasferimento sul terminal di Trieste dei quantitativi precedentemente inoltrati a Karlsruhe via Marsiglia; ciò ha fatto di Trieste il nodo principale delle forniture di greggio per l'economia del Centro-Europa. Attraverso gli impianti della SIOT (Gruppo TAL) transita infatti il 40% del fabbisogno tedesco, il 90% di quello austriaco ed il 40% di quello ceco. Ma pur analizzando i dati aggregati, si può osservare che nel complesso i tre porti regionali, in controtendenza rispetto agli altri porti nazionali, nel periodo 2009-2013, caratterizzato dalla forte crisi nell'interscambio mondiale a partire dalla fine del 2008 e non ancora superata, registrano un trend di segno positivo, in particolare nel comparto del carico generale, nelle sue diverse modalità, come evidenziato nelle tabelle disaggregate che seguono:

TAB_2 dati complessivi per macro-categoria – petrolio escluso

TOTALE PORTI REGIONALI -ESCLUSE RINFUSE LIQUIDE							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Traffico complessivo		13.468.613	15.608.114	17.512.062	18.500.313	19.506.179	9,7%
Rinfuse solide	ton	2.529.918	2.704.084	4.232.585	3.117.199	2.222.304	-3,2%
Carico generale		10.938.695	12.904.030	13.279.477	15.383.114	17.283.875	12,1%
Contenitori - TEU	teu	277.494	282.197	393.698	408.704	459.303	13,4%

I.M.A. = incremento % medio annuo

TAB_3 dati complessivi per porto – petrolio escluso

TOTALE PORTI REGIONALI -ESCLUSE RINFUSE LIQUIDE							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Trieste	ton	9.367.870	11.425.885	13.008.339	13.238.894	14.593.642	11,7%
Monfalcone		3.203.909	2.977.511	3.302.231	3.716.753	3.970.642	5,5%
Porto Nogaro		896.834	1.204.718	1.201.492	1.544.666	941.895	1,2%
Totale		13.468.613	15.608.114	17.512.062	18.500.313	19.506.179	9,7%

I.M.A. = incremento % medio annuo

Nell'insieme si registra un dato negativo solamente nel comparto delle rinfuse solide, sostanzialmente attribuibile alla fase di crisi produttiva che ha caratterizzato negli ultimi anni la Ferriera Lucchini di Servola - Trieste. Per una visione più organica e di raffronto dei dati dei porti regionali nel contesto dello scenario Nord Adriatico, si riportano di seguito le tabelle aggregate riferite all'andamento degli altri porti nazionali (Venezia, Ravenna e Ancona) e dei due porti esteri di Capodistria e Fiume:

TAB_4 dati complessivi altri porti nazionali

Nord-Ovest Adriatico		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori
anno	complessivo	rinf. liquide	carichi secchi			TEU
			totale	rinf. solide	gen. cargo	
2009	55.160	20.954	34.206	17.915	16.290	659.999
2010	58.666	21.333	37.332	18.269	19.063	687.885
2011	59.875	20.532	39.342	18.412	20.930	794.373
2012	56.689	19.665	37.025	18.379	18.644	780.258
2013	55.742	17.646	38.096	18.452	19.638	825.745
IMA	0,26%	-4,20%	2,73%	0,74%	4,78%	5,76%

Porti: Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia

TAB_5 dati complessivi altri porti esteri

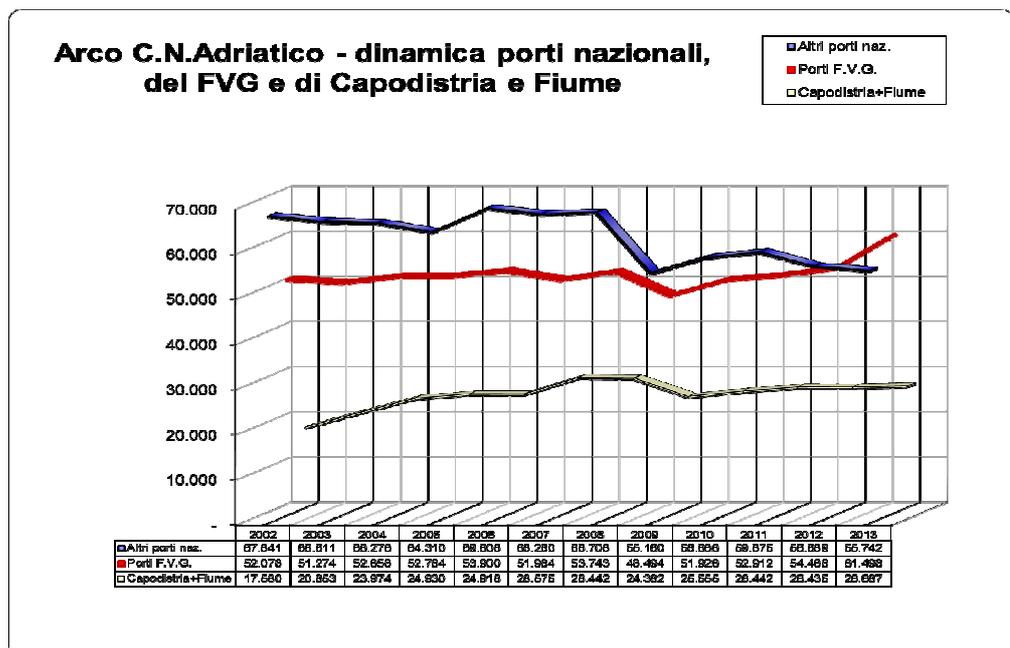
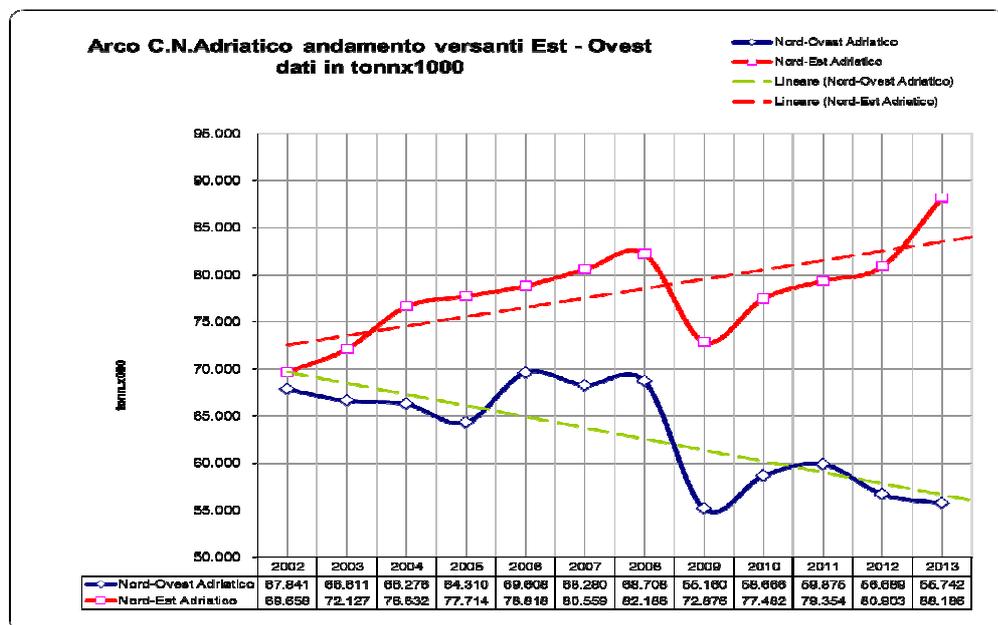
Capodistria+Fiume		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori
anno	complessivo	rinf. liquide	carichi secchi			TEU
			totale	rinf. solide	gen. cargo	
2009	24.382	8.698	15.684	8.449	7.235	473.905
2010	25.555	8.350	17.205	8.364	8.841	613.779
2011	26.442	7.811	18.631	8.794	9.837	739.991
2012	26.532	7.377	19.197	9.183	10.033	742.692
2013	26.687	7.926	18.761	7.936	10.825	770.384
IMA	2,28%	-2,30%	4,58%	-1,55%	10,60%	12,92%

Porti: Capodistria-Koper e Fiume-Rijeka

TAB_6 dati complessivi porti dell'arco Centro-Nord Adriatico

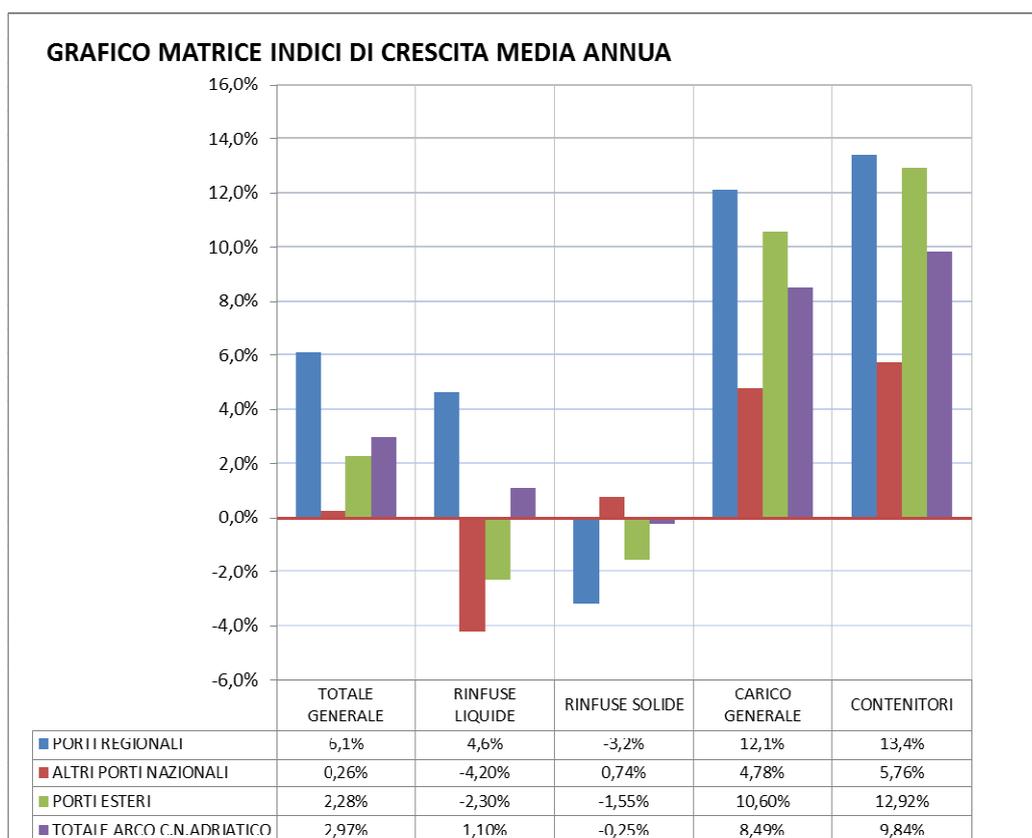
Totale C.N.Adriatico		traffico per grandi settori - tonn.x 000				contenitori
anno	complessivo	rinf. liquide	carichi secchi			TEU
			tot.	rinf. solide	gen. cargo	
2009	128.036	64.678	63.358	28.894	34.464	1.412.278
2010	136.148	65.892	70.255	29.337	40.918	1.584.473
2011	139.229	63.578	75.650	29.972	45.679	1.928.141
2012	137.689	63.010	74.722	30.679	44.061	1.931.825
2013	143.927	67.564	76.363	28.611	47.748	2.055.564
IMA	2,97%	1,10%	4,78%	-0,25%	8,49%	9,84%
Porti:		Ancona, Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Capodistria-Koper e Fiume-Rijeka				

I due grafici che seguono prospettano una visione d'insieme delle rispettive linee di tendenza, il primo nel confronto tra le due aggregazioni di porti Nord Adriatici, Est ed Ovest, il secondo tra le tre compagini portuali distinte, quella degli altri porti nazionali, quella dei due porti esteri e quella regionale:



La tabella ed il grafico che seguono illustrano il raffronto degli indici di crescita media annua nel periodo considerato, 2009-2013, suddivisi per macro-categorie merceologiche e riferiti rispettivamente ai tre porti regionali aggregati, agli altri porti nazionali (Ancona, Venezia, Ravenna), ai due porti esteri (Capodistria e Fiume) ed al totale dell'arco Centro-Nord Adriatico:

MATRICE DI RAFFRONTO INDICI MEDI DI CRESCITA ANNUA PERIODO 2009-2013				
MACRO CATEGORIA	PORTI REGIONALI	ALTRI PORTI NAZIONALI	PORTI ESTERI	TOTALE ARCO C.N.ADRIATICO
TOTALE GENERALE	6,1%	0,26%	2,28%	2,97%
RINFUSE LIQUIDE	4,6%	-4,20%	-2,30%	1,10%
RINFUSE SOLIDE	-3,2%	0,74%	-1,55%	-0,25%
CARICO GENERALE	12,1%	4,78%	10,60%	8,49%
CONTENITORI	13,4%	5,76%	12,92%	9,84%



Come emerge dal raffronto, con eccezione delle rinfuse solide che comunque presentano un saldo generalmente negativo, fatti salvi i tre porti regionali che registrano un modesto +0,74%, il dato aggregato dei tre porti regionali si presenta estremamente dinamico sia nel totale generale, sia nel carico generale, oltre che nel comparto delle rinfuse liquide per le ovvie ragioni innanzi esposte.

Di seguito le tabelle riferite al movimentato per singolo porto regionale, che consentono una visione organica dell'andamento dei rispettivi volumi di traffico:

Porto di Trieste							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Traffico complessivo		44.393.322	47.634.188	48.237.977	49.206.870	56.585.708	6,3%
rinfuse liquide		35.025.452	36.208.303	35.229.638	35.967.976	41.992.066	4,6%
petrolio greggio		33.967.193	35.118.794	34.228.706	35.014.883	41.284.644	5,0%
altre rinfuse liquide		1.058.259	1.089.509	1.000.932	953.093	707.422	-9,6%
rinfuse solide		1.541.324	1.634.998	1.720.095	1.778.471	986.614	-10,6%
minerali	ton	743.214	715.113	500.324	333.476	36.967	-52,8%
carboni		568.623	644.104	616.426	658.051	637.514	2,9%
cereali		81.437	102.138	105.181	126.785	57.536	-8,3%
altre rinfuse solide		148.050	173.643	498.164	660.159	254.597	14,5%
carico generale		7.826.546	9.790.887	11.288.244	11.460.423	13.607.028	14,8%
(*) traffico in contenitori		2.865.660	3.093.692	4.644.396	5.374.226	6.040.355	16,1%
(*) traffico Ro-ro/Ferry		4.783.957	5.648.502	5.817.998	5.362.349	6.847.383	7,4%
traffico convenzionale		840.851	1.418.467	1.610.806	1.752.512	719.290	-3,8%
Contenitori, TEU	teu	276.957	281.643	393.186	408.023	458.597	13,4%
Veicoli su navi Ro-Ro		181.719	213.334	223.716	212.633	271.519	10,6%
Passeggeri		71.964	67.035	56.973	98.647	147.414	19,6%
n.ro navi	nr	3.435	3.755	3.982	4.022	4.046	4,2%

I.M.A. = incremento % medio annuo

(*) tare incluse

Porto di Monfalcone							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Traffico complessivo		3.203.909	3.087.560	3.467.858	3.716.753	3.970.642	5,5%
rinfuse liquide	ton	-	-	-	-	-	-
rinfuse solide		909.203	983.646	816.788	1.040.310	1.053.723	3,8%
carico generale		2.294.706	2.103.914	2.651.070	2.676.443	2.916.919	6,2%
Ro-Ro/Ferry	veicoli	52.604	66.411	85.106	92.416	117.792	
Contenitori, TEU	teu	1.417	1.166	591	812	814	-12,9%
navi	nr	537	514	512	681	706	7,1%

I.M.A. = incremento % medio annuo

Porto Nogarò							
Descrizione		2009	2010	2011	2012	2013	I.M.A.
Traffico complessivo		896.834	1.204.718	1.206.627	1.544.666	941.895	1,2%
Rinfuse liquide	ton	-	-	-	-	-	-
Rinfuse solide		79.391	85.440	229.161	298.418	181.967	23,0%
carico generale		817.443	1.119.278	972.331	1.246.248	759.928	-1,8%
Contenitori - TEU	teu	-	40	-	-	-	

I.M.A. = incremento % medio annuo

(dati provvisori/stimati)

L'analisi sinteticamente rappresentata nel presente capitolo **indica chiaramente un positivo trend di crescita per i porti dell'Arco del Centro Nord Adriatico, ed in specie più accentuata negli scali del corner orientale, Trieste, Monfalcone, Capodistria e Fiume, i quali a differenza degli altri porti di Venezia, Ravenna ed Ancona, esplicano una funzione che supera i confini delle rispettive economie nazionali e pretendono la loro influenza, se pur in modo per ognuno difforme, verso l'articolato mercato del Centro Est Europa, all'interno del quale coesistono aree economiche ad andamento fortemente differenziato, sia in termini di consumi che di PIL.**

Questo il dato principale che influenzerà sempre più l'andamento del traffico dei porti Nord Adriatici, in special modo di quelli dell'Arco Orientale che comprendono anche i tre porti della Regione Friuli Venezia Giulia.

2.2 II PORTO DI MONFALCONE E LA PIATTAFORMA LOGISTICA REGIONALE

2.2.1 Il Porto di Monfalcone: Nodo strategico e relative connessioni infrastrutturali

Il porto di Monfalcone è il più settentrionale del Mediterraneo, e si affaccia sulla parte interna del Golfo di Trieste.

Il porto di Monfalcone prioritariamente assolve alla funzione di porto di approvvigionamento strategico per le industrie del bacino economico regionale, mantenendo una complementare funzione di transito a supporto del vicino scalo storico di Trieste in particolari nicchie di transito anche internazionale, per effetto della maggiore competitività dovuta alla diversa articolazione gestionale del lay-out di banchina e nel comparto delle "Autostrade del Mare" su direttrici nazionali ed intra-comunitarie, per la strategica vicinanza ai nodi autostradali regionali.

Il Porto di Monfalcone è collegato ferroviariamente alle direttrici Venezia – Trieste e Tarvisio – Trieste da un apposito raccordo. Si trova quindi in posizione baricentrica rispetto ai grandi corridoi trasportistici Corridoio 1 – Adriatico Baltico e il Corridoio 3 – Mediterraneo (ex Corridoio 5) e rispetto ai nodi intermodali della Piattaforma logistica regionale, quali l'interporto di Cervignano del Friuli e le strutture interportuali di Ferneti e di Gorizia SDAG.

E' inoltre collegato alle autostrade A 4 ed A 23 da una diretta connessione che sbocca a circa 1500 metri presso il casello autostradale del Lisert e, tramite un'apposita viabilità dedicata, alla quale si accede direttamente dalla zona industriale evitando l'immissione nel circuito urbano del traffico.

2.2.2. Analisi dei flussi di traffico e prospettive di sviluppo

Il porto di Monfalcone si distingue innanzitutto come uno scalo di sbarco delle merci dove, in gran parte, materie prime e semilavorati transitano verso il sistema industriale regionale e nazionale, mentre gli imbarchi rappresentano una minima percentuale dei traffici totali.

