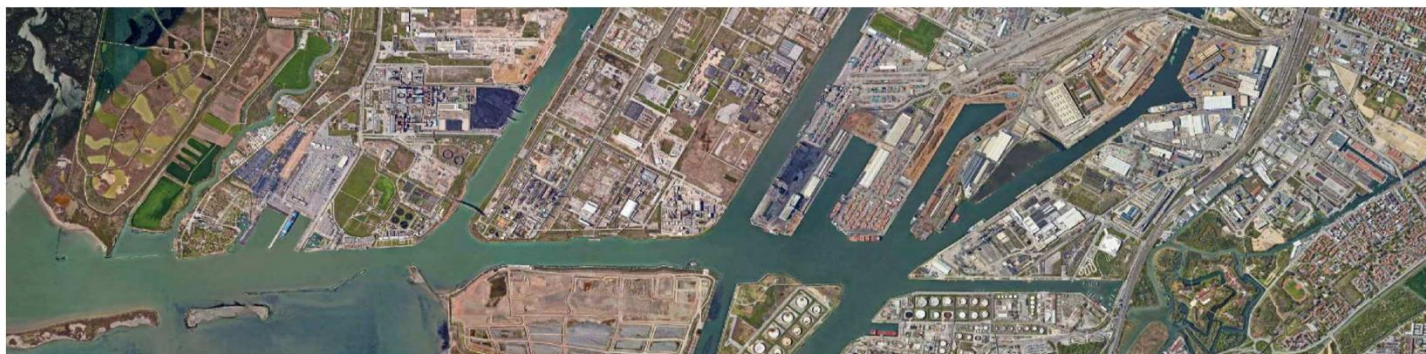


**REALIZZAZIONE DI DUE ACCOSTI, INCLUSI PIAZZALI RETROSTANTI, E DI
UN TERMINAL PASSEGGERI PRESSO CANALE NORD SPONDA NORD E
RESECAZIONE MOLO SALI E BANCHINA PETROLI**



**ADEGUAMENTO TECNICO-FUNZIONALE
2025 MOLO SALI**

Venezia, ottobre 2025

REDAZIONE DOCUMENTO ATF

ALESSANDRA LIBARDO REFERENTE TECNICO E RESPONSABILE AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

FEDERICO ZOCCARATO REFERENTE TECNICO AREA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

VALIDATO DA **ANTONIO REVEDIN** DIRETTORE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO

CON CONTRIBUTI DI

MARTA CITRON REFERENTE TECNICO E RESPONSABILE AREA AMBIENTE

PAOLO MENEGAZZO REFERENTE TECNICO E RESPONSABILE AREA PIANIFICAZIONE STRATEGICA

GIANLUCA ARTUSO REFERENTE TECNICO E RESPONSABILE AREA PROGETTI

SOMMARIO

1	PREMESSA	3
2	STATO DI FATTO	5
2.1	AREA DI INTERVENTO.....	5
2.2	PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE	6
2.2.1	ATF 53/2023 - Canale Brentella e Canale Industriale Nord	7
2.2.2	ATF 133/2025 - Marghera Nord.....	8
3	MODIFICA ALLA “RICALIBRATURA MOLO SALI”	11
4	RELAZIONE AMBIENTALE SINTETICA.....	13
5	MODIFICHE INTRODOTTE DAL PRESENTE ATF AL PIANO REGOLATORE PORTUALE	15

1 PREMESSA

Come previsto dal Decreto Legge 20 luglio 2021, n. 103, convertito con Legge 125/2021, recante: «*Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro*», il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è nominato Commissario Straordinario con il compito di realizzare punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, ed in particolare allo scopo di:

- spostare una parte del traffico crocieristico, che attualmente giunge a Venezia Marittima passando per il Bacino San Marco, a Porto Marghera facendo raggiungere i nuovi approdi alle navi passeggeri via Canale Malamocco-Marghera, riducendo gli impatti sul centro storico, ma mantenendo e sviluppando un settore che ha un notevole indotto per il territorio locale e regionale. Gli interventi consentiranno di servire un settore portuale strategico e di preservare, al tempo stesso, il patrimonio storico, archeologico, urbano, artistico e ambientale;
- mantenere la funzione *home port*, possibile grazie alla posizione strategica dei nuovi attracchi temporanei che si collocano in posizione ottimale rispetto ai principali nodi di trasporto, consentendo di alleggerire il centro storico da una quota rilevante di traffico passeggeri e dei flussi di traffico relativi all'approvvigionamento delle navi che potranno da Marghera raggiungere il sistema infrastrutturale regionale nazionale ed internazionale.

La descrizione completa degli interventi commissariali, il cui obiettivo è quello di eliminare il traffico delle grandi navi dalle vie urbane di acqua di Venezia e in particolare di non consentire più la navigazione delle grandi navi in prossimità del centro storico di Venezia, è riportata nel documento "*Relazione di inquadramento degli interventi commissariali di cui al D.L. 103/2021*", allegato alla presente Relazione.

Al fine di perseguire tale interesse pubblico, la relazione tecnica di accompagnamento al D.L. 103/2021 nonché il Decreto Interministeriale 31 dicembre 2021, n. 545 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili – adottato di concerto con il Ministro delle Economie e delle Finanze, sentita la regione Veneto, ai sensi dell'art. 2, comma 4 del D.L. 103/2021 – prevedono la realizzazione di due accosti e di un terminal passeggeri per navi da crociera sulla sponda nord del Canale Industriale Nord, con finanziamenti a valere sulle annualità 2022-2026.

Per garantire l'esercizio del nuovo terminal crociere e per assicurare l'accessibilità nautica alle altre attività poste lungo il Canale Industriale Nord, mantenendo la sicurezza della navigazione e all'ormeggio, sono necessari alcuni interventi di adeguamento delle sponde prossime all'opera in questione. Gli interventi in questione si sostanziano in:

- eliminazione della scarpata lungo il Canale Industriale Nord e il Canale Brentella in prossimità del nuovo terminal crociere;
- ricalibrazione ("smussi") di sponde del Canale Industriale Nord e della parte nord del Canale Malamocco-Marghera;
- rotazione di un tratto di banchina esistente, avente anche la funzione di marginamento ai fini ambientali, del Canale Industriale Nord.

Tali opere inquadrabili, secondo l'art. 5, c. 5 L. 84/1994 e ss.mm.ii., come "*modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali*" e, secondo le "*Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*", nella "*Tipologia di ATF n. 1*" sono state oggetto di due ATF commissariali: ATF Canale Brentella e Canale Industriale Nord- Decreto del Commissario Straordinario n° 53 del 6 aprile 2023 - ATF Marghera Nord - Decreto del Commissario Straordinario n°133 del 7 maggio 2025.

A seguito della pubblicazione in sede di VIA del progetto “Realizzazione di due accosti, inclusi i piazzali retrostanti, e di un terminal passeggeri presso Canale Nord sponda Nord”, la Capitaneria di Porto di Venezia (prot. n.27544 del 6/08/2025), ha segnalato che ai fini della sicurezza della navigazione è necessario aumentare la larghezza minima del Canale Industriale Nord in corrispondenza dello spigolo dei Monopoli, per ridurre le interferenze delle navi transitanti con le navi da crociera ormeggiate.

Pertanto, è stata predisposta una modifica progettuale all'intervento di risagomatura del Molo Sali che varia la sezione del Canale Industriale Nord e si è reso necessario il presente Adeguamento Tecnico Funzionale.

2 STATO DI FATTO

2.1 AREA DI INTERVENTO

Come descritto in premessa, le modifiche e le ricalibrature relative alle opere commissariali, sono localizzate nella parte nord di Porto Marghera in corrispondenza di aree attualmente destinate a funzioni industriali/commerciali (vedi Figura 1).

