

(Codice interno: 288996)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 2425 del 16 dicembre 2014

**Accordo di programma tra Ministero dello sviluppo economico, la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e aree limitrofe.***[Venezia, salvaguardia]***Note per la trasparenza:**

Si propone l'approvazione di un Accordo di Programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera, accompagnato da una specifica relazione e dalle schede progettuali e finanziarie dei singoli interventi, delegando il Direttore all'Area Infrastrutture della sua sottoscrizione

Estremi dei principali documenti dell'istruttoria:

Lettera di adesione ai contenuti dell'Accordo, di cui alla nota del Direttore Area Infrastrutture n. 517252 del 2.12.2014

L'Assessore Massimo Giorgetti riferisce quanto segue.

La riqualificazione ambientale e la rigenerazione economica di Porto Marghera, rappresentano da molti anni un punto focale nelle politiche regionali di gestione del territorio e di sostegno al tessuto produttivo del Veneto.

L'iter di riqualificazione e riconversione comincia, con l'obiettivo di costituire e mantenere nel tempo le condizioni ottimali di coesistenza tra la tutela dell'ambiente e lo sviluppo produttivo nel settore chimico, il 21 ottobre 1998, con la firma e l'approvazione, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 febbraio 1999, dell'Accordo di Programma per la Chimica a Porto Marghera.

Per integrare le azioni previste dall'Accordo con la specifica normativa successivamente intervenuta in materia di bonifiche dei siti inquinati, e vista l'esigenza non solo di razionalizzare l'iter istruttorio, ma anche di definire in un contesto unitario i contenuti delle scelte strategiche di intervento relative ai diversi aspetti industriali, occupazionali, ambientali e sanitari, il 15 dicembre 2000 è stato stipulato un Atto Integrativo dell'Accordo, poi approvato con DPCM del 15 novembre 2001.

Con decreto del Ministero dell'Ambiente del 23 febbraio 2000 è stato definito il perimetro del Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) di Porto Marghera e sono stati stabiliti i criteri, le procedure e le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale dell'area e il 7 aprile 2006 è stato sottoscritto dai Ministeri dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, dell'Economia e delle Finanze, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Magistrato alle Acque di Venezia e dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione, l'Accordo di programma quadro per l'attuazione degli interventi di confinamento, tramite marginamento delle sponde, delle aree a terra incluse nel perimetro del sito di interesse nazionale di Venezia- Porto Marghera e di gestione dei sedimenti più inquinati presenti nei canali industriali e portuali.

Nel 2006 è stato istituito il Gruppo di Lavoro "Nuovo Patto per Marghera", coordinato dalla Regione del Veneto, che attraverso un percorso condiviso per la riqualificazione e lo sviluppo dell'area, con il coinvolgimento degli enti locali, organizzazioni sindacali, rappresentanti delle Imprese e delle piccole e medie imprese, ha elaborato un Documento Congiunto per la riqualificazione di Porto Marghera. Le azioni di sostegno al documento sono state indicate nel Protocollo di Condivisione delle linee strategiche per la riqualificazione e lo sviluppo di Porto Marghera, sottoscritto il 30 ottobre 2007.

La Regione del Veneto, a seguito dell'emanazione del decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 24 marzo 2010 "Riforma del sistema degli interventi di reindustrializzazione nelle aree e nei distretti in situazione di crisi industriale e di crisi industriale complessa, in adempimento a quanto disposto dall'articolo 2, comma 7, della Legge 23 luglio 2009, n. 99", si è fatta parte attiva per produrre istanza al Ministero dello Sviluppo Economico per il riconoscimento della crisi complessa (Deliberazione della Giunta regionale n. 2203 del 21.09.2010).

Con l'assunzione del decreto del 5 maggio 2011 - registrato il 19.05.2011 all'Ufficio di Bilancio del Ministero dello Sviluppo Economico con n. 856 - da parte del Dirigente della Direzione Generale per la politica industriale e la competitività dello stesso Ministero, sono state accertate le condizioni per il riconoscimento di crisi complessa, con impatto significativo sulla politica industriale, dell'area di Porto Marghera e zone limitrofe, funzionali allo sviluppo della stessa.

Il Tavolo Permanente per Porto Marghera, il Ministero per lo Sviluppo Economico e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare hanno collaborato per la stesura dell'Accordo di Programma per la bonifica e la riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera e aree limitrofe, sottoscritto il 16.04.2012.

Con riferimento al decreto del Ministro dello Sviluppo Economico del 31 gennaio 2013, recante "Attuazione dell'articolo 27, comma 8, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 recante: "Misure urgenti per la crescita del Paese", con cui vengono definite le modalità operative per l'attuazione dei Progetti di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) nei siti oggetto di crisi industriale complessa, è stata predisposta la deliberazione della Giunta regionale n. 821 del 4 giugno 2013: "Proposta al Ministero dello sviluppo economico del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) riguardante l'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e aree limitrofe e individuazione del referente regionale (DM 31.1.2013, di attuazione dell'art. 27 del Decreto legge 22.6.2012, n. 83. Misure urgenti per la crescita del Paese)". Tale documento è stato condiviso dal Tavolo Permanente per Porto Marghera, costituito dal Presidente della Regione in data 12 ottobre 2010, come previsto dall'art. 69 della L.R. 16 febbraio 2010, n. 11.

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 58 del 21 gennaio 2013 è stata proposta la ridefinizione del perimetro del Sito di Interesse Nazionale di Venezia-Porto Marghera, ai sensi dell'art. 36bis della legge 7 agosto 2012, n. 134 e, con decreto del 24 aprile 2013 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, pubblicato il 14.05.2013 sulla G.U. n.111, serie generale, è stata approvata la nuova perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale, assegnando alla competenza dell'Amministrazione regionale le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica della porzione di territorio già compresa nella precedente perimetrazione del SIN.

Al fine di aggiornare il PRRI la Regione del Veneto ha convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera nelle date del 6 febbraio 2014 e del 6 maggio 2014, richiedendo ai componenti dei Gruppi di Lavoro un contributo informativo, concordando le modifiche e gli aggiornamenti apportati in merito all'elenco dei progetti ivi indicati, per giungere alla versione condivisa dell'elaborato "Aggiornamento del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale per l'area di Porto Marghera e zone limitrofe", di cui alla D.G.R. n. 749 del 27 maggio 2014, Allegato A, comprensivo dell'Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti a Porto Marghera, Allegato A1, corredata di Schede Intervento relative ai progetti individuati per l'attuazione del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale e sottoposta al Ministero dello Sviluppo Economico con D.G.R. n. 821 del 4 giugno 2013;

A seguito dei rimborsi effettuati dalle società ALCOA, EURALLUMINA e PORTOVESME, regolati dall'art. 34, comma 2, del Decreto Legge del 18 ottobre 2012 n. 179, come sostituito dalla legge di conversione n. 221 del 2012 entrata in vigore il 19 dicembre 2012, che regola i versamenti all'entrata del bilancio dello Stato delle somme restituite dalla Cassa conguaglio per il settore elettrico, e in attuazione della decisione della Commissione europea 2010/460/CE del 19 novembre 2009 relativa agli aiuti di Stato C38/A/04 e C36/B/06 e della decisione 2011/746/UE della Commissione, del 23 febbraio 2011 relativa agli aiuti di Stato C38/B/04 e C13/06, sono state versate le relative somme nell'apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dello Sviluppo Economico (cap. 7335) per essere destinate ad interventi del Governo a favore dello sviluppo e dell'occupazione nelle regioni ove hanno sede le attività produttive oggetto della restituzione.

Il Ministero dello Sviluppo Economico ha proposto alle istituzioni locali (Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale) un Accordo di Programma finalizzato allo sviluppo e alla riconversione industriale di Porto Marghera destinandovi, a titolo di cofinanziamento ad integrazione di risorse già stanziato presso le Amministrazioni locali, la somma di 102.870.516,73 milioni di euro provenienti dal citato conguaglio.

In data 08.10.2014, la Regione Veneto ha convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera, condividendo con i gruppi di lavoro gli orientamenti generali per la formulazione di un programma di interventi strutturali che utilizzi tali risorse.

A seguito di tale condivisione è stato sviluppata, attraverso il contributo degli Enti summenzionati, la proposta di Accordo di Programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera, **Allegato A** al presente provvedimento, accompagnato dalla relazione "Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e aree limitrofe. Introduzione alle azioni di riconversione e di riqualificazione industriale", **Allegato A1**, che oltre ad illustrare i settori di intervento introduce le schede progettuali e finanziarie dei singoli interventi, **Allegato A2**.

Si propone pertanto di delegare il Direttore all'Area Infrastrutture di provvedere alla definizione del testo finale del predetto Accordo di Programma, anche introducendo eventuali variazioni non sostanziali al medesimo, e alla sua sottoscrizione nelle modalità previste dalla legge.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

Udito il relatore, il quale dà atto che la struttura proponente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale;

VISTO il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 24 marzo 2010, Individuazione delle aree di crisi industriale. Riforma del sistema degli interventi di reindustrializzazione nelle aree e nei distretti in situazione di crisi industriale e di crisi industriale complessa, in adempimento a quanto disposto dall'articolo 2, comma 7, della Legge 23 luglio 2009 n. 99.

VISTA la Delibera di Giunta della Regione Veneto del 21 settembre 2010 n. 2203, "Proposta di designazione di Porto Marghera e zone limitrofe, in particolare dell'isola di Murano, quale area di crisi industriale complessa".

VISTO il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 5 maggio 2011, con il quale è stata accertata la situazione di crisi industriale complessa, con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, nel polo industriale di Porto Marghera e zone limitrofe, in particolare nell'isola di Murano

VISTA la Delibera di Giunta della Regione Veneto del 4 giugno 2013 n. 821, Proposta al Ministero dello Sviluppo Economico del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale riguardante l'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e zone limitrofe e individuazione del referente regionale;

VISTA la Delibera di Giunta della Regione Veneto del 27 maggio 2014 n. 749, Aggiornamento del Progetto di riconversione e riqualificazione industriale riguardante l'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e zone limitrofe, sottoposto al Ministero dello Sviluppo Economico con D.G.R. n. 821 del 4 giugno 2013;

VISTO l'articolo 34, comma 2, del Decreto Legge del 18 ottobre 2012 n. 179, come sostituito dalla legge di conversione n. 221 del 2012 entrata in vigore il 19 dicembre 2012, che regola i versamenti all'entrata del bilancio dello Stato delle somme restituite dalla Cassa conguaglio per il settore elettrico, a seguito dei rimborsi effettuati dalle società ALCOA, EURALLUMINA e PORTOVESME in attuazione della decisione della Commissione europea 2010/460/CE del 19 novembre 2009 relativa agli aiuti di Stato C38/A/04 e C36/B/06 e della decisione 2011/746/UE della Commissione, del 23 febbraio 2011 relativa agli aiuti di Stato C38/B/04 e C13/06;

CONSIDERATO che le suddette somme oggetto di restituzione sono versate nell'apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dello Sviluppo Economico (cap. 7335) per essere destinate ad interventi del Governo a favore dello sviluppo e dell'occupazione nelle regioni ove hanno sede le attività produttive oggetto della restituzione;

CONSIDERATO che la società ALCOA, beneficiaria dei predetti Aiuti di Stato, ha effettuato restituzioni per Euro 205.741.033,46, pari al totale complessivo da recuperare comprensivo di interessi calcolati al 10.04.2014, di cui il 50 per cento riferiti al sito di Fusina per complessivi Euro 102.870.516,73;

VISTO il decreto 6 marzo 2014 con il quale il Ministro dello Sviluppo Economico ha proceduto all'assegnazione delle disponibilità di bilancio di previsione per l'anno finanziario 2014, tra gli altri, al titolare della Direzione generale per gli incentivi alle imprese;

VISTO l'articolo 2, comma 2 della legge regionale n. 54 del 31 dicembre 2012

delibera

1. di approvare la proposta di Accordo di Programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell'Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera, **Allegato A** al presente provvedimento, accompagnato dalla relazione "Area di crisi industriale complessa di Porto Marghera e aree limitrofe. Introduzione alle azioni di riconversione e di riqualificazione industriale", **Allegato A1**, che oltre ad illustrare i settori di intervento introduce le schede progettuali e finanziarie dei singoli interventi, **Allegato A2**;

2. di delegare il Direttore all'Area Infrastrutture di provvedere alla definizione del testo finale dell'Accordo, anche introducendo eventuali variazioni non sostanziali al medesimo, e alla sua sottoscrizione nelle modalità previste dalla legge;

3. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;

4. di incaricare il Settore Riconversione di Porto Marghera della Sezione Progetto Venezia dell'esecuzione del presente atto;

5. di dare atto che il presente provvedimento è soggetto a pubblicazione ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33;

6. di pubblicare il presente atto nel Bollettino Ufficiale della Regione del Veneto;

7. di trasmettere il presente provvedimento al Ministero dello Sviluppo Economico - Direzione generale per gli incentivi alle imprese; al Comune di Venezia, all'Autorità Portuale di Venezia e al Settore Ufficiale rogante, contratti, servizi generali e assicurazioni della Sezione regionale Affari Generali e FAS-FSC.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 1/14

**ACCORDO DI PROGRAMMA**

tra

**Ministero dello sviluppo economico****Regione del Veneto****Comune di Venezia****Autorità Portuale di Venezia****PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE****DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA****DI PORTO MARGHERA**

VISTO l'art. 15 della Legge del 7 agosto 1990 n. 241 e s.m.i., Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi – Accordi fra pubbliche amministrazioni;

VISTA la legge del 28 gennaio 1994 n. 84 che istituisce l'Autorità Portuale di Venezia;

VISTA la Delibera di Giunta della Regione del Veneto del 21 settembre 2010 n. 2203, proposta di designazione di Porto Marghera e zone limitrofe, in particolare dell'isola di Murano, quale area di crisi industriale complessa;

VISTO il Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 5 maggio 2011, con il quale è stata accertata la situazione di crisi industriale complessa, con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, nel polo industriale di Porto Marghera e zone limitrofe, in particolare nell'isola di Murano, ai sensi dell'art. 4 del Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 24 marzo 2010, avente ad oggetto l'individuazione delle aree di crisi industriale;

VISTO l'Accordo di Programma, sottoscritto il 16 aprile 2012 dai rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della Regione del Veneto, del Ministero delle Infrastrutture-Magistrato alle Acque di Venezia, dell'Autorità Portuale di Venezia, della Provincia di Venezia e del Comune di Venezia, per la bonifica e la riqualificazione ambientale del sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe;

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 2/14

VISTO l'Accordo sottoscritto il 15 maggio 2012 dai rappresentanti di Comune di Venezia, Regione del Veneto e Syndial S.p.A. e il successivo Contratto preliminare di compravendita sottoscritto in data 11 aprile 2014 per l'acquisto in blocco da parte di Comune di Venezia e Regione del Veneto, per il tramite di una Newco pariteticamente partecipata, di circa 110 ettari di proprietà di Syndial S.p.A in Porto Marghera;

VISTO l'articolo 34, comma 2, del Decreto Legge del 18 ottobre 2012 n. 179, come sostituito dalla legge di conversione n. 221 del 2012 entrata in vigore il 19 dicembre 2012, che regola i versamenti all'entrata del bilancio dello Stato delle somme restituite dalla Cassa conguaglio per il settore elettrico, a seguito dei rimborsi effettuati dalle società ALCOA, EURALLUMINA e PORTOVESME in attuazione della decisione della Commissione europea 2010/460/CE del 19 novembre 2009 relativa agli aiuti di Stato C38/A/04 e C36/B/06 e della decisione 2011/746/UE della Commissione, del 23 febbraio 2011 relativa agli aiuti di Stato C38/B/04 e C13/06;

CONSIDERATO che le suddette somme oggetto di restituzione sono versate nell'apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dello Sviluppo Economico (cap. 7335) per essere destinate ad interventi del Governo a favore dello sviluppo e dell'occupazione nelle regioni ove hanno sede le attività produttive oggetto della restituzione;

CONSIDERATO che la società ALCOA, beneficiaria dei predetti Aiuti di Stato, ha effettuato restituzioni per € 205.741.033,46, pari al totale complessivo da recuperare comprensivo di interessi calcolati al 10.04.2014, di cui il 50 per cento riferiti al sito di Porto Marghera (Fusina) per complessivi € 102.870.516,73;

VISTO il Decreto Legge del 23 dicembre 2013, n. 145 "Interventi urgenti per l'avvio del piano Destinazione Italia", convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, che prevede, tra gli altri, misure ed interventi finalizzati al rafforzamento della competitività delle imprese italiane e attrazione degli investimenti esteri;

VISTO il decreto 6 marzo 2014 con il quale il Ministro dello sviluppo economico ha proceduto all'assegnazione delle disponibilità di bilancio di previsione per l'anno finanziario 2014, tra gli altri, al titolare della Direzione generale per gli incentivi alle imprese;

VISTO il decreto del 16 luglio 2014 con il quale, in conformità a quanto previsto dall'art. 16 del citato decreto legislativo del 30 marzo 2001, n. 165, e ad integrazione di quanto disposto con il citato decreto del 6 marzo 2014, il Ministro dello sviluppo economico ha assegnato al titolare della Direzione generale per gli Incentivi alle Imprese, la gestione del capitolo 7335 ricompreso

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 3/14

nell'ambito della Missione "Competitività e sviluppo delle imprese" (11) e del Programma di bilancio 1.3 –"Incentivazione per lo sviluppo industriale nell'ambito delle politiche di sviluppo e coesione" (11.7);

VISTA la Delibera di Giunta della Regione Veneto del ..... n. ....;

VISTA la Delibera di Giunta del Comune di Venezia del ..... n. ....;

VISTA la Delibera del Comitato portuale dell'Autorità Portuale di Venezia del 29 ottobre 2014 che ha approvato il bilancio previsionale 2015 e l'allegato piano annuale e triennale dei lavori;

VISTO il decreto del Ministro dello sviluppo economico del ....;

VISTA la Relazione tecnica e le schede descrittive degli interventi individuati dai sottoscrittori del presente Accordo al fine di favorire la riconversione e la riqualificazione industriale dell'area industriale di Porto Marghera (allegati 1 e 2 al presente Accordo);

**Tutto quanto sopra premesso, tra le parti intervenute si è concordato di sottoscrivere il seguente**

**ACCORDO DI PROGRAMMA****Articolo 1****Finalità dell'Accordo**

1. Il presente Accordo ha l'obiettivo di favorire la riconversione e la riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera attraverso la realizzazione degli interventi necessari ad ottimizzare il quadro delle infrastrutture dell'area come descritti nell'allegato 1;
2. Le premesse, l'allegato 1 (Relazione Tecnica) e l'allegato 2 (Schede Intervento) costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma;

**Articolo 2****Oggetto dell'Accordo**

1. Il presente Accordo regola gli impegni e le attività dei sottoscrittori per il raggiungimento degli obiettivi di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera, consentendo l'attività integrata e coordinata del Ministero dello Sviluppo Economico, della Regione Veneto, del Comune di Venezia, dell'Autorità Portuale di Venezia e degli altri soggetti coinvolti nel processo di riqualificazione

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 4/14

economica dell'area industriale, favorendo la confluenza delle risorse finanziarie e l'armonizzazione dei procedimenti amministrativi per garantirne l'efficacia e la tempestività.

