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

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

VARIANTE N. 3
AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO
Legge Regionale 14.08.1987 n. 22

(VARIANTE GENERALE BACINO MARGRETH)

Elab.

P II

NORMATIVA DI VARIANTE

DATA: NOVEMBRE 2001

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

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

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

NORMATIVA DI VARIANTE

Art. 1). Oggetto della Variante 3 al Piano Regolatore di Porto Nogaro

La presente Variante 3 al Piano Regolatore di Porto Nogaro approvato con D.P.G.R. n. 0307/Pres. del 04/09/1996 ha per oggetto:

- La variazione generale della zonizzazione dell'ambito del Piazzale Margreth, secondo quanto indicato negli elaborati grafici;
- la modifica e l'integrazione delle norme di attuazione relative all'ambito di cui al punto precedente, l'introduzione di alcune norme integrative valide per tutto il territorio oggetto del Piano, nonché l'introduzione di alcune modifiche e correzioni di dettaglio, con funzioni di assestamento della normativa e formazione di un testo coordinato e aggiornato della medesima.

Art. 2) Contenuto e durata del Piano

Le modifiche e le integrazioni introdotte dalla presente Variante 3 confermano i contenuti generali e la durata del Piano Regolatore di Porto Nogaro approvato con D.P.G.R. n. 0307/Pres. del 04/09/1996.

Art. 3) Elaborati della Variante 3 al Piano Regolatore di Porto Nogaro

La Variante 3 si compone dei seguenti elaborati:

A – ANALISI STATO DI FATTO

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

P - PROGETTO

Tav. P.1	Obiettivi della Variante – schema strutturale	1:2.000
Tav. P.2	Macrozonizzazione	1:2.000
Tav. P.3	Zonizzazione particolareggiata	1:1.000
Tav. P.4	Schema di frazionamento	1:1.000
Tav. P.5	Planivolumetrico indicativo di progetto	1:1.000
Tav. P.6	Schemi opere di urbanizzazione	1:1.000
Elab. P.I	Relazione illustrativa di variante – elementi numerici del piano - dimostrazione effetti di variante	
Elab. P.II	Normativa di variante	
Elab. P.III	Testo coordinato normativa P.R.P. e Variante 3	
Elab. P.IV	Elenchi e certificati catastali Estratto di mappa NCT - Planimetria su base catastale - Elenco ditte - Certificati catastali degli immobili ricompresi nel Piano	

Art. 4) Modifiche ed integrazioni alle previsioni grafiche del Piano Regolatore di Porto Nogaro

Le previsioni grafiche Piano Regolatore di Porto Nogaro approvato con D.P.G.R. n. 0307/Pres. del 04/09/1996 sono modificate ed integrate secondo le indicazioni grafiche riportate negli elaborati della Variante 3 che integrano gli elaborati del Piano originario e sostituiscono la Tav. P3 del medesimo.

Art. 5) Modifiche ed integrazioni alla normativa del Piano Regolatore di Porto Nogaro

La normativa di cui all'elaborato P14 del Piano Regolatore di Porto Nogaro approvato con D.P.G.R. n. 0307/Pres. del 04/09/1996 e oggetto della presente Variante 3, è modificata e integrata secondo quanto indicato nel presente elaborato P.II "Normativa di variante", nel testo di seguito riportato, ove sono indicate:

1. in carattere barrato di colore rosso le parti stralciate;
2. in carattere grassetto di colore blu le parti aggiunte.

Art. 6) Testo coordinato della normativa del Piano Regolatore di Porto Nogaro

A far data dall'entrata in vigore della presente Variante 3 la normativa di cui all'elaborato P.III

“Testo coordinato normativa P.R.P. e Variante 3” sostituisce il precedente testo di cui all’elaborato P14 “Normativa”.

**MODIFICHE INTRODOTTE CON LA PRESENTE VARIANTE
ALL'ELABORATO P14 DEL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARO
APPROVATO CON D.P.G.R. N. 0307/PRES. DEL 04/09/1996**

INDICE

1.0 NORME PRELIMINARI	7
1.1 Oggetto del piano Regolatore della portualità	7
1.2. Riferimenti	7
1.3 Elaborati	7
1.4 Efficacia del Piano	8
1.5 Contenuti delle norme	9
2.0 IDROVIA	10
2.1 Delimitazioni	10
2.2 Criteri generali di intervento	10
2.3. Criteri specifici per le varie tratte	11
2.3.1 Tratta A: fiume Corno dal Ponte di Villanova a P.le Margreth escluso	11
2.3.2. Tratta B: fiume Corno da P.le Margreth incluso all'area di confluenza Aussa-Corno esclusa	11
2.3.3. Tratta C: Arca della confluenza Aussa-Corno	12
2.3.4. Tratta D: Canale Translagunare	12
2.3.5. Tratta E: Area di S. Andrea - Porto Buso	12
2.3.6. Tratta F: Canale marittimo	13
2.3.7. Tratta G - Fiume Aussa	13
2.3.8. Tratta H - Canale Banduzzi	13
3.0 PORTI	14
3. 1. Porti commerciali	15
3.1.1. Bacino Margreth	15
3.1.1.a P.le Margreth	15
3.1.1.1. Ambito di P.le Margreth	16
3.1.1.2. Soggetti	16
3.1.1.3. Attuazione	17

3.1.1.4. Destinazione d'uso, opere ed impianti e relativa zonizzazione	17
3.1.1.5. Norme di Zona	19
3.1.1.5.1 Zona di Banchina	19
3.1.1.5.2. Zona di deposito e di temporanea custodia DEP/TC	19
3.1.1.5.3. Zona edificabile per magazzini coperti M	20
3.1.1.5.3.bis Zona edificabile per officine e servizi tecnici OF/ST	21
3.1.1.5.4. Zona direzionale e servizi di ristoro DIR/RB	22
3.1.1.5.5. Zona per servizi di pronto soccorso e di ristoro PS	23
3.1.1.5.6. Zona per la viabilità e la movimentazione dei mezzi meccanici	23
3.1.1.5.7. Zona di parcheggio Pn	24
3.1.1.5.8. Zona di verde pubblico e verde di protezione ambientale VP/VA	24
3.1.1.b Bacino di evoluzione Margreth	25
3.1.2. Porto Nogaro Vecchio	25
3.1.3. Darsena di Torviscosa	26
3.2 Porti ed approdi non commerciali	26
3.2.1. Strutture di attracco all'interno del perimetro della ZIAC	26
4.0. VARIANTE ALL'AREA DI FOCE	28
5.0. NORME TRANSITORIE E FINALI	29
5.1. Classificazione dei porti ai sensi del R.D. 2 aprile 1885, n. 3095 (serie 3a)	29
5.2 Competenza sugli ambiti portuali	29
5.3. Profondità delle idrovie	29
5.4. Valutazione di impatto ambientale	29
5.5. Impianti e reti tecnologiche	30
5.6. Piccoli manufatti per esigenze di servizio e necessità funzionali	30
5.7 - Autorizzazione edilizia in deroga	30
5.8 - Porti ed approdi esistenti alla data di entrata in vigore del PRP	31

1.0 NORME PRELIMINARI

1.1 Oggetto del piano Regolatore della portualità

I porti, le banchine, i piazzali, i servizi, gli impianti e le infrastrutture connessi con le attività portuali commerciali, il fiume Corno dal ponte stradale in corrispondenza dell'abitato di Villanova alla foce, l'area della confluenza Aussa - Corno, il canale translagunare, il canale marittimo, il fiume Aussa dalla foce sino alla confluenza del canale Banduzzi, il canale Banduzzi stesso e la darsena di Torviscosa sono assoggettati agli indirizzi e alle prescrizioni del presente Piano Regolatore di Porto Nogaro (nel seguito Piano).