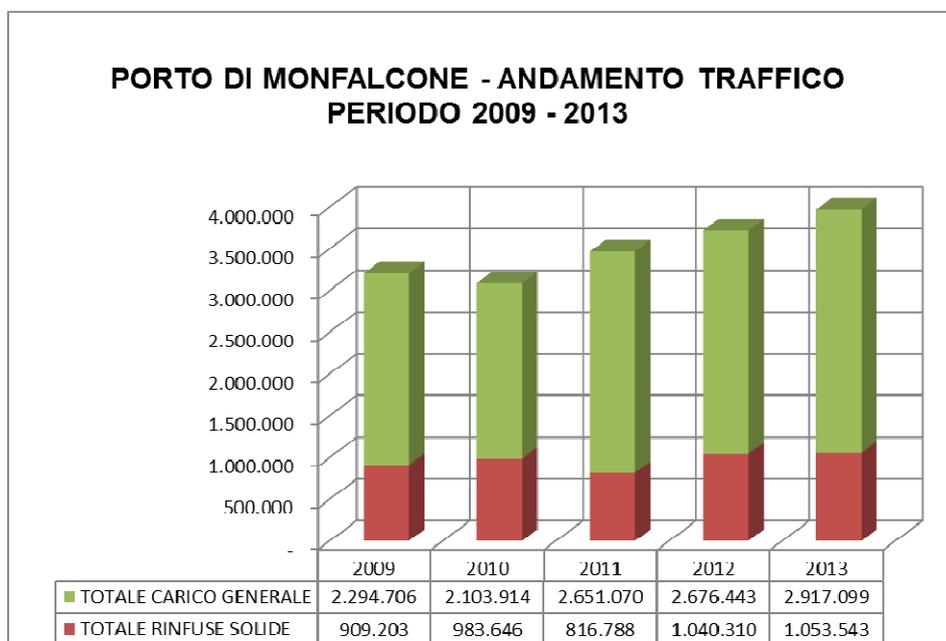
La tipologia di merci attualmente trattata dal Porto di Monfalcone è la seguente:

1. prodotti energetici per il fabbisogno industriale del comprensorio regionale;
2. carichi generali convenzionali, unitizzati e sfusi, prodotti forestali da e per le industrie regionali, per i porti del Mediterraneo ed oceanici;
3. prodotti di base e semilavorati da/per le industrie del comprensorio;
4. unità di carico quali autotreni, semirimorchi, casse mobili, contenitori carrellati da e per i porti nazionali e comunitari (Autostrade del Mare - cabotaggio) e altri del Mediterraneo;
5. autoveicoli in importazione (ed ev. in esportazione per i mercati del Mediterraneo);

Le tabelle ed i grafici che seguono forniscono una visione organica delle principali merceologie e delle relative tendenze evolutive nel periodo considerato, dal 2009 al 2013:

PORTO DI MONFALCONE						INCR. % MEDIO ANNUO
TOTALE (SBARCHI+IMBARCHI)						
Dati espressi in tonnellate.	2009	2010	2011	2012	2013	
COMBUSTIBILI MIN. SOLIDI	657.169	668.016	581.190	848.109	847.419	6,6%
MINERALI GREZZI E MANUF.	148.452	207.493	173.120	95.738	99.195	-9,6%
METALLI NON FERROSI	-	15	-	-	67.432	
CONCIMI	34.884	39.753	38.380	29.271	34.750	-0,1%
CEREALI	60.500	51.189	15.951	63.892	4.725	-47,1%
MINERALI DI FERRO, ROTTAMI	3.147	-	-	-	22	-71,1%
OLEAGINOSI/FORAGGI	-	17.017	8.147	3.300	-	
VETRO,VETRERIA,CERAMICA	5.051	163	-	-	-	
TOTALE RINFUSE SOLIDE	909.203	983.646	816.788	1.040.310	1.053.543	3,8%
PRODOTTI METALLURGICI	1.343.220	1.081.247	1.466.541	1.570.647	1.649.028	5,26%
CELLULOSA E CASCAMI	733.680	874.521	983.050	908.831	810.371	2,52%
MAT. DA TRASP., MACCH., MOTORI	98.730	110.049	165.627	172.602	205.803	20,16%
ARTICOLI DIVERSI	1.462	2.888	-	20.383	173.554	230,08%
LEGNO E SUGHERO	82.340	34.840	32.271	23	59.446	-7,82%
ARTICOLI METALLICI	35.274	369	3.581	3.957	18.897	-14,45%
TOTALE CARICO GENERALE	2.294.706	2.103.914	2.651.070	2.676.443	2.917.099	6,2%
TOTALE GENERALE	3.203.909	3.087.560	3.467.858	3.716.753	3.970.642	5,5%
Autovetture, autoveicoli (unità)	52.604	66.411	85.106	92.416	117.792	22,3%
CONTAINER (TEU)	1.417	1.166	591	812	814	-12,9%

Nel complesso l'andamento dei traffici nel porto di Monfalcone, nonostante il periodo di crisi congiunturale che ha interessato l'interscambio commerciale ed in particolare il comparto del trade via mare, registra comunque un andamento in contro tendenza rispetto agli altri porti nazionali del versante Adriatico, con un indice di incremento medio annuo nel periodo pari al 5,5% rispetto allo 0,26% degli altri scali nazionali (vedi tab. a pag.24 e 25) e con un indice specifico nel comparto del carico generale pari al 6,2%, rispetto al 4,78% (vedi c.s.); il grafico che segue fornisce una visione di tendenza per i due principali comparti, rinfuse e carico generale:



Nel dettaglio l'andamento delle singole merceologie in import (sbarchi) ed in export (imbarchi)

SBARCHI					
Dati espressi in tonnellate.	2009	2010	2011	2012	2013
COMBUSTIBILI MIN. SOLIDI	657.169	668.016	581.190	848.109	847.419
MINERALI GREZZI E MANUF.	148.452	207.493	173.120	95.738	89.940
METALLI NON FERROSI	-	-	-	-	52.568
CONCIMI	34.884	39.753	38.380	29.271	34.419
CEREALI	-	-	2.710	-	-
MINERALI DI FERRO, ROTTAMI	3.147	-	-	-	-
OLEAGINOSI/FORAGGI	-	17.017	8.147	-	-
VETRO,VETRERIA,CERAMICA	-	163	-	-	-
TOTALE RINFUSE SOLIDE	843.652	932.442	803.547	973.118	1.024.346
PRODOTTI METALLURGICI	1.177.283	998.612	1.390.187	1.412.892	1.534.717
CELLULOSA E CASCAMI	597.362	745.771	842.757	802.935	664.260
ARTICOLI DIVERSI	210	48	-	-	170.862
LEGNO E SUGHERO	82.340	34.840	32.096	-	55.587
MAT. DA TRASP., MACCH., MOTORI	28.688	36.086	68.881	69.968	45.966
ARTICOLI METALLICI	22.406	248	1.470	2.595	9.996
TOTALE CARICO GENERALE	1.908.289	1.815.605	2.335.391	2.288.390	2.481.388
TOTALE SBARCHI	2.751.941	2.748.047	3.138.938	3.261.508	3.505.734
Autoveature, autoveicoli (unità)	20.869	23.633	34.528	44.716	34.154
CONTAINER (TEU)	764	560	375	455	495

IMBARCHI					
Dati espressi in tonnellate	2009	2010	2011	2012	2013
METALLI NON FERROSI	-	15	-	-	14.864
MINERALI GREZZI O MANUF.	-	-	-	-	9.255
CEREALI	60.500	51.189	13.241	63.892	4.725
CONCIMI	-	-	-	-	331
MINERALI DI FERRO, ROTTAMI	-	-	-	-	22
VETRO,VETRERIA,CERAMICA	5.051	-	-	3.300	-
TOTALE RINFUSE SOLIDE	65.551	51.204	13.241	67.192	29.197
MAT. DA TRASP., MACCH., MOTORI	70.042	73.963	96.746	102.634	159.837
CELLULOSA E CASCAMI	136.318	128.750	140.293	105.896	146.111
PRODOTTI METALLURGICI	165.937	82.635	76.354	157.755	114.311
ARTICOLI METALLICI	12.868	121	2.111	1.362	8.901
LEGNO E SUGHERO	-	-	175	23	3.859
ARTICOLI DIVERSI	1.252	2.840	-	20.383	2.692
TOTALE CARICO GENERALE	386.417	288.309	315.679	388.053	435.711
TOTALE IMBARCHI	451.968	339.513	328.920	455.245	464.908
Autoveature, autoveicoli (unità)	31.735	42.778	50.578	47.700	83.638
CONTAINER (TEU)	653	606	216	357	319

In tale contesto il Porto di Monfalcone, grazie alla sua importante funzione di Porto di sbarco di merci, materie prime e semilavorati a favore del sistema industriale regionale e nazionale, ha la necessità di consolidare nel futuro la sua posizione ma può anche assumere nuove funzioni di terminale, per traffici legati allo Short Sea Shipping, per le merci trasportate sia su contenitori che in altre unità di carico intermodale, compresa la modalità CON – RO, mediante un graduale potenziamento infrastrutturale previsto all'interno di un progetto complessivo di sviluppo della portualità regionale, il cui pieno utilizzo è subordinato all'escavo del canale di accesso al Porto ad una profondità di -13,5 m.

2.2.3. Gli elementi infrastrutturali del Porto di Monfalcone

Il Porto è costituito da:

- Il canale d'accesso è lungo 4500 metri e profondo m 6,5÷11,70.m.
- La banchina di Portorosega è lunga 1.460 metri e ha profondità variabile tra i 6,5 metri della parte vecchia ed i 11,70 metri della nuova.

Inoltre il Porto è attualmente strutturato come segue:

- Area portuale esistente infrastrutturata: circa 680.000 mq (38% di proprietà ASPM), di cui 65.000 mq a magazzini coperti.
- Area Demaniale Marittima (DM) di sviluppo prevista nei Piani 2003/2005 (con cassa di colmata): circa 630.000/710.000 mq(salvo limiti SIC).
- Area DM di interscambio merci di competenza urbanistica comunale/CSIM: circa 250.000 mq(salvo limiti SIN).
- Area DM di potenziale utilizzo industriale/portuale di competenza urbanistica comunale/CSIM: circa 370.000 mq(salvo limiti SIN).
- Palazzina servizi; include gli uffici doganali, F.S. servizio merci, agenzie marittime, spedizionieri, Imprese di trasporto, sportello CCIAA, la sede dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, l'auditorium e il ristorante.
- Valico doganale. Permette l'accesso all'area portuale.
- Magazzini privati; altri magazzini privati sono collocati immediatamente all'esterno dell'area doganale-portuale.
- Magazzini pubblici di proprietà dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, si sviluppano attualmente su una superficie di 16.000 mq con 12.000 mq di tettoie. In futuro sono previsti ulteriori ampliamenti.
- Piazzali doganali per complessivi 150.000 mq;
- Piazzale multi-pourpouse in regime di deposito doganale privato e di temporanea custodia doganale.
- Piazzale intermodale gomma/ferrovia/nave;
- Piazzale Ro-Ro Multi-pourpouse.
- Magazzini privati Terminal cereali De Franceschi S.p.A. Monfalcone.
- regime di temporanea custodia doganale;
- regime di deposito doganale privato;
- regime di deposito fiscale

Internamente al Porto, per quanto riguarda le infrastrutture interne di connessione sono presenti i raccordi ferroviari di "ingresso" e quelli "interni".

Si forniscono alcune specifiche.

Il raccordo complessivo si estende dalla Stazione di Monfalcone (gestita da RFI) fino a raggiungere l'interno del porto all'altezza del Porto - Varco (1) - mentre il tratto che da Via Timavo giunge al Porto - Varco (2) – e costituisce il cosiddetto "anello ferroviario".

Il fascio di binari di ingresso è definito raccordo di base ed è allacciato nella sua parte denominata "Fascio Lisert" al 4° binario del fascio merci alto della stazione di Monfalcone.

Tramite un binario di dorsale il fascio di binari di ingresso si raccorda al "Fascio intermodale" che entra poi all'interno dei varchi doganali.

Il raccordo ferroviario, nel suo complesso ha una capacità di movimentazione di circa 30.000 carri/anno.

Come è evidenziato dalla tabella e grafico sotto riportati, il traffico carri all'interno del raccordo ferroviario complessivo, è diminuito da 16 mila del 2008 agli attuali circa 6 mila carri del 2013.

ANNI	CARRI MOVIMENTATI RACCORDO
2008	16094
2009	12199
2010	9255
2011	13546
2012	6380
2013	6442



In effetti solamente una piccola parte delle merci transitate per il porto di Monfalcone utilizza la ferrovia per proseguire per altre destinazioni o per raggiungere la struttura portuale. La maggioranza delle merci transitate per il Porto di Monfalcone si muovono via gomma.

Le ragioni per un crollo così marcato dell'utilizzo della ferrovia nel Porto di Monfalcone sono dovute essenzialmente a motivazioni da un lato di tipo infrastrutturale e dall'altro di natura gestionale:

- Il raccordo è caratterizzato da aste di manovra che sono per la maggioranza inferiori ai 500 ml, fatto questo che, per uno sviluppo trasportistico in chiave moderna della struttura portuale, (aste di manovra di almeno 650 – 700 ml) limita fortemente la manovra e la composizione di convogli ferroviari di tipo intermodale. Inoltre i raggi di curvatura dei binari di dorsale risultano piuttosto vincolanti, non tanto quanto alla capacità di trasporto, quanto piuttosto alle limitazioni di velocità che il raccordo impone.
- Dal punto di vista gestionale la criticità è legata alla presenza di più soggetti che gestiscono la manovra interna al Porto, fatto questo che determina più rotture di carico e che si traduce in aumento di tempi e relativi costi nella movimentazione delle merci via ferro.

2.2.4. Il Porto di Monfalcone nelle previsioni contenute nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica

Il vigente **“Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica”**, in vigore dal 2011, aveva definito quale obiettivo strategico per la portualità regionale lo sviluppo coordinato degli scali regionali attraverso l'attuazione della seguente azione:

- *Individuare le strategie di sviluppo del sistema portuale regionale da parte della Regione, direttamente o da parte di un organismo dalla stessa controllato.*

Tale azione, facendo riferimento ai Piani Regolatori Portuali, ha posto come elementi interattivi tre distinti momenti programmatori e, precisamente:

- 1) *nella fase di elaborazione dei piani regolatori, indirizzi e linee guida in armonia con l'organizzazione progettuale complessiva del territorio, per quanto riferito ad infrastrutture primarie di scorrimento, di accesso ai sistemi portuali, di raccolta e distribuzione dei flussi interni del traffico (i flussi con origine/destinazione nei bacini economico-industriali regionali) di ottimizzazione operativa dei flussi in transito lungo le direttrici di attraversamento;*
- 2) *nella fase di programmazione degli interventi progettuali messi a piano, acquisizione e reperimento delle relative risorse, sia pubbliche che private, definizione dei criteri di priorità per gli interventi, in armonia con il percorso progettuale di implementazione dell'offerta strutturale del servizio e con l'evoluzione complessiva del mercato interno ed esterno, così come tracciato e definito di concerto tra le autorità di sistema, enti territoriali e locali competenti, pianificazione regionale e nazionale di bacino;*
- 3) *nella fase strategica dello sviluppo del trasporto intermodale e combinato, favorire oltre al settore del container il consolidamento dei collegamenti marittimi delle “Autostrade del Mare”, sia a livello nazionale ed intra - comunitario, sia internazionale, destinando e strutturando terminali portuali adeguati in termini di capacità e spazi di sosta, dedicati alle navi a movimentazione orizzontale (Ro-Ro, ferry) opportunamente integrati alla rete ferroviaria con raccordi ed aste di binario idonee a consentire la formazione di convogli con carri ultrabassi (Ro-La) e pianali-poche (combinato/semitrailer/casse mobili), in linea con i volumi e l'evoluzione che tale corrente di traffico sta gradualmente assumendo.*

Qui di seguito si riporta il Piano di sviluppo infrastrutturale contenuto nel Piano regionale sopra citato che allora prevedeva, in un orizzonte temporale a tre livelli (3,6 e 10 anni), la realizzazione delle seguenti opere:

- 1) BREVE PERIODO (entro 3 anni)
 - Realizzazione piazzale intermodale strada-ferro-mare di 105.000 mq (entro 2010);
 - Completamento banchina approdo (entro 2009).

NB. Tali opere, in ottemperanza alle previsioni del Piano sono già state realizzate e concluse

2) MEDIO PERIODO (entro 6 anni)

- Escavo canale a – 13 m; (Progettazione in corso)
- Realizzazione banchine e piazzali ex darsene – approdo 10 e piazzali retrostanti (I lotto). (studi in corso).

3) LUNGO PERIODO (entro 10 anni)

- Realizzazione banchine e piazzali ex darsene – approdi 11 e 12 e piazzali retrostanti (II e III lotto);
- Raddoppio bretella di connessione ferroviaria tra il porto e la linea Venezia-Trieste.

In base all'analisi delle prospettive di traffico evidenziate e alle indicazioni già contenute e qui sopra riportate dal "Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica", quale indicazione generale di pianificazione strategica da perseguire nella elaborazione del nuovo Piano regolatore del Porto, si individuano le seguenti primarie funzioni su cui orientare la progettazione delle opere di sviluppo infrastrutturale:

- ⚡ **Ampliamento e sviluppo del lay-out base di banchina e piazzali retrostanti (*ambito portuale*) per la massima valorizzazione funzionale degli ampi spazi ed aree rese disponibili dalle opere di conterminazione territoriale (*cassa di colmata*) e posizionamento dei fanghi di risulta;**
- ⚡ **Completamento graduale dell'opera di dragaggio del canale di accesso e del bacino portuale alla quota prevista di -13 m;**
- ⚡ **Configurazione del lay-out di base di sistema per le modalità Ro-Ro e CON-RO (*realizzazione di adeguate banchine di ormeggio - darsena*), multi-purpose e container (piazzali modulari di stoccaggio con adeguata portata ≥ 6 tonn/mq, piazzali a monte per l'insediamento di magazzini privati) nonché quali strutture di supporto al traffico di autoveicoli;**
- ⚡ **Potenziamento del raccordo ferroviario a monte del lay-out primario (banchina/piazzale) con adeguate aste di movimentazione/carico/scarico convogli (lunghezza aste rettilinee 650÷750 m)**
- ⚡ **Relativo adeguamento infrastrutture di servizio (Cabine elettriche, locali servizi comuni ecc.)**
- ⚡ **Infrastrutture complementari di base per supporto eventuale traffico passeggeri (*Stazione marittima*) a seguito del traffico Ro-Ro, CON-Ro e Ferry.**

3

QUADRO TERRITORIALE PIANIFICATORIO

Si riporta qui di seguito una breve descrizione del quadro degli strumenti pianificatori di diverso livello che interagiscono con il Piano regolatore portuale.

3.1. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE REGIONALE

3.1.1. Piano urbanistico regionale Generale (PURG)

Il Piano urbanistico regionale Generale (PURG) del 1978 individuava il porto di Monfalcone come un ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale con un'indicazione di progetto di *porto industriale* (pressoché corrispondente all'attuale sedime portuale) e di porto commerciale con la previsione di uno sviluppo a mare in direzione del canale Locavaz.

Il PURG ipotizzava anche la realizzazione di due darsene, sempre per l'area di Portorosega e l'ampliamento del canale del Brancolo (verso Staranzano) per lo sviluppo di attività portuali.

3.1.2. Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica

Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica, (PRITMML) del 2011 nell'individuare il sistema portuale commerciale riconosce il porto di Monfalcone assieme al porto di Trieste e di Porto Nogaro quali infrastrutture idonee alla realizzazione delle Autostrade del mare per le quali vanno garantite le infrastrutture ferroviarie funzionali alle stesse.

Le norme di attuazione del PRITMML prevedono che la destinazione funzionale delle aree di detti porti sia determinata dagli strumenti di pianificazione portuale e che gli strumenti di livello locale si facciano carico di salvaguardare e valorizzare gli eventuali ampliamenti delle infrastrutture individuate dal PRITMML.

Sempre nell'ambito del PRITMML, per il porto di Monfalcone sono indicate le linee guida per l'impostazione di una strategia organica di sviluppo, in coordinamento con gli altri scali regionali

3.1.3. Piano del Governo del Territorio

Il Piano di Governo del territorio (PGT) approvato con DPR n. 84 del 16.04.2013 ma non ancora in vigore, di fatto, si limita a recepire il sistema regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica come definito dal PRITMML.

3.2. STRUMENTAZIONE URBANISTICA DI LIVELLO LOCALE

3.2.1. Piano regolatore generale comunale di Monfalcone

Per quanto riguarda il livello locale l'attuale ambito del porto di Monfalcone è riconosciuto dal vigente PRGC di Monfalcone come zona L1 – Attrezzature portuali di interesse regionale.

