



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



COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL PRIMO,
SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL CONTAINER DI
MONTESYNDIAL



**NUOVA PIATTAFORMA INTERMODALE (LOGISTICA) IN AREA MONTESYNDIAL
CUP F71H11000090001**

**DOCUMENTO DI INDIRZZO ALLA PROGETTAZIONE
Relazione
(Art.3 dell'All. I.7 del nuovo Codice dei Contratti 36/2023)**

IL PROGETTISTA GENERALE AdSP MAS IL PROGETTISTA OPERE SPECIALISTICHE Geom Claudio Fermani	CODICE PROGETTO	90414
I REFERENTI AdSP MAS Geom. Andrea Centenaro	CODICE ELABORATO	000
IL DIRETTORE TECNICO E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Ing . Giovanni Terranova	SCALA	1:1000

rev	data	descrizione	redatto	verificato	approvato
0	Giugno 24	Prima emissione	AC	GT	GC - FLDB
1					
2					
3					
4					



1 PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di assicurare la corrispondenza degli interventi da progettare agli obiettivi pianificati dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Porti di Venezia e Chioggia (di seguito AdSPMAS) e al protocollo di intesa tra RFI, Regione Veneto, Comune di Venezia e Città Metropolitana di Venezia relativamente alla "Nuova piattaforma intermodale (logistica) in area Montesyndial". Inoltre, il documento ha lo scopo di consentire al progettista di avere piena contezza delle esigenze da soddisfare, degli obiettivi posti a base dell’intervento e delle modalità con cui tali obiettivi ed esigenze devono essere soddisfatti per quanto attiene lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica, da esperirsi secondo quanto disposto dall’Art. 6 dell’Allegato I.7 del D.LGS 36/2023 in esito all’opera “Nuova piattaforma intermodale (logistica) in area Montesyndial”.

Il presente documento di indirizzo alla progettazione (DIP) è redatto e approvato dalla stazione appaltante, prima dell’affidamento del servizio di sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica o, ai sensi dell’art.41, comma 5 del D.LGS 36/2023, del progetto Esecutivo.

Il DIP indica, in rapporto alla dimensione, alla specifica tipologia e alla categoria dell’intervento da realizzare, secondo quanto stabilito dell’art.3 dell’All. I.7 del D.LGS 36/2023, le caratteristiche, i requisiti e gli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello della progettazione.

Il presente DIP riporta quindi le seguenti indicazioni:

- a. lo stato dei luoghi;
- b. gli obiettivi da perseguire attraverso la realizzazione dell’intervento, le funzioni che dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze da soddisfare, la coerenza con le future implementazioni relativamente al nodo ferroviario di Mestre, i livelli prestazionali da raggiungere, nonché la soluzione progettuale analizzata dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e le alternative emerse in precedenti studi;
- c. i requisiti tecnici che l’intervento deve soddisfare, in relazione alla legislazione tecnica vigente e al soddisfacimento delle esigenze di cui alla precedente lettera b);
- d. il livello della progettazione da sviluppare e i relativi tempi di svolgimento, in rapporto alla specifica tipologia e alla dimensione dell’intervento nonché all’esigenza di sviluppare la progettazione anche in relazione a quanto disposto dall’Art. 43 del D.LGS 36/2023;
- e. gli elaborati grafici e descrittivi da redigere in relazione al livello progettuale affidato;



- f. eventuali raccomandazioni per la progettazione, anche in relazione alla normativa e procedure tecniche ferroviarie, idrauliche, geotecniche, ambientali nonché specifici standard tecnici che l'AdSPMAS intende porre a base della progettazione dell'intervento ferme restando le regole e le norme tecniche vigenti da rispettare;
- g. i limiti finanziari da rispettare;
- h. le indicazioni in ordine al sistema di realizzazione dell'intervento;
- i. il sistema di scelta del contraente per la realizzazione dell'intervento, ai sensi degli articoli da 153 a 173 del D.Lgs n. 36/2023 – Omissis, l'AdSP MAS si riserva di analizzare tale aspetto successivamente lo sviluppo del PFTE;
- j. l'indicazione del criterio di aggiudicazione delle successive fasi progettuali e dei lavori – Omissis, l'AdSP MAS si riserva di analizzare tale aspetto successivamente lo sviluppo del PFTE;
- k. la tipologia di contratto individuata per la realizzazione dell'intervento (a corpo, a misura o misto);
- l. le specifiche tecniche contenute nei CAM;
- m. l'individuazione di eventuali lotti funzionali;
- n. gli indirizzi generali per la progettazione del monitoraggio ambientale, geotecnico, strutturale;
- o. le specifiche tecniche per l'utilizzo dei materiali, elementi e componenti ai fini:
 - 1) del perseguimento dei requisiti di resistenza, durabilità, robustezza e resilienza delle opere;
 - 2) della efficienza energetica e della sicurezza e funzionalità degli impianti;
- p. indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi del livello progettuale affidato ;
- q. la possibilità di utilizzare le economie derivanti da eventuali ribassi di gara anche per motivate varianti in corso d'opera nonché l'eventuale facoltà di assegnare lavori opzionali – Omissis, l'AdSP MAS si riserva di analizzare tale aspetto successivamente lo sviluppo del PFTE;
- r. criteri di approvvigionamento dei materiali idonei a garantire il rispetto dei CAM.

2 OGGETTO DEL DOCUMENTO DI INDIRIZZO DELLA PROGETTAZIONE E DELLA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA;

Il presente Documento di Indirizzo alla Progettazione (D.I.P.) è finalizzato allo sviluppo di un progetto di fattibilità tecnico economica, ai sensi del combinato disposto Art. 41, comma 5 e Art. 6, allegato I.7 del D.LGS 36/2023, nonché all'ottimizzazione del dispositivo ferroviario concernente la Nuova Piattaforma intermodale (logistica) in area Montesyndial.