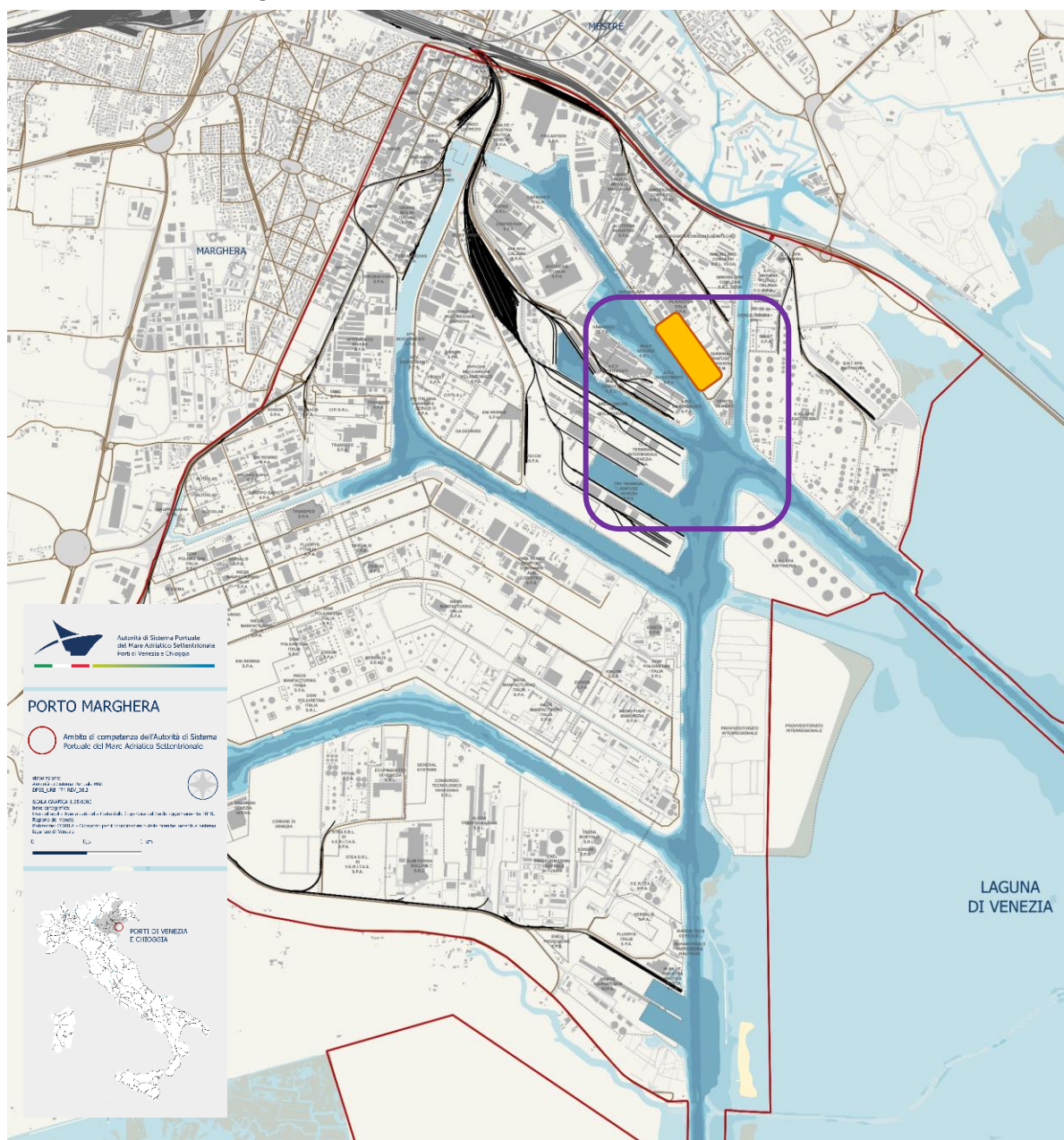


Figura 1: Localizzazione del nuovo terminal crociere (arancione) e delle aree interessate dagli interventi oggetto degli ATF commissariali, elaborazione AdSPMAS.

La localizzazione del nuovo terminal crociere e dei due relativi accosti è posta all'imboccatura del Canale Industriale Nord, in prossimità del Bacino di evoluzione 1.

2.2 PIANIFICAZIONE URBANISTICA VIGENTE

La pianificazione portuale vigente è rappresentata dal Piano Regolatore Portuale per Porto Marghera del 1965 che, come ribadito dal D.L. 121/2021, *“è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l’unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza”* e prevede per le aree interessate dagli interventi di realizzazione degli accosti crociere la destinazione industriale/commerciale (I Zona Industriale Commerciale) e da alcuni recenti Adeguamenti Tecnico Funzionali - ATF.

Il PRP vigente, *“Aggiornamento e modifiche del Piano regolatore della I e II Zona Industriale e commerciale di Porto Marghera”*, è stato redatto dall’Ufficio del Genio civile per le OO.MM. di Venezia, in data 15/07/1954 (Piano Regolatore 1954), e approvato con D.M. n. 319 del 15/05/1965.

Nella figura sottostante è riportato lo stralcio del PRP 1965 con la relativa zonizzazione funzionale. L’area nella quale ricade il progetto commissariale del nuovo terminal crociere e le aree limitrofe hanno una destinazione d’uso industriale e commerciale (I Zona Industriale Commerciale) coerente con la finalità crocieristica, come confermato con parere dell’Avvocatura Distrettuale dello Stato, reso già con nota prot. n. 23824 del 01/06/2017 (AL:2160/2017) e riportato integralmente nell’allegata *“Relazione di inquadramento degli interventi commissariali di cui al D.L. 103/2021”*, secondo cui *“la conformità di destinazione del Porto di Marghera impressa nel 1965 deve ritenersi comprendere sia il trasporto di passeggeri che di merci”*.

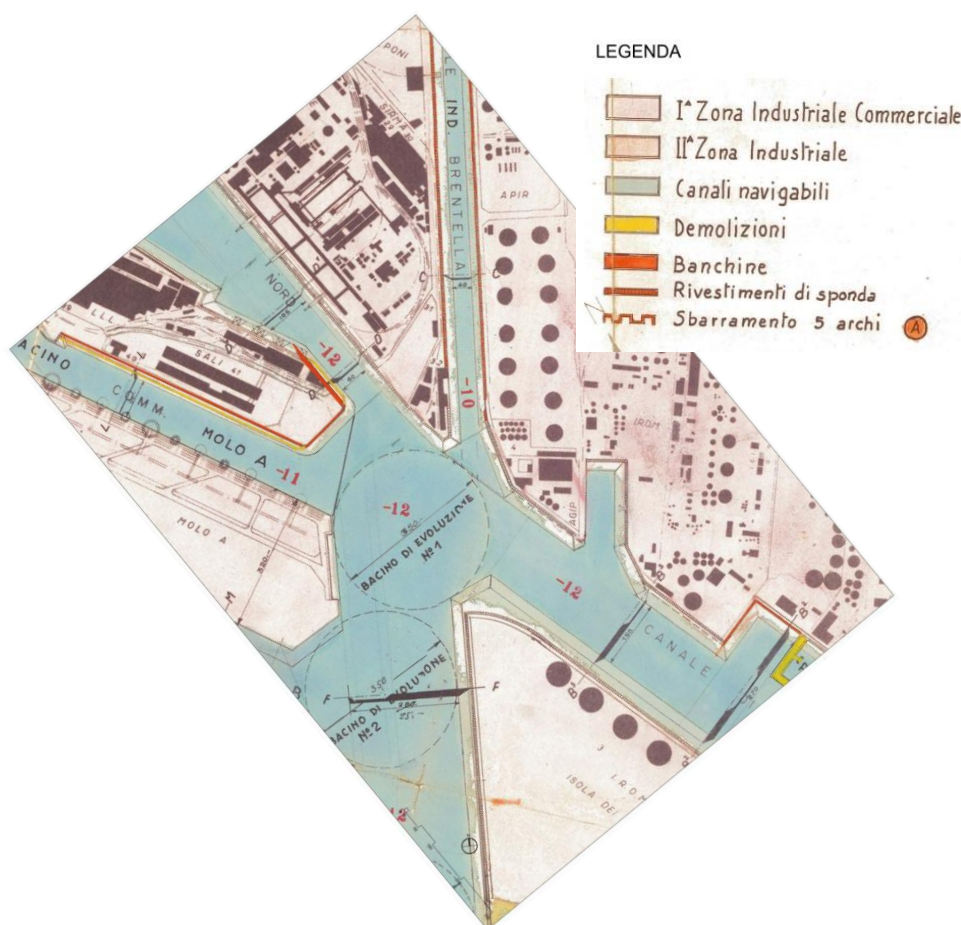


Figura 2: Stralcio del PRP 1965 nella zona di interesse.

Nell'area oggetto degli interventi, con Decreto del Commissario Straordinario n°53 del 6 aprile 2023 è stato approvato l'ATF "Canale Brentella e Canale Industriale Nord" e successivamente con Decreto del Commissario Straordinario n°133 del 7 maggio 2025 l'ATF "Marghera Nord".

2.2.1 ATF 53/2023 - Canale Brentella e Canale Industriale Nord

L'Adeguamento Tecnico Funzionale "*Canale Brentella e Canale Industriale Nord*" si è reso necessario per la realizzazione dei nuovi accosti crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord e il conseguente spostamento delle attività di banchina di Veneta Cementi dal Canale Industriale Nord al Canale Brentella. Tale ATF - che ha previsto l'eliminazione delle scarpate all'ingresso dei due canali presso il Bacino di evoluzione 1, con un beneficio di sicurezza della navigazione, oltre che per le navi destinate al nuovo terminal crociere e al terminal di cemento, anche per tutte le navi che utilizzeranno quel bacino per evolvere - era coerente con la progettazione di fattibilità tecnico economica del nuovo terminal crociere disponibile in quel momento.

