



COMITATO DI GESTIONE DEL 24.09.2021 DELIBERA N. 12

ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE DEL CANALE INDUSTRIALE OVEST IN PROSSIMITA' DELLA DARSENA

IL COMITATO

su proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, con la presenza dei componenti Fulvio Lino Di Blasio (Presidente), Piero Pellizzari, Giuseppe Roberto Chiaia, Maria Rosaria Anna Campitelli (in videoconferenza);

alla presenza (in videoconferenza) del Presidente del Collegio dei Revisori dei Conti, Angelo Passaro, e del componente Laura Mazzone;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84 così come modificata dal D.lgs. 4 agosto 2016 n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" e dal Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 "Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali" e ss.mm.ii.;

VISTO in particolare, l'art. 9 della legge 84/94 e ss.mm.ii., che indica la composizione, le funzioni e i compiti del Comitato di gestione delle AdSP;

VISTO il Decreto n. n. 224 del 28 maggio 2021 con il quale il Ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili ha nominato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;

VISTO il Decreto n. 662 del 31 agosto 2021 di costituzione del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;

VISTO il Piano Regolatore vigente di Venezia Porto-Marghera approvato con D.M. Lavori Pubblici n.319 del 15 maggio 1965;

VISTO l'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii. e le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuali redatte dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, che definiscono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ed il loro iter approvativo che prevede l'adozione dal Comitato di Gestione dell'Autorità di sistema portuale e la successiva acquisizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

RAVVISATA l'esigenza di prevedere la realizzazione di un ponte ferroviario, sul tratto terminale del Canale Industriale Ovest per ottimizzare il sistema ferroviario eliminando la doppia manovra dei convogli ferroviari portuali sulla Stazione di Mestre;



TENUTO CONTO che tale intervento è finalizzato all'ottenimento di molteplici benefici in termini di miglioramento della capacità e della sicurezza del sistema portuale in quanto riduce il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria e i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che servono i terminalisti collocati nella parte ovest e sud-ovest del porto;

VISTO l'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii. secondo cui "Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale".

VISTO il voto 93/2009 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che individua tra macrocategorie di Adeguamento Tecnico Funzionale: modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsena).

VISTO che il progetto del nuovo ponte ferroviario, con riferimento ai contenuti del piano regolatore portuale prevede la risagomatura delle sponde e l'occupazione di parte della sezione del canale Industriale Ovest;

CONSIDERATO che tali interventi – alla luce della normativa e della prassi sopra richiamata -non alterano la struttura del PRP vigente in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali e non comportano modifiche sostanziali all'assetto plano-batimetrico degli specchi acquei portuali;

VISTA la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale conseguente al progetto;

ACQUISITO il consenso dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare in data 23.09.2021;

PRESO ATTO dell'esito della discussione e della votazione odierne in merito all'argomento;

DELIBERA

(all'unanimità)

di approvare l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Canale Industriale Ovest in prossimità della darsena come descritto nel documento allegato alla presente deliberazione di cui forma parte integrante e nella misura strettamente necessaria alla realizzazione del progetto di nuovo ponte ferroviario.

La presente delibera sarà pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, sezione Amministrazione Trasparente.

IL SEGRETARIO
Martino Conticelli

IL PRESIDENTE
Fulvio Lino Di Blasio



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

**ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE
DEL CANALE INDUSTRIALE OVEST IN PROSSIMITA'
DELLA DARSENA**

Relazione

Venezia, settembre 2021

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO (ATF)

DIRETTORE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO

ANTONIO REVEDIN

REFERENTE TECNICO E RESPONSABILE AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

ALESSANDRA LIBARDO

TECNICI ADDETTI

FEDERICO ZOCCARATO

DENIS MARTINELLA

Premessa

Nel 2020 il Comprensorio di Venezia Marghera Scalo ha generato 4.800 treni (somma di arrivi più partenze) equivalenti a 2,4 milioni di tonnellate movimentate (circa 100 treni/settimana) confermando il trend positivo degli ultimi anni conseguente alle modifiche gestionali ed infrastrutturali introdotte ed in corso.

L'aumento di traffico, l'interesse di nuove imprese ferroviarie nel mercato ferroviario ed i progetti di sviluppo del Porto di Venezia mostrano come la crescita del traffico ferroviario stia assumendo un carattere strutturale.

Si stima che al 2030 la crescita del traffico dovuta ai terminal esistenti possa portare a un movimentato complessivo pari a 3,2 milioni di tonnellate cui si sommerà il traffico generato dal nuovo terminal container in area Montesyndial (stimabile in tale data raggiungere i 2 milioni di tonnellate) per una movimentazione complessiva di circa 9.700 treni/anno.

Nell'ottica di servire al meglio le crescenti aspettative del mercato è in corso l'implementazione infrastrutturale della rete ferroviaria interna al Comprensorio, attraverso l'eliminazione delle interferenze tra strada e binario su Via dell'Elettricità, e sono in fase di sviluppo ulteriori interventi in grado di rispondere alla domanda di trasporto, di ridurre i tempi di manovra, e di contenere la pressione ambientale sulle aree più prossime a quelle antropizzate.

Tra questi AdSPMAS intende prevedere la realizzazione di un ponte ferroviario, sul tratto terminale del Canale Industriale Ovest, di collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo. Tale tratto del Canale Industriale Ovest e la successiva darsena non sono utilizzati da decenni da *navi maggiori* e il ponte previsto, dotato di campata pivotante, consente il passaggio alle imbarcazioni di piccole dimensioni che attualmente raggiungono la darsena.

L'intervento permetterà di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla Stazione di Mestre, ottenere molteplici benefici in termini di capacità e sicurezza del sistema portuale e ridurre il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria e di ridurre i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso.

La realizzazione del progetto richiede un Adeguamento Tecnico Funzionale, che introduce una modifica non essenziale al vigente Piano Regolatore Portuale del 1965.

STATO DI FATTO

Area di intervento

L'intervento interessa la parte terminale del Canale Industriale Ovest, nel tratto immediatamente a sud del ponte stradale strallato, e le due banchine di via Banchina dei Molini e di via Banchina dell'Azoto.

Il Canale Industriale Ovest è uno dei principali canali di Porto Marghera che, tramite il bacino di evoluzione 3, è collegato al canale Malamocco – Marghera. Esso infatti si snoda dal bacino 3 verso ovest e successivamente piega verso nord terminando con una darsena. Lungo le sue sponde sono insediati terminal industriali e commerciali. Il canale è interessato dal traffico marittimo di navi container e rinfuse fino al ramo nord, mentre la darsena è utilizzata solo da imbarcazioni da diporto, per il trasporto merci del mercato ortofrutticolo e altre imbarcazioni di servizio (piccoli rimorchiatori, pontoni, ecc.).

Il Canale Industriale Ovest presenta nel ramo nord una larghezza variabile di circa 100m con sponde degradanti fino alla cunetta navigabile centrale, posta ad una profondità media pari a -10,50 m.s.l.m.m. La profondità media della darsena è pari a -8,00 m.s.l.m.m..