Le ipotesi di sviluppo, in direzione del Canale del Brancolo previste dal PURG, sono state accantonate, mentre viene confermato a livello di piano regolatore un ampliamento della

linea di costa in direzione del Locavaz e la previsione di una darsena al termine della banchina esistente.

La delimitazione della zona portuale d'interesse regionale comprende le banchine del porto commerciale di Portorosega e gli spazi retrostanti destinati al deposito ed alla movimentazione delle merci.

Nella zona L1 è consentita la realizzazione di magazzini e depositi a cielo scoperto per lo stoccaggio temporaneo delle merci, uffici doganali, attività direzionali connesse con l'uso portuale, edifici e attrezzature per lo sbarco, l'imbarco e la movimentazione di passeggeri, e di merci, altre attrezzature tecniche funzionali all'operatività del Porto.

La normativa del PRGC (art. 19) prevede che l'edificazione avvenga in conformità al Piano regolatore del Porto e che rispetti un rapporto di copertura del 50% della superficie del lotto.

Nel bacino di Panzano oltre alle attività portuali e industriali si attestano anche delle zone portuali L2 di interesse comunale che comprendono tutte le aree costiere attrezzate o attrezzabili per la navigazione locale e da diporto, nonché gli sport nautici.

Nello specifico la zona L2 del piano regolatore è suddivisa in ulteriori sottozone che individuano altrettante precise localizzazioni:

- La zona L2a: *attrezzature portuali di interesse comunale "Bacino di Panzano Nord"* comprende l'area costiera attrezzata o attrezzabile per la navigazione locale e da diporto, nonché per gli sport nautici dell'area del bacino di Panzano Nord, società SVOC, *Canottieri Timavo, Lega Navale Italiana*. In questa zona è consentita la realizzazione di tutte le attrezzature ed impianti per gli sport nautici, la nautica da diporto, le attività del tempo libero connesse col mare e la pesca.
- La zona L2b - Bacino di Panzano area Sud ed Ovest – Isola dei Bagni comprende l'area interessata dell'Isola dei Bagni - Panzano Lido, ed è destinata alle attrezzature ed impianti per gli sport nautici, le attività per il tempo libero connesse con il mare e la pesca quali: il rimessaggio delle imbarcazioni, apparecchi per il sollevamento delle stesse, attrezzature necessarie alle attività artigiane e per la nautica, attrezzature commerciali connesse, laboratori di veleria e riparazione scafi, uffici connessi con le attività artigianali e attività diportistiche in genere, sedi di club nautici, esercizi pubblici, e quant'altro necessario per l'esercizio degli sport nautici e la pesca, strutture ricettive, residenze.
- La zona L2c - Bacino di Panzano area Sud ed Ovest – Hannibal – Sodena comprende l'area interessata dai complessi nautici Hannibal ed ex Sodena, destinata alle attrezzature ed impianti per gli sport nautici, le attività per il tempo libero connesse con il mare e la pesca quali: il rimessaggio delle imbarcazioni, apparecchi per il sollevamento delle stesse, attrezzature necessarie alle attività artigiane e per la nautica, attrezzature commerciali connesse, laboratori di veleria e riparazione scafi, uffici connessi con le attività artigianali e attività diportistiche in genere, sedi di club nautici, esercizi pubblici e quant'altro necessario per l'esercizio degli sport nautici e la pesca, strutture ricettive.
- La zona L2d- "Marina Nova" che comprende le aree costiere comprese tra l'Isola dei Bagni e la Marina Hannibal, di proprietà pubblica e demaniale, caratterizzate dalla presenza di insediamenti definiti "casoni" e dallo sviluppo di attracchi per lo più precari lungo la linea di costa.

3.2.2. Piano Territoriale Infraregionale del Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone

L'industrializzazione monfalconese nasce dalla presenza dei Cantieri navali che ancor oggi rappresentano un elemento fondamentale dell'assetto strutturale del bacino di Panzano.

Dal punto di vista pianificatorio è rilevante la presenza, già riconosciuta dal PURG e confermata dallo strumento comunale, dell'ambito della zona industriale D1 di interesse regionale, che comprende sia le aree della Fincantieri che altre aree lungo il bacino di Panzano, nonché le aree retrostanti Portorosega in zona Lisert.

Va precisato che per, quanto riguarda gli ambiti portuale e industriale d'interesse regionale (come identificati dagli strumenti urbanistici vigenti), non vi sono attualmente sovrapposizioni di competenze.

La LR 12/2012 assegna la predisposizione del Piano del Porto di Monfalcone alla Regione, mentre la potestà pianificatoria per gli ambiti degli agglomerati industriali d'interesse regionale (zone D1), come riconosciuti dagli strumenti urbanistici comunali, in base alla LR 3/1999, è affidata al Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone (CSIM) e si concretizza attraverso la predisposizione del Piano Territoriale infraregionale (PTI), in base a quanto previsto dall'art. 14 della LR 5/2007.

La stessa legge prevede che le previsioni dei PTI si armonizzino con gli strumenti urbanistici comunali, secondo le procedure stabilite dall'art. 12 del Regolamento della legge (DPR n. 086/Pres. del 20.03.2008).

In particolare l'art. 12 del Decreto prevede che l'accertamento della compatibilità del PTI con i piani di competenza regionale e quelli comunali sia effettuato di concerto dal Consorzio industriale e dalla Regione, sentiti gli Enti locali interessati territorialmente.

A proposito della zona industriale d'interesse regionale, in base alla legislazione regionale previgente, con DPR n. 0313/Pres del 15.09.2005, è stato approvato lo Schema di progetto di livello strutturale-strategico del PTI e il Piano operativo attuativo (POA) dell'area Schiavetti-Brancolo (in comune di Staranzano).

Successivamente con DPR n. 0271/Pres del 06.12.2010 sono stati approvati i POA dell'area "Lisert Canale est-ovest" e dell'area "Lisert porto" in comune di Monfalcone.

Con l'approvazione da parte del Presidente della Regione è stata quindi sancita la piena compatibilità tra le previsioni del PTI e quelle gli strumenti urbanistici di Monfalcone e Staranzano.

La durata del PTI ai fini espropriativi è stata fissata in dieci anni dalla data della approvazione (14.09.2015) dello Schema di progetto di livello strutturale-strategico.

Rispetto alle fasi stabilite dall'Accordo di programma, approvato con DPGR n. 039/2001, sottoscritto da tutti gli attori pubblici coinvolti nel processo di pianificazione del comprensorio industriale (Regione autonoma Friuli Venezia Giulia, Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone, comuni di Monfalcone e Staranzano), con l'intento di costituire un quadro condiviso delle soluzioni ai problemi urbanistici connessi con la predisposizione del PTI, rimangono da approvare:

- la 3a fase corrispondente al POA dell'area Schiavetti-Brancolo (Monfalcone 1°-1B);
- la 4a fase corrispondente POA dell'area Fincantieri, POA dell'area Enel-Adria Plast.

Trattando delle aree contigue alla zona L1 portuale è importante osservare che la strumentazione urbanistica vigente del Comune di Monfalcone prevede due aree retrostanti la zona L1 denominate zone N1 - Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale.

Queste zone riguardano aree di interscambio merci al servizio del porto di Portorosega nelle quali è consentita la realizzazione di attrezzature per la movimentazione delle merci in transito e per l'esercizio della intermodalità fra nave, rotaie e gomma, magazzini e depositi a cielo aperto per lo stoccaggio temporaneo delle merci, attrezzature destinate alla prima trasformazione delle merci in transito, attrezzature infrastrutturali e servizi anche a carattere commerciale e direzionale, impianti di recupero terre di dragaggio, e impianti connessi con l'esercizio della intermodalità.

3.2.3 Temi ed elementi di criticità

Dall'analisi del contesto territoriale, come rappresentato dagli strumenti di pianificazione (PRGC del Comune di Monfalcone e Piano Territoriale infraregionale del CSIM), emerge la stretta correlazione fisica e funzionale tra le attività portuali e quelle industriali (area del Lisert) e con quelle cantieristiche (Panzano), che confermano la natura originaria del porto a servizio dell'industria locale e regionale.

Di altra natura e con risvolti del tutto differenti (sicurezza della navigazione) è invece il rapporto tra le attività portuali-commerciali e quelle portuali-turistiche destinate alla nautica da diporto (le zone L2 del PRGC), nella zona di Panzano e dell'isola dei Bagni.

A livello di strumenti urbanistici non si rilevano comunque situazioni di sovrapposizione di competenza pianificatoria tra gli Enti territoriali, la predisposizione del Piano regolatore del porto di Monfalcone diventa l'occasione di sviluppo delle sinergie tra gli attori territoriali coinvolti.

Va anche segnalato la possibilità che si producano delle situazioni di criticità e indeterminazione nelle aree di "contatto" tra le aree portuali e quelle industriali (ad esempio le zone N1 di interscambio merci di interesse regionale) che usufruiscono delle medesime infrastrutture nell'area del Lisert.

D'altra parte proprio la zona N1, compresa tra l'ambito portuale attuale e la zona industriale D1 di competenza CSIM, offre l'opportunità di avere a disposizione, da subito, aree facilmente infrastrutturabili, da destinare a funzioni retroportuali, peraltro in linea con la destinazione di interscambio merci già prevista dal PRGC di Monfalcone.

Un tema di particolare importanza è rappresentato dal rapporto di condizionamento reciproco tra le previsioni urbanistiche delle zone ad uso portuale commerciale e industriale con le aree di interesse naturalistico-ambientale e con eventuali ipotesi di localizzazione di impianti terminali di rigassificazione e distribuzione di GNL, attualmente in fase di proposizione da parte di soggetti privati.

3.3 IL PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE

3.3.1 Introduzione

Dagli albori il porto di Monfalcone era legato alle attività industriali e manifatturiere della zona. Nell'ottocento vennero realizzate le bonifiche e le opere idrauliche per sistemare le vie d'acqua nella zona umida del bacino di Panzano, soprattutto il Canale Valentinis e il porto-canale Rosega, che rappresentano a tutt'oggi le strutture fondamentali del porto.

Le attività industriali subirono una notevole accelerazione agli inizi del novecento con l'insediamento a Monfalcone della cantieristica navale della famiglia Cosulich. Ciò è dovuto anche ad una precisa legge del 1907 con la quale il governo austroungarico indirizzava ingenti risorse nello sviluppo della propria marineria. La definitiva affermazione dell'area industriale di Monfalcone con a capo il Cantiere Navale Triestino dei Cosulich e l'industria chimica Adriawerke si ebbe negli anni che precedettero la Prima guerra mondiale.

Nel primo dopoguerra le attività industriali e portuali ripresero gradualmente. Nel ventennio e nei primi anni trenta furono completate molte importanti infrastrutture portuali, tra le quali va menzionato il collegamento ferroviario con Ronchi e il taglio dell'istmo che allora divideva il golfo di Panzano. In quel periodo l'industria Monfalconese e con essa le attività portuali continuavano ad espandersi fino alla seconda guerra mondiale che rappresentò una grave battuta di arresto per lo scalo monfalconese.

Nel secondo dopoguerra il porto iniziò una nuova graduale ripresa e rafforzò inizialmente il commercio di legnami anche per soddisfare le esigenze dell'industria locale, infatti nel 1954 nacque la Cartiera del Timavo, e poi il traffico di carbone con la costruzione nel 1964 del primo gruppo elettrogeno della centrale termica.

Nel 1972 fu approvato il Piano Regolatore del Porto di Monfalcone e nel 1979 fu approvata la prima Variante al PRP di Monfalcone, attualmente ancora vigente. Durante gli anni settanta furono costruiti i primi edifici in muratura per gli uffici e le attività portuali, fu istituita l'Azienda Speciale per il porto (1975) ed in seguito furono eseguite opere per aumentare il pescaggio del canale, furono realizzati i primi piazzali asfaltati, l'illuminazione, i primi capannoni. Così il porto di Monfalcone cominciava ad infrastrutturarsi.

Negli anni ottanta il porto intensificò la meccanizzazione e di conseguenza migliorò l'efficienza delle attività di sbarco delle merci. In questo periodo e nel successivo decennio mutavano anche le tipologie di merci movimentate dal porto che portarono a dover aumentare il pescaggio del canale di ingresso del porto. I lavori di dragaggio iniziati nel 2003 portarono il canale di accesso al porto all'attuale profondità di -11,50 m.

Nell'anno 2005 fu fatto un ulteriore passo nello sviluppo del porto con la realizzazione della connessione ferroviaria tra la cartiera Burgo e il porto, con l'inaugurazione della palazzina servizi dell'Azienda speciale, il valico doganale, un nuovo capannone ed un nuovo edificio direzionale. Inoltre, nello stesso anno fu adottata la Variante generale al Piano Regolatore Portuale di Monfalcone ai sensi della L. 84/94, la cui procedura di approvazione non fu ultimata a causa del mancato completamento della relativa procedura ambientale.

3.3.2 Il Piano regolatore 1979 (vigente) e le successive ipotesi di pianificazione portuale

Nello specifico il primo Piano Regolatore del Porto di Monfalcone è stato redatto dal Genio Civile ed approvato con DM 30/11/1972 n. 1959. Il piano prevedeva l'ampliamento del porto commerciale verso il mare in direzione sud-est, la realizzazione di due darsene parallele, l'approfondimento del canale di accesso al porto ad una profondità di -14,50 m e la sistemazione dei bacini di Panzano e canale del Brancolo esterni al porto commerciale.

Successivamente fu approvata la Variante n. 1 al Piano Regolatore del Porto, attualmente vigente, con D.M. 17/3/1979 n. 4328 che ha portato all'eliminazione della darsena posta a nord nella configurazione originaria del porto e la realizzazione di un terrapieno nella parte iniziale della scogliera di ponente. Inoltre la Variante conteneva due ulteriori espansioni del porto, successivamente realizzate ovvero la cassa di colmata e l'area per le sedi della Dogana, della Capitaneria e della Guardia di Finanza.

Dall'approvazione della variante del 1977 negli anni successivi sono state avanzate altre quattro proposte di variante, fino ad arrivare all'ultima del 2005. Le principali richieste che hanno indotto alle proposte di variante sono state la creazione di nuove banchine, la realizzazione di nuovi piazzali completi di infrastrutture, dragaggi ed escavi.

Le motivazioni della bocciatura e dell'accantonamento di queste varianti da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, o da parte del Comune o da parte del Ministero dell'ambiente si possono ricondurre ad una mancanza di approfondimenti su vari argomenti inerenti la pianificazione del porto di Monfalcone o sulla sopravvenienza di nuove norme e vincoli come nel caso di istituzione delle aree naturali SIC-ZPS nell'ambito portuale.

Con l'entrata in vigore della Legge 84/94 venne intrapreso l'iter per l'approvazione della Variante generale del PRP di Monfalcone del 2005 che, come già evidenziato, non ebbe esito positivo, a causa del parere negativo interlocutorio da parte della Commissione VIA nazionale per carenze soprattutto in merito ai temi ambientali e trasportistici. Successivamente, a seguito della richiesta del Comune di Monfalcone alla Regione, ora competente in materia, con decreto del Direttore centrale della Direzione regionale competente ne è stata decisa l'archiviazione.

Comunque si ritiene significativo riportare in modo schematico le caratteristiche essenziali contenute in tale Variante in quanto propone una strategia di sviluppo del Porto di Monfalcone alquanto recente e presenta problematiche ancora attuali e irrisolte.

Per la definizione della nuova Variante generale del PRP, vengono riportate ed assunte le seguenti caratteristiche del porto di Monfalcone e, precisamente:

- un porto di medie dimensioni indirizzato a traffici con origine e destinazione nel bacino del Mediterraneo e oltre Suez, al cabotaggio (short sea shipping) e al traffico di transito verso il l' Europa centrale;
- un porto inserito nel Corridoio Adriatico, nel sistema portuale dell'Alto Adriatico e nel sistema multimodale regionale;
- un porto da incrementare in termini commerciali diversificando le tipologie di traffico e qualificando i servizi.

La Variante generale si pone l'obiettivo di mettere in corretta relazione:

- lo sviluppo delle attività commerciali del porto;

- i processi produttivi;
- l'interscambio delle merci;
- le attività portuali in senso stretto.

L'impostazione strategica generale sottende all'ottimizzazione delle strutture e delle attività esistenti. Vengono individuati i problemi della configurazione portuale sia a livello strutturale che operativo e proposte le soluzioni risolutive.

Quindi i problemi strutturali del porto di Monfalcone sono:

- le connessioni funzionali tra il porto ed il territorio in particolare in relazione agli ambiti industriali e d'interscambio merci;
- le connessioni via gomma da ottimizzare;
- la modalità ferroviaria da incrementare.

Le strategie di soluzione proposte sono:

- realizzazione delle opere di ristrutturazione dei nodi viari: casello autostradale, sovrappasso area Lisert, accesso al porto in via Timavo. Dismissione di due tronchi della linea ferroviaria: area Lisert, area urbana tra Monfalcone e Staranzano;
- realizzazione area cabotaggio e traghetti;
- realizzazione scalo ferroviario nella zona Lisert e realizzazione di un'area di interscambio merci a servizio dell'attività portuale.

Mentre a livello operativo vengono evidenziati i seguenti problemi:

- insufficienti aree di attracco con conseguenti permanenze di imbarcazioni all'esterno dell'ambito portuale;
- piazzali di deposito in via di saturazione;
- manutenzione e approfondimento dei specchi acquei e conseguente conferimento dei fanghi;
- necessità di difesa delle nuove espansioni della banchina;
- insufficiente dotazione infrastrutturale dell'area portuale (scolo delle acque reflue);
- vicinanza delle aree naturali protette - zona SIC Foce del Timavo.

Le soluzioni proposte a livello operativo sono:

- l'ampliamento delle banchine e la realizzazione di aree di prima calata;
- l'ampliamento dei piazzali di deposito nell'area di colmata;
- il dragaggio del canale di accesso e degli specchi d'acqua. La profondità del canale di accesso al porto e nel bacino commerciale è previsto sia di -13 m, mentre nei bacini di autonomia funzionale si prevede una profondità di -10,50 m;
- il prolungamento della diga foranea e le opere di difesa a mare;
- il potenziamento della rete infrastrutturale (rete fognaria, impianti disoleazione);
- la realizzazione di opere di mitigazione ambientale.

Risulta inoltre significativo elencare le cause principali per le quali è stato espresso un parere negativo sulla VIA della Variante al Piano Regolatore del Porto di Monfalcone del 2005 che si possono riassumere nei seguenti punti:

- in linea generale il livello di dettaglio delle analisi ambientali sono state repute insufficienti per una VIA della Variante del PRP di Monfalcone, ai sensi dall'art. 5 della Legge n.84/1994, ma piuttosto sono state considerate soddisfacenti per una VAS;
- si è riscontrata la poca chiarezza sulla situazione dei fondali, sugli impatti nella realizzazione della cassa di colmata, sulla qualità dei sedimenti marini, sulla qualità dell'aria, sull'impatto acustico e sulla raccolta e gestione dei rifiuti prodotto dalle navi;
- si è rilevata la mancanza dei dati sui traffici portuali e di un'analisi dei traffici in un'area vasta;
- si è evidenziata la mancanza di dati sugli accordi di programma e le intese raggiunte con gli enti competenti.

3.3.3. Successivi Studi sullo sviluppo futuro del Porto di Monfalcone

Negli ultimi anni sono stati presentati due ipotesi progettuali di sviluppo del porto che hanno studiato nuove ipotesi di governance del sistema portuale e nuovi scenari evolutivi.

