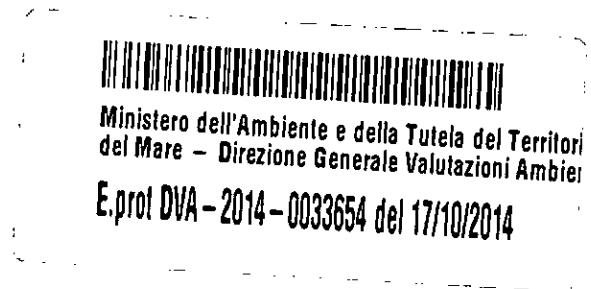


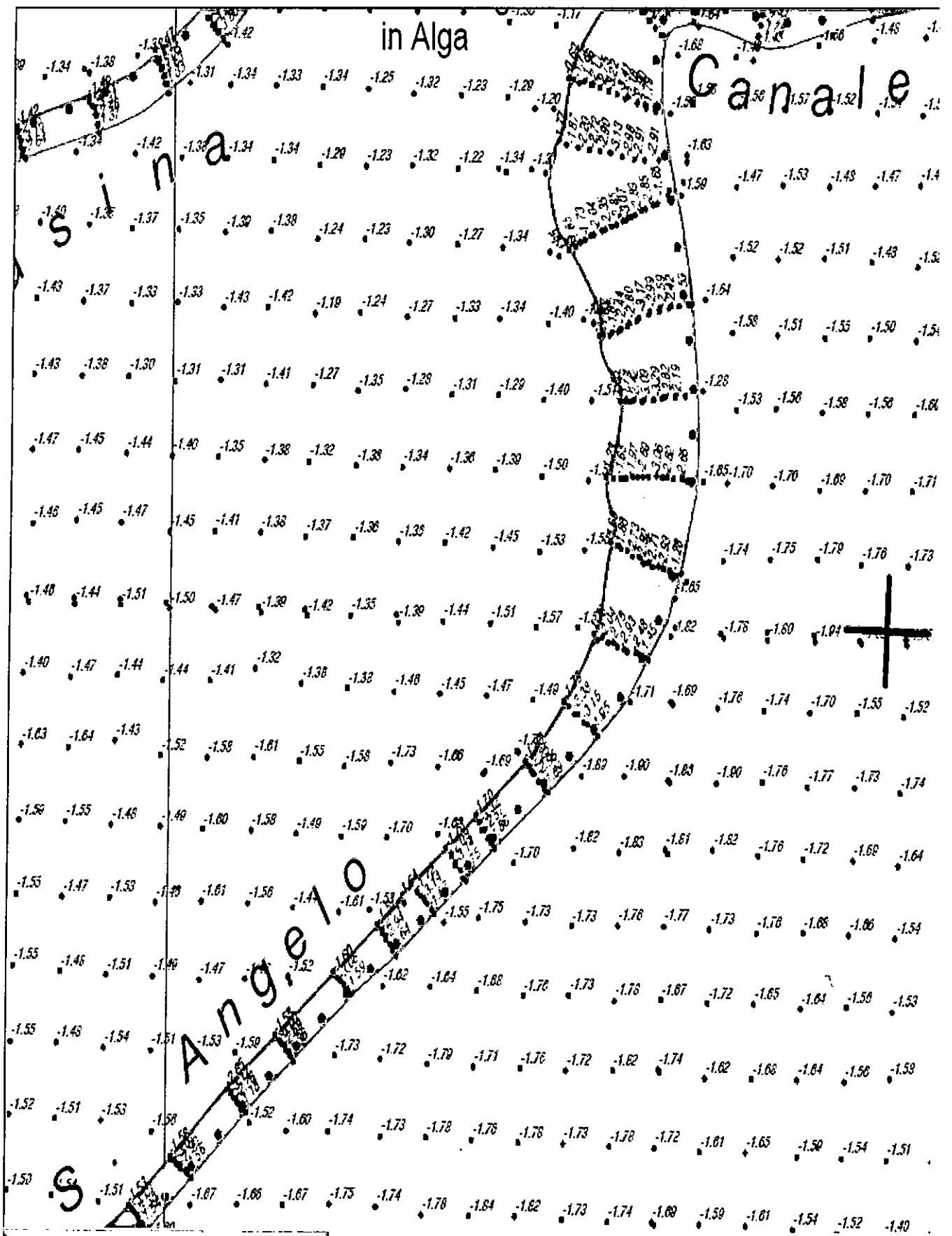
Pec Direzione

Da: roberto.vianello-7050@postacertificata.gov.it
Inviato: venerdì 17 ottobre 2014 11:02
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni Progetto Contorta
Allegati: 2-OSSERV_PROGETTO CONTORTA_2a parte ALLEGATI.docx