Via Banchina dei Molini ha una larghezza di circa 13,00 m e presenta una viabilità a doppio senso di circolazione con carreggiata di larghezza pari a 7,00 m; lungo il margine est della strada è presente un tracciato ferroviario direzione nord-sud. A nord del ponte ferroviario in progetto è presente un ponte strallato stradale che collega le due sponde del Canale Industriale Ovest; lungo il fianco sud della rampa ovest di accesso al ponte stradale è presente un tracciato ferroviario che ha origine all'interno di un insediamento industriale privato e che si innesta al tracciato di via Banchina dei Molini in direzione nord verso la stazione ferroviaria di Ve. Mestre.

Via Banchina dell'Azoto è caratterizzata, nel tratto interessato, dalla presenza di una riva di larghezza pari a 5 m, che ospita un marciapiede largo circa 1,50 m, e di una viabilità a doppio senso di circolazione su piattaforma stradale larga 9,00 m circa con carreggiata stradale di larghezza pari a 8,00 m. Ad est della viabilità si sviluppa il fascio di binari ferroviari che collegano la stazione ferroviaria di Ve.Mestre con la Stazione di Ve.Marghera Scalo.

Stato dell'infrastruttura ferroviaria

L'infrastruttura ferroviaria portuale, definita come “Comprensoriale Ferroviaria di Venezia Marghera Scalo” (Ordinanza AdSPMAS n° 3 del 2017), è costituita dall'insieme dei binari e dei nodi ricadenti nell'ambito portuale del Porto di Venezia (AdSPMAS) per uno sviluppo complessivo del tracciato pari a circa 65 km di binari e comprende: la stazione ferroviaria di Venezia Marghera Scalo, i fasci di binari di Parco Breda, di Parco Nuovo e del Parco Petroli, il Raccordo Base e, infine, i raccordi ai terminal commerciali e privati delle ditte insediate in ambito portuale.

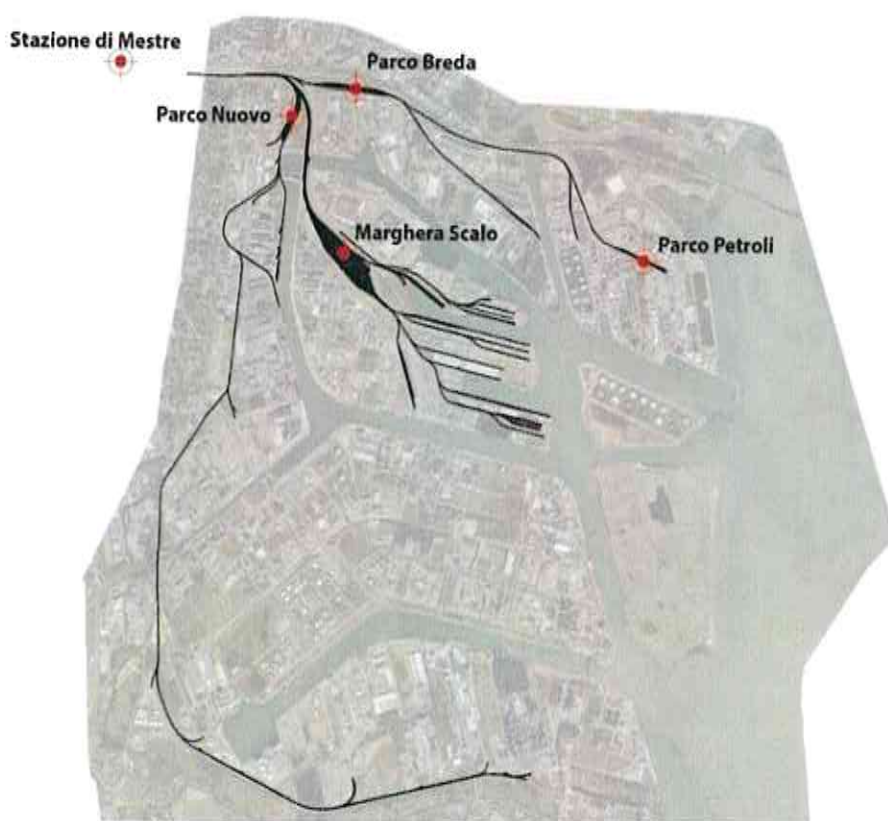


Figura 1: Rete ferroviaria del Comprensorio di Venezia Marghera Scalo

Il Raccordo Base, sul quale opera la società di manovra, collega fra loro, con innesto dalla stazione di Ve. Mestre, i parchi, la stazione di Venezia Marghera Scalo e le ditte raccordate e costituisce la dorsale di collegamento del Comprensorio. Esso, prevalentemente a semplice binario, presenta numerose interferenze con il sistema stradale.

Implementazione dell'infrastruttura ferroviaria

Allo scopo di ridurre le interferenze di cui al precedente paragrafo, ridurre i tempi di manovra incrementando la capacità complessiva del sistema ferroviario portuale, migliorando l'accessibilità stradale ed incrementando la sicurezza complessiva del sistema portuale, AdSPMAS ha in corso numerosi progetti di implementazione tra i quali la realizzazione di un collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo tramite un tratto di nuova linea e un ponte ferroviario apribile.

Il progetto è parte di un accordo quadro firmato a Dicembre 2018 con Rfi e la Regione del Veneto che prevede una serie di interventi di potenziamento del layout infrastrutturale del Comprensorio ferroviario portuale. L'intervento in linea con le indicazioni del Piano Strategico della Portualità e della Logistica per il miglioramento infrastrutturale e di semplificazione dei servizi di accessibilità ferroviaria è stato inserito da AdSPMAS già nel Programma Operativo Triennale 2018 – 2020, così come è da anni nella Project List dei Work Plan dei corridoi Ten-T Adriatico Baltico e Mediterraneo, conseguentemente a ciò è stata cofinanziata la progettazione di fattibilità con fondi ETC (European Territorial Cooperation) e la progettazione definitiva ed esecutiva con fondi CEF (Connecting Europe Facility).



Figura 2: Ponte ferroviario per il completamento della rete ferroviaria esistente

PROGETTO

Descrizione del progetto

Il progetto prevede il collegamento ferroviario diretto della dorsale sud-ovest del Porto con la stazione di Venezia Marghera Scalo, superando il Canale Industriale Ovest.

Il nuovo link ferroviario si inserisce in un contesto fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di attività commerciali, logistiche e da diporto. Il nuovo progetto deve tenere conto delle loro peculiarità e non interferire con le loro funzioni.