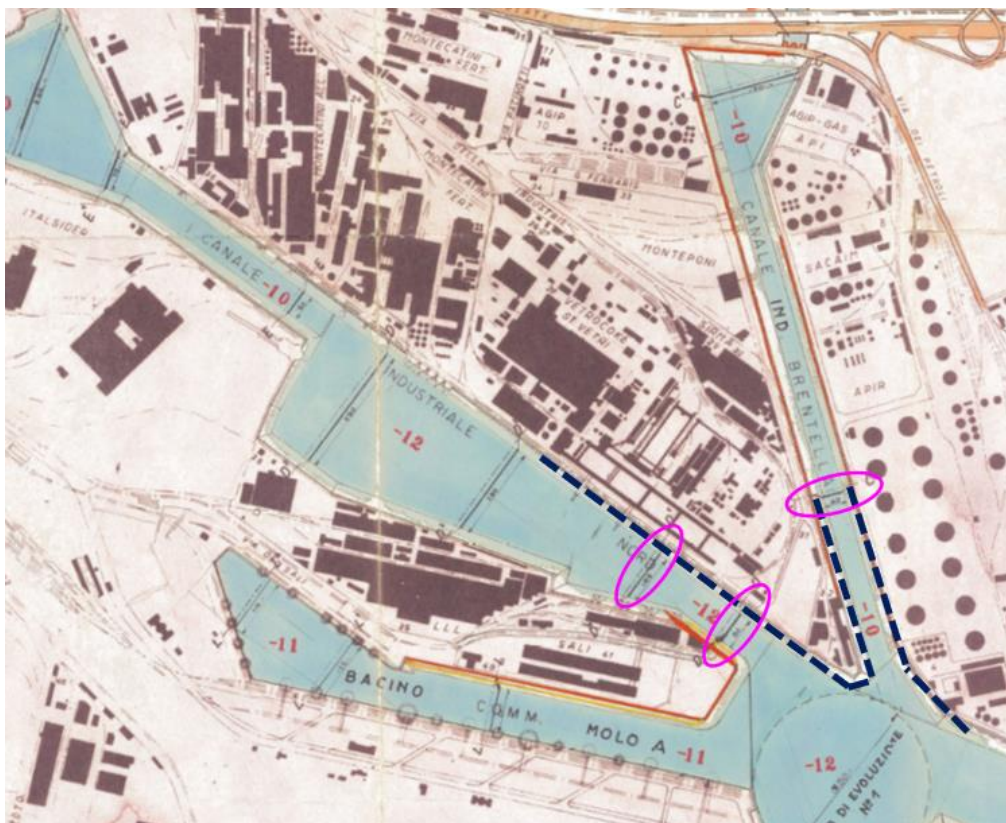


Figura 3: ATF "*Canale Brentella e Canale Industriale Nord*" (2023). Modifica al PRP 1965 con evidenziati i tratti di sponda ove non è più prevista la scarpata e le sezioni che risultano a loro volta modificate.

Le modifiche previste in questo ATF lungo il Canale Industriale Nord hanno consentito di aumentare la cu-netta di navigazione, portandola alla stessa larghezza del canale per una lunghezza di circa 700 m. Le sezioni D-D e D'-D' sono state quindi modificate dall'ATF "*Canale Brentella e Canale Industriale Nord*" lungo Canale Industriale Nord in corrispondenza dei nuovi accosti crociere:

- sezione D-D: è la prima del Canale Industriale Nord a partire dal Bacino di evoluzione 1, sezione che ricade di fronte al nuovo terminal crociere;
- sezione D'-D': è la seconda del Canale Industriale Nord a partire dal Bacino di evoluzione 1.

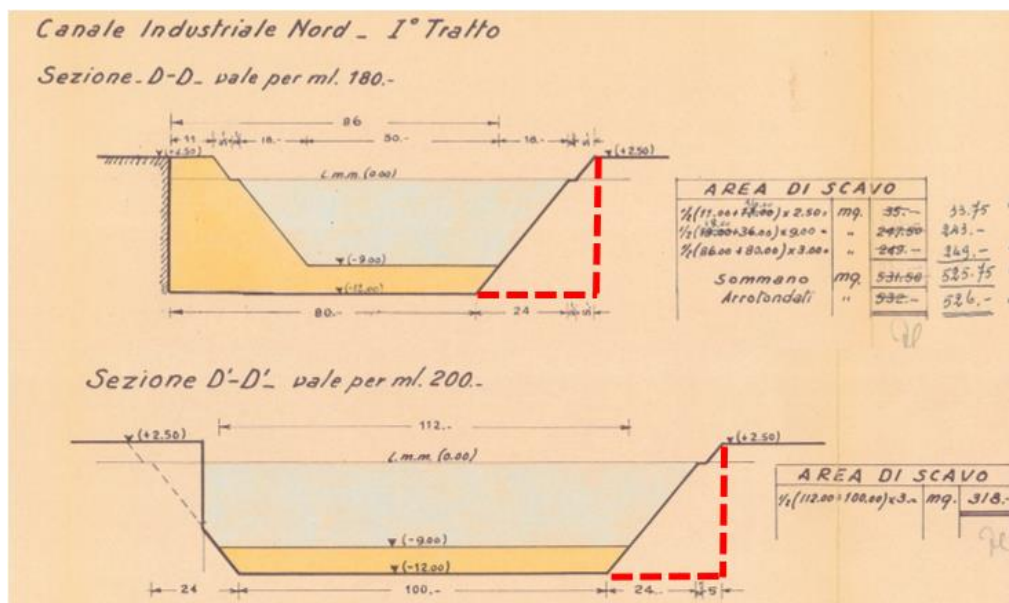


Figura 4: Modifica delle sezioni lungo il Canale Industriale Nord, primo tratto (ATF Canale Brentella e Canale Industriale Nord 2023).

La successiva fase progettuale (progetto definitivo) del nuovo terminal crociere e relativi accosti e le simulazioni marittime condotte hanno portato ad una differente conformazione che prevede la modifica del filo banchina della sponda nord del Canale Industriale Nord, con la rotazione di uno dei due accosti e la necessità di riprofilare le sponde sud del Canale Industriale Nord e dell'Isola Petroli anche al fine di adeguare il Bacino di evoluzione 1.

Tali ricalibrature non alterano le destinazioni urbanistiche esistenti, ma ne ottimizzano l'utilizzo in funzione delle nuove esigenze del traffico portuale e sono state oggetto del successivo ATF "Marghera Nord", come di seguito descritto.

2.2.2 ATF 133/2025 - Marghera Nord

Come detto, al fine di garantire l'esercizio del nuovo terminal crociere e per migliorare l'accessibilità nautica alle altre attività poste lungo il Canale Industriale Nord, mantenendo la sicurezza della navigazione e all'ormeggio, si sono resi necessari alcuni interventi di adeguamento delle sponde prossime all'opera in questione, che hanno modificato tramite Adeguamento Tecnico Funzionale n. 133 del 07/05/2025, lo strumento di pianificazione vigente.

Gli interventi, che consentiranno la traslazione e l'ampliamento del bacino di evoluzione 1 (da 350 a 450 m) e l'ampliamento dell'imboccatura del Canale Industriale Nord (che avrà una sezione variabile da est a ovest con una larghezza minima di 130m), si sostanziano in: arretramento della banchina Ovest del Canale Industriale Nord di circa 20 m rispetto al filo di banchina attuale; prosecuzione verso Sud della banchina "incassata" per creare la banchina Est, ruotando il prolungamento rispetto al filo di banchina esistente di 7° in senso orario; ricalibrazione ("smusso") del Molo Sali nella zona prospiciente i due nuovi ormeggi del nuovo terminal crociere; ricalibrazione ("smusso") della porzione nord-ovest dell'Isola Petroli che si affaccia sul Bacino di evoluzione 1.

Le cartografie di seguito riportano la sovrapposizione degli interventi oggetto dell'ATF 53/2023 e dell'ATF 133/2025 Marghera Nord relativi alla modifica planimetrica del PRP1965 e le tre nuove sezioni riguardanti l'imboccatura del Canale Industriale Nord.