- Il primo studio risalente al 2011, denominato "Progetto Unicredit", perché promosso dal gruppo bancario Unicredit e dal gruppo AP Moller Maersk, propone la realizzazione di un Gateway duale polarizzato ad est a Trieste e Monfalcone e a ovest a Vado Ligure in grado di sviluppare un'alternativa credibile ed efficiente ai porti del Northern Range. Per Monfalcone significherebbe la realizzazione di un nuovo terminal container con la capacità di gestire un traffico di 1,6 mln di TEU, il considerevole potenziamento del raccordo ferroviario e di quello stradale ed il dragaggio dei fondali dagli attuali -11,5 m a -15,5 m.
- Il secondo studio realizzato nello stesso anno, denominato "Il Porto di Monfalcone come attrattore e motore di sviluppo" e promosso dalla Provincia di Gorizia si è posto l'obiettivo di analizzare le ricadute sul territorio indotte dall'eventuale sviluppo del porto di Monfalcone nel contesto del sistema portuale regionale e nel contesto della Piattaforma Strategica Territoriale Alto Adriatica che possa competere con i grandi porti del Nord Europa. Le opportunità di crescita del porto vengono delineate nella forma di scenari legati alle reti veloci europee e transeuropee, senza però trascurare le dinamiche e i fabbisogni infrastrutturali locali. Viene prospettato uno scenario minimo che prevede la realizzazione di un terminal container il quale potrebbe a regime garantire flussi di traffico di 350.000 TEU fino ad uno scenario di massimo sviluppo con terminal che gestirebbe un flusso di traffico di 3.200.000 TEU. Nello studio viene preso in considerazione l'insieme delle strutture legate all'attività portuale (ambiti retro-portuali, industriali e logistici) e vengono proposte le azioni prioritarie per il potenziamento del sistema infrastrutturale di riferimento. Molta attenzione viene posta ad equilibrare il forte sviluppo infrastrutturale e le possibili forme di tutela del paesaggio nonché ad analizzare tutte le problematiche ambientali nella cornice di una valutazione complessiva degli impatti. Nella "Matrice di comparazione" (TAV. 1A) allegata al presente documento, sono state considerate le proposte elaborate nello studio di fattibilità promosso dalla Provincia di Gorizia relative allo scenario di minima.

4

QUADRO CONCESSORIO

4.1 LE CONCESSIONI DEMANIALI – ASPETTI NORMATIVI

4.1.1. Inquadramento normativo

Delineare un quadro completo circa la normativa in materia demaniale risulta essere un'operazione complessa poiché si è di fronte ad una notevole frammentazione del sistema normativo in una molteplicità di provvedimenti di differente tipologia, diverso rango nella gerarchia delle fonti del diritto ed emanati lungo un arco temporale molto ampio.

È importante rilevare come un forte impulso ed orientamento allo sviluppo della legislazione in materia di demanio è stato fornito da una forte tendenza al decentramento amministrativo, già da molti anni in corso di attuazione da parte dello Stato a favore delle autonomie locali.

Così è iniziata una forte opera di ridimensionamento dei poteri pressoché illimitati riservati dal Codice della navigazione all'Amministrazione marittima in materia di regolamentazione, gestione e vigilanza sul pubblico Demanio marittimo.

In definitiva, tutta la legislazione successiva al Codice della Navigazione ed interessante il Demanio marittimo può essere ripartita in sette grossi settori di intervento:

- Decentramento amministrativo;
- Trasparenza e snellimento dell'attività amministrativa;
- Urbanistica;
- Leggi in materia portuale;
- Tutela paesaggistica e salvaguardia ambientale;
- Legislazione sulle aree protette;
- Tutela delle acque dall'inquinamento

L'art. 822 Codice Civile, nel definire il Demanio Pubblico, recita : “Appartengono allo Stato e fanno parte del Demanio pubblico il lido del mare, la spiaggia, le rade e i porti ed i torrenti, i laghi, e le altre acque definite pubbliche dalle leggi in materia.”

La normativa di riferimento è quella statale del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e relativo regolamento di esecuzione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328), del D.L. 5 ottobre 1993, n. 400, convertito in Legge 4 dicembre 1993, n. 494 e successive modifiche ed integrazioni, in particolare la Legge 27.12.2006, n. 296, co. 251-257, il D.P.R. 509/97 e D.M. 14 aprile 1998, nonché per quanto concerne l'applicazione delle tariffe per la determinazione dei canoni demaniali non già stabiliti dalla normativa citata, i decreti interministeriali 19.7.1989 (per tutte le finalità diverse dal turistico ricreativo, cantieristica navale e nautica da diporto), 15.11.1995, n. 595 (pesca e acquicoltura, cantieri navali ed attività concernenti la costruzione manutenzione riparazione o demolizione di mezzi aeronavali).

L'art. 28 del Codice della Navigazione esplica meglio la definizione riportata dal Codice Civile e definisce i beni del Demanio Marittimo, ricomprendendovi:

1. il lido, la spiaggia, i porti, le rade;

2. le lagune, le foci dei fiumi che sboccano in mare, i bacini di acqua salmastra che almeno durante una parte dell'anno comunicano con il mare;
3. i canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo.

L'art. 29 Cod. Nav. introduce, a sua volta, un importante concetto, secondo il quale le costruzioni e le opere in genere che appartengono allo Stato ed insistono sul Demanio marittimo sono pertinenze dello stesso Demanio, secondo le definizioni contenute negli artt. 817, 818 e 819 c.c..

Le aree demaniali marittime sono delimitate dalla "dividente demaniale" cioè dalla linea che separa il demanio marittimo dalle aree di proprietà privata, risultante dai verbali di delimitazione redatti e custoditi dalle Capitanerie di Porto territorialmente competenti - nella Regione Friuli Venezia Giulia, Capitaneria di Porto di Trieste e Capitaneria di Porto di Monfalcone - dalle mappe catastali e dal Sistema Informativo del Demanio Marittimo (S.I.D.)

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, come già enunciato nel capitolo 1, dal 2009 è il gestore delle aree demaniali nei porti di Monfalcone e di Porto Nogaro in quanto è autorizzata a svolgere le funzioni amministrative in materia, ad esclusione di quelle relative alla fissazione dei limiti (art. 31 Cod. Nav.), alla delimitazione (art. 32 Cod. Nav.), all'ampliamento del demanio marittimo (art. 33 Cod. Nav.), alla consegna ad altre amministrazioni (art. 34 Cod. Nav.), alla sdemanializzazione (art. 35 Cod. Nav.), alla devoluzione delle opere non amovibili (art. 49 Cod. Nav.), nuove opere in prossimità del demanio marittimo (art. 55 Cod. Nav.) nonché le funzioni concernenti le concessioni demaniali per l'approvvigionamento delle fonti di energia (art. 11, comma 1, lett. oo, del d.lgs. 111/2004) tuttora spettanti allo Stato.

L'Amministrazione Regionale, come ampiamente descritto nel Capitolo 1, ha disciplinato l'organizzazione e il funzionamento del Porto di Monfalcone e di Porto Nogaro con la Legge Regionale 31 maggio 2012 n. 12 "Disciplina della portualità di competenza regionale".

4.1.2 Le concessioni demaniali marittime.

La disciplina delle concessioni demaniali marittime nell'ambito portuale di Monfalcone è dettata dalla L.R. n. 12/2012 e in special modo dagli artt. 11 e 12 che sono rispettivamente volti a disciplinare le procedure per il rilascio delle autorizzazioni portuali e delle concessioni demaniali. In particolare, all'art. 11 della L.R. 12/2012 vengono definiti quali sono le operazioni portuali ed i servizi portuali e vengono esplicate le modalità per il rilascio o la conferma delle autorizzazioni agli operatori portuali; all'art. 12 della L.R. 12/2012, in analogia all'art. 18 della Legge n. 84/94, prevede al primo comma che *"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"*. I successivi commi di detto articolo disciplinano le modalità di affidamento in concessione delle aree demaniali tramite una procedura ad evidenza pubblica, individuando la documentazione atta a definire la scelta del concessionario e i contenuti dell'atto di concessione. Nei commi 6 e segg. si prevede la necessità che la Regione effettui un monitoraggio delle concessioni in essere in relazione al rispetto dei programmi di investimento dei concessionari ed in particolare nel comma 8, si definiscono i parametri per la definizione dei canoni e le agevolazioni possibili al fine di attrarre gli investimenti privati.

Per quanto non previsto dalla L.R. 12/2012 si fa riferimento alla disciplina dettata dagli artt. 36 e seguenti del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.) e dal suo Regolamento (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328).

Nelle aree limitrofe al perimetro del vigente Piano del Porto di Monfalcone sono presenti ulteriori aree demaniali marittime, gestite dall'Amministrazione regionale, dall'Autorità marittima e dal Comune di Monfalcone (su delega della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione centrale finanze, patrimonio, coordinamento e programmazione politiche economiche e comunitarie) tra cui le più rilevanti sono indicate nella TAVOLA 3:

- cantieristica navale – Fincantieri S.p.a. - classificata dal PRGC di Monfalcone come “Sottozona D1 – Agglomerati industriali di interesse regionale – Ambiti di operatività del Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone – sottozona D1 a-b”;
- terminal cereali - De Franceschi S.p.A. - classificata dal PRGC di Monfalcone come “Sottozona D1 – Agglomerati industriali di interesse regionale – Ambiti di operatività del Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone – sottozona D1 a-b”;
- area industriale interesse regionale - classificata dal PRGC di Monfalcone come “sottozona D1 – Agglomerati industriali di interesse regionale – Ambiti di operatività del Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone”;
- area destinata ad attrezzature di interscambio merci - classificata dal PRGC di Monfalcone come “zona territoriale omogenea N1 – Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale
- turistico-ricreativo - gestita dal Comune di Monfalcone e classificata dal PRGC come “zona territoriale G1a – Strutture ricettive connesse con l'arenile e con le zone per gli sport nautici da diporto;
- diporto nautico/cantieristica - classificata dal PRGC di Monfalcone come “zona territoriale L2 – Attrezzature portuali di interesse comunale” e relative sottozone;
- aree gestite direttamente dagli organi statali - concessioni demaniali per l'approvvigionamento delle fonti di energia (A2A) e postazione GPS/NDB.

4.2 I SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI OPERANTI NEL PORTO DI MONFALCONE

All'interno del perimetro portuale vigente (1979), oltre alle funzioni espletate dalla Regione Friuli Venezia Giulia in virtù del trasferimento di funzioni attuato con il D.Lgs. n. 111/2004, vi sono quelle proprie dello Stato che vengono poste in essere da diversi Organi statali a seconda della materia di competenza.

Tali Enti sono:

Autorità marittima (Capitaneria di Porto di Monfalcone) che tutela gli interessi dominicali del bene demaniale, attua l'amministrazione di polizia, vigila sull'applicazione delle sicurezza nonché sulle norme previdenziali, di sicurezza e di igiene del lavoro ed espleta altresì la competenza di cui all'art. 34 del Codice della Navigazione e 36 del relativo Regolamento;

Agenzia del Demanio: tutela degli interessi dominicali del bene demaniale in quanto Ente proprietario del bene;

Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche: organo tecnico e di vigilanza sull'esecuzione delle opere;

Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di Stato: per il controllo delle merci e delle persone in transito;

Nell'ambito portuale sono presenti aree di proprietà del Demanio dello Stato e aree private.

In esso, molteplici sono i soggetti pubblici che a vario titolo sono titolari di funzioni di tipo autorizzativo /consultivo in relazione alle funzioni gestionali spettanti alla Regione .

Tali soggetti sono:

- la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che oltre al rilascio delle concessioni e autorizzazioni demaniali ai sensi della normativa sopra richiamata, ha titolo al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche e ambientali;
- l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, in virtù del proprio scopo istituzionale che è *"favorire e stimolare lo sviluppo delle attività marittimo-portuali"* e in quanto proprietaria di alcune aree all'interno del Porto di Monfalcone, è stata delegata dall'Amministrazione regionale a provvedere alla fornitura del servizio di sicurezza marittima (maritime security) presso l'impianto portuale denominato Portorosega ITMNF0002 del porto di Monfalcone mediante la diretta gestione ed applicazione delle misure di security previste dal vigente Port Facility Security Plan (PFSP);
- Consorzio per lo Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone per la promozione dello sviluppo economico del Monfalconese in quanto lo sviluppo del porto è inteso come polo economico fondamentale del territorio, nonché proprietario di alcune aree;

Si citano inoltre a titolo non esaustivo la Provincia di Gorizia, il Comune di Monfalcone, i Servizi sanitari isontina n. 2, Trenitalia – Divisione Cargo e RFI per tutti gli aspetti autorizzativi di propria competenza quali ad esempio scarichi a mare, autorizzazioni urbanistiche ed edilizie, tutela della salute dei lavoratori e ambito ferroviario.

I soggetti privati che prevalentemente espletano la loro attività all'interno del Porto di Monfalcone sono principalmente gli operatori portuali autorizzati con art. 11 L.R. 12/12, i prestatori d'opera ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, le imprese esercenti attività nell'ambito del demanio marittimo portuale ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione, gli agenti marittimi, gli spedizionieri e i broker.

4.3 CONFIGURAZIONE DELLO STATO CONCESSORIO ATTUALE E CRITICITÀ

L'area demaniale all'interno del porto di Monfalcone è pertanto così suddivisa:

- area destinata alla viabilità ordinaria (gestita da ordinanza della Capitaneria di Porto – sicurezza)

- aree libere di banchina (40 metri dal filo banchina) sulle quali gli operatori portuali effettuano le operazioni di carico e scarico delle navi e, una volta terminate tali operazioni portuali, le richiamate zone devono essere liberate da qualsiasi ingombro e pulite dall'impresa che ha lavorato la nave
- aree date in concessione agli operatori portuali (art.12 L.R. 12/12): Compagnia Portuale s.r.l., alla Midolini F.lli S.p.A. e alla C.E.T.A.L. S.r.l.
- aree date in concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione ovvero concesse a: Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, al Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone, Enel, Gruppo Ormeggiatori, Telecom S.p.A., IMC S.p.A. (Gruppo Cimolai).
- area di deposito temporaneo ristretto ad alcune tipologie merceologiche (tutte tranne quelle pulviolente).
- area non data in concessione ma interna al porto non infrastrutturata (area adiacente alla darsena) destinata alla cassa di colmata e parzialmente caratterizzata dalla presenza di Siti della Rete Natura 2000.
- porzione di banchina antistante la centrale A2A. Quest'ultima, gestita dallo Stato in quanto ambito funzionale all'approvvigionamento energetico, è area demaniale marittima portuale.

All'interno del perimetro portuale esistono aree di proprietà privata tra le quali si individuano le più rilevanti: quelle dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, del Consorzio Industriale del Comune di Monfalcone (vedi TAVOLA 2 – Stato di fatto delle concessioni).

Le aree demaniali marittime non comprese nel perimetro portuale sono soggette alle stesse regole e modalità di quelle poste all'interno (ex art. 36 e ss. Cod. Nav.). L'unica differenza risiede nella non applicabilità delle normative disciplinanti la materia della portualità (Legge Regionale 12/2012 per le competenze regionali e la Legge 84/94 per le competenze rimaste in capo all'Autorità marittima) e dall'esclusione della delimitazione dell'Area doganale portuale in quanto non aree portuali.

Il Porto di Monfalcone è delimitato dal Piano Regolatore Portuale vigente e risalente al 1979, ma l'area operativa del porto si è sviluppata ed ampliata verso Nord – Nord Ovest ed è delimitata dall'Area doganale; in essa si trovano sia aree demaniali marittime che di proprietà. Questa connessione tra pubblico, parapubblico e privato non facilita la gestione del punto di vista concessorio, in quanto le concessioni demaniali dovrebbero essere date rispettando i requisiti attinenti alle capacità tecnica (es. beni posseduti), organizzativa (organico e programmi d'investimento) e finanziaria (garanzie di affidabilità) posseduti dagli operatori portuali anche in rapporto alle aree già a loro disposizione. Inoltre, dalla TAVOLA 2 - Stato di fatto delle concessioni, si evince che la linea demaniale interseca due aree recintate in modo tale che due zone ben delimitate sul territorio patrimonialmente appartengono a due soggetti diversi.

Un'altra caratteristica tipica del Porto di Monfalcone è la ridotta lunghezza della banchina (nr. accosti 9) nonché la diversa profondità di imbascamento della stessa (che varia dai 7,5 m nei primi accosti fino ai 14 m degli ultimi accosti, con fondali di massimo pescaggio a marea o che variano dai 4,50 m ai 10,90 m circa).

Ciò ha indotto l'Amministrazione a non concedere l'uso esclusivo di porzioni di banchina ad un'unica impresa autorizzata in quanto il mantenimento della competitività dei traffici

comporta l'utilizzo di navi che sempre di più necessitano di maggiore pescaggio e, pertanto, l'unica porzione di banchina che soddisfa questa condizione è relativa agli accosti 8 e 9 che, tra l'altro, saranno interessati dal prossimo avvio dei lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone. **Ad oggi, quindi, l'ipotesi di dedicare ad uso esclusivo una porzione di banchina porterebbe pregiudizio nei confronti degli altri operatori portuali per i quali rimarrebbero disponibili soltanto gli accosti con pescaggio minore.**

La concomitanza di aree pubbliche e di proprietà, le concessioni già in essere, l'esigenza di ulteriori spazi da parte degli operatori e la mancanza di un'adeguata pianificazione ha portato nel tempo l'Amministrazione concedente a dare in concessione anche gli spazi di deposito temporaneo e le aree di retrobanchina che l'Autorità Marittima aveva destinato ad altro uso al fine di andare incontro alle varie necessità contingenti di tutti gli operatori portuali.

In fase gestionale tali scelte non si sono rivelate ottimali in quanto in occasione di picchi di traffico verificatisi, non si è potuto dare una soluzione immediata, se non dopo la riconsegna dell'area retrostante agli accosti 1, 2, e 3 e adibendola a deposito temporaneo ristretto ad alcune tipologie merceologiche (tutte tranne quelle pulviolente). L'occupazione delle aree retrostanti la banchina hanno provocato a volte delle situazioni critiche soprattutto in caso di movimentazione di manufatti fuori sagoma, che avviene con l'utilizzo di mezzi eccezionali (es. carrelli SPMT).

Pertanto, alla luce di tali criticità e al fine di assicurare un maggiore e più efficiente assetto degli spazi portuali in funzione degli aspetti concessori e autorizzativi delle operazioni portuali, è opportuno, nella definizione del nuovo assetto dell'ambito portuale, un'individuazione di aree temporanee non limitate ad alcune tipologie merceologiche e un eventuale ampliamento di spazi portuali da destinare ad operazioni portuali a breve infrastrutturazione anche per consentire futuri accessi a nuovi operatori portuali disponibili ad investire nel Porto di Monfalcone.

5

QUADRO AMBIENTALE PAESAGGISTICO E RELATIVI VINCOLI

5.1 IL PROCESSO DI VAS PER IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MONFALCONE

Poiché il Piano regolatore portuale (PRP) è uno strumento di pianificazione che trova riferimento normativo nella legge regionale 12/2012 e che si attua attraverso piani operativi triennali, aggiornati annualmente, come indicato all'articolo 6, comma 8 e all'articolo 7 della citata legge regionale, sottende un percorso di attuazione strutturato che lascia intendere che il PRP non abbia un livello di dettaglio puntuale, bensì che sia studiato per fornire una base certa e chiara relativamente agli obiettivi e alle scelte strategiche di sviluppo, ai criteri per sviluppare la pianificazione più puntuale delle aree, alla corretta gestione del contesto territoriale e ambientale. Ulteriore elemento a conferma di quanto espresso, si rinvia all'articolo 6, comma 3 della legge regionale, il quale prevede che il PRP contenga la definizione dei tempi di attuazione, la descrizione sommaria delle opere e attrezzature previste e dei relativi elementi di costo: tutti elementi che chiaramente devono essere sviluppati e approfonditi nei Piani operativi triennali e nei relativi aggiornamenti annuali.

Questo inquadramento è finalizzato a evidenziare che il PRP è uno strumento in cui il carattere pianificatorio prevale nettamente su quello progettuale, nel senso che non si tratta di una categoria di Piano che presenti una prevalenza di opere di natura progettuale.