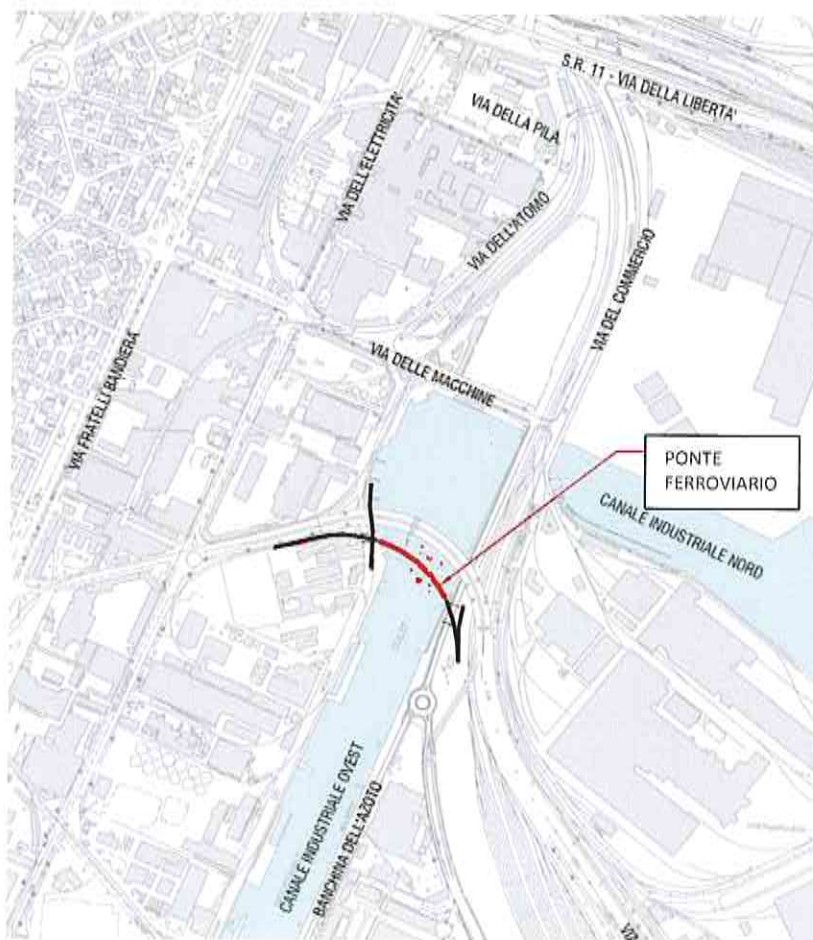


Figura 3: Corografia del tracciato ferroviario (nero) con evidenza del ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest (rosso)

Poiché il nuovo tracciato si colloca in posizione trasversale rispetto alle percorrenze terrestri (stradali e ferroviarie) e acquee in essere nell'area, la soluzione progettuale deve garantire la continuità di questi flussi, assicurando la convivenza sia in termini di funzionalità che di sicurezza.

La soluzione progettuale prevede un tracciato in curva su cui è impostata l'infrastruttura ferroviaria a semplice binario non elettrificata. Il ponte sarà percorso dai convogli in manovra (c.a. 20-25 passaggi/giorno, comprensivi di tradotte e locomotori isolati), con carico fino a 2200 t/treno e con velocità massima teorica di 30 km/h, e si conetterà ad Ovest (Via Banchina dei Molini) e ad Est (Via banchina dell'Azoto) del Canale Industriale Ovest, con l'infrastruttura esistente.



Figura 4: Connessioni e intersezioni con i binari esistenti

L'opera in progetto è rappresentata da un ponte ferroviario con impalcato in acciaio poggiante su pile e spalle in c.a., attrezzato sul lato sud con una passerella pedonale quale camminamento di sicurezza e per la manutenzione.

Da sponda a sponda il ponte è lungo complessivamente 139 m, mentre l'impalcato in acciaio ha una lunghezza pari a 121 m e una larghezza pari a circa 8 m. Le spalle si appoggiano sulle banchine esistenti. Il margine sud del ponte è attrezzato con una passerella pedonale con funzione di percorso di sicurezza e accessibilità per la manutenzione.

Al centro il ponte presenta una campata pivotante apribile per consentire il passaggio delle imbarcazioni. La campata centrale pivotante sarà costituita da un tratto di impalcato in acciaio lungo circa 28,80m che ruota orizzontalmente at-

torno un perno posto in mezzeria. La rotazione di circa 75° direzione oraria consente di ottenere due aperture di larghezza di circa 9,3 m ciascuna. Tali aperture sono state dimensionate sulla base dell'imbarcazione di massima larghezza che può essere ospitata nella darsena e negli ormeggi operativi attigui ad essa. La campata in posizione aperta sarà protetta centralmente, in entrambe le direzioni, da due isole artificiali ciascuna protetta da parabordi in gomma. Analogamente saranno protette da parabordi in gomma i pulvini delle pile laterali presenti in corrispondenza delle via d'acqua.

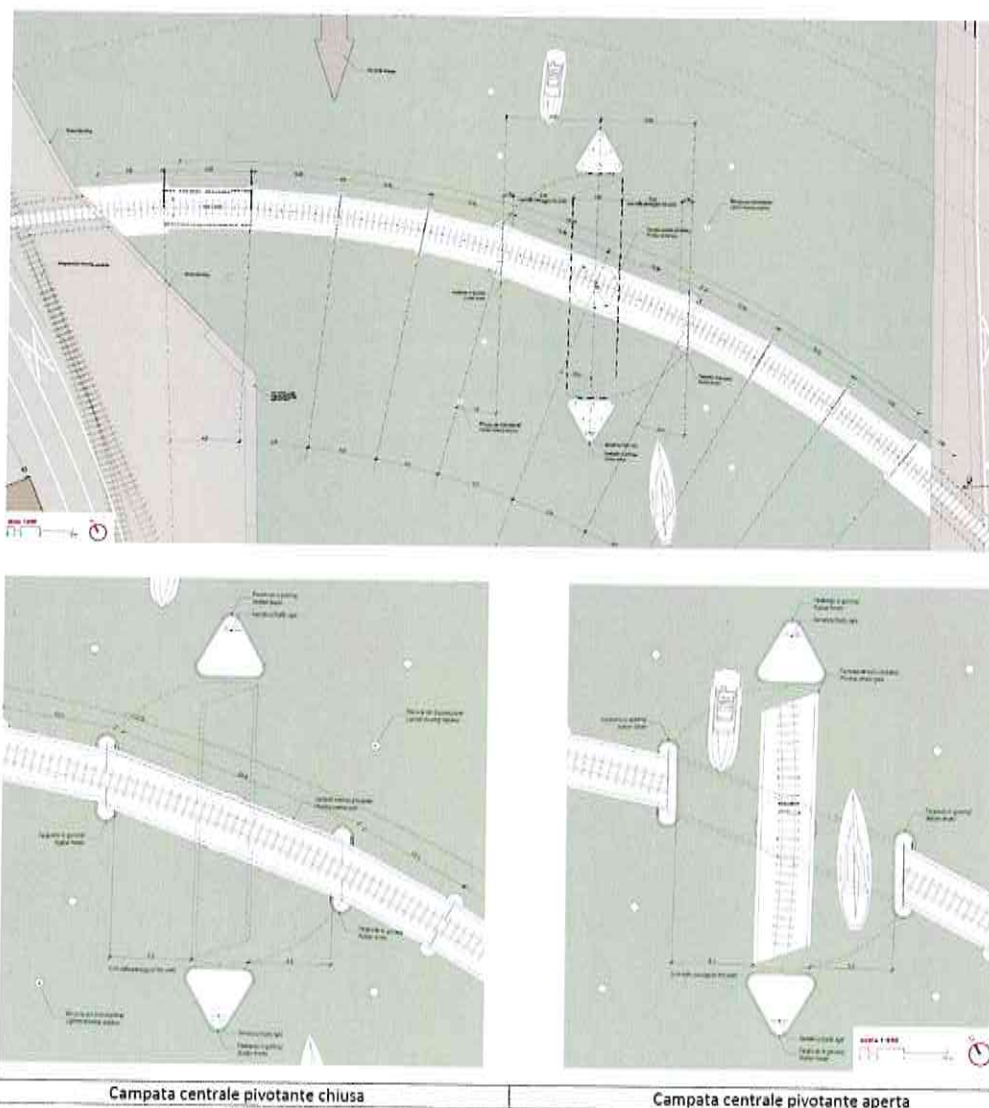


Figura 5: Planimetria del ponte a campata centrale pivotante e dettaglio di apertura/chiusura