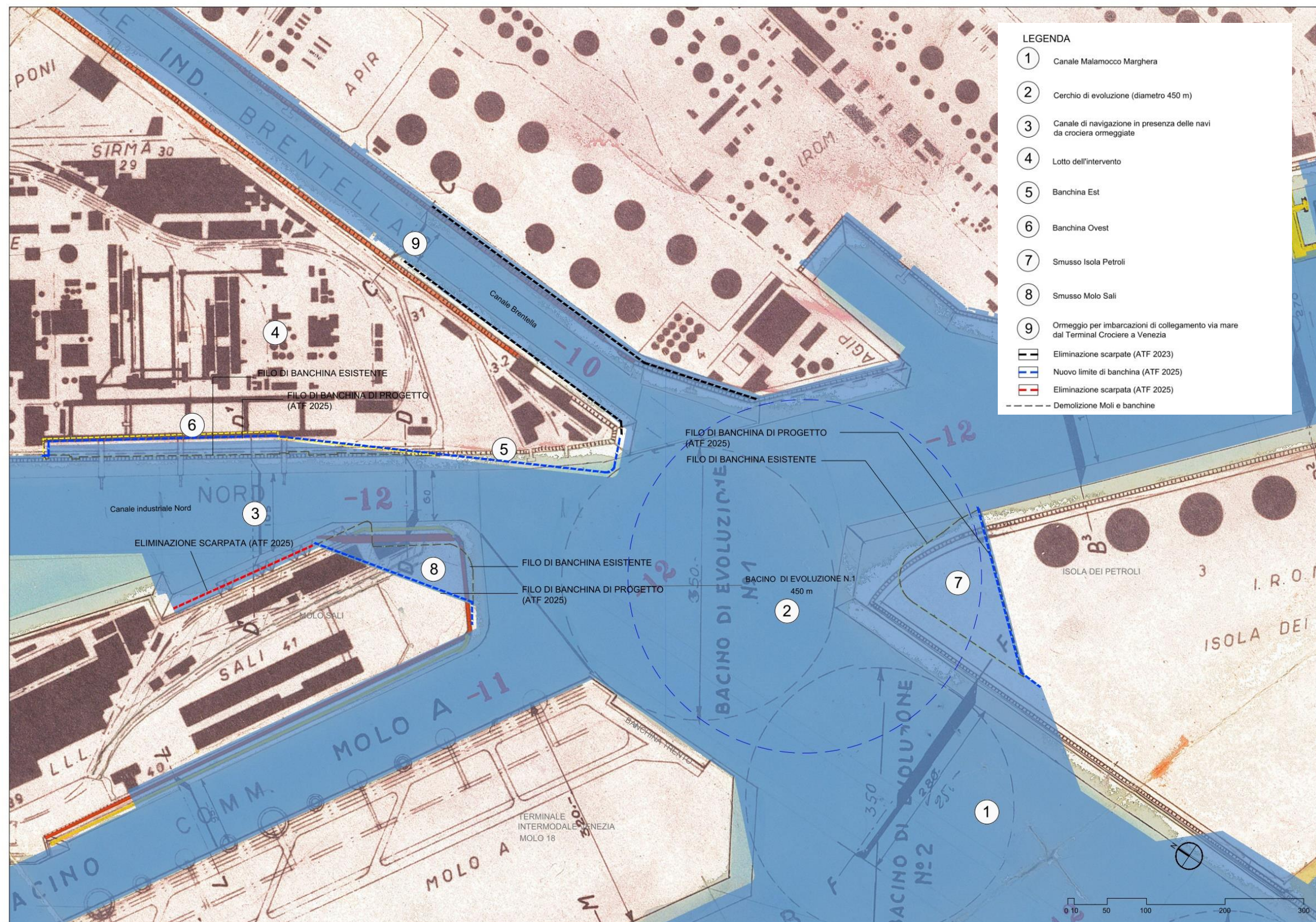


Figura 5: Stato di fatto e modifiche al PRP oggetto dell'ATF 2025 Marghera Nord.

La configurazione finale della planimetria di piano, a seguito dell'ATF 2025 è riportata di seguito.

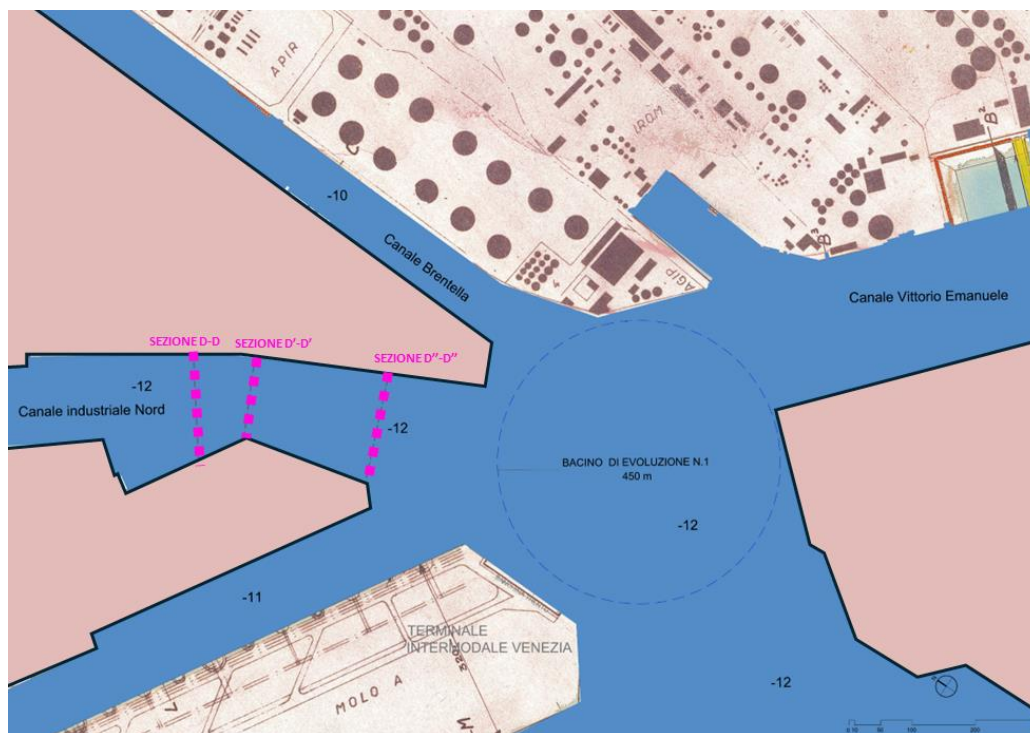


Figura 6: Planimetria del PRP aggiornato con ATF 2025 Marghera Nord e sezioni.

Di seguito le nuove sezioni D-D, D'-D' e D''-D''.

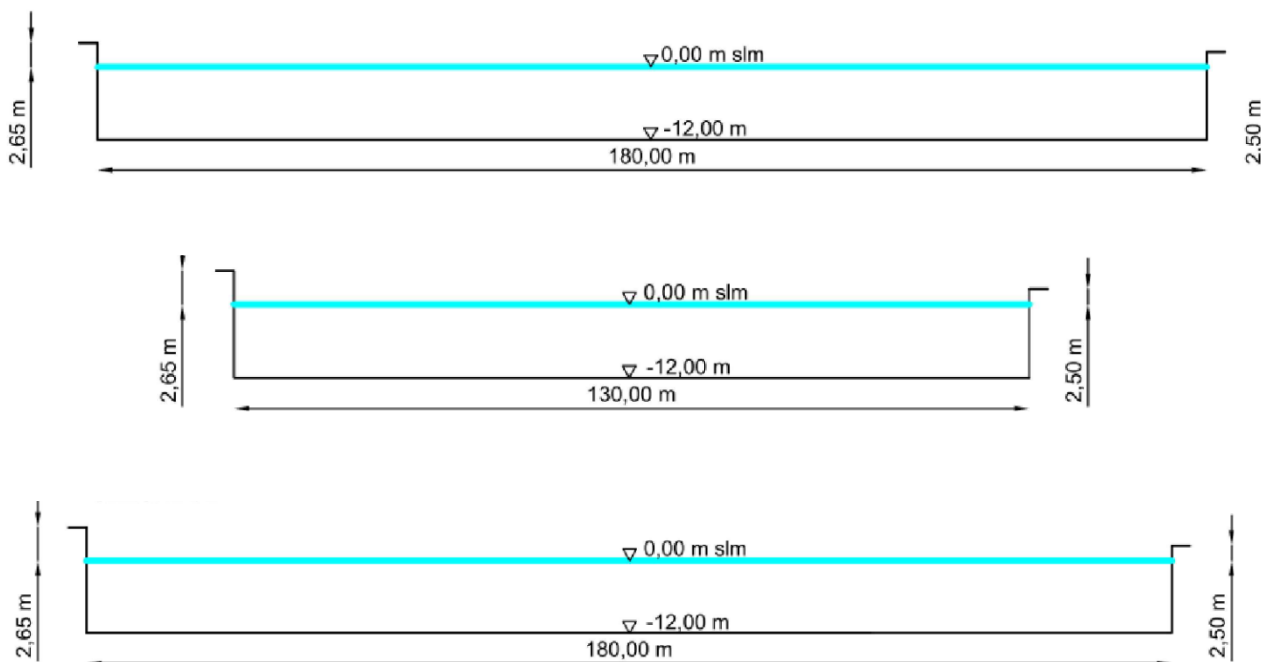


Figura 7: Sezioni D-D, D'-D' e D''-D'' conseguenti all'ATF 2025 Marghera Nord.