Il piano è redatto dal Consorzio per la Zona Industriale dell'Aussa-Corno ai sensi e per gli effetti della L.R. n. 22/87, art. 12, 2° comma.

1.2. Riferimenti

Il Piano assume i seguenti riferimenti pianificatori:

Piano Nazionale dei trasporti

Piano Urbanistico Regionale

Piano Regionale dei Trasporti

Piano Regionale dei Porti

1.3 Elaborati

Oltre agli elaborati di cui alla presente Variante n. 3, Il Piano si compone dei seguenti elaborati:

A - Analisi

Tav. A1	Inquadramento Territoriale dell'area di Piano con riferimento al Piano Regionale Integrato dei Trasporti	1:200.000
Tav. A2	analisi territoriale e urbanistica	1:10.000
Tav. A3	Stato di fatto del porto Vecchio	1:1.000
Tav. A4	Stato di fatto del P.le Margreth	1:1.000
Tav. A5	Stato di fatto della foce	1:1.000
Tav. A6	Stato di fatto del Canale Translagunare e Marittimo	1:5.000
Tav. A7	Stato della Darsena di Torviscosa	1:3.000
Tav. A8	Piano di struttura delle vie d'acqua in F.V.G.	diagramma

Tav. A9 Porti minori - localizzazione e classificazione 1:50.000

P - Progetto

Tav. P1 Connessioni territoriali Indirizzi generali 1:10.000

Tav. P2 Tratte idrovie ed ambiti portuali 1:10.000

~~**Tav. P3** P.le Margreth 1:1000~~

Tav. P4 Porto Vecchio 1:5.000

Tav. P5 Foce 1:5.000

Tav. P6 Canale Translagunare e Marittimo 1:5.000

Tav. P7 Darsena di Torviscosa 1:3.000

Tavv. P8 Allegati:
Proposte di variante ai piani Regolatori Generali e al Piano Particolareggiato della ZIAC

P9 Relazione

P10 Relazione generale di massima sulle spese e programma di attuazione

P11 Elenco delle Ditte Piazzale Margreth

P12 Piano particellare di esproprio a P.le Margreth

P13 Elenco delle ditte a Porto Nogaro Vecchio

~~**P14** Normativa~~

Gli elaborati relativi all'area di foce formano oggetto e seguono l'iter della Variante n. 2 al presente Piano Regolatore di Porto Nogaro, adottata con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Aussa-Corno n. 34 del 19.03.2001 e ratificata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 1 del 27.04.2001.

1.4 Efficacia del Piano

Ai fini dell'attuazione del piano valgono le norme di cui alle LL.RR. n. 22/87 e 52/91, e successive modifiche di integrazioni, norme statali e regionali in materia urbanistica e edilizia, la legislazione speciale di settore in materia di portualità e navigazione marittima ed interna.

Le indicazioni di zonizzazione e le norme costituiscono variante agli strumenti urbanistici generali vigenti nei comuni interessati e al vigente Piano Particolareggiato della zona industriale dell'Aussa - Corno.

In sede di progettazione esecutiva è possibile introdurre varianti alle indicazioni di zonizzazione e di infrastrutture nella misura necessaria ad assicurarne la piena funzionalità senza ricorrere alla procedura di variante. In tal senso le variazioni ammissibili nei confronti delle indicazioni di zonizzazione non devono superare la percentuale del 10% delle superfici previste nel Piano, mentre le modificazioni alle previsioni infrastrutturali non devono intaccare l'assetto determinato dall'andamento e dalle funzioni attribuite alle previsioni medesime del Piano.

Nel caso di difformità fra indicazioni grafiche ed indicazioni normative, se non diversamente precisato dalle norme medesime, prevalgono queste ultime.

Per le previsioni azzonative relative al Piazzale Margreth, le indicazioni riportate alla Tav.

P3 Zonizzazione particolareggiata scala 1:1.000 su base CTRN, prevalgono su quelle riportate sulla stessa base alla Tav. P.2 in scala 1:2.000.

1.5 Contenuti delle norme

Le presenti norme riguardano le prescrizioni e le procedure di attuazione degli interventi sulle componenti della portualità, costituite dalle idrovie, dai bacini e dai porti.

Per quanto riguarda le connessioni territoriali viabilistiche e ferroviarie, il Piano fornisce indirizzi generali, evidenziati nelle tavole di inquadramento, la cui verifica ai fini dell'inserimento di tali indicazioni negli strumenti urbanistici comunali è demandata a specifici studi di fattibilità.

~~dell'inserimento di tali indicazioni negli strumenti urbanistici comunali è demandata a specifici studi di fattibilità.~~

2.0 IDROVIA

2.1 Delimitazioni

Ai fini dell'attuazione del Piano si considera idrovia l'insieme delle seguenti tratte navigabili:

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

Tratta B: Fiume Corno da P.le Margreth incluso all'area di confluenza Aussa-Corno esclusa.

Tratta C: Area di confluenza Aussa - Corno.

Tratta D: Canale translagunare.

Tratta E: Area di S. Andrea - Porto Buso (incrocio Canale translagunare - Litoranea Veneta).

Tratta F: Canale marittimo.

Tratta G: Fiume Aussa.

Tratta H: Canale Banduzzi.

2.2 Criteri generali di intervento

Gli interventi vanno qualificati e dimensionati secondo i caratteri specifici delle singole tratte.

Al fine di salvaguardare l'ambiente e di non intralciare la navigazione commerciale sono escluse opere di banchinamento ed ormeggio, di qualsiasi tipologia e materiale, lungo entrambe le sponde dei fiumi e dei canali, con l'eccezione dei fronti che il presente Piano destina a porto commerciale.

Fermo restando quanto prescritto nel successivo art. 5.3, si ammette l'approfondimento fino a m 8.50 sull'intera tratta navigabile, ad eccezione della tratta A dove possono essere effettuate esclusivamente opere di dragaggio per la manutenzione dei fondali fino ad una profondità massima di m 5.00.

Si ammette una larghezza massima in cunetta di m 70 per il canale Corno ed il canale lagunare e di m 80 per il canale marittimo.

E' ammissibile la realizzazione di porti nelle zone individuate dal presente Piano. Nelle more della modifica della legge istitutiva del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona Aussa-Corno, all'interno del perimetro della Z.I.A.C. le strutture d'attracco saranno ammesse solo se destinate esclusivamente a servizio ed integrazione dell'attività esercitata.