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



Presidenza del Consiglio dei Ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL PRIMO,
SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL CONTAINER DI
MONTESYNDIAL

L'area oggetto di intervento è costituita da un settore della penisola della Chimica sita a Marghera (VE), nella fascia meridionale dell'area Montesyndial, compresa tra il Canale Industriale Ovest ed il Canale Industriale Sud. L'area di intervento è meglio rappresentata con un rettangolo di colore rosso nell'immagine in copertina, nonché negli elaborati grafici allegati al presente documento.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La piattaforma intermodale (logistica) è ipotizzata nella fascia meridionale del compendio Montesyndial, a nord di via della Chimica a Porto Marghera (VE) mentre, il binario di collegamento di estensione della dorsale del Raccordo Base, quest'ultimo non oggetto del presente documento di indirizzo alla progettazione, si sviluppa parallelamente a via della Chimica, a tergo della banchina Nord della stessa via. La quasi totalità dell'area occupata dalla piattaforma intermodale (logistica) fa parte del sito industriale del petrolchimico. L'infrastruttura in parola, sino a quando non verrà realizzata la nuova stazione di Marghera-Montesyndial, avrà come unico punto di connessione con la rete ferroviaria nazionale l'attuale stazione di Venezia Marghera Scalo. Per il collegamento della futura piattaforma intermodale (logistica) al Raccordo Base e alla stazione di cui sopra è previsto un'estensione del binario del Raccordo Base fino alla la stessa. Il nuovo tratto di Raccordo Base in questione è previsto per una parte del suo tracciato coincidente con il binario n. 10 della futura stazione Marghera-Montesyndial (Vedasi cartografia allegata al presente documento). Come si evince dagli elaborati grafici, la nuova stazione è ipotizzata nell'area a nord di via della Chimica e, di conseguenza, il binario di collegamento è stato previsto nel tratto di area compresa tra la carreggiata di via della Chimica e le recinzioni presenti sul lato nord.

3.1 Destinazione Urbanistica

Nell'area di Marghera interessata dai seguenti piani di sviluppo è vigente il Piano Regolatore Portuale del 1965 reperibile al seguente link: <https://www.port.venice.it/governance/piani-e-programmi/piani-regolatori-portuali/>. Attualmente è in corso la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, la cui natura è stata innovata dalla Legge 169/2016. Dall'anno 2021, il PRP si compone di un Documento di "programmazione" strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Il DPSS definisce gli obiettivi di sviluppo, individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano. Il PRP dei singoli



porti delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuate nel DPSS approvato, quali quelle destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree stesse. Il progetto, quindi, rientrerà nella dotazione infrastrutturale portuale del Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo interna ricompreso nella seconda zona industriale come meglio rappresentato nella Figura 1 di cui sotto.



Figura 1 - PRP 1965 vigente

4 STATO DEI LUOGHI:

L'area Montesyndial, che verrà riconvertita per la realizzazione del terminal container di Montesyndial, ha una superficie complessiva di circa 90 ettari di cui 60, prospicienti al Canale Industriale Ovest, sono dedicati al terminal marittimo mentre, i restanti 30 ettari, sono dedicati alla realizzazione della Piattaforma intermodale (logistica) in parola ("Ferro-Gomma-Acqua"). Le due aree sono connesse e integrate con una rete viaria interna, per consentire l'interscambio. La piattaforma intermodale (logistica), nella prima fase, viene connessa alla rete ferroviaria portuale e alla stazione di Venezia Marghera Scalo per mezzo di raccordo di collegamento che si dirama dall'attuale binario di dorsale del



Raccordo Base con la precisazione che tale collegamento non rientra nelle opere del presente documento. Attualmente, l'area ipotizzata per la realizzazione della piattaforma è utilizzata/occupata in parte per deposito container, in parte per deposito materiali vari ed in parte occupata da fabbricati industriali e direzionali dismessi od in via di dismissione, nonché da aree verdi.



Figura 2 - Fotogramma area Piattaforma intermodale (logistica)

5 SCELTE PROGETTUALI:

Come accennato in premessa, lo scopo di questo DIP è quello di approfondire gli aspetti progettuali dal punto di vista funzionale, normativo, regolamentare e tecnico costruttivo nonché le caratteristiche e i requisiti degli elaborati progettuali necessari per la definizione di ogni livello progettuale. In particolare, si sono approfonditi i seguenti aspetti:

- Progettazione dei primi 3 binari componenti la piattaforma intermodale (logistica);
- In opzione ed in relazione alle risorse economiche disponibili, progettazione di ulteriori due binari componenti la piattaforma intermodale (logistica);
- Per quanto possibile, le poligoni di progetto dovranno attenersi ai tracciati individuati negli elaborati grafici allegati al presente documento fermo restando la verifica di fattibilità a seguito dei rilievi e degli accertamenti compresi nello sviluppo del livello progettuale affidato;



- Progettazione della perimetrazione e delle predisposizioni dell'intera piattaforma intermodale (logistica) in relazione alle risorse economiche disponibili. Per quanto attiene le predisposizioni si ipotizza, per la prima macrofase:
 - 1) la progettazione delle strutture in fondazione delle vie di corsa delle gru (valutando gli aspetti relativi agli scartamenti);
 - 2) la progettazione delle reti interrato quali cavidotti e rete fognaria acque meteoriche;
 - 3) la progettazione dello strato di rilevato costituente la fondazione dell'intera piattaforma ferroviaria.
- Compatibilità delle opere di prima fase con le future implementazioni infrastrutturali e ferroviarie da eseguirsi in fasi successive;
- Adeguamento della capacità statica di stazionamento, secondo gli standard dei corridoi europei TEN-T;
- Rispondenza dei parametri geometrici alle specifiche tecniche di interoperabilità (regolamento CE 1299/2014) e ancor di più al manuale di progettazione dell'armamento RFI DTCSI M AR 01 001;
- Standardizzazione dei disposti di armamento (tipo di deviatori, rotaie, traverse ecc.);
- Rispondenza delle opere di demolizioni, scavi, e rilevati in relazione alla localizzazione delle aree che, come su esposto, sono ricomprese all'interno del SIN di porto Marghera ed all'interno di siti industriali complessi;
- Rispondenza delle opere idrauliche necessarie a garantire una corretta ed efficace gestione delle acque meteoriche anche in relazione al SIN;
- Rispondenza delle opere strutturali poste in prossimità di ambienti aggressivi quali attacco chimico e corrosione indotta da cloruri;
- Rispondenza delle opere ai Criteri Ambientali Minimi;
- Rispondenza della progettazione e delle opere ai principi di sostenibilità ambientale anche al fine di limitare le operazioni di sterro e riporto efficientando così i trasporti a discarica, l'utilizzo di materiali provenienti da cave e conseguentemente limitando i costi relativi allo smaltimento mediante l'adozione di tecnologie e strategie volte al recupero dei materiali in situ;