**Articolo 3****Soggetti dell'Accordo di Programma**

1. Partecipano all'Accordo di Programma:

a) il Ministero dello Sviluppo Economico – Direzione Generale per gli Incentivi alle Imprese (in seguito MiSE - DGIAI) che, attraverso le proprie strutture:

- concorre al finanziamento degli interventi infrastrutturali così come indicato all'art.4;
- partecipa al confronto fra le parti sociali ed istituzionali;
- effettua l'istruttoria per l'approvazione dei progetti degli interventi previsti nell'Accordo di Programma ai sensi del comma 5 dell'art. 7;
- partecipa alle attività del Comitato di coordinamento tecnico e amministrativo per l'attuazione dell'Accordo di cui al comma 2 dell'art.7;

b) la Regione del Veneto che, attraverso le proprie strutture:

- contribuisce al finanziamento degli investimenti nelle forme e modalità di legge indicate al successivo art. 4;
- coordina il confronto fra le parti sociali ed istituzionali, attraverso il Tavolo Permanente per Porto Marghera, di cui all'articolo 69 della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11;
- presiede le attività del Comitato di coordinamento per l'attuazione dell'Accordo di cui al comma 2 dell'art.7;

c) il Comune di Venezia che, attraverso le proprie strutture:

- concorre al finanziamento degli interventi infrastrutturali così come indicati all'art. 4 secondo le modalità previste nel Piano degli Investimenti allegato al Bilancio;
- partecipa al confronto fra le parti sociali ed istituzionali, affiancando la Regione del Veneto ed esercitando un'azione di stimolo e supporto, attraverso l'Osservatorio Porto Marghera, per la raccolta di dati e di informazioni;



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 5/14

- partecipa alle attività del Comitato di coordinamento per l'attuazione dell'Accordo di cui al comma 2 dell'art.7, in particolare per gli aspetti relativi alla programmazione territoriale e alla semplificazione delle autorizzazioni edilizie;
- d) l'Autorità Portuale di Venezia che, attraverso le proprie strutture:
- concorre al finanziamento degli interventi infrastrutturali così come indicati all'art. 4 secondo le modalità previste nel Piano degli Investimenti allegato al Bilancio;
  - partecipa al confronto fra le parti sociali ed istituzionali ed esercita un'azione di supporto, attraverso l'Osservatorio Porto Marghera, per la raccolta di dati e di informazioni e attraverso gli studi per la revisione del piano regolatore portuale;
  - partecipa alle attività del Comitato di coordinamento per l'attuazione dell'Accordo di cui al comma 2 dell'art.7, in particolare per gli aspetti relativi alla programmazione territoriale e alla semplificazione delle autorizzazioni edilizie nell'ambito di propria competenza.

**Articolo 4****Programma degli interventi**

1. L'attuazione del presente Accordo è realizzata mediante l'esecuzione degli interventi riportati nella successiva Tabella A.
2. I soggetti sottoscrittori condividono le linee di intervento ricomprese nel presente Accordo e illustrate nella Relazione Tecnica (allegato 1), riscontrandone la coerenza con gli atti di pianificazione e programmazione generale e settoriale di rispettiva competenza.
3. I singoli interventi sono illustrati nelle Schede Intervento (allegato 2).

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 6/14

**TABELLA A - ELENCO INTERVENTI**

<b>N.</b>	<b>Denominazione intervento</b>	<b>Soggetto attuatore (per conto del Soggetto sottoscrittore)</b>	<b>Soggetto finanziatore</b>	<b>Importo (Euro) da quadro economico secondo art.16 del D.P.R. 207/2010</b>
01	Adeguamento funzionale, stradale, ferroviario, e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57	Autorità Portuale di Venezia	MiSE – DGIAI 9.500.000,00	9.500.000,00
02	Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia-Malcontenta-Marghera del 31.3.2008 - Viabilità nodo Malcontenta-svincolo su SS 309 Romea	Provincia di Venezia (Regione del Veneto)	Regione 6.550.000,00	6.550.000,00
03	Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi	Insula SpA/ Veritas SpA (Comune di Venezia)	MiSE – DGIAI 3.150.000,00 Comune 4.350.000,00	7.500.000,00
04	Messa in sicurezza idraulica macroisola Prima Zona Industriale	Veritas SpA (Comune di Venezia)	MiSE – DGIAI 5.384.802,00 Regione 3.615.198,00	9.000.000,00
05	Intervento di infrastrutturazione e banchina dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia Fusina	Regione Veneto	MiSE – DGIAI 20.404.509,56	20.404.509,56
06	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. Completamento ricalibratura dei corsi d'acqua del bacino di Malcontenta; Collegamento Fondi a Sud-Fondi a Est	Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (Regione del Veneto)	Regione 1.823.522,56	1.823.522,56
07	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. Rimodellazione per invaso "parco Malcontenta"	Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (Regione del Veneto)	Regione 4.930.829,77	4.930.829,77

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 7/14

N.	Denominazione intervento	Soggetto attuatore (per conto del Soggetto sottoscrittore)	Soggetto finanziatore	Importo (Euro) da quadro economico secondo art.16 del D.P.R. 207/2010
08	Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest – area Grandi Molini e Cereal Docks	Autorità Portuale di Venezia	MiSE – DGIAI 10.000.000,00 Autorità PV 4.000.000,00 Altro 10.000.000,00	24.000.000,00
09	Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera	Comune di Venezia	MiSE – DGIAI 15.000.000,00	15.000.000,00
10	Viabilità di collegamento tra via Elettricità e via F.lli Bandiera	Comune di Venezia	MiSE – DGIAI 3.000.000,00	3.000.000,00
11	Ripristino strutturale del ponte stradale e ferroviario di collegamento tra la macroisola Prima Zona Industriale e la macroisola delle Raffinerie (via dell'Elettrotecnica)	Comune di Venezia	MiSE – DGIAI 1.000.000,00	1.000.000,00
12	Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale Porto Marghera	Venis SpA (Comune di Venezia)	MiSE – DGIAI 916.852,58	916.852,58
13	Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest – area Montesyndial – 1° stralcio	Autorità Portuale di Venezia	MiSE – DGIAI 34.000.000,00 Autorità PV 1.000.000,00	35.000.000,00
14	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. Completamento ricalibratura dei corsi d'acqua del bacino di Malcontenta; Fosso di via Moranzani	Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (Regione del Veneto)	Regione 3.325.989,76	3.325.989,76
15	Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.000.000,00	1.000.000,00
16	Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali)	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.000.000,00	1.000.000,00

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 8/14

<b>N.</b>	<b>Denominazione intervento</b>	<b>Soggetto attuatore (per conto del Soggetto sottoscrittore)</b>	<b>Soggetto finanziatore</b>	<b>Importo (Euro) da quadro economico secondo art.16 del D.P.R. 207/2010</b>
17	Interventi straordinari su supporti agli steli del sentiero luminoso	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.000.000,00	1.000.000,00
18	Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di Venezia	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.000.000,00	1.000.000,00
19	Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.200.000,00	1.200.000,00
20	Realizzazione autoparchi	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 1.000.000,00	1.000.000,00
21	Adeguamento rete ferroviaria	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 500.000,00	500.000,00
22	Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 300.000,00	300.000,00
23	Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità	Autorità Portuale di Venezia	Autorità PV 3.000.000,00	3.000.000,00
24	Assistenza tecnica	Invitalia S.p.A. (MiSE – DGIAI)	MiSE – DGIAI 514.352,58	514.352,58
<b>TOTALE</b>				<b>152.466.056,82</b>

**Articolo 5****Copertura Finanziaria**

1. Il valore complessivo del presente Accordo, costituito dal valore complessivo degli interventi inseriti nella Tabella A dell'art. 4, ammonta a € 152.466.056,82 la cui copertura finanziaria è assicurata dai seguenti soggetti:

**TABELLA B: QUADRO FINANZIARIO DELL'ACCORDO**

<b>FONTI FINANZIARIE</b>	<b>Importi in Euro</b>
--------------------------	------------------------

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 9/14

MiSE – DGIAI	102.870.516,73
Regione del Veneto	20.245.540,09
Comune di Venezia	4.350.000,00
Autorità Portuale di Venezia	15.000.000,00
Altro	10.000.000,00
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>152.466.056,82</b>

**Articolo 6****Utilizzo delle risorse finanziarie**

1. Le risorse di cui all'articolo 5 vengono erogate, secondo le modalità di cui all'art. 8, dai soggetti sottoscrittori dell'Accordo, a seguito dell'ammissione al finanziamento da parte del Comitato di coordinamento, di cui all'art.7, dei progetti di livello almeno "preliminare" degli interventi di cui all'art. 4.

**Articolo 7****Coordinamento delle attività**

1. I soggetti sottoscrittori, attraverso i rispettivi uffici competenti, concorrono alle attività di confronto e di consultazione tra le parti istituzionali, imprenditoriali e sociali nel corso dell'attuazione del presente Accordo.
2. Tra i soggetti sottoscrittori si procede alla costituzione, entro trenta giorni dalla stipula del presente Accordo di un Comitato di coordinamento con il compito di assicurare la sua piena attuazione, con la designazione di un rappresentante per ciascun Soggetto sottoscrittore e di un suo sostituto. Le funzioni di presidenza del Comitato sono affidate alla Regione del Veneto, salve le competenze del Comune di Venezia e dell'Autorità Portuale in materia di programmazione territoriale e di autorizzazione edilizia.
3. Il Comitato di coordinamento si riunisce prevalentemente a Venezia presso la sede della Regione del Veneto.
4. Il Comitato di coordinamento definisce le regole del proprio funzionamento e i criteri di valutazione degli interventi ai fini dell'istruttoria di cui al successivo comma 6.
5. Il Comitato di coordinamento approva l'ammissibilità degli interventi al finanziamento sulla base dell'istruttoria effettuata dal MiSE – DGIAI che verifica la coerenza degli stessi con gli

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 10/14

obiettivi d'utilizzo industriale delle aree interessate, la validità dei progetti presentati per gli obiettivi di *cantierabilità* dichiarati e la determinazione del finanziamento concedibile.

6. Il Comitato di coordinamento definisce le modalità operative del trasferimento delle risorse di cui all'articolo 5 secondo le procedure di cui all'articolo 8, così come prende atto dei soggetti attuatori indicati dai soggetti sottoscrittori.
7. Il Comitato di coordinamento svolge, inoltre, compiti di monitoraggio tecnico-amministrativo sugli interventi oggetto del presente Accordo per verificarne l'avanzamento amministrativo, fisico e finanziario.
8. I contraenti possono avvalersi, per le attività di segreteria tecnica al Comitato di Coordinamento, dell'attività di assistenza tecnica delle proprie strutture "in house". Il relativo costo grava sulle risorse finanziarie di propria competenza messe a disposizione per la realizzazione dell'Accordo, per un importo non superiore allo 0,5% delle stesse, nel quale sono anche ricomprese le spese di missione dei funzionari degli enti sottoscrittori incaricati dell'attuazione dell'Accordo.
9. Il Comitato di coordinamento sovrintende alla verifica dell'attuazione dell'Accordo di Programma e delle attività a cui sono impegnate le parti sottoscrittrici. Le eventuali inadempienze o i ritardi formano oggetto di informativa al Presidente della Regione ed al Direttore Generale del MiSE- DGIAI, e per conoscenza agli altri Enti sottoscrittori dell'Accordo, per l'adozione dei provvedimenti o delle iniziative utili alla rigorosa attuazione del presente Accordo, anche ai sensi del comma 2 dell'art.34 del D. Lgs. 267/2000.
10. Il Comitato di coordinamento, in riferimento alle date del 30 giugno e 31 dicembre di ogni anno di validità del presente Accordo, predispone una relazione tecnica sulla stato di attuazione degli interventi ed, entro trenta giorni dalla scadenza del termine di conclusione di cui al successivo articolo 9, una relazione finale. Le relazioni sono trasmesse a tutti i soggetti sottoscrittori i quali, entro i successivi trenta giorni, fanno pervenire eventuali osservazioni. Le relazioni sono conseguentemente trasmesse anche all'Autorità Nazionale Anticorruzione. Sulla base della relazione tecnica finale e delle eventuali osservazioni delle parti, il Comitato di coordinamento propone ai soggetti sottoscrittori di dichiarare, sulla base dei risultati conseguiti, concluso l'Accordo di Programma.

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 11/14

11. Il Comitato di coordinamento approva le eventuali riprogrammazioni delle economie che dovessero risultare dall'attuazione degli interventi ed autorizza le relative modifiche nei casi previsti dalla normativa.
12. Nuovi interventi che potranno invece essere proposti a valere sulle risorse finanziarie rese disponibili dovranno essere autorizzati con specifico Accordo di programma integrativo, sottoscritto dalle parti.

**Articolo 8****Erogazione delle risorse finanziarie**

1. Il trasferimento delle risorse finanziarie degli interventi ai Soggetti attuatori avviene, da parte dei soggetti finanziatori, sulla base dello stato di avanzamento lavori, secondo le modalità stabilite dal Comitato di coordinamento ai sensi della normativa vigente.
2. Salvo per gli interventi finanziati interamente dal soggetto sottoscrittore, la procedura di erogazione delle risorse per ogni intervento è effettuata, nei limiti delle disponibilità di cassa, con le seguenti modalità:
  - il 10% a titolo d'anticipazione entro 30 giorni dall'acquisizione del CUP di cui al successivo comma 4;
  - l'80% in quote da erogare proporzionalmente allo stato di avanzamento dei lavori;
  - il 5% alla presentazione della dichiarazione di ultimazione di lavori e il restante 5% al collaudo finale.
3. Per l'erogazione del finanziamento il soggetto attuatore dovrà predisporre a cura del Responsabile Unico del Procedimento dell'intervento specifica relazione comprovante lo stato di attuazione dell'intervento e la spesa sostenuta.
4. L'effettiva erogazione del finanziamento ai soggetti attuatori sarà disposta a seguito della acquisizione del Codice Unico di Progetto (CUP) per gli interventi di cui all'allegato 2 del presente Accordo.
5. Le economie riprogrammabili, ai sensi della vigente normativa, derivanti dall'attuazione degli interventi attivati nel presente Accordo e opportunamente accertate in sede di monitoraggio

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 12/14

semestrale, saranno riprogrammate dal Comitato di coordinamento.

6. Le risorse eventualmente revocate e/o derivanti dall'annullamento degli interventi ricompresi nel presente Accordo sono ugualmente riprogrammate dal Comitato di coordinamento.

