

1905

Relazione sul porto di Nogaro

da: La Patria del Friuli.

Dopo essere stata annunciata, ecco l'importante relazione sul Porto di Nogaro diretta dalla locale Camera di Commercio alla commissione per lo studio del Piano Regolatore dei principali porti del Regno.

La Commissione chiedeva a questa Camera di fornirle:

1 – La statistica del movimento verificatosi nel porto durante l'ultimo ventennio.

2 – Il parere della Camera sulle probabili variazioni del movimento.

3 – L'indicazione della zona d'influenza.

Crediamo utile far conoscere quasi integralmente la risposta, trattandosi di grande interesse per il nostro paese.

L'UBICAZIONE

E' nota la relazione, come Porto Nogaro sia il porto più orientale del regno ed il più importante scalo potenziale del Friuli. La ferrovia lo congiunge a Udine ed al resto della provincia. Lo scalo è situato sul fiume Corno, navigabile da grossi trabaccoli mediante l'alzaia o il rimorchio e vapori di piccola mole.

Il Corno dopo 9375 metri da Nogaro, si unisce al fiume Ausa, ed assieme a questo, percorsi cinque chilometri, sbocca nell'Adriatico a Porto Buso. Questo porto, il cui asse rappresenta il confine dello stato, serve d'entrata allo scalo italiano di Nogaro così come a quello di Cervignano, situato sull'Ausa, appartenente all'Austria.

Il Porto di Nogaro, con regio decreto del 18 agosto 1895, fu iscritto nella terza classe seconda categoria.

QUELLO CHE SERVIREBBE FARE

La stessa Camera di Commercio ebbe già nel 1902, a riferire alla Commissione per lo studio della navigazione interna: "Dal di che, propugnata da Pacifico Valussi, la ferrovia congiunse Udine al Porto di Nogaro, il movimento commerciale di questo scalo andò costantemente aumentando, anche se non si è stato fatto nulla per migliorare le condizioni del porto.

Il Consorzio, che ne avrebbe il compito, e nel quale i Comuni entrarono riluttanti, sembra non se ne curi. Da anni sono pronti i progetti per il taglio di due curve del

fiume per migliorare la navigazione, e di questo necessario lavoro si stà interessando il Governo a cui basterebbe una piccola spesa, ma si attende invano l'inizio.

Occorsero anni d'insistenza per far ricostruire e prolungare nel 1901, quella parte di banchina ora crollata. Anche con tanta incuria, il traffico del porto è in continuo aumento, questo dimostra che lo scalo, data la sua posizione, riscontra il favore ai bisogni commerciali di una vasta zona del Friuli. Altra causa per questo scalo, è la mancanza di un normale servizio di navigazione da e per Venezia, traffico e tariffe dipendenti dalla disponibilità di barche.

La sistemazione del primo tronco del Corno, fu eseguita nel 1891, i due tagli al secondo tronco furono approvati dal Parlamento nel dicembre del 1904, dopo undici anni dalla compilazione del progetto. Ma questi due tagli, per un importo di circa 57.000 lire, non devono considerarsi come il completamento dei lavori da fare sul fiume Corno. Sarà anche da prendere in considerazione, in concerto con l'Austria, per sistemare le foci dell'Ausa-Corno, cioè Porto Buso che ha bisogno di scavi e di una diga che le preservi dall'interramento.

Quanto ai trasporti è d'augurare che possa presto essere attuato il progetto allo studio, di un regolare servizio, con rimorchi a vapore, fra Nogaro e Venezia. Le merci, secondo il progetto, continueranno a percorrere la via del mare, col beneficio della regolarità dei trasporti e di basse tariffe.

Ma dopo che saranno eseguiti i lavori indicati dalla commissione reale che studiò il problema della navigazione interna, lavori che riaprirebbero al traffico i canali interni ed i fiumi da Venezia e dalla valle del Po al confine orientale, le merci seguirebbero anche per Nogaro.

Quì la relazione, molto opportunamente accenna a quanto si fa negli altri stati per la navigazione interna. La Germania, per esempio, dal 1871 al 1900, ha investito un miliardo duecentocinquanta milioni di franchi. Triste confronto con l'Italia ed in particolare il Friuli, che in quindici anni hanno investito cinquantasettemila lire.

I PROGRESSI DEL LAVORO NEL PORTO

Il movimento del porto, continua poi la relazione, si è quasi triplicato nell'ultimo ventennio, come risulta dalla seguente statistica tratta da pubblicazioni della Direzione Generale delle Gabelle e da notizie fornite dalla dogana di Udine.

La navigazione fino al 1903 fu tutta a vela. Nell'anno 1904 fu istituito un servizio di navigazione da Trieste a Nogaro con un piccolo vapore, che con 25 arrivi e partenze sbarcò mille tonnellate di merci e ne imbarcò altrettante, ma senza movimento di passeggeri.