- Al fine di limitare la spesa per la realizzazione dell'opera si ritiene doveroso valutare, già in fase di sviluppo del primo livello di progettazione, l'utilizzo di materiali di armamento usati servibili qualora disponibili nel mercato;
- Progettazione degli impianti con elevata efficienza energetica anche attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative che siano in grado di garantire la realizzazione dell'infrastruttura impiantistica con caratteristiche *off the grid* al fine di efficientare i costi energetici relativi all'esercizio;
- Garantire la possibilità di inviare le acque meteoriche a trattamento presso gli impianti SiFA ed SG 31 attraverso parte delle condotte già realizzate, posto che si dovrà verificare la fattibilità di prevedere un trattamento in continuo qualora sia ipotizzabile rientrare nei limiti del DECRETO MINISTERIALE 30 luglio 1999 - *Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale 23 aprile 1998 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia*

6 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DI CONTORNO

Per rendere funzionali e coerenti i diversi impianti ferroviari di cui alle premesse si è proceduto, in prima istanza, a sviluppare un layout ferroviario generale (Elaborati 001 e 002), composto dai seguenti elementi:

- a. Collegamento ferroviario della futura stazione arrivi e partenze (stazione Marghera-Montesyndial) con la rete Ferroviaria (linea Milano Mestre e Mestre Castelfranco/Bassano);
- b. Nuova stazione Merci "Marghera Montesyndial" per arrivi e partenze;
- c. Connessione dei raccordati portuali (raccordi particolari), esistenti e futuri, alla nuova Stazione;
- d. Nuova piattaforma intermodale (logistica) presso l'area Montesyndial;
- e. Collegamento di prima fase tra la Piattaforma intermodale (logistica) e il binario di collegamento al Raccordo Base oggetto del presente documento di indirizzo.

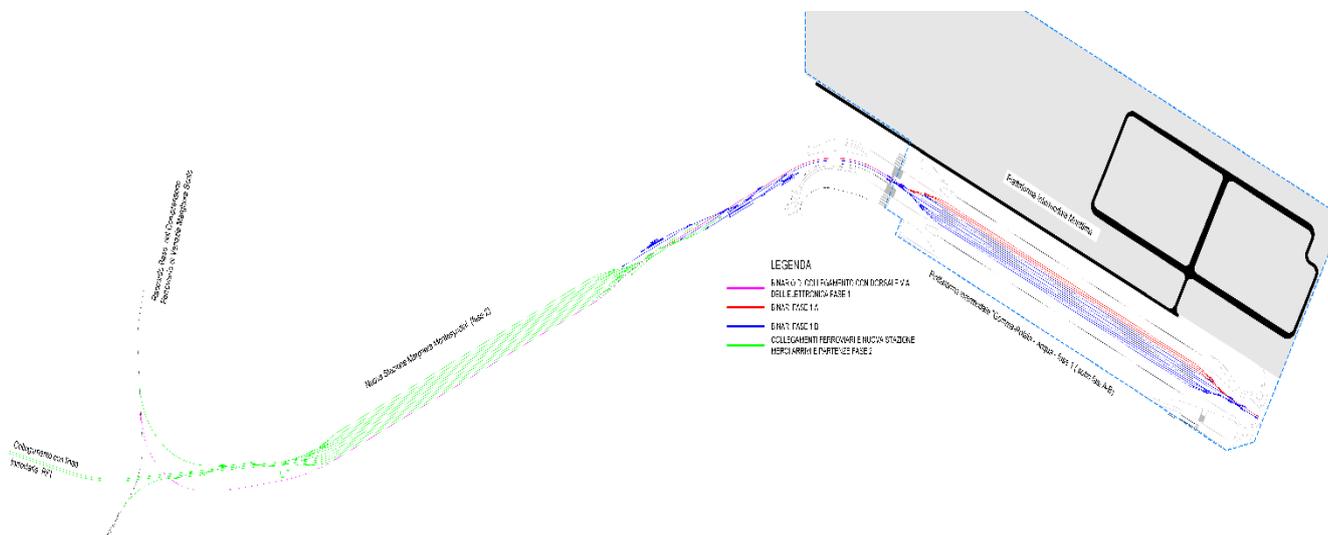


Figura 3 - Layout generale

6.1 Collegamento Ferroviario con la rete Nazionale (Non oggetto della progettazione di fattibilità tecnico economica)

Il collegamento ipotizzato nello studio di fattibilità del 31/12/2022 non è oggetto del presente progetto. Come anticipato nei precedenti paragrafi, per realizzare un sistema ferroviario per fasi successive, è necessario prevedere un progetto generale che permetta di realizzare degli stralci funzionali compatibili con i successivi. Il collegamento è stato previsto a doppio binario, con un interasse di 4.60 m. Per effetto della variante stradale di prossima realizzazione di via della Chimica (progetto PNRR), è stato necessario modificare il tracciato del tratto finale, per consentire la connessione con i dispositivi di armamento della radice ovest della nuova stazione arrivi e partenze. Va precisato che il tracciato potrà essere oggetto di ulteriore modifica, nel caso non sia possibile risolvere eventuali interferenze con il futuro asse viario di collegamento con l'autostrada. Come si evince dagli elaborati grafici, sono state formate le connessioni con il binario di dorsale del Raccordo Base, lato nord per la stazione Venezia Marghera Scalo e lato sud per il terminal Fusina e i vari raccordi particolari. In entrambe le connessioni sono stati inseriti due tratti di binario tronchi per consentire l'indipendenza dei binari di linea rispetto a quelli di raccordo. Al termine dei binari tronchi sono stati inseriti due paraurti in ferro, ad assorbimento dinamico.