**Articolo 9****Attuazione degli interventi**

1. Ai fini dell'attuazione degli interventi previsti, i Soggetti sottoscrittori provvedono all'esercizio delle rispettive competenze con le modalità ed i tempi convenuti con il presente Accordo di Programma, come definiti nelle singole Schede Intervento.
2. I Soggetti sottoscrittori si impegnano, inoltre, ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento in particolare, laddove siano necessarie autorizzazioni e varianti urbanistiche di propria competenza, ricorrendo anche a strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa, eventualmente facendo ricorso agli accordi previsti dall'articolo 15 della Legge 7 agosto 1990, n. 241;
3. Gli enti sottoscrittori del presente Accordo anche per conto dei Soggetti attuatori da essi designati e definiti dal comitato di coordinamento, si impegnano:
  - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nelle Schede Intervento allegate al presente Accordo (allegato 2);
  - b) a presentare al MiSE - DGIAI entro sei mesi dalla sottoscrizione del presente Accordo il progetto di livello almeno "preliminare" e la documentazione inerente gli interventi per lo svolgimento dell'attività istruttoria. In particolare, al fine di garantire l'effettiva *cantierabilità* degli interventi proposti, i progetti presentati devono essere corredati da un quadro autorizzativo coerente con la durata del presente Accordo;
  - c) a procedere semestralmente al monitoraggio ed alla verifica dell'Accordo, e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti da sottoporre al Comitato di coordinamento;
  - d) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - e) a porre in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e



**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 13/14

l'attuazione delle azioni concordate, secondo le modalità previste nell'Accordo;

- f) a rendicontare gli interventi, a completo carico del soggetto attuatore.

**Articolo 10****Impegno alla diligenza e durata dell'Accordo**

1. Fermo restando quanto regolato con il presente atto, nonché nel rispetto delle norme e dei regolamenti di settore vigenti, i soggetti del presente Accordo sono reciprocamente impegnati, in ogni caso, ad assolvere alle attività di propria competenza ed a quelle scaturenti dalle esigenze di coordinamento con la massima diligenza e tempestività, al fine di assicurare l'efficienza del procedimento concordato per la compiuta realizzazione dell'obiettivo e dell'oggetto dell'Accordo. In tal senso, i soggetti sottoscrittori del presente Accordo sono impegnati, ove occorra, anche su specifica richiesta del Comitato di coordinamento, a dare alle strutture di rispettivo riferimento e ai propri soggetti attuatori le opportune disposizioni e direttive.
2. La durata del presente Accordo è di trentasei mesi dalla data di stipula. Entro il termine di trenta mesi dovrà essere almeno effettuata la consegna dei lavori degli interventi di cui all'allegato 2.
3. La durata del presente Accordo potrà essere oggetto di proroga su proposta del Comitato di coordinamento, per il completamento delle iniziative avviate.

Il presente atto è sottoscritto in ....., il .....

**MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO  
IL DIRETTORE GENERALE PER GLI INCENTIVI ALLE IMPRESE**

.....

**REGIONE DEL VENETO**

.....

**COMUNE DI VENEZIA**

.....

**ALLEGATO A alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 14/14

**AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA**

.....



## ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 1/18

### AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE

#### Introduzione alle azioni di riconversione e di riqualificazione industriale

##### Premesse

Il riutilizzo dei *brownfields* (siti inquinati compresi in ambito urbano o di immediata periferia, già dotati delle opere di urbanizzazione) rappresenta un principio cardine per un utilizzo consapevole della risorsa "territorio".

Porto Marghera, nonostante le numerose situazioni di crisi produttiva e occupazionale e l'avvio solo parziale degli interventi di risanamento ambientale, potrebbe ancora rappresentare un valido esempio di riutilizzo di siti inquinati, conservando le potenzialità per tornare ad esprimere una forte vocazione industriale e portuale atta a contribuire significativamente al rilancio dell'economia veneta e dell'intero Paese.

Da tempo, Amministrazioni locali e Ministeri competenti, riconoscendo la valenza strategica di Porto Marghera, promuovono e sostengono processi di sviluppo e di riconversione dell'area industriale al fine di garantire il mantenimento della sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali.

A partire dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 1998, numerosi strumenti di programmazione territoriale ed economica, promossi da soggetti pubblici e privati a livello locale ed anche nazionale, hanno delineato scenari e prospettive funzionali allo sviluppo di attività economiche ambientalmente compatibili.

In particolare, a seguito del riconoscimento, da parte del Ministero dello Sviluppo Economico, di Venezia – Porto Marghera e zone limitrofe come area di crisi complessa, con impatto significativo sulla politica industriale nazionale, la Regione del Veneto ha individuato una serie di azioni attuabili per contrastare lo stato di crisi, inserite in un più ampio contesto programmatico.

Il quadro programmatico degli interventi prospettati è contenuto nel Progetto di Riqualificazione Industriale (PRRI) per Venezia – Porto Marghera, proposto in attuazione dell'art.27 del Decreto legge 22.06.2012 n°83 "Misure urgenti per la crescita del Paese" approvato dalla Giunta Regionale il 4 giugno 2013 con Deliberazione n°821; aggiornato con DGR n°749 del 27 maggio 2014.

Questo documento di programmazione è stato condiviso, già in fase di elaborazione, con il "**Tavolo Permanente per Porto Marghera**" che riunisce i rappresentanti di Regione, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Organizzazioni datoriali e sindacali e Autorità Portuale di Venezia, con l'obiettivo di costruire e mantenere una linea di indirizzo unitaria tra i diversi portatori di interesse per la reindustrializzazione di Porto Marghera.

In questo contesto si inserisce l'iniziativa del MISE che ha proposto alle istituzioni locali, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale, uno specifico Accordo di Programma finalizzato allo sviluppo e alla riconversione industriale di Porto Marghera destinandovi, a titolo di cofinanziamento ad integrazione di risorse già stanziare presso le Amministrazioni locali, la somma di circa 102 milioni di euro, versata da Alcoa allo Stato per aiuti di stato non compatibili con il mercato comune.

Dopo alcuni contatti preliminari del MISE con gli Enti interessati, in data 8.10.2014, è stato convocato il Tavolo Permanente per Porto Marghera, con cui sono stati condivisi gli orientamenti generali per la formulazione di un programma di interventi strutturali che utilizzi tali risorse.

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 2/18

**In generale, è apparso necessario consolidare le attività industriali esistenti favorendo, allo stesso tempo, l'attrazione di nuovi investimenti finalizzati alla riconversione industriale degli impianti e alla valorizzazione delle professionalità presenti nell'area, attraverso l'intervento pubblico finalizzato a realizzare, migliorare o restaurare le infrastrutture di supporto (materiali e immateriali).**

Sulla base delle considerazioni fatte in merito al futuro del polo industriale, in coincidenza con la messa in discussione della sostenibilità della presenza nelle sue aree delle attività petrolchimiche, è stata evidenziata la necessità di **aprire la strada a nuove strategie per la riqualificazione di Porto Marghera, partendo da interventi di risanamento territoriale e di messa in sicurezza idraulica delle aree e di ripristino e potenziamento della dotazione infrastrutturale esistente (rete stradale, ferroviaria, ITC, banchine che danno un valore aggiunto alle aree di Marghera).**

Un primo esempio di riconversione produttiva è stata la trasformazione dell'area industriale ex Alcoa a Fusina che dopo otto anni di iter autorizzativi è stata bonificata e trasformata in due anni, secondo uno schema di partenariato pubblico, in terminal autostrade del mare; sono oggi in corso i lavori per la piattaforma logistica che si collega via ferrovia e strada alla rete esistente di Marghera.

Secondo il piano operativo triennale 2013 – 2015 dell'Autorità Portuale di Venezia e le linee guida definite dal PAT del Comune di Venezia è già stata programmata altresì la riconversione di un'altra area di 90 ettari comprensiva di ex insediamenti industriali come Montefibre e Syndial, i cui primi 36 ettari sono già stati bonificati ad opera dell'Autorità per permettere agli investitori di eliminare ogni rischio ambientale.

A tali interventi seguirà l'avvio di alcune iniziative in via di definizione (Newco per la gestione delle aree ex-Syndial di Comune e Regione, Fondo di Rotazione regionale per le bonifiche) o comunque l'implementazione di altre che permetteranno, facendo leva sulle potenzialità e sulle specificità dell'area e attraverso la valorizzazione di un grande patrimonio di competenze e di professionalità, di restituire a Porto Marghera un ruolo produttivo strategico.

**Caratteristiche e specificità dell'area industriale di Porto Marghera**

Porto Marghera, una delle più grandi zone industriali costiere d'Europa, si estende su una superficie complessiva di oltre **2.000 ettari** dei quali circa 1.400 occupati da attività industriali, commerciali e terziarie, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale ed il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (**40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali e circa 40 occupati da aree demaniali**).

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 3/18



Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi.

Oggi, Porto Marghera, pur confermando la forte vocazione industriale e portuale, presenta un tessuto imprenditoriale molto diverso rispetto a quello che ha contrassegnato il modello di sviluppo nel corso del secolo scorso che comprende funzioni e specializzazioni diverse e un'imprenditoria sempre più differenziata che include nuove categorie di attività e nuove professionalità.

La situazione produttiva a Porto Marghera è così riassumibile<sup>1</sup>:

- nell'area sono occupati complessivamente 11.117 addetti diretti suddivisi in 953 aziende;
- i settori industriali/manifatturieri interessano: 137 aziende ed il 37% degli addetti.
- i settori dei trasporti e servizi logistici interessano: 197 aziende ed il 18% degli addetti.
- i settori del Terziario avanzato interessano: 312 aziende ed il 21% degli addetti.
- i settori di Energia, Acqua e Rifiuti interessano: 30 aziende ed il 9% degli addetti.

I quattro macrosettori sopracitati complessivamente rappresentano il 71% delle aziende e l'85% degli addetti.

Le distribuzioni per classe dimensionale delle imprese rilevate presenta un profilo molto comune alla struttura produttiva italiana, con la **concentrazione massima in aziende nella classe delle piccole imprese**. Il 92% impiega meno di 50 addetti.

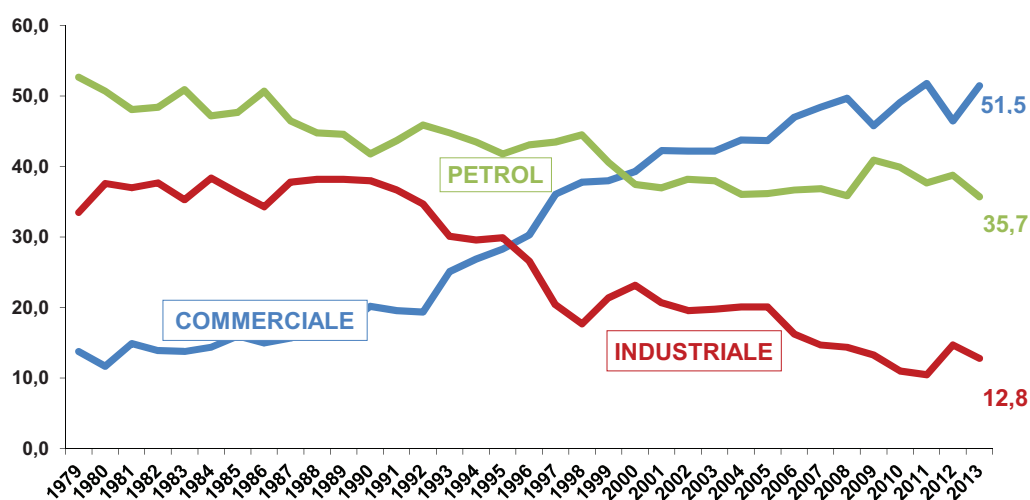
<sup>1</sup> I dati citati derivano dall'indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area industriale di Porto Marghera promossa nel 2013 dal Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia e l'Ente della Zona Industriale di Porto Marghera al fine di esplorare e comprendere le trasformazioni fisiche e funzionali che stanno interessando il polo industriale nonché le esigenze e le necessità delle aziende localizzate nell'area.

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 4/18

Analizzando i dati dell'Osservatorio su Porto Marghera (raccolti da Comune di Venezia, Autorità Portuale e Ente Zona Industriale), si può notare quanto il profilo economico-produttivo del polo industriale di Marghera sia radicalmente mutato rispetto al profilo metallurgico e petrolchimico originario, con un incremento delle attività portuali negli ultimi anni.

Oggi quindi si tratta di orientare la riconversione di Marghera post chimica di base verso lo sviluppo di imprese manifatturiere e di trasformazione collocate lungo filiere produttive e logistiche (es. green chemistry, agroalimentare) che traggano vantaggio dalla localizzazione in prossimità del porto e del grande nodo intermodale di Venezia, Padova e Verona.



Serie storica traffici per settore nel porto di Venezia, 1979 – 2013, fonte Autorità Portuale di Venezia

Le profonde rivoluzioni nei traffici legati alla trasformazione industriale (passaggio da industrie legate all'energia, alla metallurgia e alla chimica di base a industrie di seconda e terza trasformazione oltre che ad altre attività logistiche che ne aumentino il valore aggiunto, ecc.), la trasformazione del modello portuale legata anche all'evoluzione del naviglio (con le conseguenti ricadute sulle dimensioni degli impianti, sull'organizzazione spaziale, sulla batimetria dei fondali, sull'organizzazione dei processi e dei flussi, ecc.), processi storici come la realizzazione di un mercato unico in un'Europa allargata a 28 Stati e lo spostamento del baricentro dei traffici verso l'Asia con la conseguente nuova centralità del Canale di Suez come rotta principale suggeriscono una ritrovata centralità di Porto Marghera all'interno del Nord-Adriatico come gateway marittimo per alimentare il mercato europeo.

In questo contesto Porto Marghera e la città di Venezia, sono state riconosciute dall'Unione Europea ai sensi del regolamento UE 1315/2013 quali nodo urbano e porto primario nella rete TEN-T a servizio dell'economia europea e dei suoi interscambi con il resto del mondo e le cui infrastrutture dovranno essere realizzate entro e non oltre il 2030.

Ciò potrà consentire di attivare iniziative per concorrere al cofinanziamento europeo a valere sul programma **Connecting Europe Facility (CEF)** nel periodo 2014-2020.

#### **Interventi finalizzati alla riconversione e alla riqualificazione industriale di Porto Marghera oggetto dell'Accordo di Programma**

Porto Marghera, nata e sviluppata attraverso cicli produttivi che trovavano la loro ragion d'essere per la preesistenza di altri cicli di cui sfruttavano sottoprodotti o fasi di lavorazione, è oggi configurabile come una realtà le cui filiere industriali e manifatture costituiscono le linee di sviluppo per l'insediamento e

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 5/18

l'installazione di attività produttive che possono trovare adeguate sinergie ed economie di scala con i processi già presenti; il tutto in una logica di ampliamento, innovazione e sviluppo delle attività industriali, sia presenti storicamente che di tipo innovativo.

Molte, e rilevanti, sono le opportunità offerte da Porto Marghera per l'attrazione di nuovi investimenti e di nuove iniziative economiche e, in particolare, per lo sviluppo della *Green Economy*: non solo le attività direttamente connesse alle questioni ambientali che caratterizzano l'area, ma anche la disponibilità di capacità manageriali consolidate e di forza lavoro altamente qualificata, la presenza di filiere green come spunto di sviluppo di nuovi cicli in connessione sinergica con le altre produzioni esistenti nonché la presenza di un sistema locale di formazione, ricerca e innovazione fortemente radicato.

Tuttavia, al fine di favorire la riconversione e la riqualificazione industriale di Porto Marghera è necessario ottimizzare il quadro delle infrastrutture materiali ed immateriali presenti nell'area.

Tra questi, per significatività e per impatto, sono stati individuati da Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale gli interventi, illustrati nelle schede descrittive che seguono, che riguardano i seguenti ambiti:

- Sicurezza idraulica
- Banchinamento di alcune aree portuali, incluso del marginamento;
- Viabilità e accessibilità;
- Connettività a banda larga;

Si tratta di interventi che, opportunamente integrati e messi a sistema, possono facilitare lo sviluppo di Porto Marghera e l'avvio di processi produttivi moderni, innovativi e ambientalmente sostenibili capaci di creare nuova occupazione.

Gli interventi individuati sono altresì aderenti ai criteri:

- di unitarietà degli interventi, in una logica di completamento e integrazione;
- di coerenza con i piani generali di infrastrutturazione logistica, viaria e ambientale dell'area;
- di avanzata definizione progettuale;
- di funzionalità agli obiettivi di riconversione produttiva delle aree.

**Sicurezza idraulica**

La mitigazione del rischio idraulico del territorio è percepita come una necessità prioritaria, anche alla luce dei mutamenti meteo-climatici che hanno provocato precipitazioni di eccezionale intensità in tutto il territorio regionale con esiti aggravati dalla precaria condizione del sistema di sicurezza idraulica locale.

In particolare, le frequenti situazioni di criticità idraulica hanno comportato allagamenti prolungati delle sedi stradali che hanno provocato, nel tempo, danneggiamenti delle infrastrutture stradali e interessando anche le attività produttive servite dalle stesse infrastrutture.