5.1.1. Indicazioni relative alle procedure di valutazione ambientale ai sensi del decreto legislativo 152/2006

Al fine di indirizzare la scelta procedurale per le valutazioni ambientali, si cita il documento ministeriale del settembre 2011 intitolato "VIA-VAS Proposta per il coordinamento e l'integrazione delle procedure", nel quale si legge che se da un lato l'integrazione delle procedure è fatta per evitare la duplicazione delle informazioni e per una generale semplificazione nei percorsi di formazione di Piani (portuali, ad esempio), dall'altro lato tale formula si applica solo in quelle tipologie di Piani che presentano "una prevalenza di opere di natura progettuale, ovvero per le quali il carattere progettuale prevale su quello pianificatorio e/o programmatico", in cui, per quanto sopra espresso, il Piano regolatore portuale del Porto di Monfalcone non ricade. Per tali ragioni si ritiene conseguentemente che **il PRP debba seguire la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui alla parte seconda del decreto legislativo 152/2006, articoli da 11 a 18**. Nelle seguenti fasi attuative, i progetti dei successivi interventi saranno sottoposti alla relativa valutazione di impatto ambientale (VIA), di cui agli articoli da 19 a 29 del citato decreto. Tale interpretazione delle normative di settore è stata confermata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con nota della Direzione generale per le valutazioni ambientali prot. DVA-2014-0017701 del 6 giugno 2014.

Nell'ambito della VAS ricade anche la valutazione di incidenza: a tal proposito, ai sensi dell'articolo 10, comma 3 del decreto legislativo 152/2006, il Rapporto ambientale contiene gli elementi di approfondimento relativi all'incidenza del Piano sulla Rete Natura 2000 di cui all'allegato G del decreto del Presidente della Repubblica 357/1997.

Vista la materia oggetto di studio, di interesse strategico transfrontaliero, si ritiene importante attivare la procedura di cui all'articolo 32 del decreto legislativo 152/2006 finalizzata a verificare l'interesse della Repubblica di Slovenia a partecipare alle consultazioni di VAS transfrontaliere.

Non si ritiene che il PRP di Monfalcone possa avere effetti sulla Repubblica d'Austria. Tale procedura prevede che la documentazione di Piano nella fase preliminare tradotta in lingua straniera (generalmente il Rapporto ambientale di cui all'articolo 13, comma 1 del citato decreto, contenente specifiche considerazioni sui possibili effetti transfrontalieri) sia trasmessa al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, i quali, per il tramite del Ministero degli affari esteri, trasmettono ufficialmente la documentazione alla Repubblica di Slovenia affinché essa - entro un tempo non superiore a 60 giorni - possa esprimere il proprio eventuale interesse a partecipare alle successive consultazioni pubbliche sul Piano e sul relativo Rapporto ambientale.

5.1.2. Soggetti

L'individuazione dei soggetti coinvolti nel processo di VAS avviene sulla base delle definizioni del decreto legislativo 152/2006 e seguendo le indicazioni della deliberazione della Giunta regionale n.2127/2010, secondo la quale:

- l'Autorità competente è la Giunta regionale;
- l'Autorità procedente (nonché il soggetto proponente) è la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici e università;

i soggetti competenti in materia ambientale sono:

- ARPA;
- Agenzia regionale della sanità;
- Ente tutela pesca;
- Province territorialmente interessate (Gorizia e Trieste);
- Enti parco interessati;
- altri soggetti da individuare a seconda del tipo di strumento pianificatorio.

Accanto a tali soggetti, si ritiene individuare quali soggetti competenti in materia ambientale anche i seguenti:

- Azienda per i servizi sanitari n.1 "Triestina" e n.2 "Goriziana",
- Comune di Monfalcone;
- Comune di Staranzano;
- Comune di Duino-Aurisina;
- Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;
- Direzione centrale ambiente ed energia.

Si evidenzia inoltre che, al fine di fornire adeguato supporto tecnico alla Giunta regionale in qualità di Autorità competente nel processo di VAS del PRP, sia opportuno individuare una "Struttura di supporto tecnico all'Autorità competente" (ad esempio il Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale ambiente ed energia).

5.1.3 Fasi

Il percorso di valutazione, in armonia con la normativa nazionale, si compone - in sintesi - delle seguenti fasi:

FASE 1

- verifica dell'assoggettabilità del Piano al processo di VAS. Nel caso del PRP la VAS risulta necessaria, in quanto si tratta di uno strumento di pianificazione che ricade nelle fattispecie di cui all'articolo 6, comma 2 del decreto legislativo 152/2006.

FASE 2

- elaborazione del rapporto preliminare di VAS del PRP.

FASE 3

- svolgimento delle consultazioni sul Rapporto preliminare da parte del soggetto proponente con i soggetti competenti in materia ambientale ai quali viene trasmesso il citato documento. Tale fase, si conclude entro il termine massimo di 90 giorni dal ricevimento della relativa documentazione;

- analisi ed eventuale accoglimento delle osservazioni e dei contributi pervenuti durante le consultazioni preliminari.

FASE 4

- predisposizione di una proposta di PRP, del Rapporto ambientale, secondo i contenuti dell'allegato VI alla parte II del decreto legislativo 152/2006, e di una sintesi non tecnica del rapporto ambientale.

FASE 5

- presa d'atto della proposta di PRP e del Rapporto ambientale da parte della Giunta regionale (Autorità procedente);

- raggiungimento dell'intesa con il Comune di Monfalcone e l'Autorità marittima e trasmissione della proposta di PRP e del RA al Comitato consultivo;

- eventuali modifiche alla proposta di PRP e al RA.

FASE 6

- approvazione in via preliminare del PRP e del RA da parte della Giunta regionale (autorità procedente);

- pubblicazione dell'avviso di deposito sul BUR e sul sito web istituzionale della Regione FVG (art. 6, comma 4 della L.R. 12/2012 e art. art. 14, comma 2 del D.Lgs. 152/2006²);

- pubblicazione dell'avviso di deposito all'albo pretorio del Comune di Monfalcone (art. 6, comma 4 della L.R. 12/2012);

- depositi per la consultazione pubblica presso la Provincia di Gorizia e gli uffici della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici e università (sede di Trieste e Udine) (art. 6, comma 4 della L.R. 12/2012, art. 13, comma 6 e art. 14, comma 2 del D.Lgs. 152/2006);

FASE 7

- avvio della consultazione del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale sul PRP e sul Rapporto ambientale da parte del soggetto proponente ed eventuali consultazioni transfrontaliere: tali consultazioni si concludono decorsi 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BUR di cui alla FASE precedente per quanto riguarda la VAS, mentre per quanto riguarda il PRP, la consultazione pubblica finalizzata all'eventuale formulazione di osservazioni e opposizioni ha una durata di 20 giorni a decorrere dalla pubblicazione dell'avviso all'albo pretorio del Comune di Monfalcone di cui alla FASE precedente;

- esame istruttorio delle osservazioni di VAS e delle osservazioni/opposizioni sul Piano (art. 6, comma 5 della L.R. 12/2012 e art.15, comma 1 del D.Lgs. 152/2006)

² Ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 152/2006, l'Autorità procedente cura la pubblicazione di un avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana o nel Bollettino Ufficiale della Regione. L'avviso deve contenere: il titolo della proposta di Piano, l'indicazione del Soggetto proponente, dell'Autorità procedente, delle sedi ove può essere presa visione del Piano e del Rapporto ambientale e delle sedi dove si può consultare la sintesi non tecnica.

- inizio dell'esame istruttorio su osservazioni e valutazione del Rapporto ambientale da parte della struttura di supporto tecnico all'Autorità competente, contestualmente all'esame istruttorio delle osservazioni/opposizioni sul Piano;

FASE 8

- espressione del parere motivato da parte dell'Autorità competente, ai sensi dell'articolo 15, comma 1 del decreto legislativo 152/2006;

FASE 9

- eventuale revisione da parte del soggetto proponente, alla luce del parere motivato dell'Autorità competente, dei documenti di PRP e del RA;

- elaborazione della dichiarazione di sintesi (art.17, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 152/2006);

- svolgimento della conferenza di pianificazione indetta dalla Regione con gli enti titolari di potestà pianificatoria (art. 6, comma 7 della L.R. 12/2012);

FASE 10

- trasmissione del PRP, del Rapporto ambientale, del parere motivato e della documentazione acquisita nella fase della consultazione all'organo competente per l'approvazione del Piano.

FASE 11

- approvazione del PRP con decreto del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale;

FASE 12

- pubblicazione del PRP sul Bollettino Ufficiale della Regione;

- pubblicazione sul sito internet della Regione del PRP, del parere dell'Autorità competente, della dichiarazione di sintesi di cui all'art. 17, comma 1, lettera b) del citato decreto, delle misure relative al monitoraggio a cura dell'Autorità competente;

FASE 13

- monitoraggio degli effetti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PRP;

- pubblicazione sul web delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati, e delle misure adottate.

5.2 ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE

L'analisi sintetica del contesto ambientale che viene proposta nel seguito è relativa alla porzione del territorio entro il quale ricade l'ambito portuale; tale descrizione include inoltre un intorno al fine di delineare il sistema ambientale e paesaggistico complessivo entro il quale si colloca l'attuale infrastruttura portuale di Monfalcone e le future linee di assetto.

Per l'inquadramento generale dei sistemi ambientale e paesaggistico l'area oggetto di studio include il territorio ricompreso tra la foce del fiume Timavo e la foce del fiume Isonzo (si veda la tavola denominata "Sistema dei vincoli ambientali" in coda al presente capitolo) mentre per la ricognizione puntuale dei vincoli e delle emergenze si sono considerate le aree prossime all'ambito portuale (si veda l'elaborato cartografico "Ricognizione vincoli ambientali e criticità" allegato alla presente relazione).

5.2.1 Sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici

Nell'area di interesse e nel suo intorno, il sistema dei vincoli ambientali è caratterizzato prevalentemente dalla presenza di aree naturali protette riconducibili alla Rete Natura 2000, istituita dalla Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE), che costituiscono, tra l'altro, elementi importanti all'interno della rete ecologica regionale.

Tali aree appartengono ad un sistema coordinato e coerente di zone ad elevata naturalità, caratterizzate dalle presenza di habitat e di specie di interesse comunitario, le cui funzioni

sono la tutela e la conservazione della biodiversità sul continente europeo. In questo specifico contesto, procedendo da est verso ovest, la Rete Natura 2000 è costituita dai seguenti siti:

ZSC (Zone speciali di conservazione)

- IT3340006 Carso triestino e goriziano;
- IT3330007 Cavana di Monfalcone;
- IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona.

ZPS (Zone di protezione speciale)

- IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia;
- IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona.

Per le ZSC presenti nell'area di studio, sono attualmente in vigore le misure di conservazione sito specifiche (MCS) relative alla regione biogeografica continentale del Friuli Venezia Giulia approvate con DGR 546 del 28 marzo 2013. Le misure saranno superate, ai sensi della LR 7/2008, dall'entrata in vigore del piano di gestione. Diversamente, per le ZPS, non sono in vigore norme specifiche.

La presenza della **ZSC - IT3340006 Carso triestino e goriziano e ZPS - IT3341002** Aree carsiche della Venezia Giulia all'interno dell'attuale ambito portuale rileva la necessità, in fase di elaborazione del Piano regolatore portuale di Monfalcone, di analizzare puntualmente e nel dettaglio tale sito al fine di diminuire il più possibile l'interferenza e l'impatto in un'area di così elevato pregio ambientale e, possibilmente, di migliorare la qualità ambientale dell'area.

La porzione di territorio ricompresa tra la ZSC e la zona insediata di competenza del Consorzio per lo sviluppo industriale di Monfalcone è un'area depressa occupata da un canneto riconosciuto come Sito di importanza nazionale (SIN)³ denominato IT3332001 Canneto del Lisert. Tale tipologia di aree non sono vincolate e non hanno una normativa di riferimento, tuttavia, oltre ad avere caratteristiche di interesse ambientale poco dissimili da quelle dei SIC, sono state schedate e pertanto per ciascuna esistono informazioni utili in merito alle specie e agli habitat ivi presenti. Inoltre, tale area è parzialmente interessata da Prati stabili⁴ istituiti, inventariati e tutelati ai sensi della legge regionale n. 9/2005. Relativamente alla Rete Natura 2000, si rileva nel Golfo di Trieste la presenza di Siti di importanza comunitaria (SIC) a mare, piuttosto lontani rispetto al Porto di Monfalcone. Per completezza conoscitiva si riportano nel seguito le relative denominazioni e codici identificativi:

SIC a mare:

- IT3340007 Area marina di Miramare;
- IT3340008 Relitti di Poseidonia presso Grado;
- IT3330009 Trezze di San Pietro e Bardelli.

³ I siti di importanza nazionale (SIN) sono aree aventi caratteristiche di interesse ambientale rilevante, identificati al fine di giungere all'eventuale istituzione dei SIC. Le aree escluse dagli attuali perimetri dei SIC istituiti, sono rimasti SIN.

⁴ I prati stabili sono quelle formazioni erbacee, costituite da un numero elevato di specie vegetali spontanee, che non hanno mai subito il dissodamento e vengono mantenute solo con operazioni di sfalcio ed eventuale concimazione. L'allegato I della direttiva 92/43/CEE (Direttiva Habitat), comprende in alcuni habitat di interesse comunitario molte tipologie di prato stabile e tutela, inoltre, varie specie vegetali ed animali in esse presenti.

Altri vincoli presenti nell'area di studio e nel suo intorno sono riconducibili ai vincoli disciplinati dal D.lgs. 42/2004 con riferimento ai fiumi⁵ più importanti della zona come il Timavo, l'Isonzo e i canali presenti all'interno del bacino portuale o ricompresi tra i due fiumi maggiori (ad esempio il Canale Locavaz).

Sempre nell'intorno dell'area di interesse, ma che non ricadono nei pressi dell'ambito portuale, si rilevano i seguenti vincoli:

- aree assoggettate a vincolo paesaggistico⁶ presenti lungo la sinistra orografica del fiume Timavo;
- aree caratterizzate da vincolo idrogeologico⁷ che si estendono anch'esse sui territori più elevati in sinistra orografica del fiume Timavo;
- prati stabili che interessano piccole aree frammentate articolate attorno al Canale Locavaz;
- geosito relativo alla "Sorgente termale di Monfalcone" nei pressi delle Terme romane (area a sud della darsena del Canale Locavaz) e sito geologico paleontologico "Dinosauri del Villaggio del Pescatore" nei pressi della medesima località del Comune di Duino;
- Biotopi relativo alle "Risorgive Schiavetti" e alla "Palude del fiume Cavana" ricadenti nell'ambito della ZSC Cavana di Monfalcone che parzialmente sono interessati dalla presenza di Prati stabili.

Dalla ricognizione preliminare effettuata circa i vincoli presenti nell'area di studio e nel suo intorno si riscontra la presenza di un contesto ambientale connotato da aree sensibili aventi un elevato valore ambientale e naturalistico (ZSC Carso triestino e goriziano, ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia e SIN Canneto del Lisert) seppur circondato da un più ampio contesto urbano e industriale infrastrutturato. Si ritiene utile e necessario, in fase di elaborazione del PRP di Monfalcone, tener conto anche degli aspetti pertinenti ai beni archeologici eventualmente ricadenti nei pressi dell'ambito portuale.

⁵ art.142 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

⁶ art.146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

⁷ R.D. 3267 del 1923 (Legge Serpieri).

5.3 TEMI AMBIENTALI DI INTERESSE RILEVANTE

Anche sulla base di quanto evidenziato nel precedente paragrafo, **le valutazioni ambientali relative al PRP, dovranno svilupparsi tenendo conto sia dei temi relativi al sistema delle aree naturali, in particolare della Rete Natura 2000, che interessano l'ambito portuale direttamente e indirettamente, sia di ulteriori temi ambientali afferenti ad altri settori o ad interventi pianificatori specifici.**

5.3.1 Temi ambientali afferenti al sistema delle aree naturali

Il sistema delle aree naturali su cui le scelte pianificatorie del PRP potrebbero avere effetti è composto sia da aree tutelate direttamente ricadenti nell'ambito portuale, sia da aree ad esse connesse, connotate da caratteristiche naturalistiche molto simili ed attualmente non tutelate da norme specifiche. Tale sistema è composto dai seguenti sottotemi:

- la porzione di ZSC Carso triestino e goriziano e ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia che ricade parzialmente e si pone in continuità con la zona della cassa di colmata. Si propone di approfondire le valutazioni in merito alla possibilità di **effettuare interventi di manutenzione/miglioramento** oltre che di riperimetrare l'ambito portuale escludendone l'area vincolata;
- si ritiene opportuno valutare la possibilità di proporre **lo sviluppo di un progetto ambientale volto alla realizzazione di un'area-filtro fra ZSC e cassa di colmata** con funzioni di transizione e di forma regolare;
- per l'area del **SIN Canneto del Lisert**, si propone di studiare un **progetto ambientale** finalizzato a dare continuità alle adiacenti aree della Rete Natura 2000, tutelando anche gli aspetti legati ai prati stabili presenti, ed al contempo rispondere alle funzioni di retroportualità legate allo sviluppo del futuro assetto del Porto.

5.3.2 Altri temi ambientali di interesse rilevante

Si evidenziano di seguito alcuni elementi ambientali che saranno oggetto di approfondimento valutativo e progettuale nell'ambito del processo di VAS, con riferimento anche ad eventuali indicazioni per la mitigazione e la compensazione di possibili effetti negativi indotti:

- **la gestione dei sedimenti inquinati** (movimentazione e deposito dei fanghi) derivanti da vari interventi, quali ad esempio l'escavo del canale di accesso, la realizzazione di una darsena o il prolungamento della banchina prossima alla cassa di colmata, è una tema che va sviluppato con attenzione e in modo sistematico nelle valutazioni del PRP. A tale riguardo sarà fondamentale basarsi sugli approfondimenti conoscitivi e sulle relative valutazioni ambientali effettuati nell'ambito del "Progetto definitivo per i lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone" (2013), il cui iter di approvazione è ancora in corso;
- vanno sviluppate valutazioni ambientali in relazione ai **diversi tipi di inquinamento**: atmosferico derivante dal traffico marittimo, dal traffico pesante su gomma e dalle attività insediabili a seguito delle nuove previsioni di Piano, acustico dovuto alle attività svolte nell'ambito portuale e a quelle ad esso connesse, delle acque e del suolo dovuti a scelte strategico-gestionali, da gestione dei rifiuti, effetti sulla salute umana e sul patrimonio culturale;
- dovranno essere effettuate **necessarie valutazioni ambientali** in relazione a scelte localizzative di Piano che possano consentire l'insediamento di impianti

particolarmente impattanti sotto il profilo ambientale e della sicurezza, sia per le realizzazioni a terra, sia per quelle a mare (ad esempio: impianti di rigassificazione o a rischio di incidente rilevante), con particolare attenzione anche al rapporto con i siti della Rete Natura 2000 ed alle ricadute socio-economiche. A tal proposito si dovrà tenere conto delle analisi e del progetto di localizzazione di un impianto GNL proposto da SmartGAS, attualmente in fase di valutazione nell'ambito della procedura di VIA nazionale, valutando anche ipotesi di localizzazioni alternative.

5.4 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

La valutazione ambientale strategica del PRP, che procede sulla base delle indicazioni della parte seconda del decreto legislativo 152/2006, si caratterizza per un dialogo continuo fra progettisti del Piano, soggetti competenti in materia ambientale e Autorità competente e anche attraverso il coinvolgimento del pubblico. Di tale percorso di dialogo viene dato riscontro in modo esplicito e trasparente nei documenti di VAS.

5.4.1 Approccio progettuale e metodologia valutativa

Nello studio delle ricadute ambientali delle scelte progettuali del PRP, si deve tenere conto di approfondimenti conoscitivi e valutativi effettuati nell'ambito di interventi pianificatori e/o progettuali attinenti al Porto di Monfalcone (ad esempio la proposta di Piano regolatore portuale del 2005 o la valutazione di impatto ambientale del "Progetto definitivo per i lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone" del 2013), così da evitare duplicazioni valutative e ricognitive.