3 MODIFICA ALLA “RICALIBRATURA MOLO SALI”

La realizzazione dell'intervento commissariale nuovo terminal crociere, costituito dalle due banchine denominate Ovest ed Est (dove verranno ormeggiate navi da crociera di lunghezza massima fuori tutto LOA = 300 m e larghezza massima Beam = 45 m, nave di progetto), ha richiesto le modifiche planimetriche previste negli ATF 53/2023 Canale Brentella e Canale Industriale Nord e 133/2025 Marghera Nord, al fine di adeguare le dimensioni dell'attuale Bacino di evoluzione 1 e dalla larghezza del tratto meridionale del Canale Industriale Nord. Questi, infatti, mostravano valori insoddisfacenti a garantire la sicurezza del previsto traffico navale, sia in relazione alla “nave da crociera di progetto” sia in relazione alla “nave commerciale di progetto” (“Panamax” caratterizzate dalla larghezza massima fino a 32 m), diretta agli altri terminal posti lungo il Canale Industriale Nord, che transita nel Canale stesso a lato dei nuovi accosti da crociera.

In seguito alla pubblicazione del progetto “Realizzazione di due accosti, inclusi i piazzali retrostanti, e di un terminal passeggeri presso canale nord sponda nord”, nell'ambito della procedura di VIA è pervenuto un parere della Capitaneria di Porto che richiede, ai fini della sicurezza della navigazione, un ulteriore allargamento della sezione del Canale Industriale Nord. Allargamento da realizzarsi in corrispondenza dello spigolo dei Monopoli, che porterà la sezione libera a 143.40 m riducendo le interferenze delle navi transitanti con le navi da crociera ormeggiate.

Gli impatti generati dalle ricalibrature (“smussi”) dell'Isola Petroli e del Molo Sali (incluse le ulteriori modifiche oggetto del presente ATF) saranno valutate nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto di escavo manutentorio del Canale Malamocco -Marghera, che comprende anche tale ulteriore intervento.

Nel dettaglio il progetto prevede la modifica della precedente “ricalibratura Molo Sali” approvata nell'ATF 2025 Marghera Nord e riportata nell'immagine che segue. Tale variazione progettuale, sebbene di modesta portata, varia il Piano Regolatore Portuale vigente e pertanto è oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale, nel seguito ATF 2025 Molo Sali.



Figura 8: Ricalibratura (smusso) Molo Sali, previsto nell'ATF 2025 Marghera Nord.

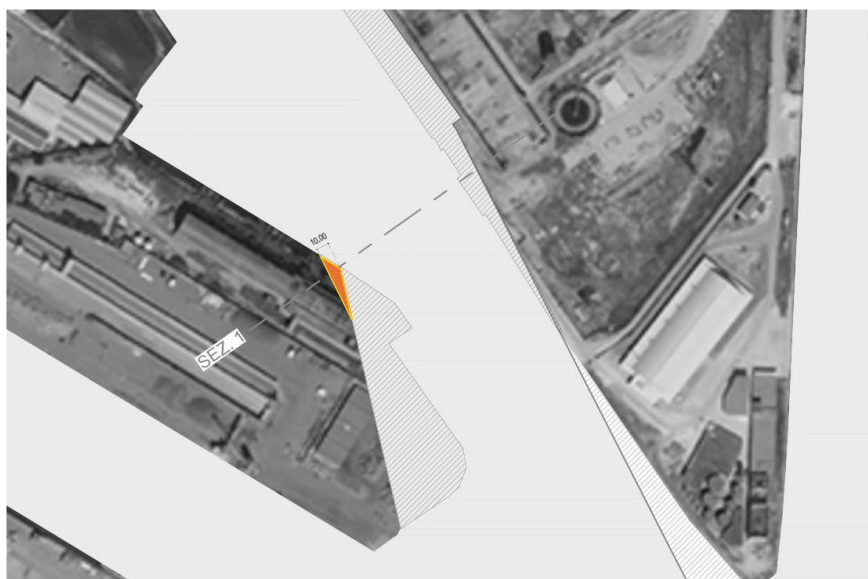


Figura 9: Modifica alla “ricalibratura (smusso) Molo Sali”, stato di progetto dell’ATF 2025 Molo SALI e sezione 1.

La modifica al progetto precedente è stata calibrata anche in considerazione della sussistenza dell’interesse culturale (art 10 c.1, 2 e 12 del D.Lgs. 42/2004) posta (in data 15 luglio 2014) sul retrostante fabbricato denominato Complesso ex Monopoli e Tabacchi, che ha richiesto il mantenimento di parte dell’edificio.

L’intervento aggiuntivo comporta variazioni nella movimentazione delle materie rispetto al progetto originario, in particolare, determina un incremento dei volumi complessivi da movimentare pari a:

- **708 m³** di materiale derivante da scavo;
- **3.537 m³** di materiale derivante da dragaggio.

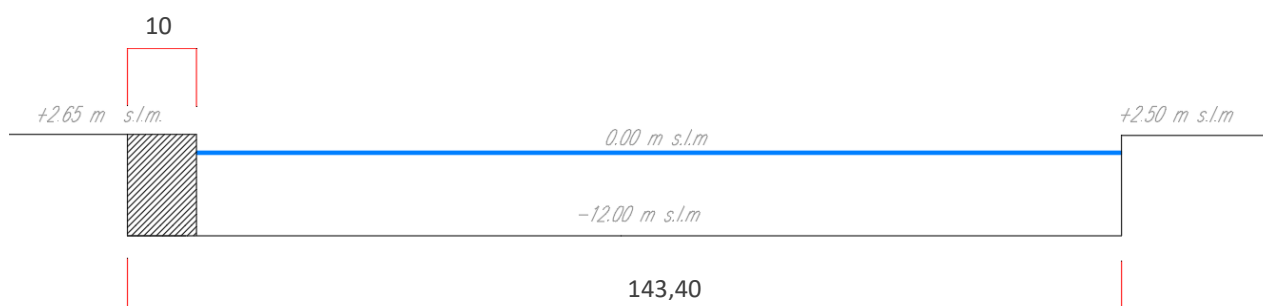


Figura 10: Allargamento della sezione del Canale Industriale Nord in esito al progetto sotteso all’ATF 2025 Molo Sali.

I terreni derivanti dalle operazioni di scavo potranno essere gestiti come sottoprodotti e quindi riutilizzati, nei quantitativi necessari, all’interno del cantiere, ai sensi del D.P.R. 120/2017, con particolare riferimento agli articoli 25 e 26, concernenti la gestione di terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica.

I materiali che non saranno riutilizzati come sottoprodotti all’interno del cantiere verranno conferiti a impianti autorizzati di recupero o smaltimento, oppure gestiti come rifiuti e inviati a discariche idonee, in conformità alla normativa vigente.

Per quanto riguarda i sedimenti, essi saranno trattati in funzione della relativa caratterizzazione, secondo una strategia di gestione analoga a quella adottata per i sedimenti derivanti dalle attività di dragaggio manutenzione del Canale.

4 RELAZIONE AMBIENTALE SINTETICA

Nella presente relazione, secondo quanto previsto dalle Linee guida dei Piani Regolatori Portuali, vengono riportate alcune considerazioni riassuntive, in merito alla valutazione degli impatti ambientali, con l'obiettivo di evidenziare come non siano stati rilevati effetti significativi della variazione dei carichi ambientali o impatti negativi per le componenti individuate e con il contestuale scopo di riportare tutte le informazioni relative alle necessarie autorizzazioni e approvazioni in materiale ambientale.

In relazione alla **componente ambientale suolo**, la realizzazione del nuovo marginamento, propedeutica all'attività di ricalibrazione del tratto di sponda, è stata approvata con Decreto del MASE (ID 1_ID AREA 3575, 3641, 3660PARTEDI) - S.I.N. "*Venezia Porto Marghera*" - Decreto Direttoriale di approvazione del documento "*Progetto di messa in sicurezza permanente di collegamento Voltatesta con marginamento Canale Nord - Molo Sali a Porto Marghera – Ve (art. 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152) progetto definitivo (art. 24 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207)*" 295 del 03/08/2025 trasmesso con nota del 07/08/2023. Le opere previste dal presente ATF costituiscono, di fatto, una modifica non sostanziale del progetto di MISP del Voltatesta. Tale intervento si configura come un'opera di marginamento ai fini ambientali, contribuendo, in coerenza con quanto previsto dal *masterplan* di Porto Marghera, alla chiusura della Macroisola Portuale, al fine di evitare la propagazione dell'acqua di falda potenzialmente contaminata in laguna

Tutti gli **aspetti ambientali del cantiere per la realizzazione del nuovo marginamento** sono stati valutati nell'ambito dell'approvazione del progetto relativo al collegamento Voltatesta, da parte degli Enti interessati; trattandosi di una modifica non sostanziale, si ritiene che le valutazioni fatte in sede di approvazione del progetto di marginamento siano esaustive.