La frequenza e l'intensità di tali eventi rende indispensabile la programmazione di interventi strutturali che oltrepassino il carattere di straordinarietà, anche al fine di evitare situazioni di rischio di incidenti in ambito industriale, danni strutturali agli impianti e blocco delle produzioni.

All'interno del quadro programmatico generale definito a suo tempo dal "Piano per la prevenzione dell'inquinamento e il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia" (Piano Direttore 2000), e tenuto conto dello stato di realizzazione e delle prospettive di completamento dei relativi strumenti attuativi "Progetto Integrato Fusina" (P.I.F.) e "Opere di Marginamento della gronda lagunare", è ora necessario realizzare in tempi brevi una soluzione tecnica aggiornata finalizzata

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 6/18

ad eliminare gli allagamenti riscontrati nelle aree già oggetto del marginamento suddetto, riducendo la criticità idraulica dell'intera Zona Industriale.

In particolare è necessario intervenire urgentemente per smaltire le acque meteoriche che dilavano le sedi stradali e ferroviarie, che ricadono nella Macroisola delle Raffinerie, nella Prima Zona Industriale e nell'Area di Via dell'Elettricità all'interno dell'insediamento industriale di Porto Marghera.

La realizzazione di interventi di questo tipo si coniuga con l'esigenza di concretare le opere necessarie per la messa in sicurezza idraulica dell'area sotto il profilo ambientale, e con la necessità, da parte delle imprese insediate nell'area, di ottemperare a prescrizioni di invarianza idraulica.

In questo contesto si inserisce anche una serie di interventi programmati di razionalizzazione della rete idraulica del bacino Lusore, che prevedono la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto, identificati nell' *"Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera"* del 31 Marzo 2008, c.d. *"Accordo Moranzani"*.

Il sistema scolante di bonifica, progettato e dimensionato per un territorio rurale in gran parte situato a livello inferiore a quello del medio mare, per effetto dell'estesa urbanizzazione e impermeabilizzazione dell'area di Porto Marghera e della conseguente riduzione delle capacità d'invaso e assorbimento naturali del terreno risulta insufficiente a garantire la sicurezza idraulica dagli allagamenti, penalizzato dalle interferenze con un complesso sistema fognario di tipo misto che, in tempo di pioggia scarica nella rete superficiale le portate eccedenti la capacità di trasferimento e trattamento del sistema fognario afferente all'impianto di depurazione di Fusina.

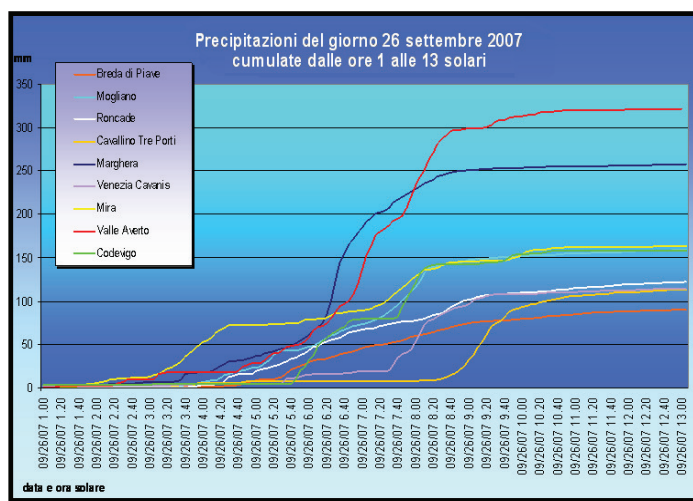
L'attività di manutenzione dei canali delle acque basse è inoltre resa difficile dall'inosservanza delle norme di pulizia idraulica nei terreni posti a ridosso dei canali stessi, anche se demaniali, in quanto, spesso in modo arbitrario e abusivamente, viene occupata la fascia di servitù idraulica con fabbricati, recinzioni, alberature, giardini o altri ostacoli che, di fatto, impediscono l'accesso e l'avvicinamento ai mezzi operativi dei Consorzi di Bonifica.

Si deve ricordare come il 26 settembre 2007 un intenso e persistente sistema temporalesco abbia interessato con forti precipitazioni la fascia costiera centro-meridionale del Veneto colpendo in modo particolare la zona adiacente alla laguna tra Codevigo (PD) e Venezia-Mestre.



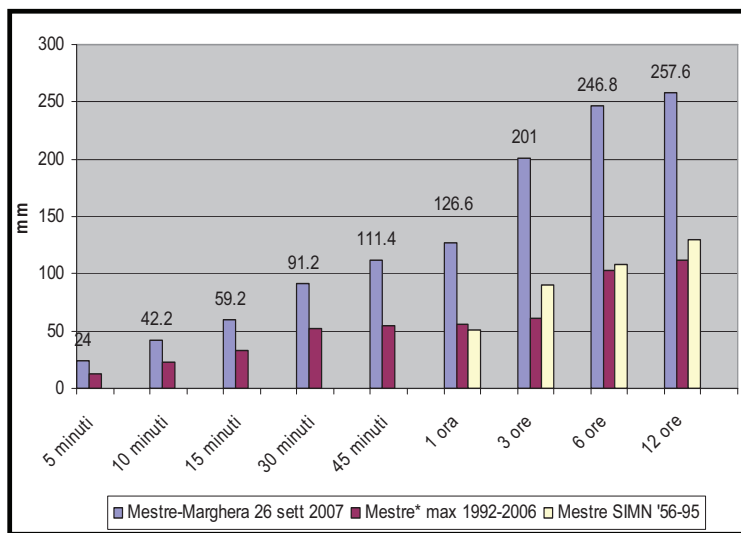
**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 7/18



Precipitazioni del giorno 26 settembre 2007 cumulate dalle ore 1 alle 13 solari

I fenomeni sono risultati in prevalenza concentrati nell'arco di 6 ore; le precipitazioni hanno registrato picchi massimi di intensità particolarmente elevati con valori che in alcune località, monitorate dalla rete di stazioni meteorologiche dell'ARPAV, hanno superato i 100 mm in un'ora e i 200 mm in 3 ore.



Massime intensità di precipitazione a Mestre e Marghera

Stazione	pioggia (mm)
Valle Averso	324,6
Marghera	260,4
Mogliano Veneto	166,4
Mira	165,8

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 8/18

Codevigo	160,2
Roncade	128,0
Cavallino(Treporti)	123,4
Venezia Istituto Cavanis	118,8
Cà di Mezzo	96,4
Breda di Piave	94,8
Zero Branco	82,2
Treviso città	81,0
Cansiglio loc. Tramedere	78,8
Ponte di Piave	77,6
col Indes (Tambre)	72,4

Valori di precipitazione registrati dalle stazioni meteo dell'ARPAV alla fine dell'evento

Dopo tale evento meteorico, il *Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007* che hanno colpito parte del territorio della Regione Veneto (Ordinanza n. 3621 del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 ottobre 2007) ha avviato una serie di attività che riguardano opere di carattere emergenziale o strutturale da attuare nelle località colpite dagli allagamenti.



Venezia, 24/06/2010

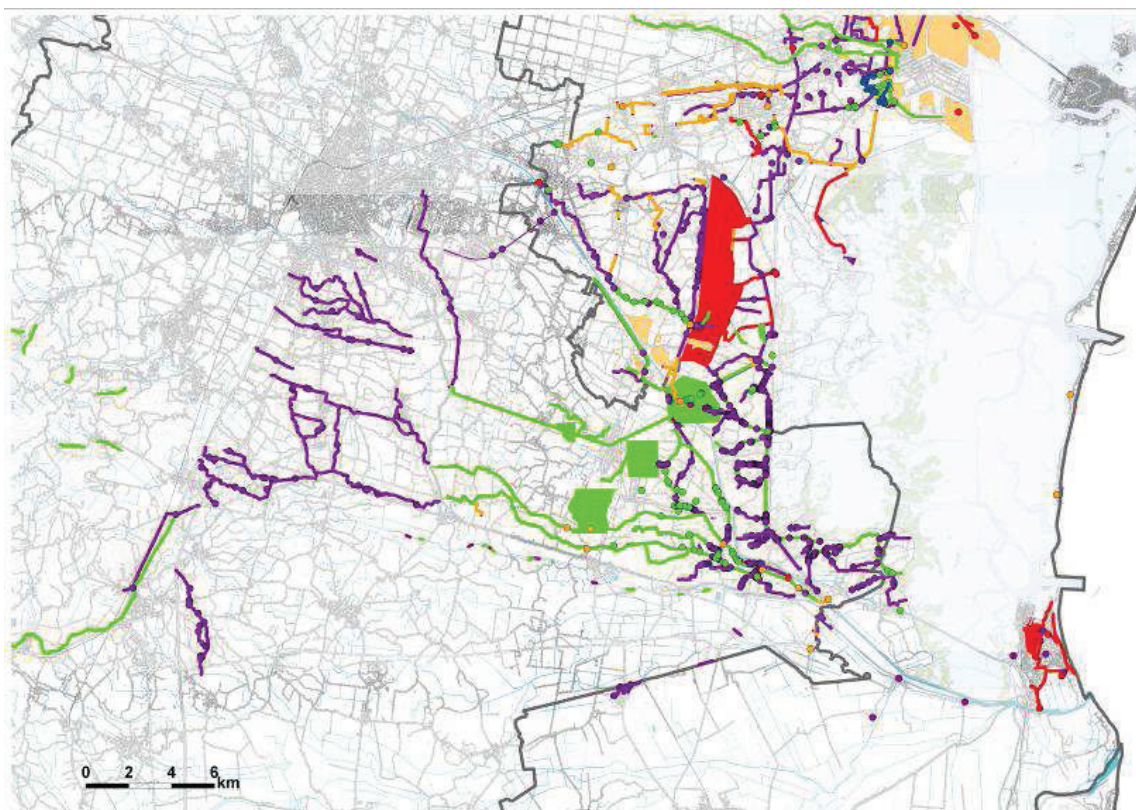
**QUADRO INTERVENTI**

	n°	costo in milioni di euro	finanziamento in milioni di euro
<b>a) complessivi</b>	<b>321</b>	<b>367,0</b>	<b>224,6</b>
<b>b) emergenziali</b>	<b>59</b>	<b>53,6</b>	<b>5,0</b>
<b>c) prioritari <sup>(1)</sup></b>	<b>24</b>	<b>57,8</b>	<b>57,8</b>
<b>d) avviati <sup>(1)</sup></b>	<b>56</b>	<b>106,0</b>	<b>103,3</b>
<b>e) concretamente avviati <sup>(1)</sup></b>	<b>33</b>	<b>57,5</b>	<b>54,8</b>
<b>f) realizzati <sup>(1)</sup></b>	<b>131</b>	<b>22,3</b>	<b>22,3</b>

<sup>(1)</sup> NB: alcuni interventi inclusi nel quadro complessivo sono stati avviati/realizzati per stralci. Conseguentemente le quantità inserite nel prospetto ai punti c), d), e), f), possono non risultare perfettamente congruenti con le quantità di cui ai punti a) e b).

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 9/18

**Ubicazione degli interventi - area sud**

In sintesi gli interventi sulla Sicurezza idraulica previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti

- Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi (scheda progetto 3);
- Messa in Sicurezza idraulica e riqualificazione viabilità macroisola Prima Zona Industriale (scheda progetto 4);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: collegamento Fondi a Sud - Fondi a Est (scheda progetto 6);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: rimodellazione per invaso "Parco Malcontenta" (scheda progetto 7);
- Intervento rete idraulica Bacino Lusore: completamento ricalibratura corsi d'acqua del Bacino di Malcontenta; fosso di via Moranzani (scheda progetto 14);
- Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera (scheda progetto 15);

**Banchinamento di alcune aree portuali, incluso del marginamento**

L'elemento strategico per la messa in sicurezza dell'area industriale è rappresentato dalle opere di marginamento del sito mediante la chiusura di ciascuna macroisola con 'sistemi fisici' che intercettino la falda del riporto e il primo acquifero in pressione, per evitare la contaminazione della Laguna ad opera delle acque sotterranee e dell'erosione dei sedimenti contaminati presenti nelle sponde.

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 10/18

In una logica di riconversione e riqualificazione industriale, oltre alle azioni atte a favorire il riutilizzo dei siti inquinati, anche la disponibilità delle banchine e una adeguata connettività stradale e ferroviaria sono la base per l'attrazione di capitali privati tesi ad insediare impianti produttivi e logistici.

Questa configurazione di sistema logistico complesso, mettendo in stretta relazione banchina - stoccaggio - lavorazione - distribuzione, permette di massimizzare l'efficienza, diminuendo i costi e riducendo al minimo la catena distributiva "origine-destinazione".

Con l'obiettivo di consentire alle aziende di disporre di banchine idonee per la movimentazione via acqua delle merci, oltre che di rispettare gli impegni per il disinquinamento delle acque, tra i progetti presentati, la priorità è indicata per quelli inerenti il completamento degli interventi di marginamento e conterminazione delle Macroisole della Prima Zona Industriale del Nuovo Petrolchimico e di Fusina, con interventi di banchinamento inclusivi di opere di marginamento.

In sintesi gli interventi sul banchinamento di alcune aree portuali, inclusivo del marginamento, previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- • Intervento di infrastrutturazione dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia – Fusina (scheda progetto 5);
- • Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest area Grandi Molini e Cereal Docks (scheda progetto 8);
- • Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial - 1° stralcio (scheda progetto 13).

**Viabilità e Accessibilità**

L'area industriale di Porto Marghera occupa una posizione strategica lungo direttrici di notevole interesse socio-economico e rappresenta un elemento di connessione con il Medio Oriente, l'Africa Orientale e il Sud-est Asiatico<sup>2</sup>.

L'area è parte integrante del sistema portuale veneziano ed in essa operano già oggi un considerevole numero di imprese dedicate all'interscambio merci intermodale; è servita da un'ampia e importante rete infrastrutturale sia ferroviaria che stradale, che si affianca alle infrastrutture del Porto di Venezia e allo scalo aeroportuale.

Porto Marghera è inoltre funzionalmente collegata con gli interporti di Padova e di Verona, poli dai quali si generano importanti moli di traffico ed è inserita nel sistema idroviario padano - veneto, che consente di raggiungere, con chiatte, importanti centri quali Ferrara, Cremona e Mantova.

La maggior parte delle materie prime destinate ai processi produttivi proviene dall'esterno di Porto Marghera ed arriva soprattutto via mare (circa il 90%) e pipeline (circa il 10%).

I prodotti sono destinati:

- 50% alle aziende di Porto Marghera, che li utilizzano come intermedi di produzione (principalmente etilene, dicloroetano, toluene, cloro, acido cloridrico), o come gas tecnici, inviandoli altrimenti ai depositi costieri dove vengono stoccati prima di essere spediti all'esterno;
- 50% è invece destinato all'esterno del polo industriale, per il mercato nazionale e internazionale.

Gli scambi all'interno del polo industriale e con altri siti industriali, ad esempio quelli di Ferrara, Mantova, Ravenna, avvengono principalmente tramite pipeline (il 70% del totale prodotti movimentati); il trasporto su

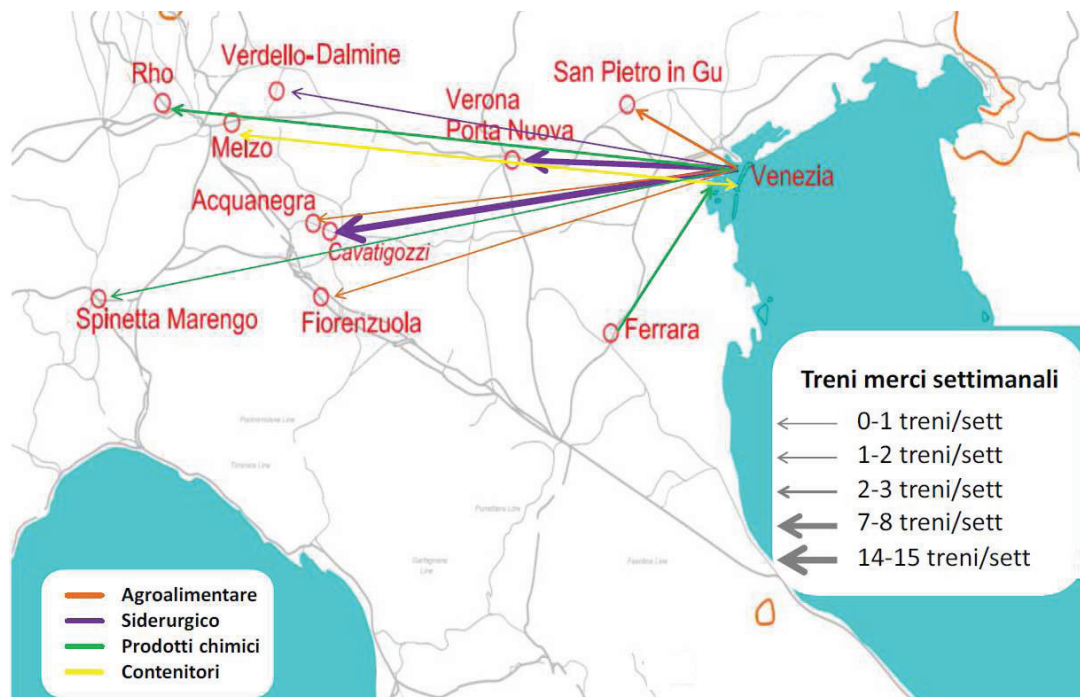
<sup>2</sup> COMUNE DI VENEZIA - Direzione Sviluppo Economico e Partecipate. *estratto da "La Green Economy a Porto Marghera: situazione attuale e prospettive\_Discussion Paper", luglio 2014*

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 11/18

strada (14%), quello via mare (11%) e quello su ferrovia (1%), è utilizzato soprattutto per i prodotti destinati all'esterno di Porto Marghera.