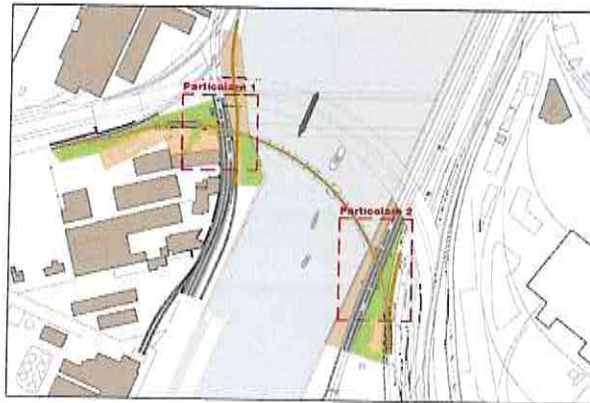


Figura 8: Localizzazione delle intersezioni

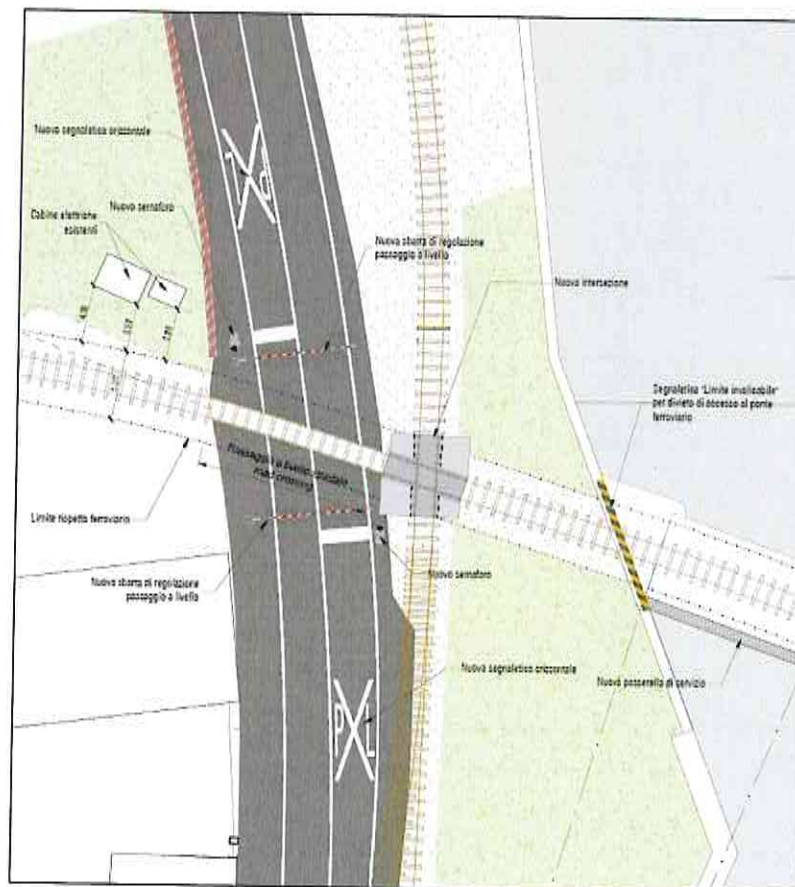


Figura 9: Intersezione a raso banchina dei Mulini

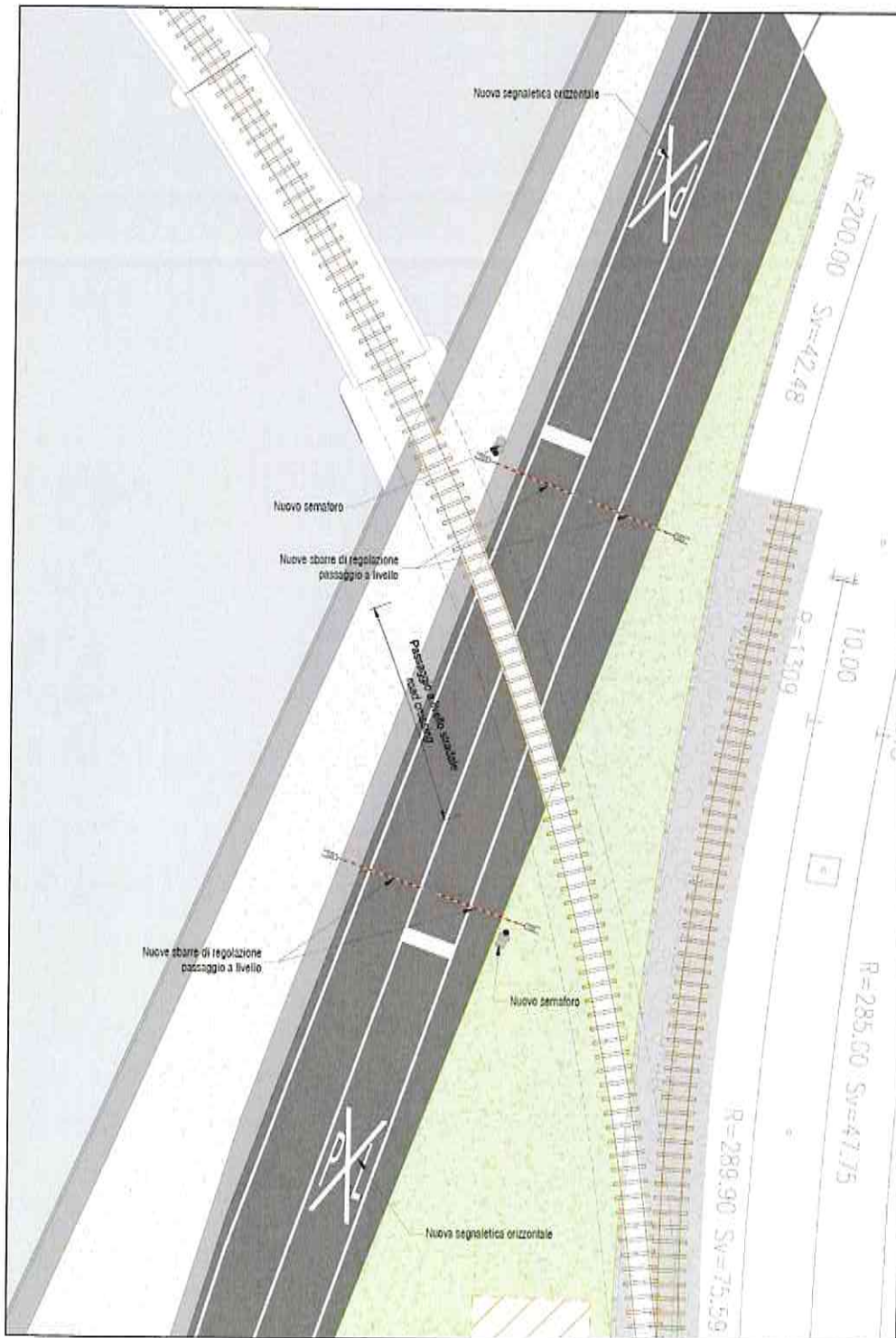


Figura 10: Intersezione a raso banchina dell'Azoto

Relazione ambientale sintetica

In relazione alla Valutazione di impatto ambientale si è verificato che la fattispecie progettuale, consistente in un intervento di limitata estensione, non ricade tra le opere da sottoporre a procedura di VIA o Screening di VIA), in quanto non afferisce ad alcuna tipologia elencata negli Allegati II e II-bis per i progetti di competenza statale, e negli allegati III e IV alla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., per i progetti di competenza delle Regioni/Province Autonome.

L'opera, come valutato nello studio di prefattibilità ambientale, non interessa siti SIC/ZPS e non determina l'insorgenza di impatti ambientali significativi. Si riporta la matrice di sintesi degli aspetti di prefattibilità ambientale nella quale si sono individuati i potenziali effetti ambientali dell'opera sulle diverse componenti ambientali, (Atmosfera, Ambiente Idrico, Suolo e Sottosuolo, Rumore, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Paesaggio) sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio.

	Questioni ambientali rilevanti	Principi di sostenibilità ambientale	Effetti relativi all'assetto a seguito della realizzazione dell'opera
Aria e clima	<p>L'opera è strategica perché eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla stazione di Mestre ottenendo molteplici benefici in termini di capacità e sicurezza del sistema portuale e riducendo il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria e i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso</p>	<ul style="list-style-type: none"> - limitare l'uso di combustibili fossili dovuto all'ottimizzazione dei tempi e alla riduzione della sosta delle autovetture; - aumentare l'efficienza e la resa energetica; - ridurre le emissioni di gas serra; - ridurre le emissioni di sostanze nocive, quali in particolare CO, NOX, PM10; 	<ul style="list-style-type: none"> - gli interventi saranno realizzati massimizzando l'efficienza energetica con l'uso di materiali innovativi; - l'utilizzo del ponte è esclusivamente ferroviario e non causa incremento generale di traffico - non si prevedono effetti negativi sulla matrice aria e clima.
Ambiente idrico	<ul style="list-style-type: none"> - prevista la realizzazione della contenimento per evitare l'inquinamento delle acque; - sistema di fondazione che non prevede l'intorbidimento del canale; - collettamento acque piovane e reflue con il sistema fognario. 	<ul style="list-style-type: none"> - non si prevede il consumo di risorsa idrica; - tutelare le acque da fenomeni di inquinamento diretto e diffusione di inquinanti presenti. 	<ul style="list-style-type: none"> - nel complesso sarà impedita la percolazione di inquinanti nell'ambiente idrico lagunare - non si prevedono effetti negativi sulla matrice Ambiente idrico