6.2 Nuova stazione merci Marghera - Montesyndial (Non oggetto della progettazione di fattibilità tecnico economica)

La nuova stazione Marghera- Montesyndial (per gli arrivi e le partenze), prevista dal protocollo d'intesa sottoscritto nel 2021 da RFI, Regione Veneto, Comune di Venezia e Città Metropolitana di Venezia



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



Presidenza del Consiglio dei Ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL PRIMO,
SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL CONTAINER DI
MONTESYNDIAL

inerente al "Nuovo collegamento multimodale di ultimo miglio e piattaforma intermodale (logistica)" UMP, è stata ipotizzata dal progetto di fattibilità nell'area adiacente a via della Chimica, sul lato nord della stessa. La stazione è stata dimensionata con 10 binari più un ulteriore binario per eventuali necessità emergenziali. La lunghezza dei binari, misurata tra le rispettive traverse limite, varia da un minimo di 800 m ad un massimo di 870 m: tale lunghezza è necessaria, in quanto consente di avere una capacità netta di stazionamento di 750 m (standard corridoi europei TEN-T) al netto della posizione dei segnali di partenza e di arresto. La stazione, in sostanza, si compone di due fasci di 5 binari, uno per gli arrivi ed uno per le partenze, interconnessi tra loro mediante comunicazioni scambi nelle due radici.

6.3 Connessione del Raccordo Base di Venezia Marghera Scalo alla nuova Stazione di Marghera Montesyndial (Non oggetto della progettazione di fattibilità tecnico economica)

Il Raccordo Base nella presente configurazione si dirama da Fusina lungo la dorsale di via dell'Elettronica e della SR.11 fino alla stazione di Marghera Scalo. Con la futura stazione merci di Marghera-Montesyndial, il binario di dorsale del Raccordo Base non avrà più la funzione attuale, ovvero di collegamento diretto tra i raccordati (raccordi particolari dei vari stabilimenti) che si innestano sul Raccordo Base e la stazione merci di Marghera Scalo, ma diventerà, per il ramo a nord, un collegamento tra la nuova stazione Marghera Montesyndial, i raccordati posti a nord e la stazione ferroviaria di Marghera Scalo, mentre per il ramo sud sarà un collegamento tra i raccordati e la nuova stazione merci. Stessa logica sarà per la nuova piattaforma intermodale (logistica) che, nella fase iniziale, sarà connessa al binario di dorsale del Raccordo Base e a stazione realizzata sarà connessa direttamente alla stessa.

6.4 Collegamento della piattaforma intermodale (logistica) al binario del Raccordo Base (non oggetto del presente documento di indirizzo alla progettazione)

Dato che i tempi ipotizzabili per realizzare l'intero complesso ferroviario non saranno coerenti tra i singoli impianti e sicuramente la nuova stazione merci, pur essendo inserita in un protocollo d'intesa, ad oggi è solamente ipotizzata e quindi non è possibile prevedere i tempi di realizzazione, ne consegue che, per alimentare la nuova piattaforma intermodale (logistica) di cui al paragrafo precedente occorre realizzare l'estensione del binario di dorsale del Raccordo Base verso la stazione di Venezia Marghera Scalo. Per il collegamento è stato ipotizzato un tracciato il più possibile coerente, con lo stato dei luoghi, con i futuri impianti ferroviari (nuova stazione merci e collegamenti con il terminal) e con la variante stradale di via della Chimica in corso di realizzazione. Premesso quanto sopra, per realizzare il



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



Presidenza del Consiglio dei Ministri

COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL PRIMO,
SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL CONTAINER DI
MONTESYNDIAL

collegamento si dovrà prevedere l'inserimento di un deviatoio, nel tratto di binario di dorsale tra via dell'Elettronica e via della Chimica. Dal ramo deviato dello stesso ha origine il nuovo binario di collegamento. Il tracciato previsto consente di non avere interferenze sia con la variante stradale di via della Chimica (nel tratto iniziale), sia con il resto della viabilità esistente, in quanto il binario è stato posizionato nell'area disponibile tra la carreggiata e le recinzioni dei vari fabbricati. Inoltre, il tracciato del binario è stato previsto coincidente con il futuro binario 10 della stazione merci e successivamente con i binari di collegamento tra la stazione e il terminal. Fino a quando non sarà realizzata la nuova stazione di cui alle premesse, continueranno ad essere presenti insediamenti produttivi il cui accesso è su via della Chimica, creando di fatto delle intersezioni ferrovia / strada che dovranno essere regolate secondo quanto previsto dal codice della strada nonché progettate in modo tale da ridurre gli impatti del nuovo raccordo relativamente a detti passi carrai. In considerazione del fatto che il binario di collegamento per un lungo tratto è parallelo a via della Chimica, è difficilmente ipotizzabile prevedere in questa fase passaggi a livello con barriere automatizzate in quanto è necessario conoscere con precisione la distanza tra il futuro binario la carreggiata e i cancelli di accesso per valutare la posizione delle casse di manovra delle barriere esperibile solamente a tergo dei rilievi previsti per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica in parola . Eventualmente, è possibile ovviare ai passaggi a livello con barriere, prevedendo l'installazione di sistemi automatizzati ottico-acustici (impianti SOA), che garantiscono comunque un accettabile livello di sicurezza senza penalizzare la circolazione stradale e ferroviaria.

7 LA NUOVA PIATTAFORMA INTERMODALE (LOGISTICA)

La nuova piattaforma intermodale (logistica) per lo scambio gomma rotaia acqua è stata prevista, come accennato nei paragrafi precedenti, in una parte dell'area Montesyndial compresa tra via della Chimica e il futuro terminal marittimo. La piattaforma intermodale (logistica) ipotizzata vede complessivamente la realizzazione di due fasci da 4 binari cadauno, posti all'interno di altrettanti piazzali asserviti da gru a portale e ulteriori due binari, uno per ciascun fascio di circolazione, per lo svincolo delle locomotive. Tutti e 10 i binari sono interconnessi fra loro tramite le due radici scambi estreme. Altresì, l'impianto è ipotizzato con un collegamento a doppio binario alla futura stazione Marghera Montesyndial. Lo studio eseguito, anche al fine di sviluppare il seguente DIP, si è spinto anche a razionalizzare il dispositivo di armamento, prevedendo elementi costituenti la via rispondenti alle prescrizioni del manuale di



progettazione dell'armamento RFI DTCSI M AR 01 001 1 B edizione 2022 nonché si sono previsti, a regime, i seguenti impianti a servizio degli operatori ferroviari:

- Impianto di rifornimento gasolio con binario su platea, per i mezzi di manovra a trazione termica;
- Fabbricato con un binario su colonnine, per la manutenzione ordinaria dei rotabili (carri ferroviari);
- Tettoia con binario su platea, per il ricovero dei locomotori di manovra;
- Binari tronchi elettrificati per il ricovero e la sosta temporanea dei mezzi di trazione di linea.