Sulle sponde del Fiume Corno non destinate a porto o approdo sono ammessi solo interventi di risanamento e di consolidamento e sistemazioni funzionali all'esercizio della pesca sportiva od

altre opere di sistemazione idraulica strettamente legate alla bonifica dei terreni (impianti ~~idroviori~~ **idrovari**, chiuse, immissione di corsi d'acqua artificiali) come precisato nelle vigenti norme di attuazione del relativo Piano Particolareggiato **della Z.I.A.C..**

In deroga al punto precedente, le lungo le sponde del Fiume Corno, per la tratta indicata all'articolo 1.1, sono riconosciuti i porti e gli approdi esistenti al momento dell'entrata in vigore del Piano Regolatore del porto approvato con D.P.G.R. n. 0307/Pres. del 04/09/1996 - cui si riferisce la presente variante - per i quali potranno essere mantenute ed adeguate le strutture di ormeggio sulle sponde fluviali ed i servizi di banchina, come indicato nelle norme transitorie e finali.

2.3. Criteri specifici per le varie tratte

2.3.1 Tratta A: fiume Corno dal Ponte di Villanova a P.le Margreth escluso

Gli interventi di sistemazione idraulica vanno correlati alla valorizzazione storico-ambientale, in connessione con il recupero delle frazioni storiche ed in particolare del borgo portuale di P.to Nogaro, ad integrazione ed estensione delle aree a verde attrezzato lungo il Corno e la Corgnolizza.

Potranno essere effettuati, a cura dei soggetti competenti:

- risanamento, consolidamento e rimboschimento delle sponde mediante la piantagione di essenze arboree locali quali il carpino bianco, olmo e pioppo cipressino in quantità idonea ad assicurare la creazione di un diaframma naturale tra il corso dell'acqua e la superficie retrostante;
- percorsi ciclopedonali lungo l'argine;
- manutenzione ordinaria e straordinaria dell'alveo e dei manufatti;
- manutenzione dell'alveo con opere di dragaggio fino alla profondità massima di ~~5.00 m.~~ **5.00.**

2.3.2. Tratta B: fiume Corno da P.le Margreth incluso all'area di confluenza Aussa-Corno esclusa

Si conferma il porto commerciale di P.le ~~margreth secondo il Piano Particolareggiato che fa parte integrante del presente Piano costituendone una specificazione~~ **Margreth secondo le previsioni del presente Piano, avente anche valenza di Piano Particolareggiato.**

Gli interventi di consolidamento delle sponde in destra orografica dovranno avere riguardo anche alle esigenze di sicurezza e funzionalità della navigazione e di sviluppo degli ambiti portuali secondo le indicazioni del presente Piano.

La posa in opera nell'alveo di briccole con segnalatori per la navigazione con nebbia e con

fanali per la navigazione notturna, dovrà avvenire alla distanza minima di m 35 dall'asse del Canale navigabile e potrà essere effettuata esclusivamente con manufatti di legno, opportunamente trattati per resistere in ambiente idrico.

2.3.3. Tratta C: Arca della confluenza Ausa-Corno

Gli interventi di funzionalizzazione idroviaria e di razionalizzazione delle attività esistenti o previste vanno contemperati con gli obiettivi di salvaguardia e valorizzazione del parco lagunare.

In tale area vanno pertanto ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- Parco naturale
- ambiti naturalistici di tutela e ripristino ambientale
- aree agricole
- verde attrezzato
- verde pubblico
- lotti industriali (solo in adiacenza al perimetro del vigente Piano Particolareggiato della Z.I.A.C.)
- servizi e attrezzature funzionali alle destinazioni ammesse.

2.3.4. Tratta D: Canale Translagunare

In questa tratta è prescritto il potenziamento della segnaletica e dei dispositivi di segnalamento.

La stabilità, lo stato di conservazione delle briccole ed i dispositivi segnaletici vanno controllati periodicamente ed immediatamente riparati e sostituiti in caso di degrado o di rottura.

Il tratto iniziale all'incrocio con la Litoranea Veneta potrà essere rettificato in conformità al disegno di cui alla Tav. P6 [del PRP originario](#).

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

In questa area bisognerà porre particolare attenzione alla salvaguardia della funzionalità dell'incrocio fra Canale Translagunare e Litoranea Veneta.

Le briccole e la segnaletica vanno assoggettate a controlli periodici ed immediatamente sostituite in caso di rottura o degrado.

Gli interventi sull'isola di S. Andrea e P.to Buso, come previsto dai piani regolatori dei Comuni di

appartenenza, vanno eseguiti in modo da non creare intralcio alla navigazione commerciale.

2.3.6. *Tratta F: Canale marittimo*

In questa tratta va periodicamente controllato lo stato di conservazione delle dighe foranee ed il funzionamento dei dispositivi di segnalamento, provvedendo all'immediata riparazione in caso di degrado o di rottura. Gli interventi di dragaggio sulla barra di foce vanno eseguiti immediatamente quando la profondità del mare diventa inferiore ai m 9.

Le dighe foranee potranno essere prolungate in conformità al Piano Regolatore di Porto Nogaro del Magistrato alle Acque, approvato nel 1962, subordinatamente alla predisposizione di uno studio di fattibilità e di impatto ambientale integrativo che valuti le interferenze delle opere con il sistema della laguna.

2.3.7. *Tratta G - Fiume Aussa*

Al di fuori degli ambiti portuali saranno consentiti soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di consolidamento e ricarica degli argini, di rinaturazione, ed in generale tutti gli interventi finalizzati alla conservazione dell'assetto attuale ed alla sicurezza o difesa delle esondazioni.

Ai fini della navigabilità il fondale massimo è fissato in m 5.00.

2.3.8. *Tratta H - Canale Banduzzi*

Valgono le stesse norme di cui al punto precedente, con la seguente eccezione:

- il fondale massimo è fissato in m 4.00.

3.0 PORTI

All'esterno della Z.I.A.C. sono ammissibili tutti i tipi di portualità.

I porti sono classificati come "**Zona L**", ai sensi degli articoli 16 e 43 delle norme di attuazione del P.U.R.

La zona è riservata ad attrezzature portuali ed attività connesse, con le seguenti destinazioni d'uso:

- Attività di deposito
- Attività di riparazione
- Attività tecniche, amministrative e di servizi
- Attività ricreative

Nella Zona L si prescrivono i seguenti indici e parametri urbanistico-edilizi:

a) Rapporto di copertura	max mq/mq 0,50
b) Distanza da strada secondaria regionale	min m 20,00
e) Distanza da strada comprensoriale, di collegamento e di quartiere	min m 5,00
d) distanza dai confini di proprietà	min m 5,00
e) Distanza fra edifici	min m 10,00
f) Superficie lotto nuovi insediamenti in Zona L 1	min mq 5000

Nell'ambito dei lotti dovrà essere destinata a servizi ed attrezzature una superficie non inferiore a 80 mq per 100 mq di superficie lorda di pavimento degli edifici, della quale almeno la metà destinata a parcheggio.

I porti dovranno essere dotati delle seguenti attrezzature (art. 5 L.R. 22/87):

- a) banchine
- b) fondali di almeno m 3.50 rispetto al livello medio del mare
- c) impianti antincendio
- d) scalo d'alaggio
- e) punti luce ed acqua in banchina
- f) segnalamenti fissi per la navigazione diurna e notturna
- g) servizi igienici.