Suolo e sottosuolo	<ul style="list-style-type: none"> - non è prevista l'impermeabilizzazione di nuovi suoli; - non si prevede lo scavo di terreno inquinato; 	<ul style="list-style-type: none"> - limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e il deflusso delle acque; - sistemi di fondazione che non prevedono l'asportazione di terreno; - porre attenzione alla progettazione in riferimento al rischio sismico 	<ul style="list-style-type: none"> - non si prevedono effetti negativi sulla matrice Suolo e sottosuolo
Agenti fisici	<ul style="list-style-type: none"> - Per quanto riguarda la componente rumore, fase progettuale successiva dovrà essere redatta una relazione acustica con eventuale relativa campagna di indagine. - inq. luminoso: il sito è a ridosso di area sovra illuminata per ragioni industriali e per esigenze di sicurezza; - inq. elettromagnetico: non sono presenti fonti dirette di RDB nel sito. 		<ul style="list-style-type: none"> - non sarà necessaria la realizzazione di stazioni srb nell'area; - gli interventi dovranno essere rispondenti alle prescrizioni acustiche per l'area, ovvero essere preventivamente valutati sotto il punto di vista acustico; - gli interventi dovranno rispondere ed essere conformi alla normativa sull'inquinamento luminoso. Si prevede un aumento limitato della illuminazione complessiva dell'area. - non si prevedono effetti negativi sulla matrice Agenti fisici
Rifiuti	<p>non sono previste produzione di rifiuti in fase di esercizio.</p> <p>La produzione di rifiuti a seguito delle demolizioni sarà gestita con il conferimento degli stessi in discariche autorizzate</p>		<ul style="list-style-type: none"> - non si prevedono effetti negativi sulla matrice Rifiuti
Natura e biodiversità	<p>il sito risulta fortemente urbanizzato e privo di valore ecologico di naturalità e biodiversità</p>		<ul style="list-style-type: none"> - se pur minimo, il verde esistente verrà complessivamente mantenuto, ovvero saranno realizzati interventi solo dove sarà valutato indispensabile - non si prevedono effetti negativi sulla matrice Natura e biodiversità

Dalle valutazioni condotte e dalle considerazioni svolte non emergono, sia nella fase di esecuzione sia in quella d'esercizio, criticità ambientali rilevanti, né impatti irreversibili.

ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Piano Regolatore Portuale vigente, approvato con D.M. Lavori Pubblici n.319 del 15 maggio 1965, prevede (vedi tavola 1, stato di fatto PRP vigente), nel tratto di canale prima dell'ingresso della darsena dove è localizzato l'intervento, presenta una larghezza di 108 metri da sponda a sponda, con scarpate degradanti verso la cunetta di larghezza 54 metri e profondità di progetto -12 m s.l.m.m. (Sezione I-I).