Al fine di sviluppare un adeguato quadro conoscitivo, in considerazione della natura del PRP di Monfalcone di strumento in cui il carattere pianificatorio prevale nettamente su quello progettuale, ma in cui sono comunque presenti scelte progettuali, sebbene non in scala di dettaglio, si ritiene opportuno che nei documenti di VAS (ed in particolare nel Rapporto ambientale) siano effettuate analisi degli aspetti ambientali specifici la cui caratterizzazione si basi sui parametri indicati nell'allegato C1 delle "Linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali" elaborate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici nel 2004. Tali aspetti ambientali sono i seguenti: atmosfera, ambiente idrico-acque superficiali, suolo e sottosuolo, vegetazione flora e fauna, ecosistema marino, salute pubblica, rumore e vibrazioni.

Il percorso valutativo terrà inoltre conto della coerenza con gli strumenti pianificatori vigenti, degli obiettivi di sostenibilità ambientale e degli aspetti relativi alla valutazione di incidenza. I possibili effetti che la realizzazione del Piano può generare devono essere identificati, caratterizzati e valutati sulla base della metodologia DPSIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte), identificando opportuni indicatori utili al monitoraggio sia delle ricadute ambientali, sia dell'efficacia del Piano stesso.

Nell'ambito dell'elaborazione del PRP, al fine di rendere il Piano stesso più sostenibile dal punto di vista ambientale, si ritiene opportuno non soltanto valutare gli effetti che l'attuazione del Piano possono generare sull'ambiente e sulla popolazione, ma anche puntare ad elaborare una proposta, eventualmente anche progettuale, che persegua il miglioramento della qualità ambientale dell'area e che renda sostenibile lo sviluppo del futuro assetto del Porto. Nello specifico, tale proposta dovrà considerare in particolare gli elementi costituenti la rete ecologica riferiti ai Siti Natura 2000 e al SIN del Canneto del Lisert. In quest'ottica sarà possibile proporre interventi di manutenzione, miglioramento e

compensazione caratterizzati da costi di realizzazione molto bassi rispetto alle opere portuali e inoltre definire alcuni limiti nella progettazione degli interventi del PRP stesso.

5.4.2 Contenuti dei documenti di VAS

I documenti fondamentali che caratterizzano il processo di VAS sono il Rapporto preliminare ed il Rapporto ambientale. Il primo documento viene elaborato fin dal principio della progettazione pianificatoria e viene messo in consultazione con i soli soggetti competenti in materia ambientale, mentre il secondo documento, parte integrante del Piano, viene dato in consultazione al pubblico più ampio assieme al progetto di Piano.

Il Rapporto Preliminare costituisce il primo passo nel processo di VAS che accompagna la formazione dello strumento di pianificazione e ha la funzione di supporto all'attività di consultazione attraverso la quale si giunge alla definizione dell'ambito di influenza del Piano. Tale fase, nella lingua inglese, è definita *scoping*. Il Rapporto preliminare ha lo scopo di mettere i soggetti competenti in materia ambientale nelle condizioni di poter proporre i loro contributi e/o esprimere un parere sugli argomenti trattati. La fase di *scoping*, che ha inizio con la predisposizione del Rapporto Preliminare e si conclude con l'inclusione dei contributi proposti dai soggetti coinvolti durante la fase consultiva, è finalizzata a mettere in luce tutti gli elementi essenziali della base di conoscenza fondamentale al conseguimento degli obiettivi del Piano, ossia, in generale: il contesto territoriale cui il Piano si riferisce, agli attori e ai soggetti coinvolti, agli obiettivi di sostenibilità ambientale ai vari livelli, alle metodologie per le valutazioni di coerenza con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione e per la valutazione degli effetti del Piano sull'ambiente.

Nell'ambito del processo di VAS, quindi, lo *scoping* rappresenta l'avvio del percorso mirato a concordare le modalità di inclusione delle dimensioni ambientale, sociale ed economica nel Piano, puntando all'individuazione dell'ambito di influenza del Piano, definendo preventivamente le informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio nonché prospettando gli indicatori da utilizzare per l'analisi di contesto. Si tratta di una fase dialogica, che prevede il coinvolgimento di Pubbliche Amministrazioni e Enti pubblici ritenuti (per le loro specifiche competenze e responsabilità nel settore ambientale) interessati dagli effetti sull'ambiente, conseguenti all'attuazione del Piano.

L'elenco di tali soggetti competenti in materia ambientale - ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera s) del decreto legislativo 152/2006 - è definito tramite deliberazione della Giunta regionale. La fase di consultazione preliminare è avviata dall'Autorità procedente mediante trasmissione del Rapporto preliminare ai soggetti competenti in materia ambientale. Quest'ultimi, sono chiamati ad esprimere osservazioni e a fornire contributi di tipo conoscitivo e valutativo, in formato cartaceo o digitale, entro il termine massimo di 90 giorni dall'invio della documentazione di VAS.

Il codice dell'Ambiente non include un allegato specificamente dedicato a dare indicazioni o criteri inerenti i contenuti del Rapporto preliminare di VAS per la fase di *scoping*, mentre, al contrario, presenta due allegati riferiti ai altri due documenti del processo di VAS: il Rapporto preliminare della fase di verifica di assoggettabilità a VAS (*screening*) ed il Rapporto ambientale destinato alla consultazione pubblica. In merito alla fase di *screening*, l'Allegato I alla parte seconda del decreto legislativo 152/2006 intitolato "criteri per la verifica di piani e programmi di cui all'articolo 12" fornisce i criteri sulla base dei quali si elaborano i Rapporti preliminari finalizzati a verificare se uno strumento di pianificazione e programmazione debba essere assoggettato a VAS. L' Allegato VI alla

parte seconda del decreto legislativo 152/2006 intitolato "contenuti del rapporto ambientale di cui all'articolo 13", descrive i contenuti dei Rapporti ambientali. Nella prassi, in linea con le buone pratiche anche delle altre Regioni italiane, per l'elaborazione dei Rapporti preliminari di scoping, si tende a considerare gli elementi utili di entrambi gli allegati citati, calibrandoli in funzione delle caratteristiche e dei contenuti dello strumento pianificatorio sottoposto a procedura di VAS.

Si propone, di seguito, una descrizione sintetica dei contenuti del Rapporto preliminare di scoping per il Piano regolatore portuale, che potrà essere revisionato e implementato durante la fase di elaborazione.

A. Introduzione

- descrizione del processo di VAS, corredata dall'elenco degli attori e dei soggetti coinvolti.

B. Inquadramento del Piano regolatore portuale

- illustrazione dei contenuti, degli obiettivi e delle principali misure di Piano.

C. Relazione con altri Piani e Programmi pertinenti e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale

- costituzione di una base conoscitiva per la valutazione di coerenza tra gli obiettivi proposti dal PRP ed i contenuti di altri strumenti normativi, strategici, di pianificazione o di programmazione sia a livello regionale (coerenza esterna orizzontale), sia a livello internazionale, comunitario e nazionale (coerenza esterna verticale).

D. Il contesto ambientale

- descrizione dello stato dell'ambiente, anche considerando le criticità del contesto ambientale su cui il Piano può avere effetti significativi;

- ciascuna tematica ambientale è corredata possibilmente da una proposta d'indicatori, sinteticamente descritti, che possono essere utilizzati anche a supporto della fase di monitoraggio dell'attuazione del Piano;

- eventuali considerazioni inerenti il contesto ambientale transfrontaliero;

- elaborazione di specifiche carte tematiche a supporto della descrizione dello stato dell'ambiente;

- considerazioni relative alla probabile evoluzione dell'ambiente senza l'attuazione del Piano.

E. Aspetti relativi alla valutazione di incidenza

- illustrazione della procedura di valutazione di incidenza e dell'approccio metodologico-valutativo;

- descrizione dei siti della Rete Natura 2000 del territorio regionale che interessano l'area oggetto di studio ed il suo intorno.

F. Metodologia di identificazione e valutazione degli effetti del Piano regolatore portuale

- descrizione dell'approccio metodologico (valutazione, caratterizzazione, monitoraggio);

- selezione e descrizione delle tematiche ambientali e antropiche su cui il Piano potrebbe avere effetti;

- valutazione preliminare dei possibili effetti di Piano;

- considerazioni relative ai probabili effetti transfrontalieri dell'attuazione del PRP.

G. Proposta di indice del Rapporto ambientale

- presentazione di una prima proposta sui contenuti del Rapporto ambientale per il PPR, soffermandosi sulla loro portata ed indicando, laddove possibile, il loro livello di dettaglio.

H. Glossario e acronimi

- definizione di alcuni concetti rinvenibili nella lettura del Rapporto preliminare. Si evidenzia che durante la fase di consultazione preliminare i soggetti competenti in materia ambientale potranno fornire contributi, proporre modifiche o avanzare osservazioni anche in relazione alle voci del glossario stesso.

Il Rapporto ambientale, parte integrante del Piano, ai sensi dell'articolo 13, comma 3 del decreto legislativo 152/2006, è il documento fondamentale della VAS, sulla base del quale si svolgono le consultazioni di 60 giorni con il pubblico. L'articolazione dei contenuti di tale documento segue le indicazioni del decreto legislativo 152/2006 ed, in particolare, quelle riportate nell'allegato VI alla parte seconda del decreto stesso. Tale allegato riporta le informazioni da fornire nel Rapporto ambientale, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del Piano. È opportuno sottolineare che - in accordo con quanto contenuto nell'articolo 10, comma 3 del decreto legislativo 152/2006 - la VAS comprende anche la Valutazione di Incidenza e, in virtù di ciò, nel Rapporto Ambientale devono essere inclusi gli elementi previsti dalla normativa di settore in materia di incidenza (allegato G del decreto del Presidente della Repubblica 357/1997 e s.m.i.).

Si ritiene opportuno che il Rapporto ambientale sia corredato da un glossario che presenta le definizioni delle terminologie tecnico-scientifiche che ricorrono nel documento del PRP e nella relativa documentazione di VAS.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI, UNIVERSITÀ
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Sistema dei vincoli ambientali [scala 1:50.000/maggio 2014]

LEGENDA

Sistema ambientale e dei vincoli per l'area portuale

 Perimetro Piano Regolatore vigente del Porto di Monfalcone

 Vincolo idrogeologico

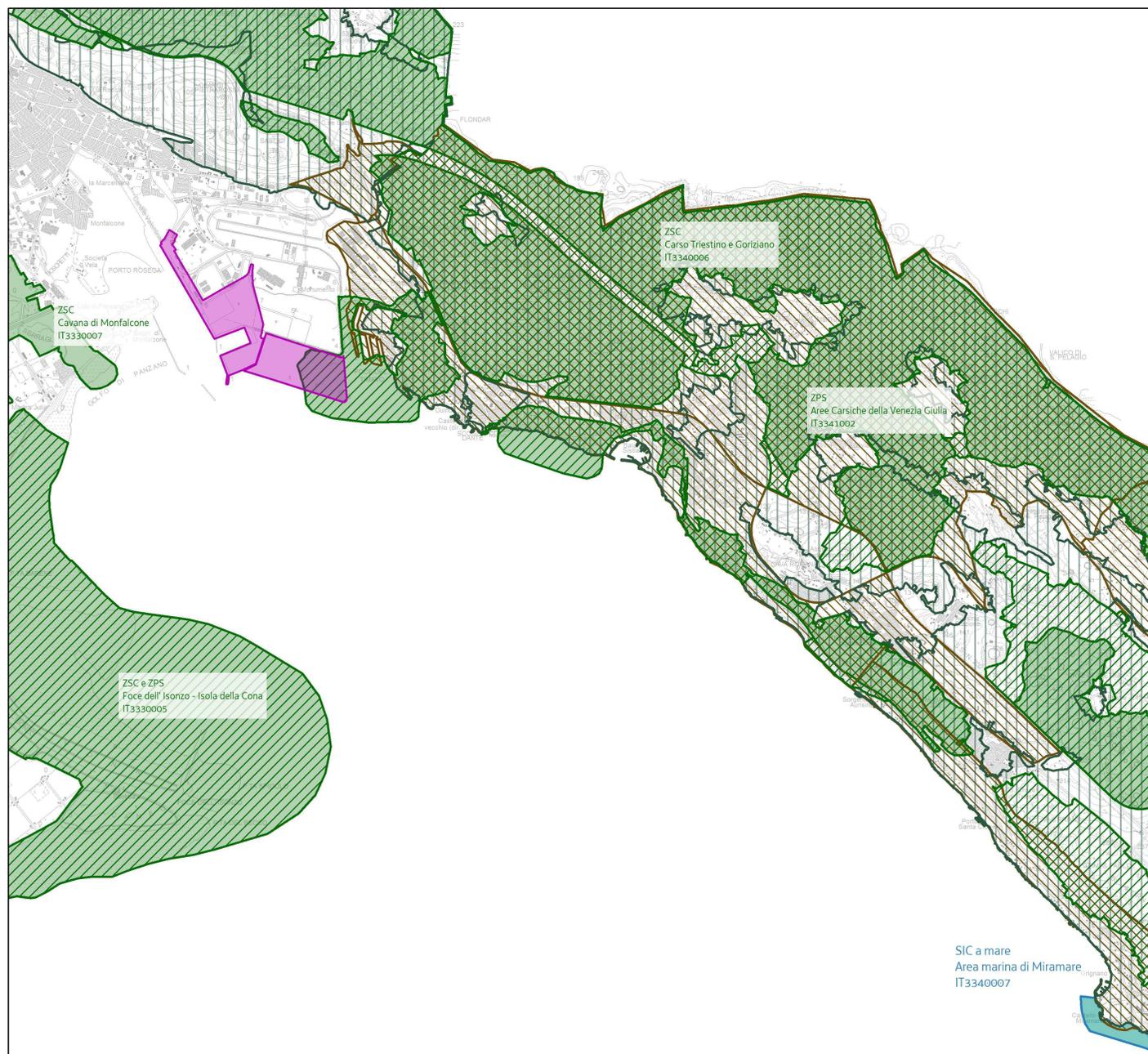
 Vincolo paesaggistico

Rete Natura 2000 (Direttiva Habitat)

 ZSC (ex SIC)

 ZPS

 SIC a mare



6

**IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI
MONFALCONE AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE
12/2012**

6.1 ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DEGLI ATTI DI INDIRIZZO

6.1.1 *Le proposte del Comune di Monfalcone, ai sensi dell'art.3 della L.R.12/2012 per il nuovo "Piano Regolatore del Porto di Monfalcone"*

Nel documento del Comune di Monfalcone, pervenuto in data 6/8/2013 già citato in premessa, vengono delineate le caratteristiche attuali del porto e elencati i riferimenti progettuali e documentali disponibili. Vengono poi indicate le opere principali inserite nel Piano operativo triennale 2012-2014 già finanziate che rappresentano i lavori a breve termine e quindi la fase operativa della pianificazione portuale. L'elenco viene di seguito riportato in quanto ritenuto significativo:

- Area di cabotaggio e Stazione marittima;
- Realizzazione impianti tecnologici acque reflue;
- Risanamento banchina da bitta 21 a bitta 55;
- Escavo del canale;
- Piazzale intermodale (estensione piazzale Lisert) - progettazione definitiva;
- Banchina Schiavetti-Brancolo (finanziata parzialmente);
- Banchina Fincantieri ("Ansaldo") e relative infrastrutture;

Allo stato attuale risultano confermati tutti i progetti e le opere del piano operativo triennale eccetto la Stazione marittima e la banchina Fincantieri che risultano momentaneamente accantonate dalle opere da realizzare a breve termine.

Gli indirizzi comunali orientano l'approccio alla pianificazione portuale verso la definizione di una strategia che si ritiene venga realizzata a medio termine e di una prospettiva di sviluppo di lungo termine. La strategia prevede il ridisegno del perimetro portuale tenendo escluse le aree industriali e di retroporto, la sdemanializzazione delle aree esterne al perimetro del porto riferendosi in modo particolare alla zona N1 - Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale, l'ampliamento dei piazzali di stoccaggio e deposito merci, la realizzazione del terminal ro-ro e eventualmente della darsena nonché della stazione marittima considerando il recupero completo delle aree della cassa di colmata e la definizione di un nuovo assetto viabilistico funzionale alla nuova configurazione portuale. Nella prospettiva di lungo termine gli indirizzi comunali prevedono lo sviluppo a mare della banchina oltre la darsena finalizzato alla realizzazione di uno scalo specializzato per il deposito di container ed in questa funzione il riassetto viabilistico e ferroviario.

6.1.2 *Stato di fatto*

6.1.2.1 *Le superfici e l'uso del suolo*

Dalla documentazione progettuale più recente disponibile (Variante generale al PRP di Monfalcone del 2005) viene ricavato il quadro complessivo dell'uso del suolo dell'area interna al perimetro vigente del porto inclusa l'area nel perimetro doganale. Il quadro viene quindi aggiornato con le recenti espansioni dei piazzali di stoccaggio ed integrato con la zona N1 - Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale ritenuta potenzialmente l'area di primo ampliamento del perimetro portuale. Ne consegue la seguente distribuzione indicativa delle superfici e degli usi del suolo:

- Canale di accesso: 1.350.000 mq, 4,5 km di lunghezza (11,50 di profondità)
- Specchio acqueo del porto commerciale: 1.847.000 mq.
- Banchina e area di prima calata: 135.000 mq
- Depositi e piazzali di stoccaggio: 680.000 mq (70.000 mq coperti)
- Aree parcheggi, sede ASP e Dogana: 60.000 mq
- Superfici di proprietà CSIM a servizio del porto e degli operatori: 47.000 mq
- Cassa di colmata: 500.000 mq
- Aree ZSC-ZPS: 332.000 mq
- SIN Canneto del Lisert: 255.000 mq
- Zona N1 – Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale: 225.000 mq

6.1.2.2 La viabilità interna

Per la viabilità interna al porto ovvero al perimetro doganale vige un regolamento emanato con ordinanza dall'Autorità Marittima. In esso la viabilità viene suddivisa in:

- Viabilità ordinaria: strade su cui circolano veicoli ordinari e vengono applicate le norme e le sanzioni del Codice della Strada;
- Viabilità promiscua: aree e strade dove possono transitare sia veicoli ordinari sia veicoli o mezzi operativi e dove vengono applicate sia le norme del Codice della Strada come anche le norme e sanzioni del Codice di Navigazione;
- Viabilità operativa: aree pubbliche o in concessione non recintate dove circolano prevalentemente veicoli o mezzi operativi e nelle quali vengono applicate le norme e le sanzioni del Codice della Navigazione.

Nel porto sono individuate anche aree destinate alla sosta dei veicoli per le quali si applicano le norme del Codice della Strada ed i percorsi pedonali che però devono essere utilizzati solo in casi eccezionali.

6.1.2.3 Analisi SWOT

Qui di seguito di riporta lo schema di analisi SWOT che individua i punti di forza, quelli di debolezza, le opportunità e le minacce per la redazione del Piano regolatore.