Dal punto di vista della **strategia di gestione dei materiali**, in conformità a quanto previsto dal progetto approvato da parte del MASE con il Decreto sopra citato, i terreni derivanti dalle operazioni di scavo potranno essere gestiti come sottoprodotti e quindi riutilizzati, nei quantitativi necessari, all'interno del cantiere, ai sensi del D.P.R. 120/2017, con particolare riferimento agli articoli 25 e 26, concernenti la gestione di terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica.

I materiali che non saranno riutilizzati come sottoprodotti all'interno del cantiere verranno conferiti a impianti autorizzati di recupero o smaltimento, oppure gestiti come rifiuti e inviati a discariche idonee, in conformità alla normativa vigente.

Per quanto riguarda i sedimenti, essi saranno trattati in funzione della relativa caratterizzazione, secondo una strategia di gestione analoga a quella adottata per i sedimenti derivanti dalle attività di dragaggio manutenzione del Canale.

Anche in questo caso, per la fase di realizzazione delle opere di ricalibrazione, sono state proposte delle mitigazioni che si riassumono nell'adozione di un piano per la gestione ambientale del cantiere e in misure precauzionali per la riduzione degli effetti perturbativi, in particolare per la realizzazione dello scavo dei sedimenti.

Si stima che una quota parte dei sedimenti possa essere riutilizzata, ai fini del recupero morfologico della Laguna contribuendo alla realizzazione delle barene di protezione dei bassi fondali adiacenti al Canale Malamocco-Marghera e alla conseguente riduzione del fenomeno di erosione e perdita dei sedimenti del bacino della Laguna Centrale.

Per quanto attiene **alla Rete Natura 2000**, il contesto ecologico in cui si collocano le opere previste dal presente ATF, è costituito dall'ambiente lagunare veneto, caratterizzato da elementi di pregio naturalistico

di grande rilievo, oggetto di numerose iniziative e provvedimenti di salvaguardia e tutela, tra cui l'inserimento di ampie aree tra i Siti afferenti alla rete di Natura 2000 (SIC e ZPS) concepiti ai fini della tutela della biodiversità europea.

L'area in cui sono ricompresi gli interventi previsti dall'ATF non ricade in nessun ambito di tutela ambientale; in prossimità ad essa, nel raggio di 2,5 km, sono presenti due siti della Rete Natura 2000:

- Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3250046 "Laguna di Venezia", che occupa un'area totale di 55.209 ha;
- Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT3250031 "Laguna Superiore di Venezia", che occupa un'area di 20.365 ha ed è compresa all'interno del primo sito.

Tutti gli aspetti relativi agli impatti sui siti Rete Natura 2000 sono valutati nell'ambito delle procedure di Vinca, endoprocedimentali rispetto alle valutazioni di impatto ambientale.



Figura 11: Siti della Rete Natura 2000 presenti in prossimità dell'area di progetto.

5 MODIFICHE INTRODOTTE DAL PRESENTE ATF AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il presente ATF modifica la ricalibrazione dello smusso del Molo Sali, mantenendo la parte del fabbricato sul quale sussiste l'interesse culturale (art 10 c.1, 2 e 12 del D.lgs. 42/2004) posto sul Complesso ex Monopoli e Tabacchi (in data 15 luglio 2014) che ha condizionato la progettazione in quanto ha richiesto il mantenimento di parte dell'edificio.

La ricalibrazione aumenta la sezione di progetto del Canale Industriale Nord, in corrispondenza dello spigolo dei Monopoli e dell'angolo della cassa di colmata Sali, portando la sezione minima del canale a 143,40 metri, modificando quindi leggermente l'asse della sezione prevista e aggiungendo circa 14 metri rispetto a quella prevista dall'ATF 2025 Marghera Nord.

Tale allargamento è il limite massimo dello scavo realizzabile in quanto deve essere garantito uno spazio utile tra fabbricato esistente (vincolato) e sponda di 4,5 metri, per consentire il passaggio del mezzo meccanico che effettuerà lo scavo. La planimetria sottostante compara il marginamento previsto dall'ATF 2025 Marghera Nord approvato e dal vigente ATF 2025 Molo Sali.

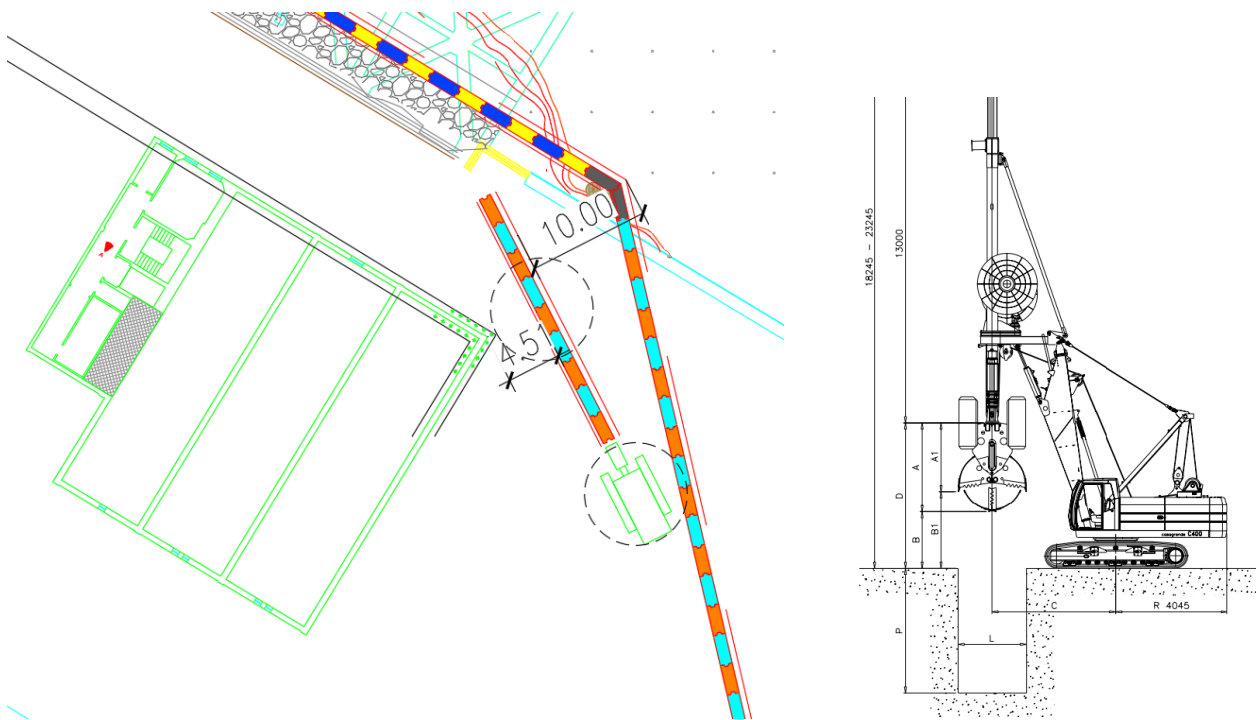


Figura 12: Planimetria con arretramento sponda, ATF 2025 Molo Sali.

Si riportano di seguito le planimetrie riguardanti lo stato di fatto dell'area, la pianificazione vigente (PRP e ATF 2025 Marghera Nord), e la modifica proposta dal presente ATF 2025 Molo Sali.