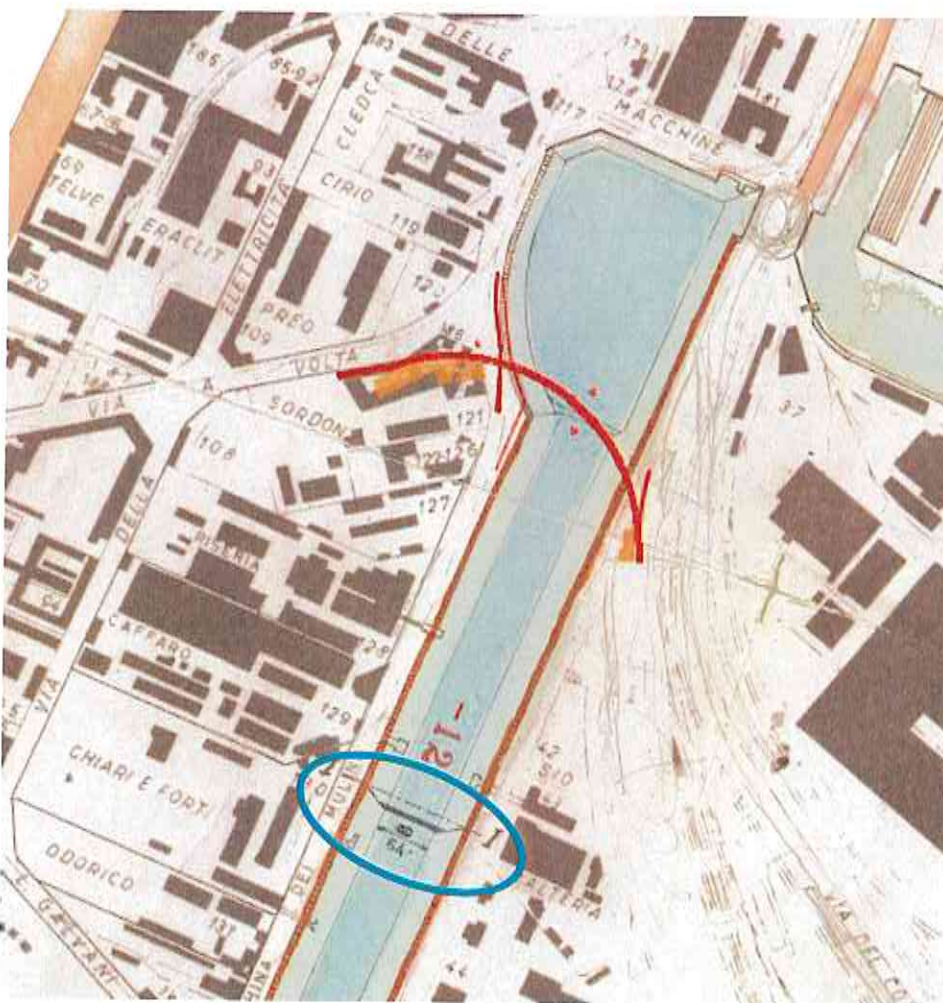


Figura 11 Planimetria PRP con evidenziata la Sezione I – I del Canale Industriale Ovest (blu) e sovrapposizione del tracciato ferroviario (tratto rosso).

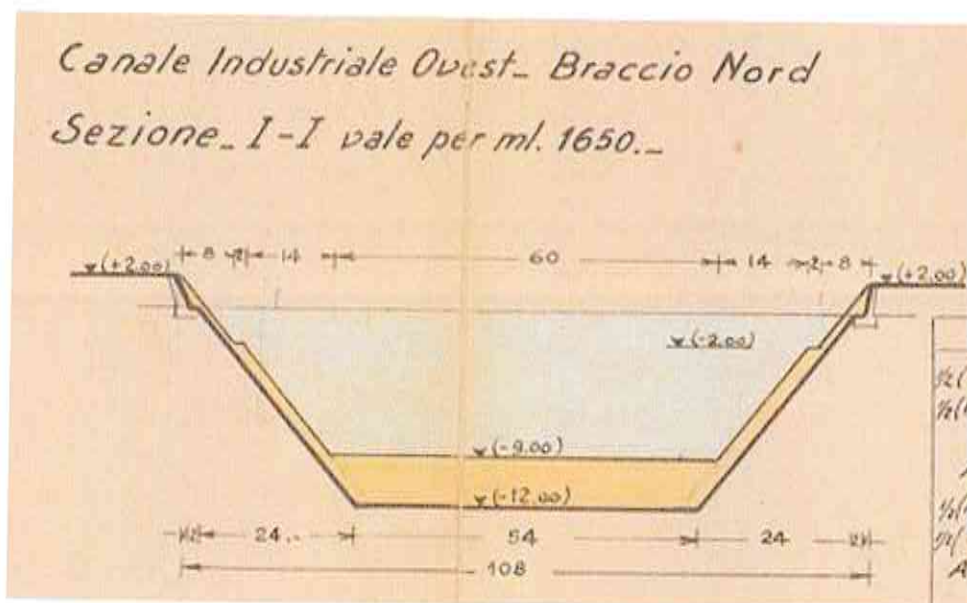


Figura 12 Estratto PRP 1965 – Sezione I - I

L'intervento, localizzato all'ingresso della darsena, consiste nella costruzione di un collegamento ferroviario, di breve estensione, che connette la linea ferroviaria di via dell'Elettricità con i binari della stazione di Venezia Marghera Scalo, superando il Canale Industriale Ovest, con un ponte ferroviario apribile.

Le modifiche tecnico funzionali al Piano Regolatore Portuale richieste sono rappresentate nella allegata Tavola 2, Progetto.

Per quanto riguarda la sponda lato ovest viene previsto:

- di eliminare l'attuale sponda realizzata con scarpata di pietrame e la successiva realizzazione di una sponda verticale (con modifica lieve della poligonale) realizzata sul modello dei marginamenti ambientali (palancole più travi o diaframmi o pali secanti, da decidere in fase di progettazione definitiva/esecutiva);
- la configurazione finale del ponte vedrà la realizzazione delle spalla dell'impalcato che si configura come un aggetto sporgente dalla poligonale di progetto.

Per quanto riguarda la sponda lato est viene previsto:

- l'adeguamento strutturale dell'attuale marginamento verticale necessario al collegamento della spalla del ponte ferroviario (senza modifica della poligonale);
- non sono previste variazioni significative della sponda est se non lievi scavi di scotico/pulizia necessari all'esecuzione della spalla del nuovo ponte;

- la configurazione finale del ponte, vedrà la realizzazione delle spalla dell'impalcato che si configura come un aggetto sporgente dalla poligonale attuale del marginamento.

Per quanto riguarda le modifiche al canale navigabile il progetto prevede la realizzazione di monoliti in calcestruzzo da porre:

- a) come plinti di fondazione dei pilastri;
- b) come base d'ancoraggio della porzione pivotante;
- c) come protezione incanalamento della porzione lasciata navigabile.

Questi elementi modificheranno la sezione navigabile come indicato nelle figure 13 e 14.