Analisi SWOT del Piano del Porto di Monfalcone

S PUNTI DI FORZA	W PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Posizione geografica privilegiata verso le aree del Centro Europa e dei Balcani • Nodo di connessione strategico tra il Corridoio Mediterraneo (asse Est-Ovest) ed il Corridoio Adriatico – Baltico (Nord-Sud) • Disponibilità di interporti vicini e collegati tramite infrastrutture viarie e ferroviarie • Disponibilità di aree infrastrutturate e di notevoli e flessibili aree di potenziale sviluppo delle attività portuali comprese quelle del trasporto di automobili. • Integrazione con aree industriali retrostanti di interesse regionale (Consorzio per lo sviluppo industriale del Comune di Monfalcone) • Ambito portuale separato dal centro urbano • Diretto e vicino collegamento con la rete autostradale A4 (raccordo del Lisert); • Le aree portuali sono raccodate con la linea ferroviaria con la stazione di Monfalcone • Specializzazione in trasporto di merci varie e secche alla rinfusa multipurpose • Banchina portuale esistente di ampia metratura lineare (1.460 ml) adatta a traffici differenziati di merce contemporanei. • Possibilità dell'uso dello strumento del project financing e di paternariato pubblico privato per la realizzazione di infrastrutture e/o opere (art.13 LR12/2012). • Possibilità di realizzare interventi ambientali nel PRP che garantiscano sostenibilità ambientale con costi ridotti. • Presenza di aree naturali di pregio che possono essere valorizzate sotto il profilo turistico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Banchine e pescaggi limitati/Scarsa profondità dei fondali. • Banchine che obbligano ormeggi in direzione al traverso rispetto alla provenienza dei forti venti di bora • Carenza di aree portuali e retro portuali. • Rete di raccordo ferroviaria non pienamente sfruttata per criticità correlate sia alla governance della manovra ferroviaria sia ai raggi di curvatura della rete ferroviaria di collegamento che rallentano il traffico ferroviario, nonché al parco ferroviario attiguo al porto con binari di lunghezza di circa 350 metri lineari, inadatti alla composizione di convogli merci di tipo moderno. • Interferenze del traffico camion con quello cittadino. • Problematiche inerenti alla sostenibilità ambientale/prossimità con le aree tutelate che possono influenzare lo sviluppo delle banchine portuali e delle aree retroportuali (ZSC, ZPS, SIN). • Presenza di mercurio nei fanghi dei fondali. • Vari tipi di inquinamento generabili dall'aumento dei traffici. • Presenza di siti di interesse archeologico nelle vicinanze dell'area. • Alcune attività portuali lasciano poco valore aggiunto al territorio. • Diversificato regime di proprietà del suolo. • Parcellizzazione delle Concessioni e differenziazione delle relative "tempistiche" di scadenza. • Governance e government/Frammentazione istituzionale/amministrativa che ricade sulla gestione integrata delle modalità di trasporto . • Limitatezza di risorse economiche.
O OPPORTUNITÀ	T MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> • Posizione strategica che permette di assumere un ruolo specifico in sinergia con gli altri porti regionali soprattutto nello sviluppo dello short sea shipping; • Sinergia con accordi di rete con i porti ed altre strutture logistiche di area /sviluppo della Piattaforma logistica regionale • Posizione strategica che permette di assumere un ruolo sinergico con le altre realtà portuali del Nord Adriatico anche in prospettiva di incremento di nuove tipologie di traffico • Acquisizione di quote di traffico Ro-Ro e CON-Ro, legato alle Autostrade del mare • Consolidamento traffici mulipurpose • Incremento infrastrutture e pescaggi • Porto di riferimento per industria regionale • Efficiacia gestionale con definizione della Governance • Obiettivi sinergici e in coerenza tra la pianificazione portuale e la pianificazione e programmazione comunale per uno sviluppo condiviso del territorio. • Realizzazione di un PRP che sia integrato da una strategia di sostenibilità e miglioramento ambientale • Insiadamento in ambito portuale di una struttura di approvvigionamento energetico finalizzata all'abbattimento dei costi energetici delle imprese regionali. 	<ul style="list-style-type: none"> • Carenza di programmazione e di pianificazione. • Mancanza di intesa con i diversi soggetti territoriali sullo sviluppo del porto (definizione ambito portuale) ed utilizzo/destinazione d'uso delle aree contermini. • Non definizione di specifiche vocazioni delle attività portuali e conseguente concorrenza e sovrapposizione di altri porti più strutturati. • Scarsa attrattività per scarsità di risorse, innovazione ed efficienza. • Mancata sinergia con le infrastrutture logistiche di area e con il tessuto industriale regionale. • Situazioni di conflitto con le ipotesi di sviluppo delle attività nautiche presso l'isola dei Bagni. • Gestione e deposito dei fanghi inquinati da mercurio derivanti dalle attività di scavo. • Interferenze con i prospettati sviluppi infrastrutturali e di movimentazione dei traffici del Porto ed effetti ambientali dovuti alla previsione di possibile collocazione dell'impianto GNL SmartGAS, come previsto nell'attuale progetto ora in fase di VIA nazionale.

6.2 PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEL PORTO DI MONFALCONE

Le indicazioni per l'individuazione degli elementi prioritari e strategici per lo sviluppo del Porto di Monfalcone, riportate nel presente capitolo, sono state definite sulla base dei risultati delle precedenti analisi SWOT e della matrice di comparazione.

6.2.1 La delimitazione dell'ambito portuale

L'art. 5 della LR 12/2012 da una definizione dell'ambito portuale che qui viene riportata:

"1. L'ambito portuale è delimitato dal Piano regolatore portuale, che individua la destinazione funzionale delle aree e definisce l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, alle infrastrutture stradali, ferroviarie e della logistica.

2. Sono considerati ambito portuale gli specchi acquei, anche esterni alle difese foranee, interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali.

3. 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 stabilisce la disciplina per l'utilizzo delle aree private con provvedimento amministrativo."

L'ambito portuale viene delineato quindi come la configurazione di base dell'assetto del porto e comprende sia il perimetro del porto sia le aree contermini ad esso. All'interno del perimetro trovano applicazione le norme di piano e possono essere svolte le funzioni portuali primarie (ormeggio delle navi, carico e scarico delle merci, stoccaggio, servizi portuali, ecc.).

Necessariamente il perimetro del porto dovrà fare riferimento alla delimitazione vigente, definita dalla Variante al Piano Regolatore del Porto di Monfalcone del 1979. Essa risulta in parte superata nel tempo dall'attuale perimetro doganale e dalla proposta perimetrazione elaborata nella Variante al PRP del 2005 (corrispondente al perimetro portuale delimitato nel vigente Piano regolatore del Comune di Monfalcone) che risulta accantonata come documento di riferimento normativo e di previsione, **ma rimane comunque valida per i contenuti tecnici e gli studi di settore che la compongono.**

Nel perimetro del porto verranno incluse le aree interessate da progettualità esistenti valutando l'eventualità di garantire la flessibilità funzionale necessaria alle attività portuali e di includere pertanto nel perimetro anche aree di sviluppo portuale di previsione a lungo termine.

Esternamente al perimetro del piano vanno considerate le aree contermini al porto disciplinate da strumenti urbanistici comunali. Tra esse andranno definite le zone portuali autonome dove vengono svolte funzioni e servizi portuali in autonomia d'intesa tra tutti gli enti con potestà pianificatoria ai sensi della normativa vigente. Per queste aree va ricercato un determinato grado di interazione con la pianificazione urbanistica comunale.

In merito alle interferenze esistenti tra le attività portuali e le zone naturali protette ZCS-ZPS ricadenti nel vigente perimetro del porto si rende opportuno valutare l'eventualità di escludere le suddette aree dal perimetro portuale al fine di separare maggiormente le destinazioni delle aree tra esse incompatibili e facilitarne lo sviluppo reciproco e parallelo.

6.2.2 L'infrastrutturazione portuale - Lo sviluppo del porto nel medio-lungo periodo (livello strutturale)

Lo sviluppo del porto va configurato partendo dalle aree funzionali esistenti e sulla base della capacità di investimento del capitale privato. Le destinazioni d'uso delle nuove aree, la riconfigurazione delle aree attuali e le opere in previsione vanno definite valutando che esse siano effettivamente necessarie, cantierabili e soprattutto attuabili e che vengano considerate le priorità compatibili con le risorse finanziarie effettivamente disponibili e con un ritorno dell'investimento certo per il mondo economico/produttivo e per la collettività nonché considerando i criteri di multifunzionalità, flessibilità e gradualità, già delineati nei precedenti documenti di pianificazione portuale (PRP del 2005), e che qui si ripropongono in quanto del tutto attuali e metodologicamente corretti:

- **multifunzionalità** – viene intesa come la disponibilità di aree portuali e di strutture di stoccaggio che permettano un utilizzo molteplice integrato ad una viabilità stradale e ferroviaria fluida e ad un'equa distribuzione delle potenzialità funzionali tra le varie zone del porto;
- **flessibilità** – viene definita come una diversificazione delle destinazioni d'uso funzionale alle richieste degli operatori;
- **gradualità** – significa la necessità di pianificare e realizzare gli interventi sulla base della disponibilità di risorse e capacità commerciale di acquisire nuovi traffici, e pertanto realizzando le opere per lotti funzionali e con un sufficiente grado di autonomia, partendo dalle strutture esistenti e impedendo interruzioni o decadimento del livello di servizio offerto.

- **Il canale di accesso.**

Il pescaggio del canale di accesso è di primaria importanza per il mantenimento e lo sviluppo del traffico nel porto. Esso va mantenuto costantemente ai livelli indicati nei progetti di dragaggio, attualmente "Il Progetto definitivo per i lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone" (2013), il cui iter di approvazione è ancora in corso, prevede di portare la quota di - 11,50 mt. s.l.m.m. alla quota di progetto di - 12,50 mt. s.l.m.m. In una prospettiva di medio termine va valutata la necessità di portare l'escavo del canale di accesso a -13,50 mt. s.l.m.m. al pari con di una nuova cassa di colmata di circa 40-50 ha che permetta il prolungamento a mare con lo scopo di creare una piattaforma logistica per contenitori di media dimensione tale da fornire al porto quel ruolo di complementarietà con Trieste.

Comunque nè l'attuale, nè la progettata profondità del canale di accesso al porto permettono l'attracco di grandi navi container ma solo di navi feeder di piccola-media stazza o traghetti Ro-Ro. Ciò comporta che il porto di Monfalcone si presta a sviluppare un ruolo sinergico nel settore del traffico di container a Trieste che ha maggiori profondità di fondale (18 mt.), mentre può assumere un ruolo importante nel settore del traffico Ro-Ro partendo dal consolidamento dello stato attuale.

- **Le infrastrutture a mare e le aree direttamente connesse.**

L'espansione delle banchine e delle aree di prima calata dovrà gradualmente soddisfare le esigenze di dotazione di nuovi attracchi in funzione alle dinamiche dei traffici portuali futuri.

Andranno previste le aree di carico e scarico delle merci, le aree di stoccaggio temporaneo o le aree di pre-stivaggio per le merci in esportazione nonché i piazzali di deposito ed i magazzini doganali perseguendo l'obiettivo di un assetto omogeneo delle attività portuali.

L'area della Cassa di Colmata, le superfici incolte retrostanti ad essa e l'attuale darsena ridotta ad uno specchio d'acqua sono le zone di primaria espansione del porto di Monfalcone. Una grande parte delle strategie di sviluppo del porto sono legate alle scelte progettuali e di destinazione d'uso relative a quest'area. In quest'ottica andranno considerati e valutati il ridimensionamento e la nuova configurazione della darsena con caratteristiche specifiche di banchine con 300 mt di lunghezza ed una profondità da 10 a 12,5 mt e l'opportunità di collocare in testa ad essa un'area mista destinata allo stoccaggio temporaneo, ai parcheggi ed alle strutture di una Stazione marittima ad uso del traffico passeggeri legato ai traffici Ro-Ro, nonché andrà valutata la destinazione d'uso e la funzionalità dell'area di retroporto destinata dal vigente Piano regolatore comunale a zona N1 – Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale.

Un successivo passo in una prospettiva di lungo termine dello sviluppo del porto rende opportuna una valutazione di **un ulteriore prolungamento a mare della banchina esistente parallela al canale di accesso, oltre il nuovo assetto della darsena, antistante alla cassa di colmata ed in linea con il profilo dell'ambito portuale nonché la realizzazione di un piazzale retrostante alla banchina in espansione con una destinazione da definire e compatibile anche con il deposito di container.**

Come precedentemente detto nell'area in oggetto è stato presentato, da parte di soggetti privati, un progetto, denominato SmartGAS per l'insediamento di un terminale GNL di media scala per fornire gas alle utenze industriali locali e regionali, nonché per fornire il combustibile alternativo per l'approvvigionamento delle navi e così soddisfare alla riduzione del tenore di zolfo nei combustibili marini.

Ciò a fronte anche delle direttive EU indirizzate a sviluppare la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, nel caso specifico per il GNL, al fine di attuare una politica energetica che pone fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti e su cui si allineano anche le politiche energetiche e produttive regionali rivolte a contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti e clima alteranti. Tale tipologia di terminale si compone di un impianto di stoccaggio e di rigassificazione del GNL, di una banchina di scarico del GNL, di condotte e di linee di aspirazione e scarico nonché di un metanodotto di consegna del gas alla rete di trasporto nazionale.

In via preliminare si ritiene che per eventuali scelte di piano che dovranno tener conto della localizzazione di insediamenti di tale natura (come il progetto denominato Smart Gas), in una logica di sviluppo del sistema complessivo di tutta l'area, si dovranno considerare e valutare le interconnessioni con il territorio circostante comprese soluzioni localizzative alternative e le possibili interferenze con le movimentazioni nella zona portuale, con gli impatti sulla sicurezza, delle operazioni portuali, con gli impatti ambientali e con le implicazioni sul futuro

sviluppo del porto in generale considerando che le aree interessate dal terminale nonché quelle contermini sarebbero funzionalmente “vincolate” dal rigassificatore, anche per ragioni legate alla sicurezza, venendo meno la loro disponibilità per un uso molteplici ovvero violando il criterio di **multifunzionalità** che si pone alla base di uno sviluppo equilibrato del porto.

La migliore soluzione progettuale in merito alle prospettive di sviluppo del porto nell'area della cassa di colmata e nelle aree contermini dovrà necessariamente ponderare innanzitutto il carattere sociale ed economico degli interventi partendo da un'attenta valutazione delle opportunità offerte dallo sviluppo dei traffici commerciali nonché dovrà esaminare la compatibilità ambientale con particolare attenzione allo smaltimento dei fanghi di dragaggio e alla movimentazione dei terreni nell'area interessata agli interventi considerando anche la necessità di individuare un lay-out del porto che preveda una nuova area di colmata indispensabile per l'approfondimento dei fondali e per l'espansione del porto.

6.2.3 Lo sviluppo del porto nel breve periodo (livello operativo)

Dall'elenco delle opere del Piano operativo triennale 2012-2014, predisposto dall'ASP confrontato con ciò che il Comune di Monfalcone considera sia prioritario (al Paragrafo 6.1.1. della presente relazione) vengono individuate alcune opere che ricorrono anche nei colloqui interlocutori con gli stakeholders e sono in una fase di progettazione avanzata nonché hanno finanziamenti disponibili e pertanto sono da realizzare a breve termine:

- **Messa a dimora del materiale di dragaggio.** Prima dell'inizio dei lavori di dragaggio del canale è prevista una movimentazione di materiali attualmente presenti nella cassa di colmata per una volumetria complessiva pari a 222.400 mc così da raggiungere una quota media “di imposta” della cassa di colmata pari a +1,50 mt. s.l.m.m. Il materiale estratto verrà depositato in due aree adiacenti la cassa di colmata, di cui la prima è in zona N1 Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale con una superficie di 77.000 mq e la seconda in zona D1 – Industriale di interesse regionale con una superficie di 89.000 mq.
- **Lavori di completamento della cassa di colmata.** Il progetto prevede di ampliare la capacità invasabile della cassa di colmata dopo avere stabilito la quota “di imposta” a +1,50 mt s.l.m.m. realizzando un innalzamento e una impermeabilizzazione degli argini di contenimento portandoli in più fasi dalla quota attuale di +4-5 mt. s.l.m.m. alla quota finale di +6 mt. s.l.m.m. e ricavando in tal modo un volume pari a 1.260.000 mc.
- **Escavo del canale di accesso.** Il progetto prevede il dragaggio del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto partendo dagli attuali - 11,50 m di profondità fino alla profondità di progetto di - 12,50 m s.l.m.m. Il materiale scavato per un volume di 885.000 mc verrà depositato nella cassa di colmata che risulta attualmente piena (dispone ancora di uno spazio di circa 100.000 mc) e pertanto necessita dei lavori di completamento precedentemente descritti.
- **Manutenzione banchine.** L'intervento prevede la manutenzione della banchina di Portorosega e vedrà interessati quasi tutti gli approdi, dal n. 3 al n. 9 , mentre i lavori di risanamento dei primi due approdi sono già terminati.

- **Completamento piazzale.** E' in fase di attuazione l'asfaltatura di un'area minore a forma triangolare al confine con l'attuale area di darsena che verrà adibita al transito di sicurezza dei mezzi portuali come completamento naturale del piazzale già esistente.

6.2.4 Le connessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie del porto

6.2.4.1 La viabilità interna

- **Il sistema viario.**

La principale arteria nell'ambito del porto è via Timavo, dalla quale si diramano quattro strade dirette verso la banchina. Due di esse sono strade cosiddette interne al porto, ovvero interne al recinto doganale, via Solvay e via Terme Romane, e si connettono all'asse che corre parallelo alla banchina. Le rimanenti due sono via Vittorio Veneto che è una vecchia strada di accesso alla banchina ed è attualmente a fondo cieco, e via Grotta del Diau Zot che corre esternamente al recinto doganale nella parte est del porto.

Nella viabilità interna il traffico delle merci viene assorbito quasi esclusivamente dalla via Terme Romane che passa attraverso la dogana. Attualmente non vi sono particolari criticità di rilievo in merito alla circolazione dei veicoli interna al porto va comunque valutata la necessità di separare il traffico leggero da quello pesante nelle aree recintate di proprietà privata o in concessione dove non viene applicato il Regolamento di circolazione emanato dall'Autorità Marittima così da eliminare le interferenze tra le due componenti della mobilità su tutta la zona portuale.

- **Il sistema ferroviario.**

La rete ferroviaria interna al porto si sviluppa lungo la banchina per le operazioni di carico/scarico in diretta e corre parallela al recinto doganale, sia sul lato ovest che sul lato est, per connettersi ad un fascio di binari su entrambi i lati e attraverso due varchi doganali al tracciato che serve la zona industriale del Lisert e si collega poi allo scalo ferroviario in via Consiglio d'Europa per infine proseguire verso la linea Trieste-Venezia. La Compagnia portuale è l'unico operatore che gestisce le manovre ferroviarie interne al porto.

Nelle prospettive di sviluppo del porto va valutato l'adeguamento dell'infrastruttura stradale e ferroviaria in funzione alle attività portuali previste.

6.2.4.2 L'accessibilità al porto

- **Il sistema viario.**

L'accessibilità stradale principale al porto consentita ai mezzi pesanti viene garantita dalla bretella di collegamento (via Locavaz) tra la rotonda del Lisert sovrastante l'autostrada A4 e via Terza Armata (SS14). Via Locavaz si connette quindi a via Consiglio d'Europa che prosegue a serpentina parallelamente allo scalo ferroviario e fiancheggiando la darsena terminale del canale Locavaz confluisce poi nella via Timavo da cui si accede alla viabilità interna al porto.

Questo collegamento è efficace ma presenta alcune criticità, il ridotto numero di varchi e corsie della barriera autostradale Lisert che rallenta e limita le capacità di transito dei veicoli nonché le capacità di carico del sovrappasso di via Locavaz.

Nelle prospettive di uno sviluppo del porto si dovrà valutare un sistematico adeguamento delle precedenze di marcia nei nodi viari della via Locavaz che contribuiscono a rallentare il flusso di traffico e verificare l'eventuale potenziamento della bretella stradale e del sovrappasso.

Dovranno altresì essere valutate le connessioni viarie e ferroviarie delle nuove zone di espansione in primo luogo dell'area di stoccaggio della Stazione marittima e delle aree funzionali ad essa nonché in una prospettiva di lungo termine ad un'area di espansione destinata allo stoccaggio di container.

L'accessibilità stradale alla banchina De Franceschi, considerata una zona portuale autonoma, avviene su un'asse che attraversa l'area industriale Schiavetti-Brancolo e si connette alla nuova rotonda sulla tangenziale per Grado con la diramazione verso il casello autostradale di Ronchi. Le dinamiche di sviluppo dell'area prospettano la realizzazione di una nuova tangenziale che dall'area della penisola della Corea si connette alla SP per Grado aggirando l'area industriale. In parte la nuova tangenziale già esiste, va potenziata e necessita della costruzione dell'ultimo miglio ovvero della bretella stradale tra via Canneti e via Agraria. Questo asse stradale dovrebbe essere funzionale al progetto della nuova banchina "Ansaldo" e andrebbe valutato in prospettiva al nuovo assetto strutturale del golfo di Panzano orientato alla separazione delle attività diportistiche con le attività portuali proprie.