Nell'immagine seguente vengono rappresentati i flussi dei treni settimanali e le relazioni tra Porto Marghera e i principali nodi logistici italiani.



(fonte: Autorità Portuale di Venezia)

Alla già consistente dotazione infrastrutturale esistente si affiancano ulteriori interventi di natura infrastrutturale in fase di avanzata progettazione o di esecuzione, tra cui:

- *Il Terminal delle Autostrade del Mare*: a lavori ultimati avrà una propria piattaforma logistica collegata alla rete ferroviaria e potrà servire fino a 1200 traghetti. Servirà il traffico rotabile, cioè i traghetti che trasportano i camion o i loro rimorchi (Ro-Ro) e i traghetti che possono portare anche auto e passeggeri (Ro-Pax). Oltre all'infrastruttura portuale il progetto prevede anche la realizzazione di una piattaforma logistica dotata di infrastrutture viarie e ferroviarie e di nuovi fabbricati, magazzini, piazzali portuali e parcheggi per un'area complessiva di 36 ettari.
- *Nuovo terminal off-shore*: L'Autorità portuale di Venezia sta progettando una piattaforma d'altura a circa 8 miglia nautiche al largo della bocca di porto di Malamocco. L'opera prevede la costruzione di una "diga foranea" di 4 chilometri appoggiata sul fondale a 20 metri di profondità e la realizzazione di un terminal petrolifero con un oleodotto sotterraneo di 26 chilometri che raggiungerà Porto Marghera per lo stoccaggio del greggio. La piattaforma in alto mare sarà dotata di un terminal per la movimentazione dei container, con un sistema che consentirà il loro trasferimento in laguna per mezzo di chiatte, anch'esse dirette a Porto Marghera, in un'area individuata dell'ampiezza di 90 ettari. Il terminal d'altura inoltre sarà collegato con il sistema fluviale.
- *Nuovo terminal container*: Per potenziare la propria capacità di ricezione nel settore container, il Porto di Venezia ha deciso di realizzare un nuovo terminal capace di accogliere, a pieno regime, fino a 1.400.000 TEU all'anno. L'obiettivo è l'aumento delle capacità di

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 12/18

ricezione del traffico container che nel Mediterraneo è cresciuto in maniera sostenuta negli ultimi anni. Il terminal sorgerà in un'area industriale dismessa di Porto Marghera (aree ex Syndial e Montefibre) e avrà 91 ettari di superficie, 32 dei quali adibiti a un district park dedicato alla prima lavorazione delle merci.

SETTORE DI TRAFFICO	TONNELLATE
ENERGETICO	10.206.699
CONTAINER	4.296.687
SIDERURGICO	4.083.399
AGROALIMENTARE	2.113.355
RO-RO	1.235.657
CHIMICO	1.176.364
ALTRE RINFUSE SOLIDE	1.149.614
MERCI VARIE	149.602
<b>TRAFFICO TOTALE</b>	<b>24.411.377</b>

Traffici marittimi a Porto Marghera, 2013, fonte Autorità Portuale di Venezia

La consolidata rete di sottoservizi ed infrastrutture (banchine, piazzali, viabilità, ecc.) oltre all'ampia disponibilità di collegamenti viabilistici e l'ampia disponibilità di superfici prossime ai terminal portuali, possono rappresentare per Porto Marghera un asset fondamentale in grado di attrarre iniziative ed imprese.

Tuttavia è necessario risolvere alcuni problemi di congestione ed interferenze tra i differenti traffici che interessano l'area di Porto Marghera (portuali, industriali e ferroviari) al fine di supportare lo sviluppo del polo industriale. L'elevato traffico che insiste su infrastrutture ormai datate comporta la necessità di continue manutenzioni straordinarie; allo stato attuale l'elevato livello di obsolescenza delle infrastrutture abbassa il livello di servizio dell'intero sistema e incide sulla sicurezza. I due sistemi stradale e ferroviario a servizio di Porto Marghera sono strettamente interconnessi e richiedono pertanto una gestione unitaria che garantisca un adeguato livello di manutenzione delle infrastrutture, di sicurezza e non penalizzi un tipo di traffico rispetto ad un altro.

Anche l'Indagine Conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area, ha confermato, l'importanza della dotazione infrastrutturale (in particolare accesso all'aeroporto e alle autostrade) come fattore determinante nella scelta di insediamento delle aziende a Porto Marghera. Uno dei maggiori valori attribuiti a Porto Marghera infatti è la vicinanza alle principali vie di comunicazione, siano esse terrestri, aeree o marittime.

Tuttavia, le aziende hanno indicato le carenze dei collegamenti stradali come la maggiore criticità per quel che riguarda le infrastrutture, evidenziando la necessità di interventi sulla viabilità di questa area sia in termini di miglioramento dei collegamenti con l'autostrada e con l'aeroporto che di messa in sicurezza delle

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 13/18

strade esistenti, per velocizzare e rendere maggiormente sicura la mobilità. È emersa inoltre l'esigenza, sentita da tutte le imprese del territorio, di potenziare il trasporto ferroviario merci e il servizio passeggeri per i lavoratori di Porto Marghera.

Vale la pena di sottolineare come il 66% delle imprese intervistate ritenga che il futuro sviluppo delle proprie attività possa essere fortemente influenzato da tale tipologia di interventi.

**Dal punto di vista stradale**, sono stati individuati come prioritari gli interventi sulla viabilità che collegano le porzioni Sud-Ovest e Nord-Est della Zona Industriale di Porto Marghera con la principale rete stradale e autostradale nazionale, rispettivamente il nuovo innesto sulla SS 109 "Romea" a Malcontenta e il nuovo collegamento sulla SR 11 della Prima Zona Industriale con via Torino. Questi nuovi manufatti permetteranno l'accessibilità alle aree industriali maggiormente suscettibili di valorizzazione e di riconversione, superando alcune criticità viabilistiche e della mobilità, da tempo individuate e riconducibili alla commistione di funzioni urbane e produttive e alla obsolescenza della preesistente rete viaria.

**Dal punto di vista ferroviario**, l'incremento del traffico previsto nella zona industriale di Marghera a causa dell'apertura del Terminal Ro-Ro di Fusina (co-finanziato dall'UE nell'ambito del progetto TEN-T Adriamos) e dello sviluppo dei traffici esistenti, rende necessari interventi di potenziamento della rete ferroviaria in ambito portuale al fine di aumentarne sia la capacità che la funzionalità e l'efficienza. L'infrastruttura ferroviaria attuale presenta i seguenti punti critici: linea a singolo binario per quasi il suo intero sviluppo, interferenza fra binari utilizzati per la manovra tra i raccordati e Scalo Marghera con quelli della rete ferroviaria nazionale ed interferenze con il traffico stradale portuale.

Gli interventi sulle infrastrutture stradali e ferroviarie interne alla porzione a Nord Est della Zona Industriale, integrate con la messa in sicurezza idraulica delle stesse aree di pertinenza e con la connettività a banda larga, completano e qualificano l'attuale rete di accesso alle attività produttive, della logistica e dei servizi, presenti e potenzialmente insediabili a Porto Marghera. In particolare, il traffico portuale su gomma e su ferro potrà essere fluidificato e reso sicuro, ricreando una formidabile opportunità insediativa.

## ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 14/18



Interventi programmati di potenziamento dell' infrastruttura ferroviaria, fonte Autorità Portuale di Venezia

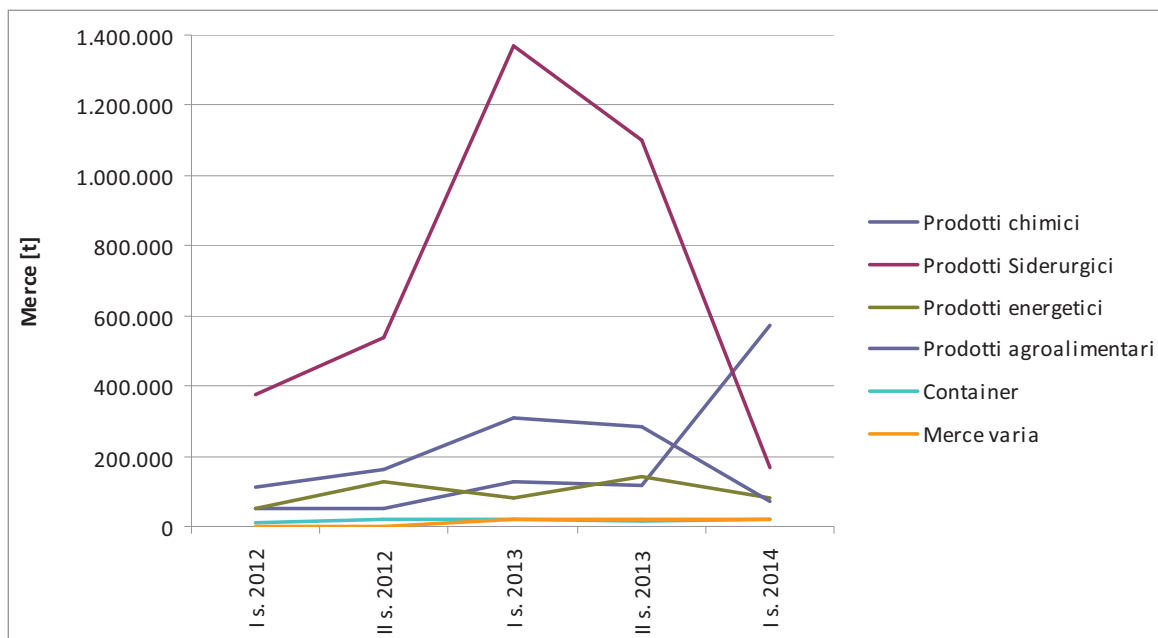
Tutti questi interventi permetteranno di valorizzare settori industriali che stanno facendo della logistica il loro valore aggiunto, come il settore agroalimentare o quello energetico che grazie alla presenza di grandi aree a Marghera e la possibilità di intermodalità mare-strada – ferrovia riescono ad essere competitivi sul mercato europeo.

Nel settore agroalimentare per esempio sarà fondamentale per Porto Marghera tendere ad essere sempre più porto di concentrazione e di conseguenza di distribuzione, solamente così si eviterà di vedere le proprie quote di mercato erose da porti esteri o di sostenere una serie di investimenti da parte di privati che stanno puntando su Porto Marghera proprio per le sue caratteristiche. La necessità di continuare ad investire pubblicamente (banchine ed escavi in particolare) nasce dall'aumento della dimensione delle partite più frequenti per le provenienze oltreoceano registrato negli ultimi anni che ha come motivazione una maggiore economicità dei costi per la nave (gigantismo navale) che riesce così ad ottenere delle economie di scala migliori.



**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 15/18



Andamento semestrale traffico ferroviario in tonnellate per merceologia, fonte: Autorità Portuale di Venezia

La componente del trasporto ferroviario è altresì fondamentale per poter essere competitivi in questo settore, in quanto gli inoltri dei terminal commerciali, ma soprattutto gli approvvigionamenti (in base all'andamento dei raccolti e alla qualità dei prodotti avviene da Paesi del centro Europa con modalità ferroviaria o da Paesi oltreoceano via mare) degli impianti industriali presenti nel porto utilizzano principalmente questa modalità. Le modalità marittima e ferroviaria, per un impianto industriale, sono quindi complementari e devono avere entrambe un'adeguata accessibilità al porto.

In sintesi gli interventi sulla viabilità previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57 (scheda progetto 1);
- AdP “Moranzani” - Viabilità nodo Malcontenta - svincolo su SS 309 “Romea” (scheda progetto 2);
- Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera (scheda progetto 9);
- Viabilità di collegamento tra via dell'Elettricità e via Fratelli Bandiera (scheda progetto 10);
- Ripristino strutturale ponte stradale e ferroviario di collegamento fra macroisola Prima Zona Industriale e macroisola raffinerie (scheda progetto 11);
- Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali) (scheda progetto 16);
- Interventi straordinari su supporto agli steli del sentiero luminoso (accessibilità nautica) (scheda progetto 17);
- Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 16/18

Venezia (scheda progetto 18);

- Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale (scheda progetto 19);
- Realizzazione autoparchi (scheda progetto 20);
- Adeguamento rete ferroviaria (scheda progetto 21);
- Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera (scheda progetto 22);
- Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità (scheda progetto 23).

**Connettività a banda larga**

La connettività a banda larga, ovvero l'opportunità per le aziende di usufruire di una connessione ad internet ad alta velocità, riveste un'importanza strategica per lo sviluppo e la competitività dell'area industriale di Porto Marghera. Gli investimenti ICT, ed in particolare nelle reti a banda larga, costituiscono infatti sempre più un'infrastruttura fondamentale per accrescere la capacità competitiva e di attrazione di investimenti di un territorio e di creazione e mantenimento di posti di lavoro.

Il potenziamento dell'offerta di banda larga nell'ambito di Porto Marghera contribuirà al miglioramento delle caratteristiche dell'offerta di servizi già presenti nell'area, e favorirà l'avvio di nuovi investimenti e di nuove iniziative economiche.

Anche gli esiti l'*indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti a Porto Marghera* hanno evidenziato come il potenziamento della rete di trasmissione dati internet sia un'esigenza sentita da tutte le categorie di imprese insediate nel territorio (in particolare dai settori industriale – manifatturiero, logistico – portuale e terziario).

In sintesi gli interventi previsti nell'ambito dell'Accordo di Programma sono i seguenti:

- Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale Porto Marghera (scheda progetto 12).

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 17/18



REGIONE DEL VENETO

**Regione del Veneto****Dipartimento Coordinamento Operativo Recupero Ambientale - Territoriale****Sezione Progetto Venezia**

Via Podgora, n°16

30171 Mestre Venezia

Tel.041.279.5941/5943

Fax 041.279.5944

MAIL: [progettovenezia@regione.veneto.it](mailto:progettovenezia@regione.veneto.it)PEC: [protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

www.regione.veneto.it

<http://sistemavenezia.regione.veneto.it>CITTA' DI  
VENEZIA**Comune di Venezia****Direzione Sviluppo Economico e Partecipate**

Ca' Farsetti, San Marco 4136

30124 Venezia

Tel.041 .2748246

Fax: 041 2748948

MAIL: [sviluppoeconomico@comune.venezia.it](mailto:sviluppoeconomico@comune.venezia.it)PEC: [protocollo@pec.comune.venezia.it](mailto:protocollo@pec.comune.venezia.it)

www.comune.venezia.it

AUTORITÀ PORTUALE  
DI VENEZIA**Autorità Portuale di Venezia****Segreteria Generale**

Santa Marta, Fabbricato 13

30123 Venezia, VE

Tel.041.5334.225/217

Fax: +39 0415334254

MAIL: [apv@port.venice.it](mailto:apv@port.venice.it)PEC: [autoritaportuale.venezia@legalmail.it](mailto:autoritaportuale.venezia@legalmail.it)

www.port.venice.it

**ALLEGATO A1 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 18/18

**Indice Schede di progetto**

1. Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57
2. AdP “Moranzani” - Viabilità nodo Malcontenta - svincolo su SS 309 “Romea”
3. Messa in sicurezza idraulica via dei Petroli e via Righi
4. Messa in Sicurezza idraulica e riqualificazione viabilità macroisola Prima Zona Industriale
5. Intervento di infrastrutturazione dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia – Fusina
6. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: collegamento Fondi a Sud - Fondi a Est
7. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: rimodellazione per invaso “Parco Malcontenta”
8. Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest area Grandi Molini e Cereal Docks
9. Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera
10. Viabilità di collegamento tra via dell'Elettricità e via Fratelli Bandiera
11. Ripristino strutturale ponte stradale e ferroviario di collegamento fra macroisola Prima Zona Industriale e macroisola Raffinerie
12. Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale Porto Marghera
13. Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial - 1° stralcio
14. Intervento rete idraulica Bacino Lusore: completamento ricalibratura corsi d'acqua del Bacino di Malcontenta; fosso di via Moranzani
15. Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera
16. Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali)
17. Interventi straordinari su supporto agli steli del sentiero luminoso (accessibilità nautica)
18. Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di Venezia;
19. Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale
20. Realizzazione autoparchi
21. Adeguamento rete ferroviaria
22. Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera
23. Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità
24. Assistenza tecnica MiSE - DGIAI