Il traffico di Nogaro come appare nella statistica, è in gran parte costituito da merci sbarcate, fra le quali primeggia il carbon fossile. Riguardo alla provenienza,

e alla destinazione delle merci, una statistica del triennio 1898-1900 identifica queste informazioni.

Merci provenienti da porti nazionali:

- Da Venezia	tonnellate	7052
- Da altri porti	"	9602

Merci provenienti da porti esteri:

- Da Trieste	tonnellate	28445
- Da altri porti	"	7109

Merci destinate a porti nazionali:

- Per Venezia	tonnellate	8638
- Per altri porti	"	346

Merci destinate a porti esteri

- Per Trieste	tonnellate	10007
- Per porti esteri	"	1455

Per quanto riguarda i frutti, in particolare cocomeri, provenivano da Ravenna, Rimini, Porto Tolle, Cesenatico. Il vino da Molfetta, Bari e Trani, ma il maggior movimento (21.053 tonn.) fu dato dal carbon fossile proveniente da Trieste.

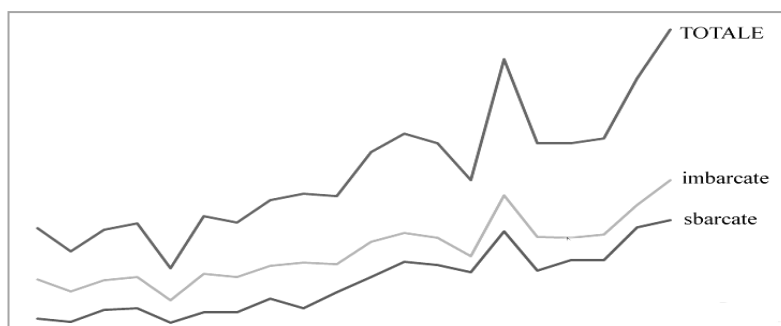
Questo poi, invece che da Trieste, arriverà da Venezia quando sarà attivato un servizio di navigazione a vapore. Sistemati Porto Buso ed il Corno, sarà possibile scambiare prodotto del Mezzogiorno con legno, ferro, acciaio, tessuti, sedie, farine e merci provenienti dal valico di Pontebba. La qualità delle merci che arrivano a Nogaro, assicura che il progressivo aumento del traffico non dipende da cause transitorie, ma da due fatti permanenti, la costruzione della linea ferroviaria che congiunge il porto con diversi centri commerciali del Friuli e lo sviluppo graduale dei commerci e delle industrie di questa regione.

ZONA D'INFLUENZA

Fu indicata dal regio decreto del 18 agosto 1895, che istituì il consorzio degli enti interessati alla conservazione e al miglioramento del porto. Gli enti interessati furono: La provincia di Udine, i comuni di Udine, San Giorgio di Nogaro, Porpetto, Pordenone, Palmanova, Rivolto, Arta, Sutrio, Codroipo, Latisana, Carlino, Cividale, Tarcento, Palazzolo dello Stella, Pozzuolo, Mortegliano, Muzzana, Sacile, Spilimbergo, Tolmezzo, Villa Santina, Tricesimo, Comeglians, San Giovanni di Manzano. Questi comuni, dal 1895, utilizzano il porto in modo diretto, per il ritiro o consegna merci. E' probabile che dopo quell'anno, qualche comune abbia cessato di utilizzarlo, ma nello stesso tempo, qualcuno non

nell'elenco si è inserito. Se invece, vogliamo considerare i comuni che già utilizzano lo scalo o potrebbero utilizzarlo, e già risentono di un vantaggio indiretto, occorrerebbe tener conto di tutti quelli che stanno sulle linee ferroviarie: San Giorgio-Udine, Udine-Cividale, Udine-Pontebba, Udine-Pordenone, San Giorgio-Latisana, Udine-San Daniele, si nota allora che sarebbe la provincia intera con una superficie di 6.619 chilometri quadrati e una popolazione di 614.027 abitanti.

ANNO	Sbarcate Tn.	Imbarcate Tn.	TOTALE	ANNO	Sbarcate Tn.	Imbarcate Tn.	TOTALE
1885	3015	9397	12412	1895	12990	8472	21468
1886	2257	7304	9561	1896	16623	7079	23702
1887	5100	7134	12234	1897	16014	6512	22526
1888	5521	7450	12971	1898	14202	3912	18113
1889	2039	5547	7596	1899	24003	8636	32639
1890	4610	9258	13868	1900	14672	7925	22597
1891	4701	8347	13048	1901	17114	5406	22520
1892	7897	7850	15747	1902	17110	6032	23142
1893	5590	10952	16542	1903	24947	5385	30332
1894	9325	6874	16199	1904	26581	9640	36221



Andamento grafico dei movimenti 1885-1904