- **Il sistema ferroviario.**

L'accesso del porto alla rete ferroviaria nazionale, ovvero alla Stazione ferroviaria di Monfalcone viene garantito da un binario di dorsale dedicato e le manovre ferroviarie vengono gestite dalla società Coracfer. Complessivamente l'impianto ferroviario di raccordo offre connessioni efficaci a tutte le attività portuali attualmente operanti. Un primo fascio di binari in via Consiglio d'Europa funge da scalo intermodale ferro-gomma dove si svolge la preparazione dei convogli, mentre ulteriori due fasci di binari, denominati "fascio via Solvay" e "fascio varco portuale 2", sono collocati all'interno della zona portuale in corrispondenza di due varchi doganali e vengono utilizzati per la presa e consegna dei carri. Per un futuro sviluppo del porto va valutata l'eventuale estensione, per una lunghezza di 700 m, del fascio di binari corrispondente al varco portuale n. 2 funzionale alla proposta di costruzione della stazione marittima e del prolungamento della banchina. In una tale prospettiva si rende opportuno considerare il riordino dell'infrastruttura ferroviaria dell'area interessata valutando l'adeguamento dei raggi di curvatura e le relative connessioni alla rete principale di afferenza alla stazione ferroviaria di Monfalcone in funzione delle nuove esigenze di trasporto intermodale anche in virtù di una più efficiente riduzione dei tempi di manovra nonché la risoluzione del problema dello scalo ferroviario e della sua interferenza con il collegamento viario di accesso al porto.

Nella prospettiva a lungo termine della eventuale costruzione della banchina "Ansaldo" va valutata l'ipotesi progettuale di costruire il tratto ferroviario che connette detta banchina con il raccordo ferroviario verso la stazione di Ronchi dei legionari Sud. Questa ipotesi oltre ad essere funzionale alla banchina stessa e servire alle attività della zona industriale Schiavetti-Brancolo e potrebbe sostituire la ferrovia dismessa che porta alla Fincantieri a condizione che il cantiere svolga le opportune modifiche interne al proprio ciclo produttivo.

6.2.5 Le aree contermini al vigente perimetro del porto

Vengono qui intese le aree adiacenti o prossime a quelle delimitate dal vigente perimetro del porto che “interagiscono” o “interferiscono” in modi diversi con le attività portuali.

6.2.5.1 Le zone portuali produttive, industriali, energetiche

Sono le aree di prima banchina collegate in autonomia funzionale al porto ed i rispettivi specchi d'acqua delle aziende A2A, Fincantieri, De Franceschi. Seppure le aree sono assoggettate alla pianificazione comunale risultano strategiche anche nel contesto della pianificazione portuale. In questa ottica andrà valutato un eventuale sviluppo della banchina De Franceschi e le eventuali interazioni con tutta la movimentazione generata nel bacino, sia navale che diportistica.

In merito alla banchina A2A non vengono rilevate particolari prospettive evolutive, ferme restando attuali diverse valutazioni nell'ipotesi di un futuro processo di riconversione della centrale, mentre in una prospettiva a lungo termine andrà considerato il progetto comunale di riutilizzo della penisola della Corea di proprietà della Fincantieri che prevede la realizzazione di un'area stoccaggio e parcheggio e della banchina “Ansaldo”. Seppure il progetto è attualmente accantonato, va preso in esame ai fini della risoluzione delle criticità del golfo di Panzano e del miglioramento dell'accessibilità delle aree contermini il porto già in precedenza evidenziate.

6.2.5.2 Le aree di retroporto

L'area di retroporto che riveste particolare interesse nelle strategie di sviluppo del porto è l'area che nella zonizzazione comunale viene classificata come zona N1 – Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale e si trova all'interno della dividente demaniale.

L'area in questione delimitata a nord dal passaggio della ferrovia, attualmente in concessione al Consorzio di Sviluppo industriale del Comune di Monfalcone è attualmente un'area incolta con un'altimetria del terreno irregolare al cui interno è localizzato un impianto di trattamento dei fanghi attualmente in concessione al medesimo Consorzio. **Essa sarà funzionale alle scelte di sviluppo relative alla banchina ed è pertanto opportuno che mantenga un elevato margine di flessibilità.** Considerando gli attuali trend di crescita del trasporto delle automobili (vedi paragrafi 2.1 e 2.2) andrà altresì valutata una destinazione di tale area per funzioni retro-portuali collegate all'intermodalità anche con l'utilizzo del materiale trasferito dal graduale svuotamento della cassa di colmata in precedenza già descritto. In questo processo di movimentazione dei terreni si dovranno necessariamente considerare i tempi previsti per la sedimentazione del materiale dragato.

6.2.5.3 Le aree di diporto e le aree turistiche

Le aree dedicate all'attività diportistica non sono disciplinate dal piano del porto ma sono sottoposte alle norme della pianificazione comunale, (zone L1 e L2). Esse sono localizzate nel golfo di Panzano e nell'area del canale Locavaz. Se per quest'ultima area le movimentazioni delle imbarcazioni da diporto non rappresentano una criticità, il problema delle interferenze tra la navigazione delle imbarcazioni da diporto e il transito delle navi merci si pone per il golfo di Panzano, dove trovano sede le marine storiche di Monfalcone: la SVOC , la Lega Navale Italiana e la Hannibal. Nel golfo si trova anche un antico e

importante approdo commerciale, la banchina De Franceschi, che viene utilizzato esclusivamente per lo scarico delle granaglie lavorate e commercializzate dall'industria molitoria De Franceschi. Sempre nell'ambito del golfo di Panzano risultano significative le progettualità in atto indirizzate allo sviluppo della nautica da diporto sull'Isola dei Bagni dove verranno realizzati nuovi pontili all'interno della linea di costa. Tale progettualità dovrà tener conto delle interazioni tra la movimentazione navale generata nel bacino e quella diportistica.

In tale contesto di sviluppo sarà da valutare **la possibile ed auspicabile separazione funzionale delle attività nautiche da diporto dalle attività portuali considerando oltre alla mobilità via mare anche l'assetto infrastrutturale stradale e ferroviario delle aree che gravitano sul golfo di Panzano.**

6.2.5.4 Interazione con le aree di valenza naturalistica

L'incompatibilità tra aree naturali ZSC-ZPS, nelle quali l'obiettivo primario è la tutela della biodiversità presente, considerate un vincolo ambientale, e l'area portuale dove invece l'obiettivo principale è orientato a garantire un'efficace transizione delle merci, si presenta come una criticità da superare per il futuro sviluppo del porto. In questo caso **si dovrà valutare la possibilità di separare nettamente le due aree funzionali scorporando quindi l'area naturalistica protetta dal perimetro portuale anche se ciò presumibilmente non impedirebbe di ottemperare l'obbligo di mitigare gli impatti delle attività portuali sull'ambiente naturale, ma risolverebbe dal punto di vista formale l'incongruenza.**

Questione diversa si pone nel caso dell'interazione tra le attività portuali e le aree naturali SIN o i prati stabili naturali disciplinati dalla L.R. 9/2005 che non vengono considerati vincoli ambientali ma bensì aree di particolare pregio naturalistico. Ciò comporta l'opportunità di valutare la valorizzazione delle valenze naturali nell'ambito dello sviluppo delle aree contermini al porto anche con eventuali forme di compensazione ambientale degli impatti provocati.

6.3 LA DOCUMENTAZIONE TECNICA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Nella redazione del PRP vanno considerati i dettami di cui all'art. 6 della LR 12/2012 e dell'art. 5 della L84/1994 nonché la descrizione di dettaglio presente nell'allegato C1 delle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali.

In merito il comma 3 dell'art.6 della LR 12/2012 dispone che:

“3. Il Piano regolatore portuale è costituito da:

- a) una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella pianificazione delle aree portuali;*
- b) rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale, nonché per assicurare una chiara e univoca interpretazione dei contenuti, delle norme e delle procedure; per le rappresentazioni possono essere utilizzate tecnologie informatiche;*

- c) *la definizione dei tempi di attuazione, con la descrizione sommaria delle opere e attrezzature previste e dei relativi elementi di costo;*
d) *le norme di attuazione del Piano.*”

Inoltre, ai sensi del Dlgs 152/2006 art.13 comma 3, tra i contenuti di Piano è compreso anche il Rapporto ambientale, articolato secondo le indicazioni di cui al paragrafo 5.4.2 della presente relazione.

La legge 84/1994, nell'art.5, comma 5, prevede che al PRP venga allegato un rapporto di sicurezza dell'ambito portuale e di rischio incendi nel caso in cui il porto abbia valenze regionali o interregionali e vi siano svolte funzioni industriali.

Il piano del Porto deve considerare le seguenti indagini di settore:

lo studio meteomarinario che ha lo scopo primario di valutare le caratteristiche di esposizione meteo marine dell'area portuale (sia al largo, sia sottocosta). Nello specifico si tratta di definire le caratteristiche del moto ondoso, sia in merito alle opere da realizzare che all'operatività del porto stesso, il regime dei venti e le loro principali caratteristiche in termini di direzione e intensità, le variazioni del livello del mare, lo studio delle correnti e l'agitazione ondosa all'interno del Porto;

lo studio delle caratteristiche dei fondali, che comprende l'analisi dell'insabbiamento del canale di accesso, la stima dei volumi di dragaggio, la manutenzione, la gestione e l'eventuale trattamento dei materiali di dragaggio, la dispersione e la qualità dei sedimenti marini;

la conformazione geomorfologica della fascia litoranea e le possibili variazioni a seguito delle opere;

lo studio della navigabilità per verificare le esigenze di manovra delle navi;

l'analisi dei traffici prendendo in considerazione il mercato attuale e quello potenziale allo scopo di verificare se il dimensionamento proposto delle opere è conforme alle previsioni future di traffico;

l'analisi dei flussi veicolari sulla viabilità stradale e ferroviaria;

l'analisi dell'impatto e del clima acustico;

l'inquadramento idrogeologico, geologico e geotecnico, nonché idrologico e idraulico dei corsi d'acqua che interessano l'area di studio del Porto;

lo studio socio-economico per valutare l'impatto in termini occupazionali ed economici degli sviluppi previsti per il Porto.

6.4 INDIRIZZI PER IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI MONFALCONE AI SENSI DELLA L.R.12/2012

Dall'analisi di tutti i temi afferenti il Porto di Monfalcone ed il relativo nuovo strumento pianificatorio, affrontati nel presente documento, in ordine a:

- tipologia di Piano di carattere strategico pianificatorio e relativa procedura ambientale di VAS ai sensi del DLgs 152/2006;

- andamento dei flussi di traffico marittimo e relative prospettive di sviluppo del Porto di Monfalcone inserito nel Sistema portuale del Nord Adriatico;
- definizione e razionalizzazione dell'assetto delle infrastrutture portuali esistenti per una migliore e più efficiente gestione delle attività portuali, anche in termini di armonizzazione del relativo regime concessorio;
- infrastrutture viarie e ferroviarie interne al porto e di connessione alle reti di comunicazione principali;
- definizione dell'ambito portuale e relativo riassetto delle destinazioni funzionali per uno sviluppo del porto in una logica di sistema territoriale, anche ai fini delle Intese previste dalla Legge, che tiene conto delle relazioni ed interconnessioni con le aree contermini e le attività produttive cantieristiche e turistico-diportistiche ivi svolte, ricadenti in aree sottoposte alla pianificazione comunale;
- definizione di un sistema per la governance del porto che garantisca migliori prestazioni delle attività gestionali.
- relazione ed integrazione delle zone portuali con le aree di tutela e valore ambientale ivi presenti in una logica di sostenibilità e di tutela, anche in presenza di eventuali infrastrutture di forte impatto ambientale (ad esempio Impianto GNL).

Per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone si delineano le seguenti indicazioni ed i seguenti indirizzi:

☞ Al fine di un potenziamento dei traffici portuali nel Porto di Monfalcone, nodo del Sistema portuale regionale e dell'Alto Adriatico, per valorizzare la sua funzione di scalo di approvvigionamento delle realtà industriali e produttive regionali e nazionali ma anche di scalo complementare e sinergico per altre tipologie di traffico quali il traffico container e quello Ro Ro, già sviluppate e consolidate in altre realtà portuali contermini e tenuto conto della situazione attuale delle aree portuali concesse, si danno i seguenti indirizzi che dovranno privilegiare il coinvolgimento del capitale privato (vedi art. 13 della L.R.12/2012):

- 1 *Valutare l'ampliamento e lo sviluppo del lay-out base di banchina e piazzali retrostanti per la massima valorizzazione funzionale degli ampi spazi ed aree rese disponibili dalle opere di conterminazione territoriale (**cassa di colmata**) e posizionamento dei fanghi di risulta. Si dovranno altresì considerare superfici alternative da destinare al deposito di materiali di dragaggio nell'eventualità che si prevedano infrastrutturazioni dell'attuale area della cassa di colmata;*
- 2 *Valutare la configurazione del lay-out di base del sistema per le modalità Ro-Ro CON-Ro (**realizzazione di adeguate banchine di ormeggio - darsena**), multi-purpose e container (piazzali modulari di stoccaggio con adeguata portata ≥ 6 tonn/mq, piazzali a monte per l'insediamento di magazzini privati) nonché quali strutture di supporto al traffico di autoveicoli;*

- 3 Valutare la previsione di infrastrutture complementari di base per il supporto all'eventuale traffico passeggeri a seguito del traffico Ro-Ro, CON-Ro e Ferry, **(Stazione marittima)** ;
 - 4 Valutare una ridefinizione complessiva del regime concessorio delle aree portuali anche ai fini di una miglior armonizzazione ed un più efficiente utilizzo delle aree demaniali nell'ottica dello sviluppo portuale.
 - 5 Prevedere la ridefinizione della viabilità interna e relative connessioni alla rete principale valutando la capacità di scorrimento del traffico lungo la via principale di accesso al Porto e le capacità di carico del sovrappasso lungo la stessa arteria.
 - 6 Valutare la previsione del potenziamento del raccordo ferroviario a monte del lay-out primario (banchina/piazzale) con adeguate aste di movimentazione/carico/scarico convogli **(lunghezza scalo ferroviario merci con aste rettilinee 650÷750 m)**, adeguati raggi di curvatura e relative connessioni alla rete principale. di afferenza alla stazione ferroviaria di Monfalcone nonché il superamento delle attuali interferenze tra lo scalo ferroviario ed il collegamento viario di accesso al porto.
 - 7 Valutare una migliore distinzione funzionale tra le attività di diporto e le attività portuali nel bacino di Panzano considerando, oltre alla mobilità via mare, anche l'assetto infrastrutturale, stradale e ferroviario, a servizio delle banchine collegate in autonomia funzionale al Porto.
- ☞ Al fine di garantire uno sviluppo equilibrato del Porto, inserito in una logica di sistema territoriale integrato che tiene conto delle complessive realtà produttive presenti e proposte nell'area (attività industriali, cantieristiche, turistico diportistiche e di approvvigionamento energetico), perseguendo sia l'esigenza di offrire una rapida risposta alle opportunità del mercato, sia la redditività degli investimenti conseguenti all'acquisizione di nuovi volumi e tipologie di traffico si danno i seguenti indirizzi:
- 1 Valutare la definizione del perimetro dell'ambito portuale prevedendo:
 - un incremento dell'attuale dotazione di aree retroportuali con prevalente funzione intermodale e logistica per aumentare e diversificare l'offerta di aree da destinare a nuovi traffici, valutando l'opportunità di ricomprendere in tale ambito le aree attualmente non utilizzate, comprese tra le banchine ed il piazzale del Porto e l'agglomerato industriale del Lisert, in quanto aree facilmente infrastrutturabili da destinare a funzioni in linea con la destinazione di interscambio merci già prevista dal PRGC di Monfalcone.
 - l'approfondimento delle tematiche inerenti al rapporto fra i vigenti siti vincolati ZSC-ZPS e le adiacenti aree portuali, le relative funzioni e i loro possibili utilizzi futuri.

- *l'eventuale aggiornamento delle attuali zone portuali produttive industriali ed energetiche in cui vengono svolte funzioni e servizi portuali in autonomia funzionale.*
 - *Valutare l'inclusione in ambito portuale anche di aree private non appartenenti al demanio marittimo purchè funzionali all'esercizio delle attività portuali e prevederne la regolamentazione mediante accordi con i soggetti proprietari delle aree stesse e degli impianti non demaniali, ai sensi di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 5 della L.R. 12/2012.*
- ☞ *Poiché il Piano regolatore portuale di Monfalcone è uno strumento in cui il carattere pianificatorio-strategico prevale su quello progettuale, ai sensi del comma 3 art. 6 della L.R. 12/2012, si dà indirizzo di assoggettare il medesimo a VAS, di cui agli articoli da 11 a 18 del decreto legislativo 152/2006 come concordato con il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare. Successivamente i relativi progetti saranno sottoposti a VIA, ai sensi degli articoli da 19 a 29 del citato decreto legislativo 152/2006.*
- ☞ *Nei documenti di VAS (ed in particolare nel Rapporto ambientale), al fine di sviluppare un adeguato quadro conoscitivo, si dà indirizzo di effettuare analisi degli aspetti ambientali specifici la cui caratterizzazione si basi sui parametri indicati nell'allegato C1 delle "Linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali" elaborate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici nel 2004, ivi comprese considerazioni relative alla gestione dei sedimenti inquinati (movimentazione e deposito dei fanghi) derivanti da vari interventi.*
- ☞ *Al fine di garantire la sostenibilità ambientale del Piano, oltre a valutare gli effetti che l'attuazione del Piano potrà generare sull'ambiente e sulla popolazione, anche fornendo eventuali indicazioni per la mitigazione e la compensazione di possibili effetti negativi indotti, si dà indirizzo di sviluppare altresì una proposta che persegua il miglioramento della qualità ambientale dell'area, che contempli le esigenze infrastrutturali ferroviarie e logistiche, che valorizzi l'area dal punto di vista turistico e che renda sostenibile lo sviluppo del futuro assetto del Porto, considerando in particolare i seguenti orientamenti:*
- *approfondire le valutazioni in merito alla possibilità di effettuare interventi di manutenzione/miglioramento relativamente alla porzione di Zona speciale di conservazione (ZSC) "Carso triestino e Goriziano" e Zona di protezione speciale (ZPS) "Aree carsiche della Venezia Giulia" che ricade parzialmente e si pone in continuità con la zona della cassa di colmata;*
 - *valutare l'opportunità di prevedere la realizzazione di un'area-filtro fra ZSC e cassa di colmata con funzioni di transizione;*

- *per l'area del Sito di importanza nazionale (SIN) "Canneto del Lisert", si valuti la possibilità di proporre un progetto ambientale che risponda alle esigenze funzionali di retroportualità e infrastrutturali ferroviarie legate allo sviluppo del futuro assetto del Porto e sia finalizzato anche a dare continuità alle adiacenti aree tutelate.*
- ¶** *In una logica di multifunzionalità e di sviluppo complessivo di tutta l'area, in relazione al prospettato insediamento di un impianto di approvvigionamento energetico finalizzato all'abbattimento dei costi energetici delle imprese regionali, in considerazione della necessità di minimizzare le interferenze con l'ambito portuale sotto il profilo delle movimentazioni dei traffici e delle relative operazioni portuali nonché sotto il profilo della sicurezza sia a terra sia a mare, in quanto si tratta di impianto a rischio di incidente rilevante, con particolare attenzione anche in rapporto ai i siti della Rete Natura 2000, alle ricadute socio-economiche e alle politiche comunitarie e nazionali di settore, si da' indirizzo di valutare l'opportuna localizzazione volta ad "armonizzarsi" al sistema portuale e le relative infrastrutture che in fase di redazione del Piano saranno individuate come "essenziali" per lo sviluppo del Porto.*

IL SEGRETARIO GENERALE

IL VICEPRESIDENTE