**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 1/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE  
INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E  
AREE LIMITROFE**

**SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 01**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<b>Adeguamento funzionale, stradale, ferroviario, e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 9.500.000,00</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato (a carico AdP MISE): € 9.500.000,00 €
		Regione: €
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Trasporti
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Adeguamento rete stradale e ferroviaria
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Marghera - Venezia
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Autorità Portuale di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia/Autorità Portuale di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Adeguamento funzionale della carreggiate stradale, con relativa messa in sicurezza stradale e ambientale, recupero acque meteoriche, raddoppio del raccordo ferroviario e riduzione delle interferenze tra viabilità stradale e ferroviaria.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	L'elevato traffico che insiste su infrastrutture ormai datate comporta la necessità di continue manutenzioni straordinarie; allo stato attuale l'elevato livello di obsolescenza delle infrastrutture abbassa il livello di servizio dell'intero sistema portuale, industriale e urbano e incide sulla sicurezza. I due sistemi stradale e ferroviario a servizio di Porto Marghera sono strettamente interconnessi e richiedono pertanto una gestione unitaria che

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 2/56

	<p>garantisca un adeguato livello di manutenzione delle infrastrutture, di sicurezza e non penalizzi un tipo di traffico rispetto ad un altro.</p> <p>Il completamento della viabilità stradale e ferroviaria si propone di risolvere i problemi di congestione ed interferenze tra i differenti traffici che interessano l'area (urbani, portuali, industriali e ferroviari) e di supportare il loro sviluppo.</p> <p><b>Dal punto di vista ferroviario</b> l'incremento del traffico previsto nella zona industriale di Marghera a causa dell'apertura del Terminal Ro-Ro di Fusina (co-finanziato dall'UE nell'ambito del progetto TEN-T Adriamos) e dello sviluppo dei traffici esistenti, rende necessari interventi di potenziamento della rete ferroviaria in ambito portuale al fine di aumentarne sia la capacità che la funzionalità e l'efficienza.</p> <p>Come dimostrato da recenti rilievi di traffico svolti dall'Università di Padova, dipartimento trasporti, l'incrocio via dell'Elettricità - via della Pila, il tasso di occupazione dell'incrocio è molto elevato. In particolare il traffico è caratterizzato da una forte componente di veicoli pesanti: che arriva nella fascia di picco del mattino al 72%, cui si aggiunge, nel pomeriggio una componente di veicoli leggeri proveniente dalle attività insediate nell'area di Porto Marghera che concorre a formare il picco serale che risulta pertanto superiore a quello mattutino.</p> <p>Il flusso in termini di veicoli equivalenti supera nelle ore di punta i 1.000 veicoli eq / ora e risulta quindi impensabile che tali volumi possano attraversare a raso l'infrastruttura ferroviaria. Si rende pertanto indispensabile la realizzazione, in prossimità di tale incrocio su Via dell'Elettricità, di un sottopassaggio veicolare in modo da svincolare flussi stradali e ferroviari</p> <p>Inoltre tali interventi ferroviari consentono un aumento dei servizi di manovra secondaria effettuabili ed una riduzione dei costi operativi della stessa che potrebbe portare ad un abbassamento delle tariffe di manovra e quindi risulterebbe essere un ulteriore incentivo allo shift modale a beneficio della collettività. Gli interventi consentirebbero infatti un miglioramento, rispetto allo Status quo, dei tempi di servizio della manovra secondaria in Zona Industriale rispettivamente del 26,9% e del</p>
--	---

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 3/56

		28,7%. La stima monetaria delle emissioni stradali risparmiate per un maggior uso della ferrovia porta un guadagno complessivo rispetto allo Status quo di circa 27 M€.
11	Proprietà del sedime	Comune di Venezia
12	Iter autorizzativo	Comune di Venezia Conferenza dei servizi per la chimica (SIN)
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	n.a.
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	n.a.
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	8.550.000,00
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	950.000,00
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>9.500.000,00</b>

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 4/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE  
INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E  
AREE LIMITROFE**

**SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 02**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia-Malcontenta-Marghera del 31.3.2008 - <b>Viabilità nodo Malcontenta-svincolo su SS 309 Romea</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 6.550.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: €
		Regione: € <b>6.550.000</b>
		Comune: €
		Altro (specificare):
<b>4</b>	Settore d'intervento	Viabilità
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Riqualificazione Viaria
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Marghera, incrocio S.S. 309 - S.P. 24
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Provincia di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Regione del Veneto
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Realizzazione di uno svincolo a <i>diamante</i> tra la SS. 309 "Romea" e la SP 24 "Via delle Valli": realizzazione di una rotatoria con anello avente diametro esterno di 120 m, senza alcuna corsia di svolta svincolata rispetto all'anello centrale, e costruzione di un viadotto in rilevato, entro muri di sostegno, per lo scavalco della rotatoria.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	L'intervento in argomento è previsto all'art. 7 dell'AdP Moranzani ed ha, assieme ai progetti <i>Viabilità Nodo Malcontenta</i> e <i>Adeguamento funzionale di Via dell'Elettronica</i> , l'obiettivo di separare il traffico di transito



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 5/56

		pesante/commerciale di interesse portuale (Ro-Ro), da quello locale che gravita sull'area urbana di Malcontenta.
11	Proprietà del sedime dell'opera	Pubblico/Privato
12	Iter autorizzativo	Accordo di programma di cui all'art. 32 della L.R. 29 novembre 2001 che dispone le varianti progettuali e urbanistiche al progetto preliminare già approvato. Conferenza di Servizi per approvazione definitiva, procedure di esproprio, progettazione esecutivo. <i>Tempi previsti: 2° semestre 2015</i>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	L'opera rientra in un più ampio quadro di interventi destinati alla riqualificazione territoriale definita dall' "Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera" del 31 Marzo 2008
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	Le parti complementari dell'opera, <i>Viabilità Nodo Malcontenta e Adeguamento funzionale di Via dell'Elettronica</i> , risultano, al 30.09.2014, in cantiere con fondi APV..
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Preliminare

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	71.6	4.691.372,91
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	28.4	1.858.627,09
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>6.550.000,00</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 6/56

**ACCORDO DI PROGRAMMARE PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 03**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Messa in sicurezza idraulica macroisola delle Raffinerie</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 7.500.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 3.150.000
		Regione: €
		Comune: € 4.350.000
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Fognatura bianca
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Nuova costruzione/sostituzione opera idraulica
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>P. Marghera - ZONA INDUSTRIALE</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Insula SpA/Veritas SpA
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Sostituzione dell'attuale fognatura bianca obsoleta e il cui scarico in laguna è stato interrotto dal marginamento attuato dal MAV. Il dimensionamento è riferito alle aree della viabilità e dei parcheggi (11,5 ha) ed è prevista la depurazione delle acque di dilavamento con caditoie filtranti o simili. Sulla base di quanto previsto dalla legge 192/2004, le aree contermini alla viabilità comunale dovranno dotarsi del Piano di Adeguamento da sottoporre all'approvazione del Provveditorato interregionale OO.PP. (ex MAV) e/o di sistemi di laminazione e depurazione prima di conferire le acque di dilavamento alla nuova condotta. A seguito della posa della condotta sarà ripristinata la sede stradale e realizzate le opere necessarie per la messa in sicurezza dei raccordi ferroviari.

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 7/56

10	Obiettivi dell'intervento	<p>Superare le criticità idrauliche che caratterizzano la Macroisola al fine di garantire la sicurezza del traffico veicolare e ferroviario generato dalle attività industriali e logistiche localizzate nell'area ed evitare l'interruzione dei flussi di merci e persone, in particolare dei prodotti petroliferi. Favorire la qualificazione delle attività esistenti e l'insediamento di nuove attività nelle aree dismesse.</p> <p><i>Criticità attuali:</i> Ricorrente allagamento delle sedi stradali e ferroviarie con interessamento delle contigue aree dove si svolgono attività produttive, prevalentemente del settore della raffinazione e stoccaggio di prodotti petroliferi. Considerata la pericolosità delle merci prodotte e trasportate, in occasione degli allagamenti del marzo 2013 il Comitato interregionale dei Vigili del Fuoco ha valutato l'eventualità di non riconoscere un sufficiente grado di sicurezza degli stabilimenti. A seguito degli allagamenti e del traffico pesante si rileva un diffuso e grave degrado fisico e funzionale della sede stradale e dei raccordi ferroviari che causa difficoltà di accesso alle attività localizzate e localizzabili nell'area di pertinenza delle vie dei Petroli e Righi.</p>
11	Proprietà del sedime dell'opera	Comune di Venezia/Demanio dello Stato
12	Iter autorizzativo	<p>L'autorizzazione allo scarico in laguna di Venezia da parte del MIT - Provveditorato interregionale OO.PP. (ex MAV) è condizionato all'approvazione di un Piano di Adeguamento ex lege n. 192/2004. Trattandosi di intervento di manutenzione straordinaria della attuale sede stradale e dei sottoservizi, non sono ritenute necessarie specifiche autorizzazioni ambientali, paesaggistiche, urbanistiche. Si farà comunque ricorso per la gestione delle rocce e terre di scavo al Protocollo Sottoservizi approvato nella Conferenza di Servizi per il SIN del 25.11.2002, mentre gli eventuali pareri dei gestori</p>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 8/56

		dei sottoservizi saranno raccolti tramite apposite conferenze di servizi. <i>Tempi previsti: 1° semestre 2015</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Progetto definitivo

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>		5.000.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>		2.500.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>7.500.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 9/56

**ACCORDO DI PROGRAMMARE PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 04**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Messa in sicurezza idraulica e riqualificazione della viabilità della macroisola Prima Zona Industriale</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 9.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 5.384.802
		Regione: € 3.615.198
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Opere idrauliche e Viabilità
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Manutenzione straordinaria e riqualificazione della fognatura acque meteoriche e contestuale messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>P. Marghera –ZONA INDUSTRIALE</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Comune di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Risoluzione delle criticità idrauliche dell'intera macroisola provocate dall'assenza di reti efficienti e di scarichi a seguito del marginamento attuato dal MAV. Manutenzione straordinaria sistematica e strutturale della sede stradale di via delle Industrie, Pacinotti e Ferraris, comprensiva dell'adeguamento dei sottoservizi con l'obiettivo di garantire la sicurezza del traffico veicolare e ferroviario generato dalle attività industriali e logistiche della Macroisola ed evitare l'interruzione dei flussi di prodotti e persone. Favorire la qualificazione delle attività esistenti e l'insediamento di nuove attività nelle aree dismesse.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Garantire la percorribilità della viabilità

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 10/56

		<p>di accesso agli insediamenti nella 1° zona industriale e completare la riqualificazione della zona, interessata nel 2015 da una sezione dell'EXPO. Le aree destinate ad attività produttive, di servizi e della logistica sono in buona parte occupate, anche se è di urgente necessità la riconversione e la valorizzazione di un consistente numero di aree dismesse o sottoutilizzate e il rilancio economico di alcune attività insediate. L'adeguamento infrastrutturale permette di elevare l'accessibilità fisica e la dotazione ICT delle attività insediate e da insediare.</p> <p><i>Criticità attuali:</i> Ricorrente allagamento delle sedi stradali con interessamento delle contigue aree dove si svolgono attività produttive e di servizio. Diffuso e grave degrado fisico e funzionale della sede stradale, difficoltà di accesso veicolare e ciclopedonale alle attività localizzate e localizzabili nell'area di pertinenza delle vie delle Industrie, Pacinotti e Ferraris.</p>
11	Proprietà del sedime dell'opera	Comune di Venezia
12	Iter autorizzativo	<p>L'autorizzazione allo scarico in laguna di Venezia da parte del MIT - Provveditorato interregionale OO.PP. (ex MAV) è condizionato all'approvazione di un Piano di Adeguamento ex lege n. 192/2004. Trattandosi, inoltre, di intervento di manutenzione straordinaria della attuale sede stradale e dei sottoservizi, non sono ritenute necessarie specifiche autorizzazioni ambientali, paesaggistiche, urbanistiche. Si farà comunque ricorso per la gestione delle rocce e terre di scavo al Protocollo Sottoservizi approvato nella Conferenza di Servizi per il SIN del 25.11.2002, mentre gli eventuali pareri dei gestori dei sottoservizi saranno raccolti tramite apposite conferenze di servizi.</p> <p><i>Tempi previsti:</i> 2° semestre 2015</p>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Completamento necessario dell'intervento descritto in scheda 9 (Collegamento su SR 11)

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 11/56

<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	80	7.200.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	20	1.800.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>9.000.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 12/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 05**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Intervento di infrastrutturazione dell'area denominata "23 ettari" sita in Venezia - Fusina
<b>2</b>	Costo	€ 20.404.509,56
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 20.404.509,56
		Regione: € 0,00
		Comune: € 0,00
		Altro (specificare):
<b>4</b>	Settore d'intervento	Infrastrutture
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Realizzazione di infrastrutture dell'area, idonee all'insediamento di attività produttive (deposito prodotti petroliferi)
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Porzione di 16 ha della cosiddetta Area 23 ha, Venezia - Fusina
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Regione del Veneto
<b>8</b>	Ente proponente	Regione del Veneto
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<p>L'intervento sarà realizzato successivamente alla dismissione e demolizione delle vasche di stoccaggio fanghi e terre attualmente presenti nell'area e consiste nel realizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'adeguamento della capacità portante del terreno sottostante alle future infrastrutture, anche attraverso fondazioni profonde;</li> <li>• una banchina portuale "pesante";</li> <li>• la viabilità interna al lotto di accesso e alla banchina, comprensiva delle opere di raccolta delle acque meteoriche;</li> <li>• infrastrutturazione ferroviaria;</li> <li>• sottoservizi.</li> </ul>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	L'intervento ha come obiettivo l'infrastrutturazione dell'area, allo scopo di renderla idonea all'insediamento di attività produttive (deposito prodotti petroliferi).
<b>11</b>	Proprietà del sedime dell'opera	Demanio dello Stato/Comune di Venezia



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 13/56

<b>12</b>	Iter autorizzativo	Conferenza di servizi, approvazione tecnico economica della progettazione preliminare definitiva ed esecutiva. <i>Tempi previsti: 1° semestre 2016</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	L'opera rientra in un più ampio quadro di interventi destinati alla riqualificazione territoriale definita dall' <i>"Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera"</i> del 31 Marzo 2008
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	92	18.772.148,80
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	8	1.632.360,76
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>20.404.509,56</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 14/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 06**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. Completamento ricalibratura dei corsi d'acqua del bacino di Malcontenta <b>Collegamento Fondi a Sud-Fondi a Est</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.823.522,56</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: €
		Regione: € 1.823.522,56
		Comune: €
		Altro (specificare):
<b>4</b>	Settore d'intervento	Idraulica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Le opere de progetto generale (Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore) prevedono la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto.
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Malcontenta – Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Consorzio di Bonifica Acque Risorgive</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Regione del Veneto</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Il progetto prevede la realizzazione del “Nuovo canale di collegamento tra il Fondi ad Est e il Fondi a Sud” avente lunghezza complessiva di circa 1070 m e quota di fondo variabile tra -1.53÷-1.85 m s.m.m.. Il Fondi ad Est sarà intercettato a monte delle attuali strozzature, tramite la realizzazione di un primo tronco di canale a sezione trapezia (pendenza

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 15/56

		<p>media 3h/2v) ad andamento sinusoidale, connesso ad un'area di allagamento controllato lineare.</p> <p>Il nuovo collegamento proseguirà verso ovest fino all'attuale Fosso di via del Cassero. Quest'ultimo sarà ricalibrato per aumentarne la capacità di portata ed invertirne il verso del flusso. Il collegamento continuerà mediante una nuova inalveazione realizzata con la posa di uno scatolare interrato. Lo scatolare di progetto procederà quindi verso ovest attraversando via Malcontenta (S.P.n°24) per immettersi nel fosso di via lago di Garda. La confluenza al Fondi a Sud sarà concretizzata mediante la ricalibratura del fosso di via lago di Garda per una lunghezza di circa 110 m. Lungo la prima parte del nuovo collegamento tra Fondi a Sud e Fondi a Est sarà realizzata un'area di allagamento controllato. In occasione degli eventi di piena di maggiore entità, il bacino sarà interessato da allagamenti progressivi da quota - 0,5 m s.m.m. fino alla massima quota di + 0,4 m s.m.m., corrispondente alla piena dell'evento di riferimento (TR 100 anni, tempo di pioggia 12 ore) con l'intero sistema dell'idraulica Moranzani in esercizio</p>
10	Obiettivi dell'intervento	<p>Il sistema permetterà il trasferimento delle acque meteoriche durante eventi di minore intensità direttamente all'impianto idrovoro di Malcontenta garantendo la sicurezza idraulica anche durante eventi di piena di tempo di ritorno <math>T_r = 100</math> anni tramite l'utilizzo di bacini d'allagamento controllato di laminazione dei picchi di piena</p>
11	Proprietà del sedime dell'opera	Pubblico/Privato
12	Iter autorizzativo	<p>Approvazione esecutivo, dichiarazione pubblica utilità e procedure di esproprio. <i>Tempi previsti: 2° semestre 2015</i></p>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<p><i>L'opera rientra in un più ampio quadro di interventi destinati alla riqualificazione territoriale definita dall'Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei</i></p>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 16/56