3. 1. Porti commerciali

Il piano individua i seguenti porti commerciali:

1. Bacino Margreth
2. Porto Nogaro Vecchio
3. Darsena di Torviscosa

~~In variante allo schema direttore di P.to Nogaro allegato al piano Regionale dei Porti, non si conferma la previsione di porto commerciale alla foce in Laguna, in prossimità della confluenza dei fiumi Aussa e Corno.~~

La previsione di porto commerciale di cui allo schema direttore allegato al Piano Regionale dei Porti è sviluppata secondo i contenuti di cui alla VARIANTE N. 2 AL PIANO REGOLATORE DI PORTO NOGARÒ, adottata con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Aussa-Corno n. 34 del 19.03.2001 2001 e ratificata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 1 del 27.04.2001.

3.1.1. Bacino Margreth

E' costituito dal piazzale Margreth, e dall'annesso bacino idrico di evoluzione.

In previsione degli sviluppi futuri, P.le Margreth è ampliato dall'area a sud fino all'esistente struttura di attracco per demolizioni navali.

Il nuovo piazzale così ampliato è individuato come Zona L1 - Porto di interesse regionale.

3.1.1.a P.le Margreth

Le norme di cui al presente capo disciplinano la destinazione d'uso e l'attività edilizia del P.to commerciale di P.le Margreth.

Le presenti norme sostituiscono quelle del piano particolareggiato vigente, relativo al medesimo piazzale, approvato con D.P.G.R. n° 0513/86 Pres. del 18.11.1986.

Ai sensi delle vigenti leggi regionali in materia di piani particolareggiati, le presenti norme e le scelte di progetto riportate nelle tavole grafiche sono immediatamente esecutive con il D.P.G.R. di approvazione ed hanno validità decennale.

L'esecutività del presente Piano Particolareggiato equivale a dichiarazione di pubblica utilità, d'indifferibilità e di urgenza di tutte le opere ed impianti ivi previsti.

3.1.1.1. Ambito di P.le Margreth

L'ambito in cui hanno validità le presenti norme, comprende la "Zona L1" riservata alla portualità commerciale di livello regionale come individuato nella Tavola **P63 del Piano, come modificata dalla Tavola P.3 della presente variante.**

Il presente **p**Piano costituisce variante al vigente PRG del Comune di San Giorgio di Nogaro e al vigente P.P. della Z.I.A.C.

La variante di cui al comma precedente concerne la modifica della destinazione da "Zona D1 - Ambito degli agglomerati industriali di interesse regionale" e dalla zona "Fiumi e Canali" in Zona L1 - "Ambito delle attrezzature portuali di interesse regionale", e la modifica della destinazione del vigente P.P. della Z.I.A.C. da zona industriale di completamento in area per attività portuali di interesse regionale (L.1).

3.1.1.2. Soggetti

I soggetti che intervengono ad attuare il Piano Particolareggiato sono i seguenti:

- 1) il Consorzio Z.I.A.C. **;** , **anche quale titolare delle funzioni amministrative regionali di cui all'atto di delegazione amministrativa intersoggettiva emanato ai sensi dell'art. 41 della L.R.41/1998;**
- 2) Enti pubblici, in applicazione di leggi e norme che ne riconoscano la competenza in specifici interventi di settore;
- 3) Enti pubblici aventi titolo ai sensi delle leggi e normative vigenti previa convenzione con il Consorzio Z.I.A.C.;
- 4) privati, singoli o riuniti nelle forme associative previste dalle leggi vigenti, previa convenzione con il Consorzio Z.I.A.C.;
- 5) strutture miste pubblico - private, ivi compreso il Consorzio Z.I.A.C..

In linea generale sono di competenza del Consorzio Z.I.A.C. e degli Enti pubblici aventi titolo le seguenti categorie di interventi e di opere:

- a) manutenzione ordinaria e straordinaria di opere, impianti e edifici esistenti, ivi compresi i dragaggi ed altri interventi subacquei e subalvei;
- b) servizi ed attrezzature collettive, riguardanti la viabilità, i parcheggi, la vita associativa, l'istruzione e l'assistenza, la sanità, il tempo libero, la ristorazione e la ricreazione;
- c) opere di urbanizzazione primaria;
- d) edifici per magazzini, servizi, uffici, impianti tecnici;
- e) impianti ed attrezzature tecnologici;
- f) opere di protezione e consolidamento a salvaguardia della pubblica sicurezza.

Gli interventi suddetti possono essere realizzati anche dai soggetti di cui ai precedenti punti 4)

(privati) e 5) (strutture miste) tramite l'affidamento delle opere e/o degli impianti previsti in concessione, ai sensi delle leggi vigenti in materia.

3.1.1.3. Attuazione

Le opere si realizzano in forma diretta previo rilascio di concessione o autorizzazione comunale in conformità alle disposizioni del vigente Regolamento Edilizio Comunale.

Sono fatti salvi i pareri e le autorizzazioni di altri Enti previsti a termine di legge.

Entro il limite demaniale il rilascio dell'autorizzazione comunale per la realizzazione di impianti ed edifici, è subordinato a specifica autorizzazione demaniale, fermo restando che la banchina, per la larghezza della fascia demaniale di 40 m, è inedificabile, salvo la realizzazione di opere a raso ovvero opere espressamente richieste dalle competenti autorità o previste da norme di sicurezza del lavoro, igienico – ambientali, di prevenzione incendi e di protezione civile, nonché specifiche opere demandate all'attracco delle navi.

E' altresì consentita l'installazione di gru ed impianti esclusivamente destinati al carico/scarico di merci da/per navi.

3.1.1.4. Destinazione*ei* d'uso, opere ed impianti e relativa zonizzazione

All'interno del perimetro del Piano Particolareggiato sono previsti:

- 1) Banchina per l'attracco e il carico-scarico delle merci;
- 2) attracchi ro-ro, fissi e galleggianti;
- 3) piazzali di deposito e di temporanea custodia;
- 4) magazzini coperti;
- 5) viabilità;
- 6) parcheggi per mezzi leggeri e pesanti;
- 7) binari ferroviari di banchina e di raccordo;
- 8) verde pubblico **e verde di protezione ambientale**;
- 9) edifici per l'amministrazione del Consorzio Aussa Corno, della finanza, della dogana, degli operatori portuali;
- 10) servizi di ristorazione, sanitari e di pronto soccorso;
- 11) officine, locali **termici per servizi tecnici**, impianti fissi ed amovibili;
- 12) reti tecnologiche riguardanti la pubblica illuminazione, gli impianti idrici ed antincendio, reti di smaltimento delle acque meteoriche e nere.

- 13) recinzione dell'area doganale, con i relativi punti di valico **pedonale**, carrabile e ferroviario.

Ai fini del controllo quantitativo e qualitativo le suddette previsioni sono organizzate nella seguente zonizzazione:

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. zona di banchina; | |
| 2. zona per deposito e temporanea custodia; | DEP/TC |
| 3. zona per magazzini coperti e per funzioni connesse con l'esercizio della portualità commerciale; | MA |
| 3 bis. zona per officine e servizi tecnici; | OF/ST |
| 4. zona per la viabilità e la movimentazione dei mezzi meccanici; | |
| 5. zona direzionale e servizi ristoro; | DIR/RB |
| 6. zona per servizi di pronto soccorso; bar, ristorazione; | PS/RB |
| 7. zona di parcheggio; | Pn |
| 8. zona di verde pubblico e verde di protezione ambientale; | VP/VA |
| 9. zona di scalo ferroviario in sede propria. | |

In sede di progettazione esecutiva le suddette zone possono essere assoggettate a limitate variazioni di perimetro o di superficie, non superiori al 10%, fermo restando il perimetro complessivo del **presente** Piano Particolareggiato.