La lunghezza dei binari intermodali sotto gru è stata ottimizzata per una lunghezza di 760 m, per consentire con le gru il carico /scarico dei carri di testa e coda con lunghezza di 740 m, come da standard TEN-T.

Come si evince nelle tavole grafiche allegate al presente documento, la configurazione del layout ferroviario ipotizzato permetterà la realizzazione per fasi funzionali senza condizionare successivi upgrade dell'impianto. Gli studi effettuati relativamente alla piattaforma intermodale (logistica) prevedono inoltre che la stessa sia rialzata, rispetto alla quota attuale, di circa un metro: tale dislivello, rispetto alla quota della futura stazione, sarà recuperato con una livelletta di circa 300 m, con una pendenza di circa il 3‰ inserita nel tratto di binario tra la radice scambi della piattaforma intermodale (logistica) e la nuova stazione merci.

La progettazione di fattibilità tecnico economica, relativamente al primo stralcio della piattaforma intermodale (logistica) ed in relazione a quanto indicato al precedente paragrafo 5 “SCELTE PROGETTUALI” deve prevedere la realizzazione dell'impianto ferroviario in due macrofasi così suddivise:

- **Progettazione dei primi 3 binari componenti la piattaforma intermodale (logistica);**
- **Progettazione della perimetrazione e delle predisposizioni dell'intera piattaforma intermodale (logistica) in relazione alle risorse economiche disponibili. Per quanto attiene le predisposizioni si ipotizza, per la prima macrofase:**
 - 1) **la progettazione delle strutture in fondazione delle vie di corsa delle gru (valutando gli aspetti relativi agli scartamenti);**
 - 2) **la progettazione delle reti interrato quali cavidotti, antincendio e rete fognaria acque meteoriche;**



3) la progettazione dello strato di rilevato costituente la fondazione dell'intera piattaforma ferroviaria

7.1 Analisi delle esigenze e dei fabbisogni da soddisfare

L'opera si pone come obiettivo la realizzazione di 3 binari non elettrificati costituenti il primo stralcio della piattaforma intermodale (logistica) in area Montesyndial nonché la perimetrazione dell'intera area costituente la piattaforma e la realizzazione di tutte le predisposizioni in relazione alla risorse economiche disponibili.

La progettazione dovrà risolvere tutte le interferenze che tale opera causa relativamente ad aspetti ambientali, altimetrici ed idraulici nonché risolvere tutte le interferenze relative ai sottoservizi e sovraservizi (pipeline) presenti nell'area oggetto di studio.

Risulta inoltre necessario garantire il minor impatto possibile relativamente agli impianti industriali attigui all'opera de quo sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio.

La progettazione dovrà inoltre tener conto delle opere e progettazioni in corso di realizzazione e sviluppo presso via della chimica e presso il Terminal Montesyndial al fine di coniugare le soluzioni di progetto con quanto già in fase di realizzazione e progettazione.

7.2 Requisiti tecnici e geometrici

Conformemente a quanto previsto dalle specifiche istruzioni e manuali di progettazione di RFI, l'armamento ferroviario dovrà essere previsto con le seguenti caratteristiche:

7.3 Caratteristiche tecniche dell'armamento

I materiali di armamento, che verranno prescritti nel capitolato, per la costruzione del binario dovranno essere rispondenti alla procedura RFI TCAR ST AR 01 003 A "Standard dei materiali d'armamento per lavori di rinnovamento e costruzione a nuovo"; in sintesi si riporta di seguito gli elementi costitutivi la via, previsti nel presente documento:

a. Apparecchi di deviazione con velocità in deviata di 30km/h:

- 60UNI (destri o sinistri) con posa su traversoni in c.a.v.p. con cassa di manovra elettrica P80 per impianti centralizzati (binari di corsa e nuova stazione);
- 60UNI (destri o sinistri) con posa su traversoni in c.a.v.p. con cassa di manovra elettrica P80 per impianti centralizzati (binari di corsa e nuova stazione);



- 60UNI (destri o sinistri) con posa su traversoni in c.a.v.p. con cassa di manovra elettrica P80 se inseriti su binari centralizzati o con cassa di manovra manuale FS 1963 se inseriti su binari di raccordo e intermodali;

b. Elementi per la costituzione del binario:

- Rotaie dure UNI 60;
- Traverse in c.a.v.p. marca RFI 230 o RFI 240 con attacco elastico tipo Vossloh W14 a scartamento normale per binario in rettilineo o di raggio superiore a 275m; a scartamento variabile per curve di raggio inferiore a 275 m;
- Formazione della lunga rotaia saldata secondo le condizioni previste dalla specifica tecnica RFI TC IT AR 01 008 C, in alternativa giunzioni appoggiate su traverse speciali marca RFI 230 V 1-2 GZ USP C completa di attacchi tipo Vossloh premontati, con singolo o doppio piastrone di giunzione pre-montato per armamento UNI 60, come da specifica tecnica RFI T CAR SP AR 03002F;
- Massicciata ferroviaria, come da sezione tipo allegata, composta da pietrisco di 1.a categoria con coefficiente d'abrasione Los Angeles inferiore al 16%, rispondente alla classificazione e alle caratteristiche richieste dal capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili parte II - sezione 17 pietrisco per massicciata ferroviaria di RFI (specifico tecnica RFI DTC SICS GE SP IFS 002 E del 30/12/2022);
- Paraurti ad azione frenante omologato RFI come da specifica tecnica DI TCAR SF AR 01 001 A di tipo 2, con capacità di frenatura nominale di 2000 kJ, calcolato per massa del treno massima di 500 ton e per una velocità d'impatto di 10 km/h;

Quanto sopra fermo restando la responsabilità del progettista di definire le soluzioni più opportune proponendo eventualmente alternative migliorative