		<i>canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera” del 31 Marzo 2008.</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Esecutiva

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	46.93	<b>959.553,67</b>
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	53.07	<b>967.818,57</b>
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.823.522,56</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 17/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 07**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. <b>Rimodellazione per invaso "parco Malcontenta"</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 4.930.829,77</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: €
		Regione: <b>€ 4.930.829,77</b>
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Idraulica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Le opere de progetto generale (Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore) prevedono la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto.
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Malcontenta – Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Consorzio di Bonifica Acque Risorgive</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Regione del Veneto</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Il parco Malcontenta rappresenta il polmone di ricezione delle acque durante eventi di piena eccezionali laminando le acque provenienti sia dal canale Fondi a Sud che dal Fosso dell'Osteria. L'intervento prevede: - Realizzazione di un nuovo canale di By-pass dal canale Fondi a Sud verso il parco presidiato da un manufatto di derivazione verso le zone di allagamento; - Manufatto di regolazione posizionato

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 18/56

		lungo il fosso dell'Osteria per l'attivazione della laminazione delle piene per portata prefissata; - Realizzazione della zona d'allagamento controllato dimensionato per un volume di 30.000 m <sup>3</sup> .
10	Obiettivi dell'intervento	Si prevede la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca al minimo le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto. Il sistema permetterà il trasferimento delle acque meteoriche durante eventi di minore intensità direttamente all'impianto idrovoro di Malcontenta garantendo la sicurezza idraulica anche durante eventi di piena di tempo di ritorno Tr = 100 anni tramite l'utilizzo di bacini d'allagamento controllato di laminazione dei picchi di piena
11	Proprietà del sedime dell'opera	Pubblico/Privato
12	Iter autorizzativo	Approvazione esecutivo, dichiarazione pubblica utilità e procedure di esproprio. <i>Tempi previsti: 2° semestre 2015</i>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>L'opera rientra in un più ampio quadro di interventi destinati alla riqualificazione territoriale definita dall' "Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera" del 31 Marzo 2008.</i>
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Definitiva/Esecutiva

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
Costo di realizzazione lavori	28.6	1.409.000,00
Costi di progettazione, collaudo e altri costi	71.4	3.521.829,77

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 19/56

<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>4.930.829,77</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 20/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 08**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<b>Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest – area Grandi Molini e Cereal Docks</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 24.000.000,00</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato (AdP MISE): € 10.000.000
		Regione: €
		Comune: €
		Autorità Portuale: € 4.000.000,00 Provveditorato alle Opere Pubbliche del Veneto, Trentino e Friuli Venezia Giulia: 10.000.000,00 €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Logistica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Opera marittimo-portuale
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Marghera - Venezia
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Autorità Portuale di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Autorità Portuale di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Realizzazione di una nuova banchina di circa 600 m adibita al carico-scarico di navi con prodotto industriale e relativo escavo del canale portuale
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Con questo intervento si vuole consentire al settore agroalimentare presente a Venezia di valorizzare l'intermodalità (mare, strada, ferrovia e fluviale) a disposizione a Porto Marghera, per poter accrescere la capacità logistica e di distribuzione di materie e prodotti aumentando il traffico di merci. Nel settore agroalimentare sarà fondamentale per Porto Marghera tendere ad essere sempre più porto di concentrazione e di conseguenza di distribuzione, solamente così si eviterà di vedere le proprie quote di mercato erose da porti esteri o di sostenere una serie di investimenti da parte di privati che stanno puntando su Porto Marghera proprio per le sue caratteristiche. La necessità di continuare ad investire pubblicamente (banchine



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 21/56

		ed escavi in particolare) nasce dall'aumento della dimensione delle partite più frequenti per le provenienze oltreoceano registrato negli ultimi anni che ha come motivazione una maggiore economicità dei costi per la nave (gigantismo navale) che riesce così ad ottenere delle economie di scale migliori. Si stima inoltre che nel settore agroalimentare fra diretti ed indiretti a Porto Marghera siano occupati almeno 750 unità comprensivi di addetti terminal, spedizionieri, agenti, operatori di banchina, istituzioni doganali e autotrasporto.
11	Proprietà del sedime	Si precisa che le banchine appartengono al demanio marittimo e date in concessione da parte dell'Autorità Portuale. Il canone concessorio non permette di sostenere anche nel lungo periodo un investimento come quello oggetto della scheda di 24 milioni.
12	Iter autorizzativo	Acquisite le autorizzazioni
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Adeguamento funzionale di Via dell'Elettricità
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	n.a.
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Progetto preliminare

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
Costo di realizzazione lavori	90	21.600.000,00
Costi di progettazione, collaudo e altri costi	10	2.400.000,00
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>24.000.000,00</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 22/56

**ACCORDO DI PROGRAMMARE PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSADI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 09**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 15.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato € 15.000.000
		Regione: €
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Viabilità
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Nuova costruzione di infrastruttura
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>P. Marghera -Z.I.</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Comune di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Realizzazione delle opere di viabilità necessarie al garantire l'accessibilità alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera. È prevista la realizzazione di un sottopasso lungo la SR11 e di una rotatoria a raso e consentirebbe a chi utilizza la SR11 (la principale via di accesso a Venezia dalla rete autostradale) che consentirà un accesso facile e diretto alla cosiddetta "macroisola della prima zona industriale" e all'intera area di Porto Marghera. La realizzazione degli interventi previsti garantirà inoltre il collegamento tra l'area della Prima Zona industriale, dove tra l'altro è localizzato il Parco Scientifico e tecnologico, e l'area di via Torino, dove sono insediati alcuni dipartimenti delle università veneziane e rilevanti attività produttive e terziarie.

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 23/56

10	Obiettivi dell'intervento	<p>La realizzazione degli interventi sulla viabilità di accesso alla Macroisola Prima zona Industriale di Porto Marghera consentirà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un accesso diretto alla prima zona industriale da/per Venezia lungo la SS11. A scala più ampia, l'innesto sulla SR11 permetterà di collegare la Zona industriale e portuale con la rete autostradale, in particolare dalle direttrici Nord e Est, liberando dal traffico pesante il nodo di San Giuliano interessato dalla infrastruttura tramviaria per Venezia che sarà messa in esercizio a breve;</li> <li>- l'accesso all'area industriale e portuale ai mezzi dedicati alla movimentazione dei colli eccezionali, esigenza particolarmente sentita dagli operatori del Porto di Venezia, nodo di riferimento per i trasporti eccezionali di tutta l'Italia settentrionale;</li> <li>- l'accesso diretto agli insediamenti industriali già insediati nella prima zona industriale (tra i quali Pilkington e Fincantieri).</li> </ul> <p><i>Criticità attuali:</i> La prima zona industriale soffre di un difficile collegamento sia con la rete autostradale che con i centri urbani di Mestre e Venezia. La SR 11 che la lambisce a Nord, presenta punti di innesto insufficienti e pericolosi nella carreggiata Sud, mentre il collegamento con il ponte da e per via Torino avviene soltanto nella carreggiata Nord ed è precluso dalla carreggiata Sud.</p>
11	Proprietà del sedime dell'opera	Regione Veneto (Veneto Strade SpA) /Comune di Venezia
12	Iter autorizzativo	Deve essere acquisito preventivamente dal proprietario/gestore della SR 11 (Veneto Strade SpA) l'assenso alla trasformazione dell'attuale assetto viabilistico. Inoltre dovranno essere ottenuti i necessari nulla osta dai gestori dei numerosi sottoservizi. Si dovrà procedere inoltre con una variante urbanistica per lo spazio relativo alla rotatoria, mentre non sono previste

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 24/56

		particolari autorizzazioni ambientali e paesaggistiche, salvo l'iter per la gestione delle rocce e terre di scavo, previsto dal Dlgs 152/2006; ove applicabile si farà ricorso al Protocollo Sottoservizi approvato nella Conferenza di Servizi per il SIN del 25.11.2002, mentre gli eventuali pareri dei gestori dei sottoservizi saranno raccolti tramite apposite conferenze di servizi. <i>Tempi previsti: 1° semestre 2016</i>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Completamento necessario dell'intervento descritto in scheda 4 (Messa in sicurezza Prima Zona industriale)
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	Sono già stati investiti € 12.000.000,00 per il completamento di via Torino e ponte
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	77	11.500.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	23	3.500.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>15.000.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 25/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 10**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Viabilità di collegamento tra via Elettricità e via F.lli Bandiera</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 3.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 3.000.000
		Regione: €
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Viabilità
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Messa in sicurezza e manutenzione straordinaria
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>P. Marghera - Z.I.</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Comune di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Manutenzione straordinaria sistematica e strutturale della sede stradale delle vie Cruto, Ghega, Galvani, Volta, Macchine, Pila che congiungono via dell'Elettricità con via F.lli Bandiera, comprensiva dell'adeguamento dei sottoservizi
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Garantire il collegamento in sicurezza tra l'area urbana di Marghera/Mestre e gli insediamenti industriali e della logistica. <i>Criticità attuali:</i> Diffuso e grave degrado fisico e funzionale della sede stradale, difficoltà di accesso veicolare e ciclopedonale alle attività localizzate e localizzabili nell'area di pertinenza di via dell'Elettricità.
<b>11</b>	Proprietà del sedime dell'opera	Comune di Venezia
<b>12</b>	Iter autorizzativo	Trattandosi di intervento di manutenzione straordinaria della attuale sede stradale e dei sottoservizi, non sono

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 26/56

		ritenute necessarie specifiche autorizzazioni ambientali, paesaggistiche, urbanistiche. Si farà comunque ricorso per la gestione delle rocce e terre di scavo al Protocollo Sottoservizi approvato nella Conferenza di Servizi per il SIN del 25.11.2002, mentre gli eventuali pareri dei gestori dei sottoservizi saranno raccolti tramite apposite conferenze di servizi. <i>Tempi previsti: 1° semestre 2015</i>
<b>11</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Completamento necessario dell'intervento descritto in scheda 1 (via Elettricità)
<b>12</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
<b>13</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	77	2.300.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	23	700.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>3.000.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 27/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 11**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Ripristino strutturale del ponte stradale e ferroviario di collegamento tra la macroisola Prima Zona Industriale e la macroisola delle Raffinerie (via dell'Elettrotecnica)</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 1.000.000
		Regione: €
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Viabilità
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Adeguamento strutturale e messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>P. Marghera –ZONA INDUSTRIALE</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Comune di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Manutenzione straordinaria e strutturale del ponte sul Canale Brentella di via dell'Elettrotecnica che presenta pesanti lesioni sulle spalle di appoggio e ammaloramenti della struttura in cemento armato. L'intervento sarà realizzato senza interrompere il traffico ferroviario sul ponte.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Garantire la percorribilità della viabilità stradale e ferroviaria di accesso agli insediamenti della Macroisola delle Raffinerie e il collegamento con la Prima Zona Industriale. L'adeguamento infrastrutturale permette di elevare l'accessibilità fisica delle attività insediate e da insediare e, in particolare, la sicurezza dei trasporti ferroviari di

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 28/56

		prodotti petroliferi. <i>Criticità attuali:</i> Crescente deterioramento delle condizioni statiche del manufatto. Data la complessità del posizionamento e della morfologia del manufatto, posto tra le due macroisole delle raffinerie e della prima Zona industriale e sovrastante il canale di collegamento tra il Canale Brentella e il Canal Salso, il marginamento realizzato nelle due Macroisole presenta una discontinuità. Il transito di convogli di ferrocisterne per idrocarburi non può essere interrotto in quanto non esiste percorso alternativo e non è economicamente ipotizzabile il trasferimento su gomma per periodi prolungati. Gli operatori hanno paventato la possibile interruzione del servizio a causa di un cedimento del ponte.
11	Proprietà del sedime dell'opera	Comune di Venezia
12	Iter autorizzativo	Il nulla osta all'intervento da parte del MIT - Provveditorato interregionale OO.PP. (ex MAV) è opportuno perché interessa le acque lagunari. Trattandosi di intervento di manutenzione straordinaria e di adeguamento strutturale del manufatto non sono ritenute necessarie specifiche autorizzazioni ambientali, paesaggistiche, urbanistiche, salvo l'espressione di parere da parte di RFI finalizzato all'esercizio ferroviario. Si farà comunque ricorso per la gestione delle rocce e terre di scavo al Protocollo Sottoservizi approvato nella Conferenza di Servizi per il SIN del 25.11.2002, mentre gli eventuali pareri dei gestori dei sottoservizi saranno raccolti tramite apposite conferenze di servizi. <i>Tempi previsti:</i> 2° semestre 2015
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Completamento necessario dell'intervento descritto in scheda 7 - Intervento rete idraulica Bacino Lusore: rimodellazione "Parco Malcontenta"
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 29/56

<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio fattibilità
-----------	---	--------------------

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	70	700.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	30	300.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.000.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 30/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 12**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Infrastrutturazione in fibra ottica zona industriale di Porto Marghera</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 916.852,58</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 916.852,58
		Regione: €
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Realizzazione cavidotti per posa di cavo ottico, ristrutturazione sala CED e posa di cavo ottico in infrastrutture esistenti
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Via Della Pila</li> <li>2. Via dell'Elettricità</li> <li>3. Via Galvani</li> <li>4. Via delle Industrie</li> <li>5. Via Pacinotti</li> <li>6. Via Dei Petroli</li> <li>7. Nuovo ponte via Torino</li> <li>8. Via dell'azoto</li> <li>9. CED Marghera Molo A</li> </ol>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Venis S.p.A.</i>
<b>8</b>	Ente proponente	Comune di Venezia con APV
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Infrastrutturazione in fibra ottica della zona Industriale di Porto Marghera – Banda Larga
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	L'obiettivo che il progetto si prefigge è di estendere i benefici delle tecnologie ICT alle aziende dell'area industriale contribuendo al processo di trasformazione infrastrutturale dei distretti e delle aree industriali in termini di banda ultra larga, in accordo con gli obiettivi dell'Agenda digitale

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 31/56

		europea e della normativa vigente.
<b>11</b>	Proprietà del sedime dell'opera	Comune di Venezia e APV
<b>12</b>	Iter autorizzativo	L'intervento non necessita di particolari autorizzazioni se non quelle già previste per la posa dei sottoservizi esposte nelle schede progetto degli interventi 1, 4, 9, 10,
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Interventi sulla viabilità e accessibilità dell'area (schede progetto degli interventi 1, 4, 9, 10)
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	n.a.
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	70	641.796,81
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	30	275.055,77
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>916.852,58</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 32/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 13**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<b>Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest – area Montesyndial – 1° e 2° stralcio</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 55.000.000,00 – 1° stralcio € 35.000.000,00 e 2° stralcio da € 20.000.000,00</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato (AdP MISE): € 34.000.000,00
		Regione: €
		Comune: €
		Autorità Portuale di Venezia: € 1.000.000,00
<b>4</b>	Settore d'intervento	Logistica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Opera marittimo-portuale
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Marghera - Venezia
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Autorità Portuale di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Autorità Portuale di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Realizzazione di una nuova banchina suddivisa in due stralci da 500 m e da 900 m, adibita al carico-scarico di navi commerciali nell'area ex Montefibre, e relativo escavo del canale forntestante.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Potenziare la capacità di ormeggio del porto di Venezia, in maniera da adibire un'area di circa 65 ettari alla lavorazione della merce contenuta nei container, garantendo la possibilità di ormeggio per navi container avente una capacità fino a 8.000 teu's. L'area retrostante potrà essere utilizzata non solo come terminal container ma anche per l'insediamento di manifatture leggere che necessitano della vicinanza al mare per l'importazione di materie prime o semilavorati. Dal punto di vista