Sono ammesse limitate traslazioni degli edifici e delle aree di servizio, purché vengano rispettati gli allineamenti ed esistano comprovate necessità di integrazione funzionale con gli impianti tecnologici.

Non è richiesta la variante al presente Piano Particolareggiato per il riposizionamento dei parcheggi nel rispetto delle superfici previste nella Tav. P3 **di variante** e dei piazzali di deposito sulle aree scoperte all'interno del recinto doganale qualora sopravvenute necessità funzionali del lavoro portuale lo richiedano.

Per quanto riguarda le opere a rete e gli impianti tecnologici le previsioni del presente Piano Particolareggiato vanno considerate di massima e potranno essere modificate, integrate e sostituite da altre di diversa tecnologia o modalità esecutiva alla luce dei rispettivi progetti esecutivi e delle indicazioni degli Enti preposti.

E' ammessa l'introduzione di limitate varianti ai tracciati della viabilità primaria ed agli accessi all'ambito portuale purché sia rispettato l'assetto determinato dall'andamento e dalle funzioni attribuite ai tracciati medesimi ~~del~~ **dal** Piano.

Il limite di recinzione riportato sulle tavole del progetto deve intendersi come massimo recintabile, ferma restando la possibilità di arretrare o modificare l'andamento della recinzione stessa in adeguamento, a richiesta degli Enti istituzionalmente competenti.

La progettazione e la realizzazione delle opere ed infrastrutture previste va realizzata per stralci funzionali, in conformità al programma di attuazione del presente Piano. La progettazione e la realizzazione degli edifici di servizio va effettuata nel rispetto delle norme di sicurezza e di igiene vigenti e con riguardo all'unità formale dell'immagine del porto.

Ai fini dell'applicazione dell'indice di copertura si assume l'intera superficie del Piano Particolareggiato **del P.le Margreth**.

3.1.1.5. Norme di Zona

3.1.1.5.1 Zona di Banchina

Per zona di banchina si intende la fascia demaniale, della larghezza di 40 m dal filo della banchina, riservata al carico e scarico delle merci.

In essa sono pertanto consentiti l'attracco delle navi, il transito, la sosta e la manovra di convogli ferroviari e di mezzi pesanti su gomma **e deposito merci per carico e scarico**.

E' consentita l'installazione di impianti tecnologici fissi, strettamente funzionali al carico ed allo scarico, purché la relativa localizzazione non costituisca particolare ostacolo al movimento dei mezzi di trasporto e del relativo personale e sia determinata da precise esigenze operative. Dovranno essere previste bitte di ormeggio, prese elettriche, d'acqua **potabile** e antincendio.

~~Gli attracchi ro-ro sono ammessi esclusivamente dove indicato nella Tav. P3.~~

~~Nel caso si realizzi la localizzazione a nord è prescritta una soluzione di attracco che imponga l'ormeggio parallelamente alla banchina.~~

Sono altresì ammesse **strutture fuori terra**, ~~qualsiasi struttura fuori terra~~ esclusivamente se previste dalle vigenti norme in materia di sicurezza dei lavoro, di prevenzione incendi, di protezione civile, nonché specifiche opere accessorie all'attracco delle navi.

Per gli ampliamenti della banchina, la linea di sponda indicata dal presente Piano è da considerarsi quale previsione di massima, vincolante per quanto riguarda gli attacchi sulla banchina esistente, ma suscettibile di modifica e adattamento in sede di attuazione, senza necessità di variante al Piano, per rispondere ad esigenze tecniche e funzionali, secondo i progetti delle opere che rimangono assoggettati al parere e all'approvazione da parte dei competenti organi statali e regionali.

Indici e parametri

- | | |
|---|-------------|
| - distanza minima dell'asse dei binari dal filo di banchina | m 10 |
| - distanza massima reciproca delle bitte di ormeggio | m 25 |

3.1.1.5.2. Zona di deposito e di temporanea custodia

DEP/TC

La zona di deposito e di temporanea custodia è individuata nell'area retrostante alla zona di banchina.

In tale zona ricade la fascia assoggettata ad autorizzazione demaniale, della larghezza di 30 m.

Nei primi 12 m di tale fascia a partire dal limite della zona di banchina, vige il divieto di edificare imposto per quest'ultima, salva la possibilità di installare e realizzare quanto previsto nella stessa zona di banchina (installazioni tecniche, opere a rete, binari ferroviari), ed opere per impianti tecnologici di tipo amovibile. Nella parte restante della zona, oltre a quanto già previsto per la zona di banchina, è consentita l'installazione di fabbricati e strutture per l'immagazzinamento delle merci, purché siano disposti in modo funzionale alla movimentazione dei mezzi meccanici e siano rimovibili in caso di necessità.

E' ammessa l'esecuzione di strutture di fondazione in cemento armato mentre i collegamenti con le strutture di elevazione, metalliche e cementizie, dovranno essere realizzati in modo da consentire, all'occorrenza, un'asportazione rapida e non distruttiva.

L'edificabilità è fissata nella misura dei 30% della superficie della zona, fatto salvo il rapporto di copertura del 50% stabilito per l'intero ambito di Piano Particolareggiato **del P.le Margreth**. E' ammessa la realizzazione di recinzioni con altezza massima di m 3.00 di cui al massimo m 1.00 in calcestruzzo mentre la rimanente parte deve essere ~~a vista~~ **tale da consentire la vista attraverso di essa**.

E' altresì consentita l'installazione di uffici connessi all'attività esercitata, di tipo prefabbricato amovibile.

E' consentita la realizzazione di strutture ed opere per impianti tecnologici, sia di tipo interrato che fuori terra.

Indici e parametri

- Fascia di inedificabilità dal limite della fascia demaniale	m 12
- Distanza delle strutture in elevazione dai limiti di zona	m 5
- Rapporto di copertura nella zona max	30 %
- Altezza dei fabbricati max	m 10
- Altezza delle strutture di immagazzinamento	m 20

L'edificabilità della Zona non è ~~compatibile~~ **utabile** ai fini della verifica degli standard generali di verde e parcheggio.

3.1.1.5.3. Zona edificabile per magazzini coperti

M

Questa zona ricade ~~sia~~ all'interno ~~che all'esterno~~ del recinto doganale, e si divide in sottozone.

Per ciascuna delle sottozone viene delineata la sagoma limite dell'edificazione che andrà realizzata su struttura modulare.

Gli edifici e gli ampliamenti previsti potranno essere realizzati anche con limitate traslazioni rispetto alla sagoma **non vincolante** delineata nella tavola di zonizzazione purché:

- ~~siano rispettati gli allineamenti~~ **sia mantenuto un allineamento unico per ogni gruppo di edifici;**
- non sia ~~superata~~ **ridotta in generale** la distanza minima di m 10 dai confini di zona,

diminuita a m 5 sui lati confinanti con la prevista pista di vigilanza doganale e fatta salva la possibilità di edificazione sul confine di zona nei casi indicati dalle sagome riportate nella Tav. P3 di zonizzazione;

- c) sia salvaguardata la funzionalità degli spazi per la circolazione;
- d) sia preservata la quantità di parcheggi.