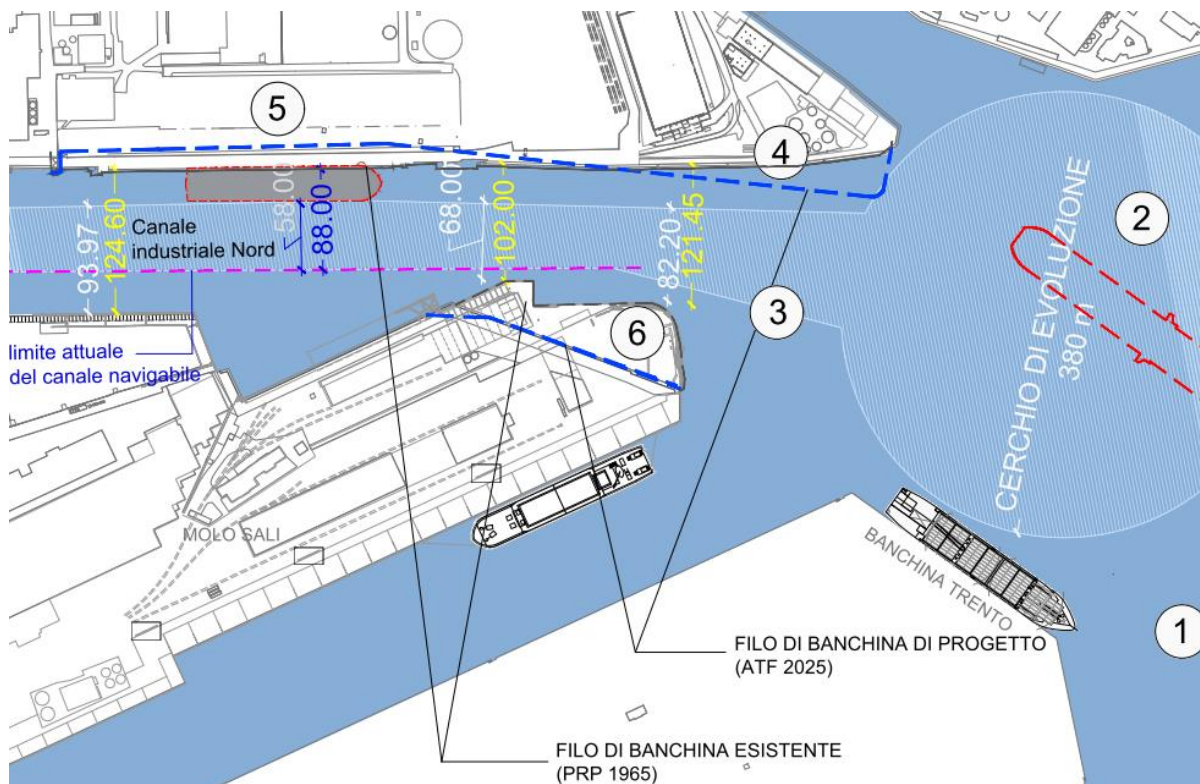


Figura 13: Stato di fatto

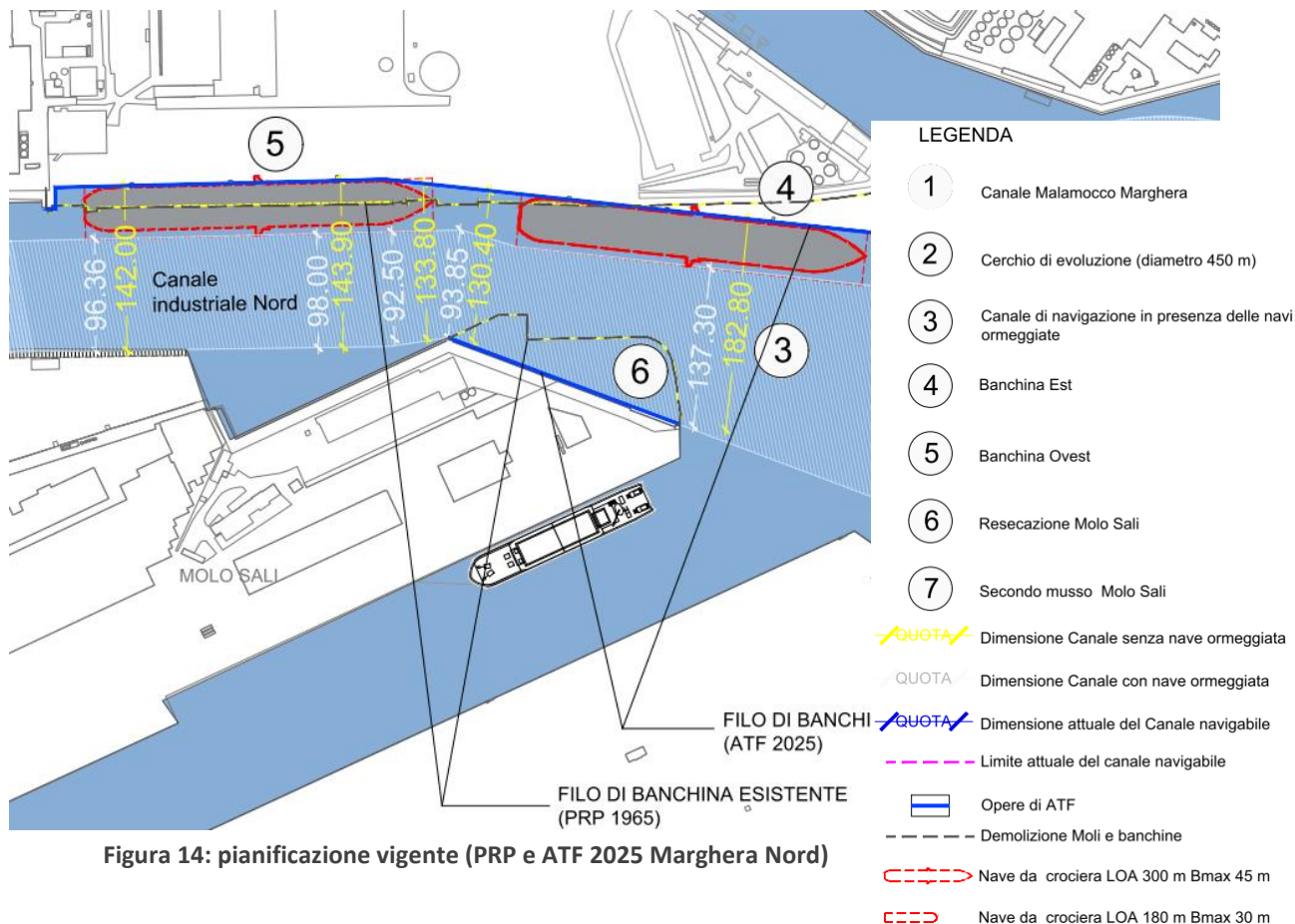


Figura 14: pianificazione vigente (PRP e ATF 2025 Marghera Nord)

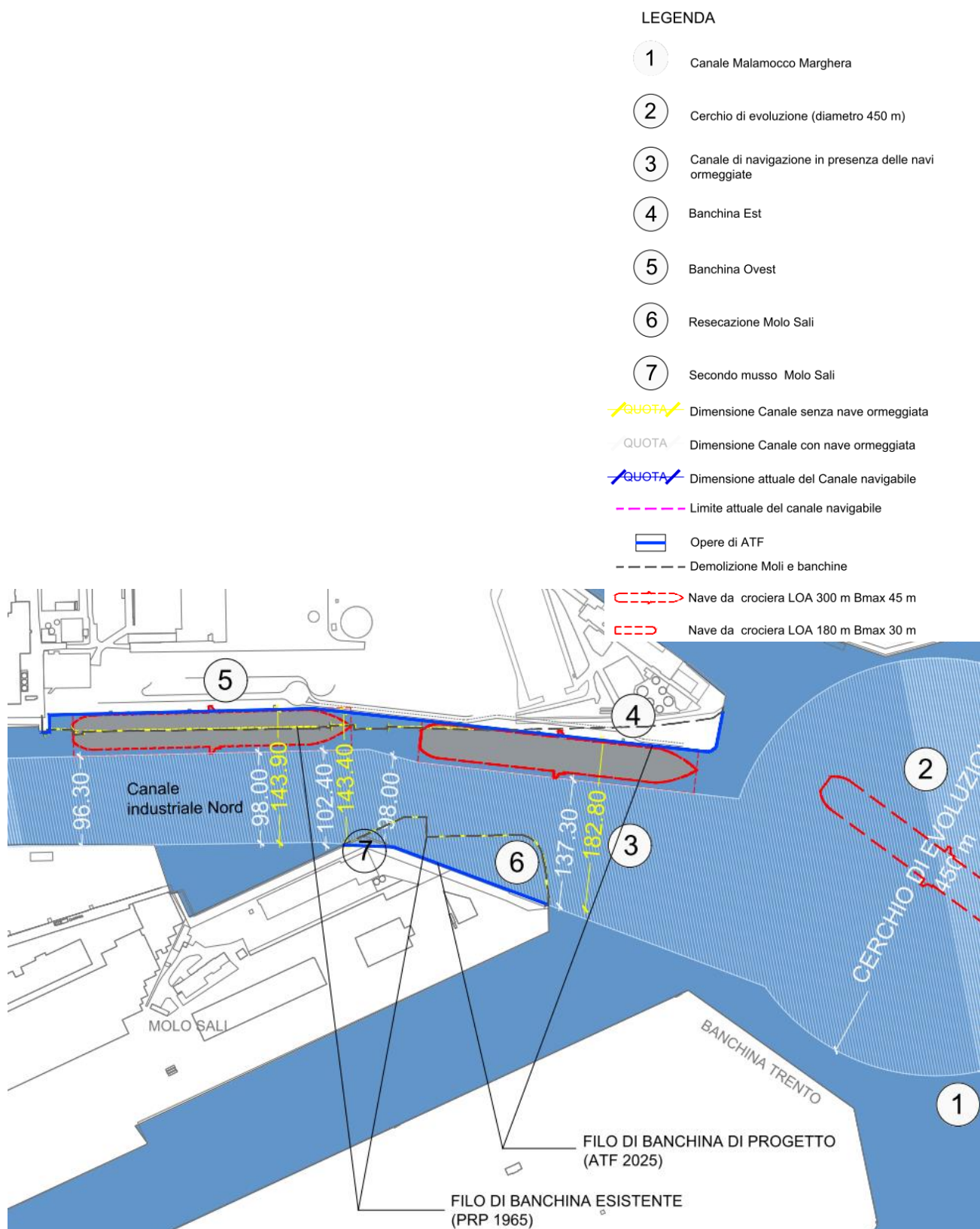


Figura 15: ATF 2025 Molo Sali

Si riportano di seguito le modifiche allo strumento di pianificazione vigente apportate dal presente ATF.