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 33/56

		socio economico è stato stimato (studio Gruppo Clas-Bocconi 2012) un aumento del PIL di 600 milioni e un aumento dell'occupazione pari a ca. 4700 uomo. Tali valori comprendono gli impatti diretti e indiretti anche delle attività di cantiere. Attualmente negli interventi di demolizione, messa in sicurezza e bonifica dell'area sono stati impiegati 41 disoccupati della exMontefibre attualmente in mobilità. Il progetto qui indicato è già stato riconosciuto strategico dal MISE nel 2010 nella gestione della crisi che ha coinvolto l'azienda Montefibre.
11	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
12	Iter autorizzativo	Progetto preliminare. L'opera è in Legge Obiettivo. Ha già ottenuto la VIA nazionale il 2 agosto 2013 ed in corso la Conferenza dei Servizi ex art. 165 e ss. DLgs 163/2006
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Progetto "PPP" cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma TEN-T
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Progetto preliminare</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia 1° stralcio	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	31.500.000,00
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	3.500.000,00
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>35.000.000,00</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 34/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 14**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore. Completamento ricalibratura dei corsi d'acqua del bacino di Malcontenta <b>Fosso di via Moranzani</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 3.325.989,76</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: €
		Regione: <b>€ 3.325.989,76</b>
		Comune: €
		Altro (specificare): €
<b>4</b>	Settore d'intervento	Idraulica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Le opere de progetto generale (Interventi sulla rete idraulica del bacino Lusore) prevedono la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto.
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Malcontenta – Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Consorzio di Bonifica Acque Risorgive</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Regione del Veneto</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Lungo Via Moranzani (Strada Provinciale Fusina SP.23) sono presenti due fossi di guardia lato strada. Il fosso a sud raccoglie le acque dei lembi di terreno compresi tra la strada e il Naviglio Brenta ed è connesso al fosso posto dall'altro lato in 4 punti principali. Seguendo la direttrice da sud-est a nord ovest, si ha una prima condotta DN300 mm seguita poi da due i canali di connessione in

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 35/56

		<p>corrispondenza di ponticelli della strada stessa, mentre un'ultima connessione posta più a nord, è realizzata con tubazione DN 600 mm.</p> <p>In questo caso il fosso esistente a nord della strada verrà ricollocato rientrando nei terreni in maniera tale da permettere l'interramento della linea Terna e garantire la fascia di rispetto di 10m.</p> <p>La sezione tipologica, atta allo smaltimento delle acque di ruscellamento del parco e della piattaforma stradale, prevede forma trapezoidale di larghezza al fondo variabile tra 1-2m, pendenza delle sponde di 3h/2v.</p> <p>Nel tratto in parallelismo alla discarica Moranzani (Parco lineare Vallone Moranzani) il vincolo progettuale rappresentato dal diaframma plastico di conterminazione della discarica, ha reso d'obbligo l'applicazione di una sezione tipologica con palificata al fondo di 2m di profondità e sbalzo della palificata di 0,50m.</p> <p>Con la presente revisione, a seguito della riduzione degli ingombri di alcuni interventi compresi nell'accordo di Programma che avevano imposto una larghezza massima del canale al piano campagna, è stato possibile prevedere l'abbassamento del canale a partire dal rifacimento dell'attraversamento n. 3 fino alla confluenza con il fondi ad est. Conseguentemente a questo è stato sostituito l'impianto di sollevamento che era previsto in prossimità dell'attraversamento n. 3, con un semplice attraversamento con scatolare delle dimensioni interne di 1,20 x 0,80m.</p>
10	Obiettivi dell'intervento	<p>Si prevede la razionalizzazione del sistema di smaltimento delle acque basse del bacino di Malcontenta tramite la realizzazione di una rete ad elevata trasmissività che riduca al minimo le perdite localizzate e continue lungo i canali di progetto.</p> <p>Il sistema permetterà il trasferimento delle acque meteoriche durante eventi di minore intensità direttamente all'impianto idrovoro di Malcontenta</p>

## ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014

pag. 36/56

		garantendo la sicurezza idraulica anche durante eventi di piena di tempo di ritorno $T_r = 100$ anni tramite l'utilizzo di bacini d'allagamento controllato di laminazione dei picchi di piena
11	Proprietà del sedime dell'opera	Pubblico/Privato
12	Iter autorizzativo	Approvazione esecutivo, dichiarazione pubblica utilità e procedure di esproprio. <i>Tempi previsti: 2° semestre 2015</i>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>L'opera rientra in un più ampio quadro di interventi destinati alla riqualificazione territoriale definita dall' "Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera" del 31 Marzo 2008.</i>
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Definitiva/Esecutiva

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	74.6	2.480.500,00
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	25.6	845.489,76
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>3.325.989,76</b>



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 37/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 15**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<b>Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera</b>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato (AdP MISE): €
		Regione: €
		Comune: €
		Autorità Portuale di Venezia: € 1.000.000
<b>4</b>	Settore d'intervento	Sottoservizi
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Opera marittimo-portuale
<b>6</b>	Localizzazione intervento	Marghera - Venezia
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	Autorità Portuale di Venezia
<b>8</b>	Ente proponente	Autorità Portuale di Venezia
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Implementazione di azioni per il miglioramento dello stato delle reti di raccolta delle acque meteoriche con esecuzione di interventi per l'efficientamento della rete esistente (sistemazione e pulizia della rete fognaria) e la realizzazione di sistemi di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento dei piazzali/viabilità gestita da APV per l'area di Porto Marghera.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Miglioramento della gestione delle acque reflue derivanti dal dilavamento dei piazzali/viabilità, nonché miglioramento della loro qualità, prima del conferimento nel recettore finale. Gli obiettivi generali di politica ambientale nel porto commerciale di Porto Marghera sono i seguenti: - perseguire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali sviluppando una catena logistica

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 38/56

		sostenibile; - prevenire e ridurre consumi, rifiuti e inquinamento all'interno dell'APV e nel sistema portuale complessivo; - svolgere un ruolo di soggetto promotore del valore "tutela ambientale" fra gli operatori portuali; - considerare le migliori pratiche e utilizzare le migliori tecnologie per le opere di sviluppo, gestione e manutenzione delle infrastrutture portuali finalizzate alla riduzione delle pressioni ambientali.
11	Proprietà del sedime	Autorità Portuale di Venezia
12	Iter autorizzativo	acquisiti
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Piano Annuale dei Lavori 2015 dell'Autorità Portuale di Venezia
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	n.a.
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	900.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	100.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.000.000</b>


**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 39/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE  
INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E  
AREE LIMITROFE**

**SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 16**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (molo Sali)</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE):</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 1.000.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Logistica portuale</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Opera marittimo-portuale</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Realizzazione di nuove aree infrastrutturate da dedicare ai servizi portuali (magazzini e piazzali).</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Potenziare la capacità di movimentazione e stoccaggio di merci alla rinfusa (in particolare siderurgico e agroalimentare) all'interno dell'Isola portuale. Riqualificare, in termini ambientali e strutturali, aree dismesse per valorizzare le filiere siderurgiche e agroalimentari presenti nel porto di Venezia. I prodotti alla rinfusa richiedono sempre più aree e magazzini adeguati con standard di certificazione di qualità e ambientale riconosciuti a livello internazionale. La possibilità di costruire nuovi spazi conformi a questi standard permette una maggiore

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 40/56

		attrattività del porto commerciale di Venezia.
11	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
12	Iter autorizzativo	<i>Da acquisire il parere della commissione per la Salvaguardia di Venezia</i>
13	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>n.a.</i>
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Progetto preliminare</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

Tipologia 1° stralcio	%	Importo (€)
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	900.000,00
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	100.000,00
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.000.000,00</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 41/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 17**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Interventi straordinari su supporti agli steli del sentiero luminoso</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 800.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE): €</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 800.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Accessibilità nautica</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Opera marittimo-portuale</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Canale Malamocco-Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Interventi manutentori ai pali infissi sui fondali del Canale Malamocco-Marghera a supporto dei segnalamenti del Sentiero Luminoso</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	Potenziare la funzionalità del Sentiero Luminoso in modo da garantire la sicurezza della navigazione notturna lungo il Canale Malamocco-Marghera. Aumentare l'efficientamento energetico nel porto di Venezia e consentire grazie alle nuove tecnologie di aumentare l'accessibilità nautica notturna aumentando i pescaggi e permettendo servizi H24 senza limitazioni commerciali. Con tale intervento l'Autorità Portuale di Venezia potrà quindi dare un miglior servizio agli utenti portuali, limitando le soste delle navi in rada.
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>Acquisite</i>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 42/56

<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>Piano Annuale dei Lavori 2015 Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Progetto preliminare</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia 1° stralcio</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	720.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	80.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>800.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 43/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 18**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Interventi di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel porto di Venezia</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE): €</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 1.000.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Opere civili</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Opera marittimo-portuale</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Creazione nuove linee e linee di back up per l'alimentazione in MT e BT, nonché adeguamento e potenziamento delle relative cabine elettriche. Realizzazione di ulteriori punti di illuminazione.</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	<i>Aumentare l'affidabilità del sistema di trasmissione riducendo il numero di black-out, garantire continuità di servizio, riqualificazione delle reti Aumentare sicurezza delle aree soggette a movimentazione di merci ottimizzandone l'aspetto illuminotecnico, con risvolti anche di natura economica per gli utilizzatori finali.</i>
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>Acquisite</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso	<i>Piano Annuale dei Lavori 2015</i>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 44/56

	Accordo o finanziati in altri programmi	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Studio di fattibilità</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	900.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	100.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.000.000</b>



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 45/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 19**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.200.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE): €</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 1.200.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Security</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Opera marittimo-portuale</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Installazione di telecamere e relativo sistema di software per il controllo degli accessi ai varchi di ingresso/uscita dell'area portuale</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	<i>Aumentare il grado di sicurezza e accelerare i processi di ingresso/uscita al porto commerciale attraverso sistemi di lettura automatica delle targhe. Tale sistema inoltre permetterà in uno stadio successivo di informatizzare procedure di controllo delle merci e delle persone.</i>
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>Acquisiti</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>n.a.</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 46/56

<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Progetto preliminare</i>
-----------	---	-----------------------------

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	1.090.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	110.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.200.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 47/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 20**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Realizzazione autoparchi</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 1.000.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE):</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 1.000.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Trasporti</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Opera stradale</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Realizzazione di nuovi parcheggi e dei relativi sottoservizi, da dedicare al traffico pesante in entrata/uscita dal porto.</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	<i>Favorire l'accessibilità alle aree portuali con la creazione di idonee aree a parcheggio all'esterno del perimetro doganale. Ciò facilita lo svolgimento delle operazioni connesse all'imbarco/sbarco, limitando le code in ingresso e alleggerendo la viabilità nei pressi dei varchi doganali. Riqualificare, in termini ambientali e strutturali, aree dismesse.</i>
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>Da acquisire il parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia.</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>Piano annuale dei lavori 2015 Autorità Portuale di Venezia</i>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 48/56

<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Studio di fattibilità</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori,</b>	90	900.000
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	100.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>1.000.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 49/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 21**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Adeguamento rete ferroviaria</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 500.000</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE):</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 500.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Infrastrutturale ferroviario</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Ferrovia</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Sostituzione dei tratti di raccordi ferroviari nell'ambito portuale a Porto Marghera.</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	<i>Aumentare gli attuali livelli di efficienza, garantendo maggiore flessibilità e capacità di traffico della rete.</i>
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>acquisite</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>Piano Annuale dei Lavori 2015 Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Studio di fattibilità</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 50/56

<b>Tipologia 1° stralcio</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	450.000
<b>Costi di collaudo e altri costi</b>	10	50.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>500.000</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 51/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 22**

1	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<b>Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera</b>
2	<b>Costo</b>	€ 300.000
3	Copertura finanziaria	Stato (AdP MISE):
		Regione: €
		Comune: €
		Autorità Portuale di Venezia: € 300.000
4	Settore d'intervento	Logistica
5	Tipologia d'intervento	Opera marittimo-portuale
6	Localizzazione intervento	Marghera - Venezia
7	Soggetto Attuatore	Autorità Portuale di Venezia
8	Ente proponente	Autorità Portuale di Venezia
9	Descrizione sintetica intervento	Realizzazione di nuove vie di corsa per gru Rubber Tired Gantry.
10	Obiettivi dell'intervento	<p>Incrementare la capacità operativa e di movimentazione mediante l'uso di una Gru semovente, a motore elettrico, su ruote gommate rendendo più agevoli e sicure le operazioni intermodali per l'imbarco e lo sbarco della merce.</p> <p>A fronte di tale operazione si ottengono i seguenti risultati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- miglioramento operativo (aumento della velocità di movimentazione);</li> <li>- aumento della capacità del Terminal;</li> <li>- riduzione emissione gas nocivi in fase di operazione;</li> <li>- miglioramento degli standard di sicurezza.</li> </ul> <p>La capacità di import del Terminal passerà dagli attuali 127'500 TEU a 155'325 TEU, con un incremento pari al 21%.</p> <p>Tale intervento caratterizzata dalla operatività del mezzo E-RTG, vedrà</p>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 52/56

		ridotte a zero le emissioni nocive in atmosfera.
11	Proprietà del sedime	Autorità Portuale di Venezia
12	Iter autorizzativo	n.a.
13	Conessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	Piano Annuale dei Lavori 2015 Autorità Portuale di Venezia
14	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	n.a.
15	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	Studio di fattibilità

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

	%	Importo (€)
Costo di realizzazione lavori	90	270.000
Costi di progettazione, collaudo e altri costi	10	30.000
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>300.000</b>



**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 53/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 23**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	<i>Collegamento stradale tra la SR11 e via dell'Elettricità</i>
<b>2</b>	<b>Costo</b>	<b>€ 3.000.000,00</b>
<b>3</b>	Copertura finanziaria	<i>Stato (AdP MISE):</i>
		<i>Regione: €</i>
		<i>Comune: €</i>
		<i>Autorità Portuale di Venezia: € 3.000.000</i>
<b>4</b>	Settore d'intervento	<i>Viabilità - bonifica</i>
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	<i>Stradale e bonifica dei suoli</i>
<b>6</b>	Localizzazione intervento	<i>Marghera - Venezia</i>
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>8</b>	Ente proponente	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	<i>Separazione fra traffico pesante, proveniente o diretto alle aree portuali, e quello urbano. Concentrazione e regolazione dei traffici in un'unica intersezione a raso con circolazione a rotatoria, nella confluenza stradale via Cruto, SR 11 e via dell'Elettricità. Applicazione sul tratto ferroviario interessato dall'intersezione del dispositivo di segnalazione dei treni in movimento. Bonifica dei suoli.</i>
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	<i>Migliorare l'accessibilità all'area portuale e la sicurezza stradale, separando il traffico merci da quello urbano. Bonificare un'area ad oggi dismessa, riqualificandola in termini ambientali e strutturali.</i>
<b>11</b>	Proprietà del sedime	<i>Autorità Portuale di Venezia</i>
<b>12</b>	Iter autorizzativo	<i>Progetto preliminare approvato dal</i>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 54/56

		<i>Commissario con Decreto n.17 del 22/08/2012.</i>
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	<i>Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57</i>
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	<i>n.a.</i>
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	<i>Progetto esecutivo</i>

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Intervento</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	90	2.700.000,00
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>	10	300.000,00
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>3.000.000,00</b>

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 55/56

**ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA RICONVERSIONE E RIQUALIFICAZIONE INDUSTRIALE DELL'AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI PORTO MARGHERA E AREE LIMITROFE****SCHEDA TECNICA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI  
PROGETTO N° 24**

<b>1</b>	<b>DENOMINAZIONE DELL'INTERVENTO</b>	Assistenza tecnica MiSE - DGIAI
<b>2</b>	Costo	€ 514.352,58
<b>3</b>	Copertura finanziaria	Stato: € 514.352,58
		Regione: € 0,00
		Comune: € 0,00
		Altro (specificare):
<b>4</b>	Settore d'intervento	Assistenza tecnica
<b>5</b>	Tipologia d'intervento	Assistenza tecnica
<b>6</b>	Localizzazione intervento	-
<b>7</b>	Soggetto Attuatore	INVITALIA SpA
<b>8</b>	Ente proponente	MiSE - DGIAI
<b>9</b>	Descrizione sintetica intervento	Attività di assistenza tecnica al MiSE - DGIAI da parte della propria struttura "in house" INVITALIA SpA per le attività di segreteria tecnica al Comitato di Coordinamento, supporto per l'attività istruttoria dei progetti, supporto per verifica dati del monitoraggio.
<b>10</b>	Obiettivi dell'intervento	L'intervento ha come obiettivo il supporto tecnico al MiSE - DGIAI e al Comitato di Coordinamento per l'espletamento delle attività tecniche amministrative necessarie all'attuazione dell'Accordo di Programma.
<b>11</b>	Proprietà del sedime dell'opera	-
<b>12</b>	Iter autorizzativo	-
<b>13</b>	Connessioni funzionali con altri interventi dello stesso Accordo o finanziati in altri programmi	-
<b>14</b>	Nel caso di completamento, quando è stata realizzata la parte precedente dell'opera, a che punto si sono fermati i lavori e con quali fondi è stata realizzata	-
<b>15</b>	Livello progettazione disponibile entro il 31/12/2014	-

**ALLEGATO A2 alla Dgr n. 2425 del 16 dicembre 2014**

pag. 56/56

Dettaglio costo complessivo di realizzazione:

<b>Tipologia</b>	<b>%</b>	<b>Importo (€)</b>
<b>Costo di realizzazione lavori</b>	100	€ 514.352,58
<b>Costi di progettazione, collaudo e altri costi</b>		-
<b>Totale</b>	<b>100</b>	€ 514.352,58