Indici e parametri

- Unità edilizia realizzabile min mq 300
- Rapporto di copertura nella zona max 60%
- Altezza degli edifici, **misurata sottotrave o sottocatena del solaio di copertura** max ~~10~~ **12.50** m
- Superficie **utile** per uffici nei capannoni per unità edilizia max 20 ~~m~~ **mq**
(mq 40 se distribuiti su due livelli)
- Servizi igienici per unità edilizia come prescritto dagli Organi competenti in materia (A.S.S.)

3.1.1.5.3.bis Zona edificabile per officine e servizi tecnici

OF/ST

Questa zona ricade all'interno del recinto doganale ed è destinata a officine, locali per servizi tecnici, impianti fissi ed amovibili.

Le destinazioni d'uso ammesse, anche su più livelli, comprendono:

- a) attività di servizio quali officine e locali per la manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi meccanici impiegati nel porto, locali per i servizi di manutenzione e riparazione delle infrastrutture portuali, locali ed impianti connessi con l'esercizio dei raccordi e del traffico ferroviario, laboratori per le attività connesse con la gestione portuale, magazzini, locali per servizi tecnici, impianti termici, idrici, elettrici e per le telecomunicazioni, distributori carburanti e depositi di fluidi in genere per uso portuale nei limiti delle norme di sicurezza ed antincendio,
- b) uffici operativi per la gestione delle predette attività, archivi, servizi igienici e spogliatoi per il personale.

Indici e parametri

- Rapporto di copertura nella zona max 50%
- Altezza degli edifici max 10.00 m
- Distanza dal limite di zona entro l'involuppo indicato con linea tratteggiata in zonizzazione
- Superficie utile per uffici e per le attività di cui alla

precedente lettera b)	max 50 %
- Parcheggi autovetture e piazzali per macchine operatrici	min 30 % della zona
- Servizi igienici per unità edilizia	come prescritto dagli Organi competenti in materia (A.S.S.)

3.1.1.5.4. Zona direzionale e servizi di ristoro

DIR/RB

La zona è ubicata **sia all'interno sia** all'esterno del recinto doganale ed è riservata agli edifici per l'amministrazione del Consorzio Aussa - Corno, **dell'Autorità marittima**, della Guardia di Finanza, della Dogana, degli operatori portuali, e di altri soggetti pubblici e privati interessati alle operazioni portuali e comunque a servizio del porto.

Sono inoltre ammesse le attività di ristorazione (ristorante, mensa, bar) a servizio, rispettivamente e separatamente, degli utenti interni al recinto doganale e di quelli esterni, nonché le attività inerenti i servizi sanitari e di pronto soccorso.

Sono ammesse limitate traslazioni degli edifici rispetto alla planimetria di Piano, per il soddisfacimento di comprovate esigenze funzionali e nella salvaguardia degli allineamenti, degli spazi dei parcheggi, della viabilità, delle alberature.

La previsione di aree verdi riportata nel Piano, aggiuntiva rispetto al verde pubblico di cui alla specifica zona VP, è da considerarsi indicativa e sovrapposta alla destinazione di zona DIR/RB.

Per il collegamento fra le due palazzine per i servizi amministrativi e portuali previste rispettivamente all'interno ed all'esterno del recinto portuale, è ammessa la realizzazione di un valico doganale pedonale, riservato agli operatori e dotato di opportuni sistemi di controllo approvati dall'autorità di vigilanza. Tale valico potrà essere realizzato a raso, sia coperto che scoperto, ovvero mediante tunnel in quota, anche in deroga agli indici e parametri di cui alle presenti norme.

Indici e parametri

- Rapporto di copertura	max 70% 60% della superficie della zona
- Altezza degli edifici	max 10.00 m
- Distanza dal limite di zona	min 5.00 m
- Altezza a confine (per porticati, coperture aggettanti, piccoli manufatti di servizio, tettoie per parcheggi, ecc.)	3.50 m
- Verde e parcheggi alberati	min 30% superficie ambito
- Parcheggi	mq 80/100 mq di sup. coperta
- Parcheggi, compresi quelli di cui al punto precedente	mq 40/100 mq di sup. lorda di pavimento per destinazioni direzionali e di ristorazione

3.1.1.5.5. Zona per servizi di pronto soccorso e di ristoro

PS

La zona è ubicata all'esterno del recinto doganale, ~~ed è divisa in due sottozone:~~ ed è riservata a sanità - pronto soccorso e servizi di ristoro-

Indici e parametri

- Rapporto di copertura max 70% della superficie della zona
- Altezza degli edifici max 7.00 m
- Distanza dal limite di zona min 5.00 m
- Altezza a confine (per porticati, coperture aggettanti, piccoli manufatti di servizio, tettoie per parcheggi, ecc.) 3.50 m
- Verde e parcheggi alberati min 30% superficie ambito
- Parcheggi, compresi quelli di cui al punto precedente mq 80/100 mq di sup. coperta

La previsione di aree verdi riportata nel Piano, aggiuntiva rispetto al verde pubblico di cui alla specifica zona VP, è da considerarsi indicativa e sovrapposta alla destinazione di zona PS.

3.1.1.5.6. Zona per la viabilità e la movimentazione dei mezzi meccanici

Questa zona è articolata in un reticolo le cui aste sono dimensionate a misura delle funzioni svolte, secondo la seguente organizzazione gerarchica:

a) viabilità primaria, costituita dalla strada di accesso e dalle strade di distribuzione comuni ai magazzini, ai depositi ed ai parcheggi,

Sezione stradale minima: m 10

b) viabilità secondaria, costituita dalle diramazioni di accesso a singole funzioni,

Sezione stradale minima: m 7.00

c) pista di vigilanza doganale

Sezione stradale minima, qualora non ricompresa nella viabilità di cui ai punti precedenti: m 5.00

Le sedi stradali vanno dotate dei dispositivi di segnalazione orizzontali e verticali atti a garantire la sicurezza e la funzionalità del traffico.

La posa in opera dei binari ferroviari è comunque ammessa prescindendo dalla delimitazione di una sede ferroviaria propria, assicurando la continuità della sede stradale.

Il transito dei mezzi su gomma è di norma escluso in corrispondenza del cancello doganale ferroviario, salvo casi eccezionali per interventi urgenti antincendio o di protezione civile.

La zona di banchina è transitabile da tutti i mezzi figurandosi come spazio di manovra per le operazioni di carico e scarico e dovrà essere pavimentata con materiale di notevole durata e resistenza all'usura determinata dai mezzi di manovra.

Tale spazio di manovra non è occupabile da depositi.

Indici e parametri

- Larghezza dello spazio di manovra (dal filo di banchina) m 40
- Distanza dei binari dai limiti di zona **(con esclusione dei binari ricadenti nella zona M o a confine della medesima, come indicato nella zonizzazione)** min m 1,5

3.1.1.5.7. Zona di parcheggio

P_n

Le zone di parcheggio sono ubicate sia all'esterno che all'interno del recinto doganale.