7.4 Caratteristiche geometriche

La geometria plano-altimetrica dell'impianto ferroviario dovrà essere rispondente a quanto prescritto nel manuale di progettazione dell'armamento RFI DTCSI M AR 01 001 e dalla procedura RFI TCAR ST AR 01 001 D del 30.01.2013 "Standard di Qualità geometrica del binario e parametri di dinamica di marcia per velocità fino a 300 km/h". Per gli impianti ferroviari oggetto del presente documento, i parametri geometrici minimi dovranno essere i seguenti:

- Velocità massima di tracciato 30km/h;



- Raggio minimo delle curve 170.00 (eccezionalmente fino a 150.00 m);
- Pendenza massima per i binari di stazionamento 1.2 o/oo, consigliabile per i binari del terminal intermodale e quelli di servizio in orizzontale;
- Pendenza massima suggerita per binari di collegamento 5°/oo, per non appesantire il grado di prestazione del tracciato;
- Tipologia di deviatori per impianti non centralizzati (terminal e binari di servizio) tipo 60UNI, con cassa di manovra a mano, previo adeguamento del piano di posa su traversoni in cavp, prevedendo in corrispondenza delle tiranterie tre traversoni in legno di rovere del 5° gruppo da 3.80 per il fissaggio della cassa. Valutare, in alternativa, una cassa elettrica P80 da azionare tramite impianto MESP (manovra elettrica sul posto).

Quanto sopra fermo restando la responsabilità del progettista di definire le soluzioni più opportune proponendo eventualmente alternative migliorative.

7.5 Caratteristiche di ordine generale

La progettazione dovrà inoltre tener conto dei seguenti aspetti:

- La piattaforma intermodale (logistica) è ipotizzata in aree ricomprese all'interno del SIN di Porto Marghera, pertanto, la progettazione dell'opera in parola, dovrà approfondire le pertinenti tematiche ambientali in relazione all'iter di bonifica relativo all'area oggetto di intervento e al progetto di bonifica approvato;
- Parte delle aree oggetto di progettazione sono attualmente prive di una adeguata rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e pertanto, il livello di progettazione affidato, dovrà analizzare tale criticità idraulica evitando il peggioramento della stessa ed individuando la più efficiente soluzione anche in relazione alla posizione più congrua dello/degli scarichi delle acque meteoriche del binario di raccordo nei più vicini bacini ricettori nonché in relazione ai vincoli ambientali del SIN di Porto Marghera;
- Puntualmente, parte dell'infrastruttura in esame interferisce con sottoservizi e pipeline industriali e civili, la progettazione dovrà quindi risolvere tali criticità tenuto conto che dovrà essere garantita la continuità dei servizi e delle attività industriali;
- Relativamente agli aspetti idraulici, la progettazione dovrà tenere conto delle interferenze ambientali relative al SIN di Porto Marghera con particolare riferimento alle acque di falda, sia in fase di esecuzione delle opere che in fase di esercizio dell'impianto mediante una corretta



gestione delle acque sotterranee eventualmente emunte e l'utilizzo di condotte che garantiscano una completa impermeabilità al fine di ottenere una efficiente separazione delle acque di deflusso dalle acque di falda;

- Utilizzo di materiali che garantiscano un elevato livello prestazione massimizzando l'efficienza dell'infrastruttura e limitando quanto più possibile gli aspetti manutentivi (utilizzo di rotaie dure e traversine in CAPV, utilizzo di rilevati e pavimentazioni ad alte prestazioni ecc.);
- In relazione ai principi di sostenibilità ambientale, l'ottimizzazione delle opere di scavo e rinterro attraverso tecniche innovative ed il recupero dei materiali da demolizione al fine di limitare trasporti, l'utilizzo di cave e discariche e ridurre di conseguenza la spesa derivante dei rifiuti;
- Formazione di impianti ad elevata efficienza energetica anche attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative che siano in grado di garantire la realizzazione dell'infrastruttura con caratteristiche *off the grid* al fine di efficientare i costi energetici relativi all'esercizio;
- Individuazione di soluzioni tecnico organizzative che garantiscano l'esecuzione dell'opera in tempi ristretti fermo restando le tempistiche necessarie al corretto sviluppo procedimentale ed alla corretta realizzazione dei lavori per quanto attiene i rilevati e le strutture soggette a maturazione;
- La progettazione in parola dovrà garantire la compatibilità delle opere di prima fase con le fasi successive nonché si dovrà porre particolare attenzione alle quote dei piani di progetto della piattaforma intermodale (logistica) (Vedasi paragrafi precedenti);
- Al fine di efficientare il processo di fasizzazione delle opere, la progettazione dovrà prevedere, fermo restando le risorse a disposizione, la realizzazione di tutte quelle predisposizioni che garantiscano il proseguo delle opere di seconda fase minimizzando le interferenze con quanto previsto nella prima fase;
- Sviluppo della documentazione concernente le valutazioni relative all'eventuale impatto dell'opera sul/i sito/i Natura 2000;

7.6 Elaborati grafici esplicativi e documentazione allegata al presente DIP:

In Allegato al presente DIP ai fini di una maggiore descrizione dello stato dei luoghi e degli interventi previsti:

- Corografia generale scala 1:5000;



- Planimetria generale scala 1:2000 (Considerare solo il binario di raccordo del terminal Montesyndial al raccordo base);
- Planimetria generale del piano del ferro scala 1:2000 (Considerare solo il binario di raccordo del terminal Montesyndial al raccordo base);
- Procedura di progettazione AdSPMAS;
- Progetto dell'intervento "Realizzazione della piattaforma d'altura al Porto di Venezia - terminal container Montesyndial"

7.7 Rispetto dei principi C.A.M.

La scelta delle forniture dei materiali dovrà rispettare tassativamente i Criteri Ambientali Minimi (CAM) Edilizia, introdotti con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.16 del 21 gennaio 2016, successivamente modificato dal Decreto del 11 ottobre 2017, che consentono alla Stazione Appaltante di ridurre gli impatti ambientali degli interventi di nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione degli edifici, considerati in un'ottica di ciclo di vita. L'obiettivo della norma è di avviare un processo virtuoso in cui gli appalti pubblici divengano strumento utile alla riduzione degli impatti ambientali, promuovendo il ricorso a modelli di produzione e consumi sostenibili, di tipo circolare, tenendo conto delle disponibilità di mercato.