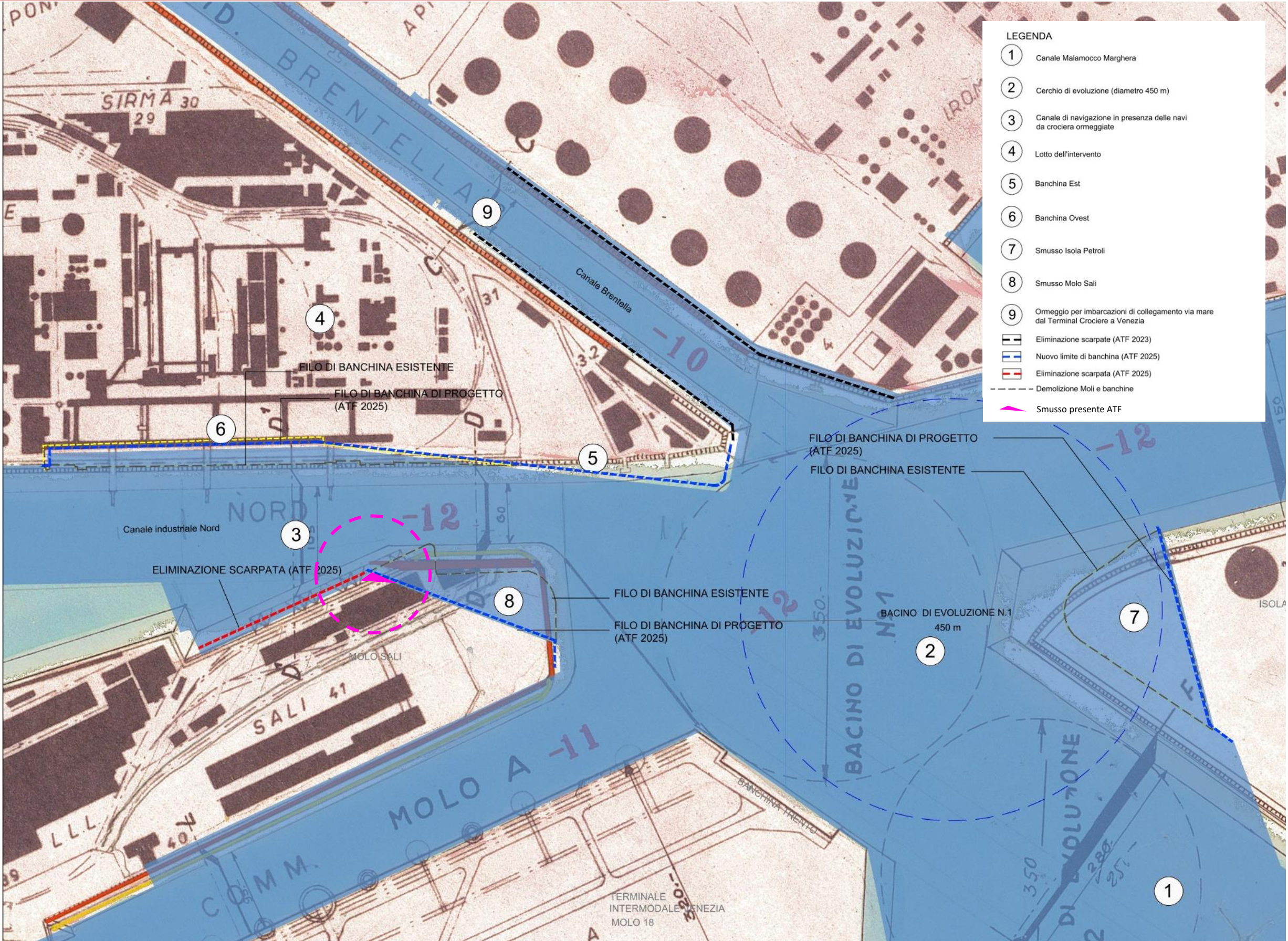


Figura 16: Stato di fatto dell’ATF 2025 Marghera Nord approvato e modifiche conseguenti al presente ATF 2025 Molo Sali.

La configurazione finale della planimetria di piano, a seguito dell'ATF 2025 Molo Sali è riportata di seguito.

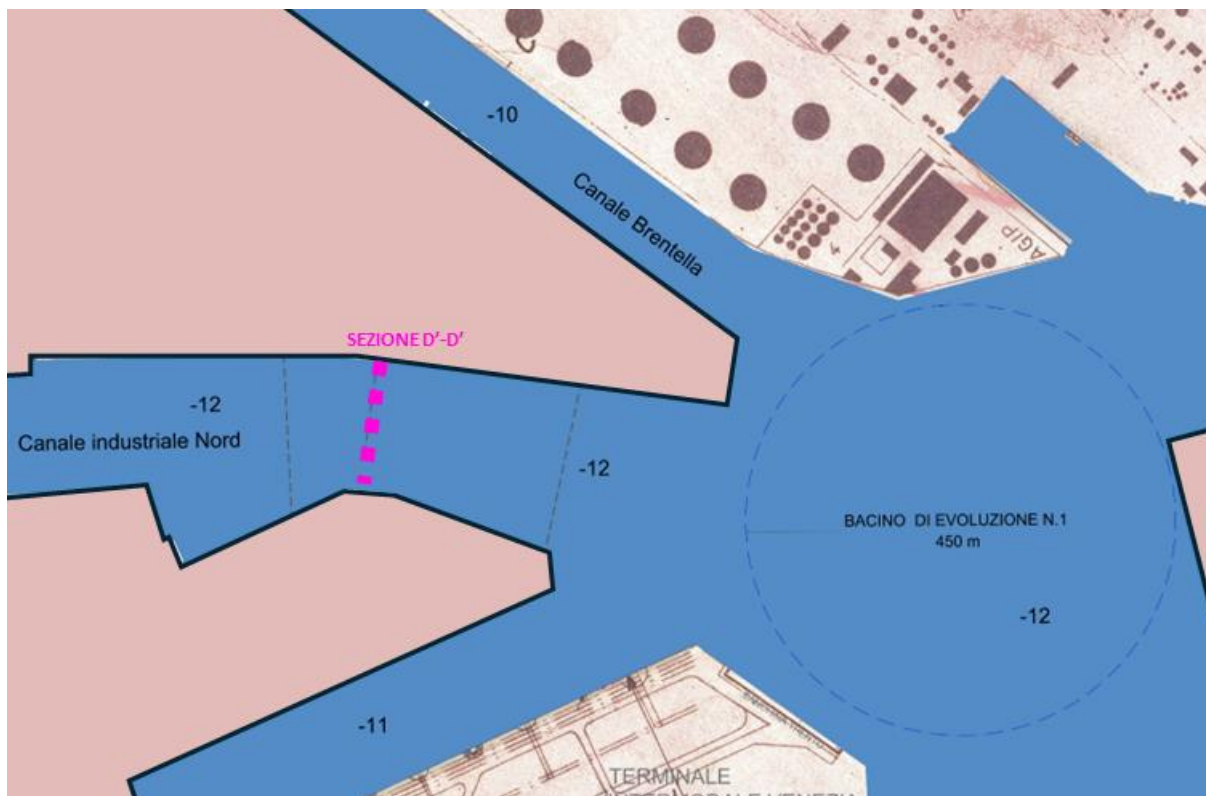


Figura 17: Nuova configurazione del Piano Regolatore Portuale, e sezione D'-D'.

L'unica sezione che viene modificata è la D' – D' che con l'ulteriore scavo porta la larghezza del canale a 143,40 m e la profondità di -12 m.

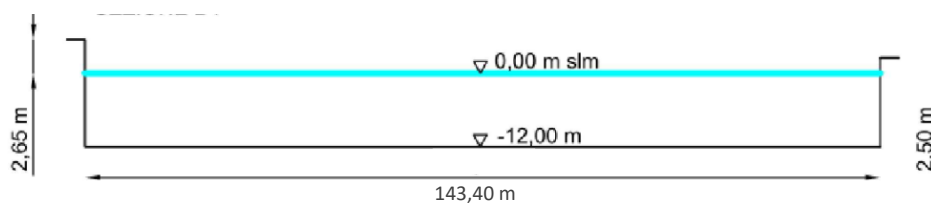


Figura 18 Nuova sezione D'-D'