Si individuano le seguenti sottozone relative alle diverse tipologie di sosta:

- P1: parcheggio generale all'esterno del recinto doganale;
- P2: parcheggio in funzione ~~dell'attracco ro-ro a nord dell'ambito~~ **dei magazzini e delle attività portuali in genere**;
- P3: parcheggio in funzione ~~della banchina ro-ro nell'area~~ **dell'area** di espansione portuale a sud- ;
- **P4: parcheggio autovetture interno al porto.**

E' fatta salva la possibilità di ricavare spazi di sosta temporanea lungo la viabilità primaria, in funzione delle operazioni di carico e scarico.

3.1.1.5.8. Zona di verde pubblico e verde di protezione ambientale VP/VA

E' prevista sia all'interno che all'esterno del recinto doganale, ed è integrata con alberature appositamente predisposte nei parcheggi e lungo le aiuole spartitraffico.

La zona a verde pubblico **riguarda gli spazi verdi accessibili al pubblico indifferenziato e comprende la fascia prevista a delimitazione del complesso portuale verso Via Enrico Fermi, le aree verdi in corrispondenza dei parcheggi esterni, nonché quelle in prossimità della palazzina e del pronto soccorso.**

La zona a verde di protezione ambientale riguarda gli spazi verdi interni al porto, accessibili solo alle persone autorizzate ad accedere entro il recinto doganale, e comunque gli spazi non aperti al pubblico.

La fascia verde prevista in prossimità dei Cantieri Marina di San Giorgio, sarà finalizzata alla costituzione di una barriera filtrante tra il porto e l'insediamento nautico posto a nord - anche mediante rimodellamento del terreno - e avrà carattere misto di zona a verde pubblico e zona a verde di protezione ambientale. Essa sarà piantumata con

essenze arboree locali quali il Carpino bianco (prevalente), Olmo, Pioppo cipressino, integrate da essenze arbustive sempreverdi, in quantità idonea a creare un diaframma naturale nei confronti dell'insediamento nautico. In sede di progettazione delle opere saranno definiti gli spazi aperti al pubblico e quelli eventualmente recintati, garantendo tuttavia una fascia libera della larghezza minima di m 10, dotata di percorso pedonale, per il pubblico accesso alla sponda fluviale. Per la realizzazione, la gestione e la manutenzione della fascia verde di cui al presente comma, il Consorzio potrà convenzionarsi con privati.

Nel sottosuolo della zona VP/VA potranno essere collocati impianti interrati e potranno essere realizzate e mantenute, compatibilmente con le finalità di copertura arborea dell'area, le canalizzazioni per lo scolo delle acque meteoriche ed una eventuale centralina di pompaggio dotata di pompe sommerse.

Le aree di parcheggio vanno piantumate con le essenze arboree sopraelencate nella misura di un albero di alto fusto ogni 2 posti di parcheggio.

Lungo i marciapiedi e le aiuole spartitraffico la piantumazione andrà effettuata in ragione di 1 albero ogni ~~5.00 m.~~ **5 - 10 m, in ragione delle essenze impiegate.**

3.1.1.b Bacino di evoluzione Margreth

Il bacino di evoluzione è riservato, oltre che alla navigazione di transito, alle manovre di attracco e partenza delle navi.

E' obbligatoria la manutenzione dei fondali in modo da garantire la costanza delle profondità riportate nelle tavole di analisi e di progetto.

In caso di intervento di consolidamento delle arginature, l'opera di difesa in sinistra orografica sarà costituita da un diaframma tirantato alla distanza di 415 m dal filo esterno della banchina Margreth e con sommità a quota + ~~4~~3 sul l.m.m., di tipologia costruttiva atta alla connessione con eventuali banchine da costruirsi in futuro.

In caso di costruzione di una banchina portuale in sinistra orografica del bacino, l'avanzamento di quest'ultima dovrà assicurare una larghezza utile del bacino di 400 m.

In caso di ulteriore approfondimento dell'idrovia a 8,50 m, tale profondità dovrà essere raggiunta su tutta la superficie del bacino sino a 300 m a nord della banchina esistente.

Le misure riportate potranno subire variazioni in più o in meno del ~~4,0~~ **10** % in sede di progettazione esecutiva.

La realizzazione degli interventi specificati nei precedenti commi 3°, 4° e 5° è subordinata alla predisposizione di uno studio di fattibilità e d'impatto ambientale integrativo che valuti le interferenze delle opere previste con il sistema della laguna e con l'area di bonifica della Bassa pianura.

3.1.2. Porto Nogaro Vecchio

Nella zona sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della banchina,

del piazzale e degli annessi impianti tecnici e tecnologici.

Sono altresì ammessi interventi di ristrutturazione e di ampliamento fino ad un massimo di 200 mc per la destinazione residenziale e 60% dell'esistente superficie coperta per le altre destinazioni nonché la realizzazione di adeguate aree a parcheggio in funzione delle esigenze connesse con l'esercizio della portualità commerciale.

Gli interventi dovranno comunque essere tesi ad assicurare, per tutto il periodo di esercizio della portualità commerciale, la dotazione di un fondale di almeno 5 m rispetto al livello medio del mare, impianto antincendio, punti luce ed acqua in banchina, servizi igienici e di ristoro.

Le strutture edilizie per servizi igienici e di ristoro a disposizione degli operatori portuali, potranno avere un'altezza massima di m 3 e un volume massimo di 200 mc.

In caso di esecuzione di strutture edilizie stabili in ampliamento di edifici esistenti o di nuova costruzione dovranno essere rispettate le distanze minime di 10 m dal limite della fascia demaniale, 5 m dal confine di zona.

In caso di interventi diversi da quelli elencati al 1° e 2° comma e di quelli elencati nel 5° comma, e comunque in caso di eventuale mutamento di destinazione d'uso, l'attuazione andrà subordinata alla redazione di un progetto generale esecutivo previa variante al presente Piano.

3.1.3. Darsena di Torviscosa

Nella zona sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della banchina, degli annessi impianti tecnici e tecnologici.

Potranno essere assicurati, purché esclusivamente per l'utilizzo a fini portuali, un fondale massimo di 4 m in darsena, impianti antincendio, punti luce ed acqua in banchina.

3.2 Porti ed approdi non commerciali


A questa categoria appartengono i cantieri nautici previsti all'interno del perimetro del Piano Particolareggiato della Z.I.A.C.

3.2.1. Strutture di attracco all'interno del perimetro della ZIAC

Nelle more della modifica della legge istitutiva del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Zona dell'Aussa - Corno, all'interno del perimetro della Z.~~IAC~~.I.A.C., **così come modificato dal presente Piano**, le strutture di attracco saranno ammesse solo se destinate esclusivamente a servizio ed integrazione dell'attività esercitata, come precisato nelle vigenti norme di attuazione del relativo Piano Particolareggiato **Generale**.

Il Piano riconosce ai fini del presente articolo le seguenti strutture già esistenti:

I1) Moncisa Petroli;

- I2) Ex. Montecatini;
- I3) Cantiere Taverna;
- I4) Cantieri Marina di San Giorgio;
- I5) S. Giorgio Eurofer;
- I6) Capan River Port.

La realizzazione di nuove strutture di attracco, secondo la procedura prevista al primo comma, comporta l'integrazione del suddetto elenco.