7.8 Oggetto della prestazione da affidare ed elaborati grafici da redigere

Progetto di fattibilità tecnico economica di cui all'Art. 6 dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023.

In relazione alla convenzione sottoscritta il progettista dovrà quindi attenersi allo sviluppo del solo progetto di fattibilità tecnico economica nonché dell'espletamento delle attività propedeutiche la progettazione quali:

- rilievi topografici di dettaglio compresi fabbricati, sottoservizi e sovraservizi (pipeline);
- Indagini per la caratterizzazione ambientale dei materiali (compresa quella degli edifici) e caratterizzazione geotecnica;
- Indagini geologiche.

7.9 Elementi del livello progettuale chiesto - Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

(Sezione II dell'Allegato I.7 del nuovo Codice Appalti)

- relazione generale sviluppata in conformità all'Art. 7, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;



- relazione tecnica, corredata di rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici sviluppati in conformità all'Art. 8, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- indagini dirette sul terreno anche digitalmente supportate;
- relazione di sostenibilità dell'opera sviluppata in conformità all'Art. 11, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- modelli informativi e relativa relazione specialistica, nei casi previsti dall'articolo 43 del codice sviluppati in conformità all'Art. 13, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate, integrati e coerenti con i contenuti dei modelli informativi, quando presenti sviluppati in conformità all'Art. 12, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- calcolo sommario dei lavori sviluppato in conformità all'Art. 16, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- quadro economico di progetto sviluppato in conformità all'Art. 5, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- cronoprogramma sviluppato in conformità all'Art. 18, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- piano di sicurezza e di coordinamento, finalizzato alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori nei cantieri, ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, nonché in applicazione dei vigenti accordi sindacali in materia. Stima dei costi della sicurezza. Il piano di sicurezza e di coordinamento dovrà essere supportato da modelli informativi;
- capitolato informativo di cui all'articolo 43 del codice. Il capitolato informativo conterrà al proprio interno le specifiche relative all'equivalenza dei contenuti informativi presenti nei documenti, nei confronti dei livelli di fabbisogno informativo richiesti per i modelli informativi;
- piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti. Il piano di manutenzione può essere supportato da modelli informativi sviluppata in conformità all'Art. 19, dell'allegato I.7 del D.LGS 36/2023;
- piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale;
- piano particellare delle aree da espropriare/acquisire.



- Sviluppo della documentazione concernente le valutazioni relative all'eventuale impatto dell'opera sul/i sito/i Natura 2000.

7.10 Verifica del progetto - Autorizzazioni

Il progetto di fattibilità tecnica economica dovrà essere esaustivo e completo di tutti i contenuti sopra elencati, al fine di ottenere tutte le autorizzazioni necessarie. La particolare complessità e l'entità dello stesso fa sì che lo strumento autorizzativo più appropriato sia la conferenza dei servizi come previsto dall'art 14 della legge 241/1990 aggiornato al 31/07/2021. I livelli di progettazione affidati dovranno quindi essere posti a verifica secondo i contenuti e le modalità dell'allegato I.7. del D.LGS 36/2023

7.11 Regime vincolistico principale

Il progetto di fattibilità tecnica economica dovrà tener conto del presente regime vincolistico:

- Vincolo sismico O.P.C.M. n°3274/2003;
- Area Interna al Perimetro SIN Porto Marghera D.M. n. 152 del 03/04/2006; D.M. n. 144 del 24/04/2013
- Area soggetta a vincoli di navigazione aerea ENAC di cui al Decreto Dirigenziale n. 006/CIA del 19/10/2012;
- Area soggetta a limitazione per la realizzazione di impianti eolici;
- Area soggetta a limitazione per la realizzazione di discariche o fonti attrattive fauna selvatica
- Area vincolo relativa agli ostacoli per la navigazione aerea - superficie orizzontale esterna

Il progettista, nella redazione del Progetto di fattibilità Tecnico Economica, dovrà approfondire il regime vincolistico al fine di verificare la conformità urbanistica e ambientale della soluzione individuata.

Si evidenzia che l'area interessata risulta in prossimità alle aree Natura 2000.

7.12 Vincoli nello svolgimento del cantiere ed in fase di esercizio in rapporto alle attività circostanti

Nella formulazione dell'ipotesi progettuale, dovrà essere mostrata particolare attenzione alle attività esterne, fornendo specifiche disposizioni tecniche e pratiche volte a salvaguardare la sicurezza interna ed esterna all'area di cantiere.

In particolare, si dovrà tenere conto della presenza di attività industriali contigue all'area di intervento che rimarranno in funzione e soggette a rischio di incidente rilevante.

7.13 Rilievi, indagini, verifica dello stato dei Luoghi

Per la progettazione di quanto qui esposto, oltre al rispetto delle normative di settore, saranno da prevedere una campagna conoscitiva dello stato dei luoghi, mediante le seguenti valutazioni propedeutiche per una corretta progettazione:



- Rilievo piano altimetrico di tutta l'area interessata dal progetto, sia con strumenti fotogrammetrici che con strumentazione a terra (stazione totale e GPS) anche relativamente ai fabbricati interferenti o attigui l'opera in parola;
- Rilievo di dettaglio e precisione del binario di allaccio con stazione totale e punti ogni 10 m in curva e 30m in rettilineo; per i deviatori, i punti identificativi degli stessi;
- Rilievo dei sottoservizi esistenti, in particolare quelli oggetto di intervento ed interferenti con l'opera in parola;
- Verifica di rispondenza delle dotazioni impiantistiche, di cui al punto precedente;
- Indagini geotecniche e ambientali, anche relative agli edifici;

7.14 Limiti finanziari da rispettare

Si evidenzia che la determinazione del costo dell'opera è demandata alle successive fasi di progettazione ma, sulla base di valutazioni storiche standardizzate forfettarie, lo stesso è stato quantificato in Euro 50.000.000,00 al netto dell'IVA se dovuta ma comprese le ulteriori somme a carico della Stazione Appaltante e costituenti il quadro B del quadro economico di cui all'Art. 5 dell'Allegato I.7 del D.LGS 36/2023.

L'eventuale superamento di tali importi dovrà essere oggettivamente motivato e concordato con la Stazione Appaltante.

Le singole categorie omogenee di lavorazioni potranno essere rideterminate in sede di progettazione.