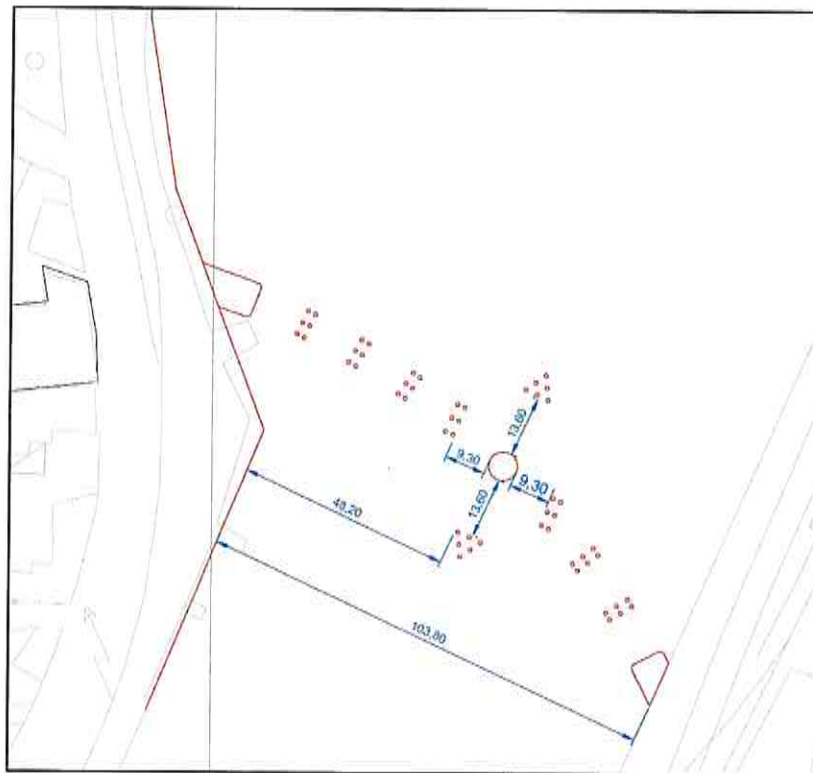


Figura 13 Stralcio della Tavola 2. Inserimento progetto e risagomatura scarpata ovest.

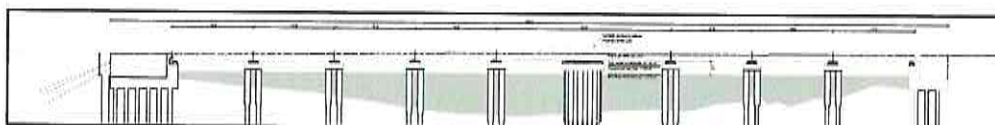


Figura 14 Sezione di progetto

Cartiglio tavola P.R.P.

ALLEGATO N. 3/1
 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
 UFFICIO DEL GENIO CIVILE PER LE O.C.M.M.
 VENEZIA

AGGIORNAMENTO E MODIFICHE DEL PIANO
 REGOLATORE DELLA ZONA INDUSTRIALE
 E COMMERCIALE DI PORTOMARGHERA, IN
 COMUNE DI VENEZIA

15/7/64

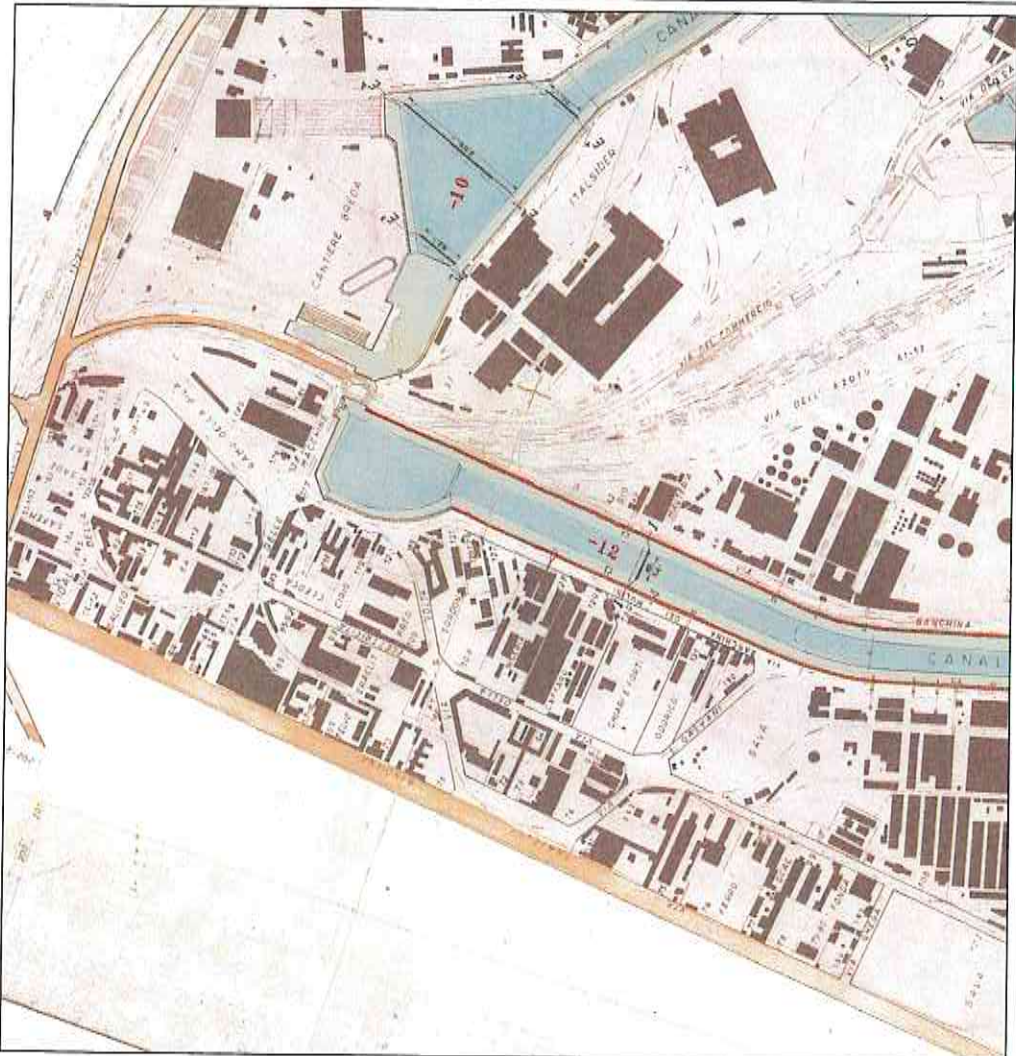
PLANIMETRIA
 SCALA - 1:5000

Venezia, 11
 IL PRIMO GEOMETRA
 (F. Cavallini)

Via: IL CAPO DELL'UFFICIO
 (Ing. G. Basso)
 (Ing. R. Ricciaroli)

Approvato in seduta straordinaria n. 319
 del 15-5-65
 per il... *Folliero*

Estratto P.R.P.
 scala 1:5000



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
 DEL MARCHE ADRIATICO SETTENTRIONALE
 PORTI DI VENEZIA E CHILOGRANO

INTERREG
 ADRION

PORTO MARGHERA - VENEZIA
 Nuovo ponte per il completamento del sistema ferroviario portuale
 nell'ambito del progetto NEWBRAIN programma ADRION
 (Art. 151 del Trattato di Roma, art. 10 del D.Lgs. n. 502/1985)
 - PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA -

PORTO MARGHERA - VENEZIA
 NEWBRAIN - Nodes Enhancing Whiteaway Inland-Adratic-Ionian Network
 (Art. 151 del Trattato di Roma, art. 10 del D.Lgs. n. 502/1985)
 - TECHNICAL-ECONOMIC FEASIBILITY PROJECT -