4.0. VARIANTE ALL'AREA DI FOCE

~~Il presente Piano introduce le modifiche seguenti alla zonizzazione del PRG in vigore nel Comune di San Giorgio di Nogaro e al vigente Piano Particolareggiato della ZIAC:~~

- ~~1. Modifica da zona L2 prevista nel vigente PRG di San Giorgio di Nogaro e compresa nella ZIAC~~
- ~~2. Modifica nella zona L2 prevista in adiacenza al perimetro del vigente Piano particolareggiato della ZIAC, rispettivamente in zona per insediamenti industriali, parcheggi e verde pubblico come previsto nell'elaborato P5~~
- ~~3. Modifica del perimetro delle aree di mitigazione ambientale n. 2 e 4 previste dal vigente Piano Particolareggiato della Z.I.A.C. includendovi le zone urbanistiche elencate al precedente punto 2.~~

La zonizzazione e gli altri contenuti relativi all'area di foce formano oggetto e seguono l'iter della Variante n. 2 al presente Piano Regolatore di Porto Nogaro, adottata con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del Consorzio Aussa-Corno n. 34 del 19.03.2001 e ratificata dall'Assemblea consortile con deliberazione n. 1 del 27.04.2001.

5.0. NORME TRANSITORIE E FINALI

5.1. *Classificazione dei porti ai sensi del R.D. 2 aprile 1885, n. 3095 (serie 3a)*

Con D.M. 17/11/1967, n. 2473, in applicazione dei R.D. 02/04/1885, n. 3095 (serie 3a), i porti commerciali di P.to Nogaro e Torviscosa sono ricompresi nella IIa categoria, 2a classe, (la serie).

Per quanto riguarda gli altri porti previsti dal presente ~~P~~Piano, il Consorzio promuoverà il loro inserimento nella IIa categoria, 4a classe, contemplata dal citato R.D. 3095/1885.

Sono fatte salve diverse classificazioni determinate da parte degli Enti competenti derivate da disposizioni di legge.

5.2 *Competenza sugli ambiti portuali*

Ai sensi del D.P.R. 24/07/1977, n.616, integrato, per la Regione F.V.G., dal D.P.R. 15/01/1987, n. 496, le funzioni amministrative concernenti i porti individuati e regolamentati dal presente Piano sono di competenza dell'Amministrazione Regionale, fatte salve le prerogative del Demanio Marittimo lungo i fiumi Aussa e Corno nei tratti classificati come canali marittimi, e quelli dell'amministrazione della Navigazione Interna.

Le aree portuali sono delimitate dall'autorità marittima e possono comprendere, oltre agli spazi acquei demaniali ed agli spazi demaniali di terra, anche porzioni di terraferma, dipendenti dall'attività portuale o ad essa legati.

5.3. *Profondità delle idrovie*

Le misure di profondità riportate sulle tavole grafiche riportano, accanto alla situazione di fatto, il dato di prospettiva fra parentesi, la cui attuazione è subordinata al verificarsi di un ulteriore e consolidato incremento della navigazione commerciale ed all'esecuzione di uno studio di fattibilità e di impatto ambientale integrativo che valuti anche le conseguenze sul sistema idraulico e sull'ambiente.

5.4. *Valutazione di impatto ambientale*

In caso di realizzazione di nuovi porti o di ristrutturazione di porti esistenti, ove le leggi comunitarie, nazionali e/o regionali lo prevedano, si effettuerà la valutazione di impatto ambientale dell'intervento secondo le procedure vigenti.

5.5. Impianti e reti tecnologiche

Il Piano delinea i tracciati e le localizzazioni di massima degli impianti e delle reti tecnologiche per la fornitura di energia, l'igiene e la sicurezza, come risulta dalle tavole di progetto in scala 1:2.000, che riguardano la rete fognaria, idrica, antincendio e di pubblica illuminazione.

In sede di progettazione esecutiva e di realizzazione dovranno essere osservate le normative di settore vigenti.

5.6. Piccoli manufatti per esigenze di servizio e necessità funzionali

Entro tutto l'ambito portuale, come delimitato dalla recinzione doganale, potranno essere realizzati piccoli manufatti con struttura prefabbricata, rimovibile con metodi non distruttivi, da desinarsi a garitte e guardiole per la vigilanza e per i servizi tecnici, servizi igienici di tipo stradale, box per il ricovero di attrezzi, volumi tecnici per il contenimento di impianti, depositi GPL e simili, nel rispetto dei seguenti parametri:

- superficie coperta massima	25 mq
- altezza massima	3.50 m
- distanza minima dalle carreggiate stradali esistenti	1.50 m
- distanza minima dai binari esistenti	come da norme F.S.

I predetti manufatti non dovranno intralciare l'esercizio delle attività portuali e andranno rimossi, per essere eventualmente ricollocati, in occasione della realizzazione degli interventi previsti per l'attuazione del Piano.

5.7 - Autorizzazione edilizia in deroga

1. Entro le aree portuali individuate dal presente Piano e ricadenti entro l'ambito doganale delimitato dalla apposita recinzione di cui all'articolo 3.1.1.4, punto 13, delle presenti norme di attuazione, nelle more dell'attuazione degli interventi previsti a regime, possono essere autorizzati, in capo al Consorzio Z.I.A.C. quale soggetto competente all'attuazione del Piano e proprietario/concessionario dei suoli, interventi soggetti a concessione od autorizzazione edilizia, benché difforni dalle specifiche previsioni del Piano ed in deroga al medesimo, qualora siano destinati al soddisfacimento di esigenze connesse ai tempi ed alle modalità di attuazione degli interventi definitivi.
2. Gli interventi di cui al precedente comma, oltre a rispettare le indicazioni date dagli Enti ed organismi competenti sugli interventi ricadenti nell'ambito portuale, devono rispettare le seguenti condizioni:
 - riguardare destinazioni d'uso comunque conformi a quelle complessivamente contemplate dal Piano;

- consistere esclusivamente in manufatti edilizi ad un piano, costituiti da strutture fuori terra aventi il requisito della smontabilità, intendendo per tali quelle costituite dall'assemblaggio di componenti strutturali e di tamponamento realizzati e finiti fuori opera, con montaggio "a secco" mediante viti, bulloni, appoggi, incastri, cerniere e simili ed esclusione di getti, incollaggi, saldature, chiodature, ecc., il tutto smontabile senza impiego di metodi distruttivi; è ammessa la realizzazione di strutture di fondazione in getto di cls, solo nella misura strettamente necessaria e sufficiente a garantire la stabilità dei manufatti; tali fondazioni andranno comunque rimosse contestualmente allo smontaggio dei manufatti fuori terra;
 - prevedere la rimozione dei manufatti in concomitanza con l'attuazione degli interventi a regime previsti dal presente Piano.
3. La presente disposizione non si applica alle infrastrutture viarie e delle reti tecnologiche, le quali continuano ad essere regolate dalle specifiche previsioni del Piano.

5.8 - Porti ed approdi esistenti alla data di entrata in vigore del PRP

In applicazione della deroga contemplata all'articolo 2.2, ultimo comma, come introdotto dalla presente Variante 3, ed in variante alle analoghe previsioni contenute nel Piano Particolareggiato generale della Z.I.A.C., per i porti e gli approdi esistenti alla data di entrata in vigore del P.R.P. sono consentiti interventi di adeguamento e completamento delle strutture di ormeggio e di servizio esistenti, compresa la dotazione di stazioni per il rifornimento carburanti dei natanti.