8 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Manuale di progettazione dell'armamento RFI DTCSI M AR 01 001;
- RFI TCAR ST AR 01 001 D del 30.01.2013 "Standard di Qualità geometrica del binario e parametri di dinamica di marcia per velocità fino a 300 km/h";
- Procedura RFI TCAR ST AR 01 003 A "Standard dei materiali d'armamento per lavori di rinnovamento e costruzione a nuovo" del 12.2.2016;
- Circolare L41/344/7.9 del 28.09.1987 "Sicurezza nei confronti dello svio. Valori limite dello sghembo del binario";
- Nota RFI-DTC-DNS\A0011\P\2010\0000539 del 30.03.2010 "Posizione Traverse in corrispondenza delle G.I.I.";



- Procedura Operativa Sub direzionale RFI DPR PS IFS 90 C “Rilievi della geometria del binario e relative disposizioni manutentive” del 30.11.2015;
- Circolare I.4213/338/6.5 del 25 ottobre 1986 “scartamento del binario”;
- Istruzione Tecnica RFI TC AR IT AR 01 008 C del 12.03.2016 “Costituzione e controllo della lunga rotaia saldata (l.r.s.)”;
- Istruzione Tecnica RFI TCAR ST AR 06 004 B del 24/03/2011 “Apparecchi del binario su traversoni in CAP di nuova generazione”;
- Specifica Tecnica di Fornitura RFI TCAR SF AR 03 002 E del 27.09.2013 “Traverse marca RFI 230, RFI 240 e RFI 260 in c.v.a.p.”. Specifica Tecnica di Fornitura Vossloh del sistema di attacco elastico W14 per armamento 60E1, ST 01 revisione 03 del 20.03.2013, di cui alla lettera RFI DTC-ST/A0011/P/2013/863 del 6.09.2013. Specifica Tecnica di Fornitura Vossloh, ST 04 “Sistema elastico di fissaggio tipo W14-92-10 per regolazione scartamento 1435 mm-1465 mm su traversa universale” revisione 1 del 28.05.2007 per armamento 60E1, di cui alla lettera RFI DTC-DNS/A0011/P/2007/710 del 21/11/2007;
- “Standard di posa nel binario corrente delle giunzioni isolanti incollate con utilizzazione delle traverse speciali in c.a.p. per armamento 60E1 marca RFI 230 2V G, RFI 240 2V G, RFI 260 2V G per installazione in corrispondenza delle g.i.i.” con nota RFI DTC STS\A0011\P\2014\2097 del 16.12.2014 e disegno FS 9920;
- Tariffa dei prezzi FS “AM – BA - Macep” edizione 2024 (armamento ferroviario);
- Sezione 17 capitolato generale tecnico di appalto delle opere civili RFI DTC SIGE SP IFS 002 E (pietrisco ferroviario);
- Specifica tecnica di prodotto per la fornitura delle rotaie RFI TCAR SP AR02 001;
- Specifica requisiti RFI “ACC – ACC/M interfaccia Cabina -Piazzale RFI DTC STS SR SR SI00 003 B;
- Specifica tecnica di fornitura dei deviatori RFI TCAR SF AR 06 011 A.37. Specifica tecnica di fornitura dei cuori al manganese RFI TCAR SF AR 06 010 A;
- Specifica tecnica di fornitura delle traverse in c.a.v.p RFI T CAR SP AR 03002E;
- Specifica tecnica di fornitura delle traverse in legno RFI TCARSF AR 03 005 D.40;
- Specifica tecnica di fornitura dei traversoni in c.a.v.p per apparecchi del binario RFI TCAR SF AR 03 003D.41;



- Piani di posa e disegni tipo dei deviatori omologati dalla Rete Ferroviaria Italiana;
- D.Lgs. N. 152 DEL 03.04.2006;
- Legislazione speciale per Venezia, per gli aspetti pertinenti;
- DGRV 1400/2017;
- Gestione dei rifiuti RFI SDR SIGS PTA 10 1 0 - D.Lgs n 152/2006 e s.m.i.;
- Specifiche tecniche di Interoperabilità – Regolamento UE n. 1299/2014;
- Aggiornamento delle << Norme tecniche per le costruzioni >> approvate con Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 17.01.2018 pubblicato nel supplemento ordinario n°8 alla gazzetta Ufficiale in data 20.02.2018 serie generale n.42;
- D.M. 37/08,
- D.P.R. 462/01 e dalle ulteriori norme nazionali, regionali e di buona tecnica applicabili
- direttiva 89/106/CEE relativa alla marcatura CE dei prodotti da costruzione

9 AFFIDAMENTO OPERE

Qualora l’AdSPMAS valutasse di procedere con il secondo livello di progettazione e, quindi, con l’esecuzione dei lavori, l’appalto dovrà prevedere la seguente tipologia di affidamento e di contratto:

- Affidamento mediante offerta economicamente più vantaggiosa;
- Contratto misto, corpo e misura (opere certe a corpo opere incerte a misura)
- Affidamento mediante appalto integrato di cui all’Art. 44, comma 1, del D.LGS 36/2023

10 CRONOPROGRAMMA PROCEDIMENTALE E TERMINI PER LA PROGETTAZIONE

Si riporta di seguito una prima stima sintetica di crono programma procedimentale, in ordine ai tempi di attuazione dei servizi e lavori:

Le date qui riportate sono INDICATIVE ed IPOTIZZATE e potranno subire variazioni.

PROCEDURE:	INIZIO	FINE
Avvio indagini, rilievi accertamenti	Giugno 2024	Agosto 2024
Sviluppo PFTE e prima consegna	Giugno 2024	Settembre 2024



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



Presidenza del Consiglio dei Ministri

**COMMISSARIO STRAORDINARIO PER LA REALIZZAZIONE DEL PRIMO,
SECONDO E TERZO STRALCIO DEL TERMINAL CONTAINER DI
MONTESYNDIAL**

Verifica progettazione ed accoglimento delle osservazioni al fine di consentire l'avvio della Conferenza dei Servizi	Ottobre 2024	Ottobre 2024
Conferenza dei servizi (CDS)	Ottobre 2024	Novembre 2024
Verifica PFTE ed approvazione	Novembre 2024	Dicembre 2024