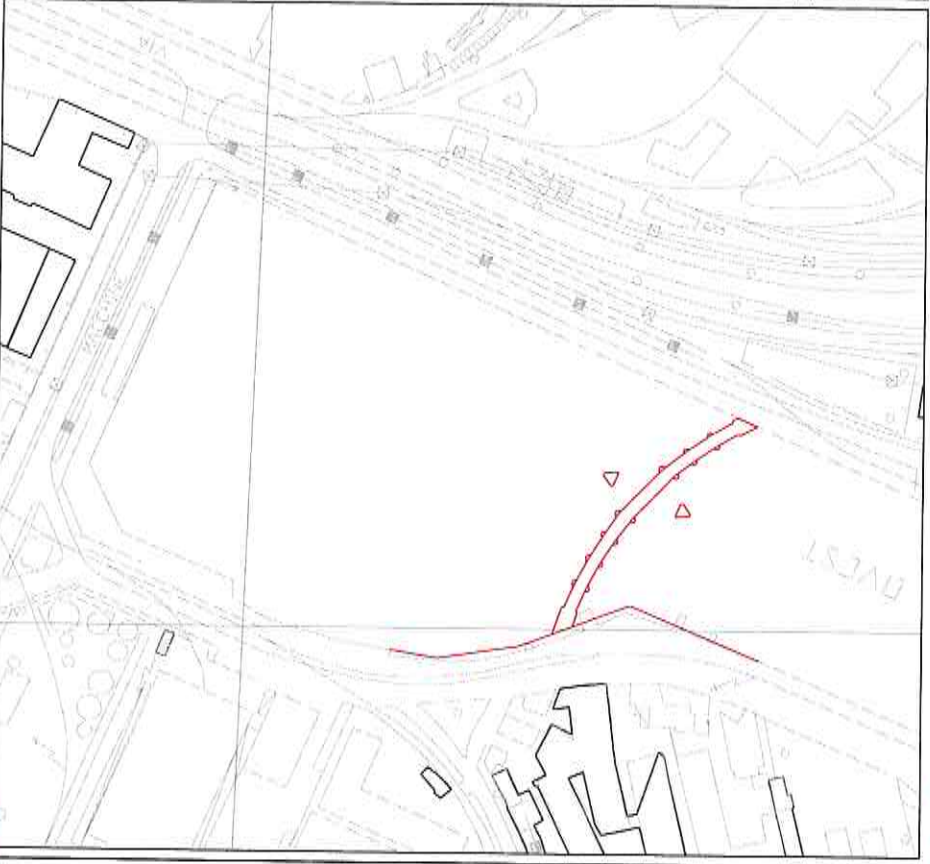
Stato di fatto

Estratto Piano Regolatore Portuale vigente

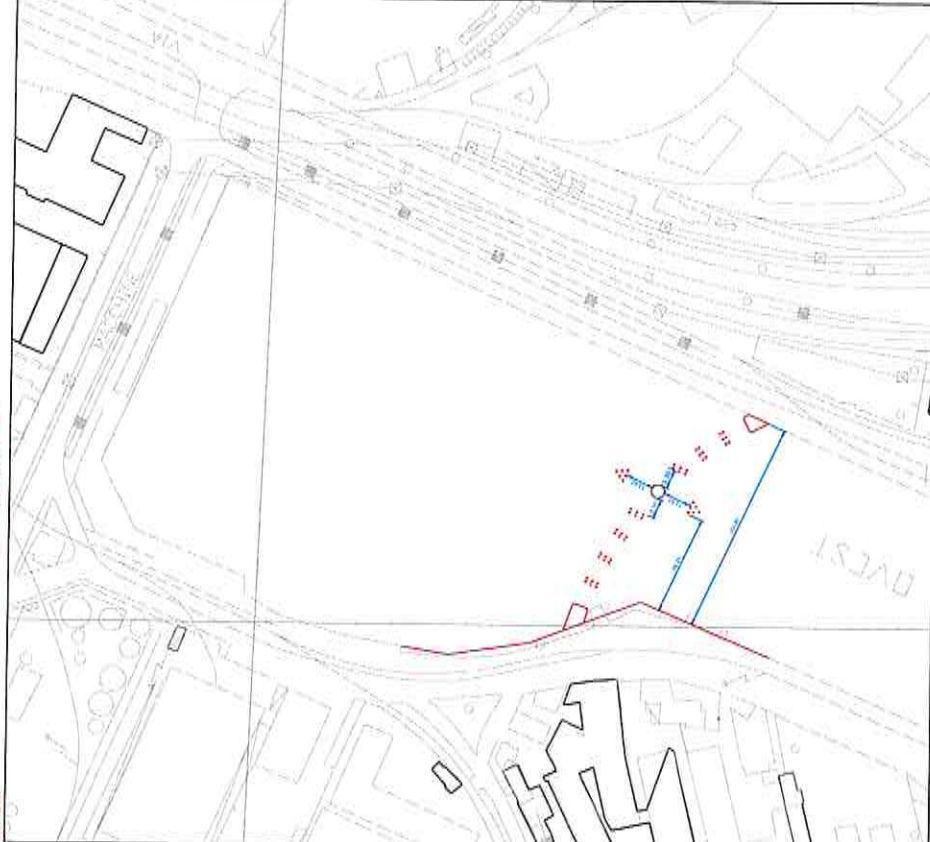
90290.000
01.00
1.5000

Ing. F. Cavallini
 Ing. A. M. Quilici
 Ing. A. M. Quilici
 Ing. A. M. Quilici
 Ing. A. M. Quilici

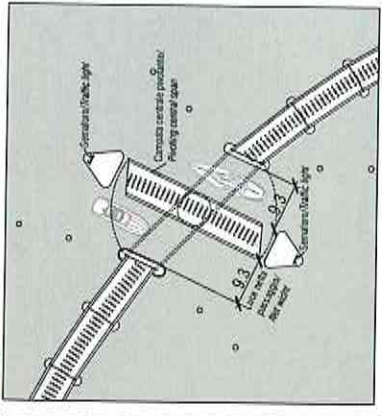
Stralicio C.T.R. con inserimento variante - piano del ferro
Scala: 1:2000



Stralicio C.T.R. con inserimento variante - livello medio mare
Scala: 1:2000



Particolare ponte pivotante
Scala: 1:2000



AUTORITÀ DI SISTEMI PORTUALI
 DEL VENEZIANO SETTEMERIDIONALE
 PORTO MARCHESSA - VENEZIA

interreg
 ADRIATIC

PORTO MARCHESSA - VENEZIA
 Nuova porta per il porto di Venezia e per
 l'incremento del progetto HORIZONALE programmato ADRIATIC
 (Art. 157, comma 2, lett. a) del D.Lgs. n. 500/2016)
 - PROGETTO D'INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE -
 PORTO MARCHESSA - VENEZIA
 NECESSITÀ: Nuova Entrata di Venezia per la
 (Art. 157, comma 2, lett. a) del D.Lgs. n. 500/2016)
 - TECNICA ECONOMICA - INFRASTRUTTURE -

Progetto

90290 000	02.00
1:1000 1:2000 1:4000	

Sezione di progetto
Scala: 1:2000