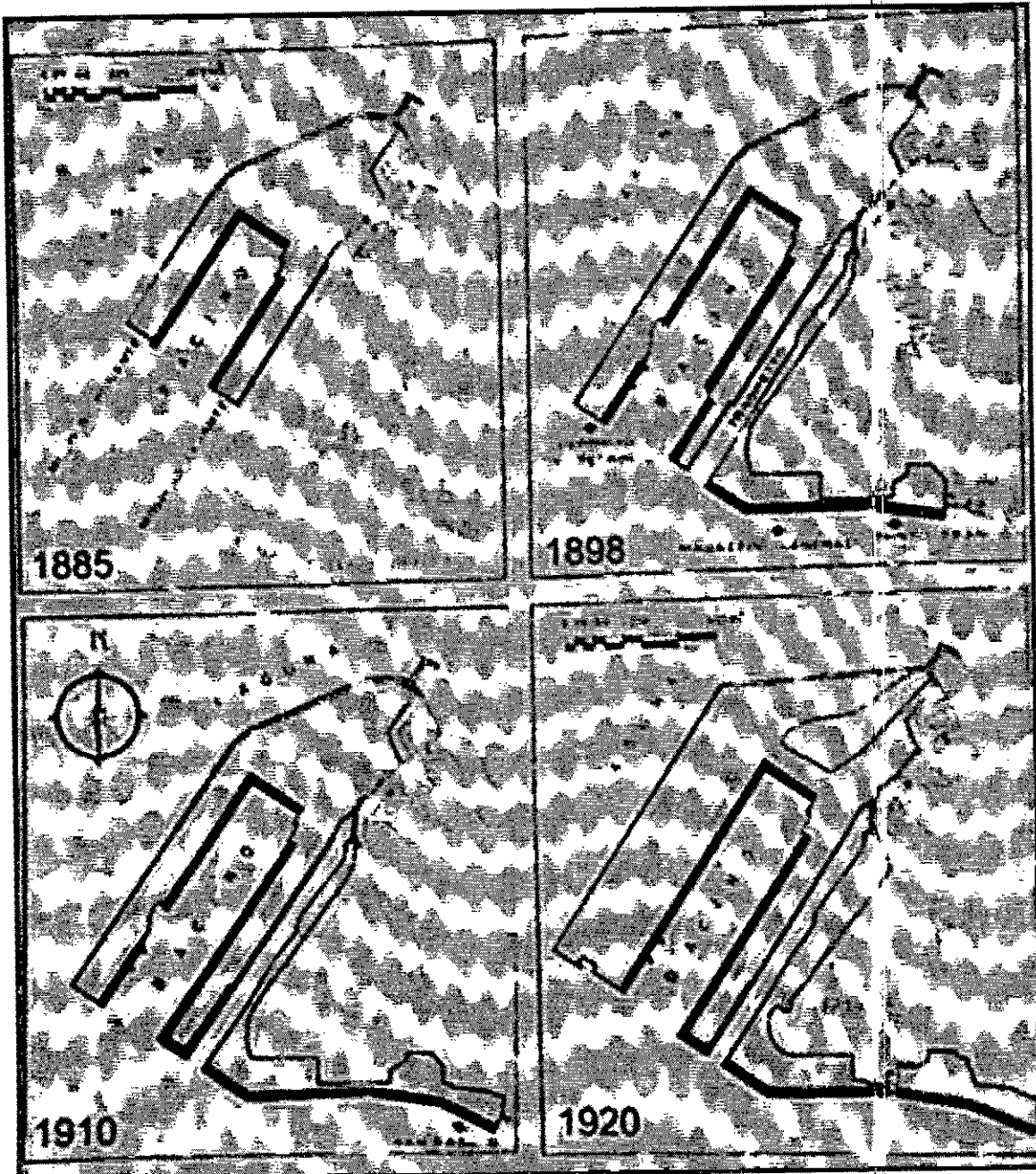
Seconda parte comprendente allegati da 1 a 9 in relazione osservazioni Canale Contorta In fede Roberto Vianello



Allegato 1) Batimetrie Canale Contorta/Sant'Angelo



Allegato 2.1 Evoluzione della Marittima



Tratto da "L'evoluzione morfologica della Laguna..
mappe storiche" Luigi D'Alpaos-marzo 2010-Ediz. Comune di Venezia



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO
VENEZIA**

Ordinanza n. 23/12

Il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del Porto di Venezia

VISTO il "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con la propria Ordinanza n. 175/09 in data 28 dicembre 2009 e successive modificazioni ed integrazioni;

omissis

ART. 33 ter – Limitazioni specifiche per gli ormeggi 107, 108, 109, 18 e 19 in bacino della Marittima

Per le navi di lunghezza superiore a 300 metri l'arrivo e la partenza sono consentiti a condizione che agli accosti 110, 112 e 113 ovvero 20, 21 e 22 siano sgombro da navi.

Per poter accedere e o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 ovvero 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

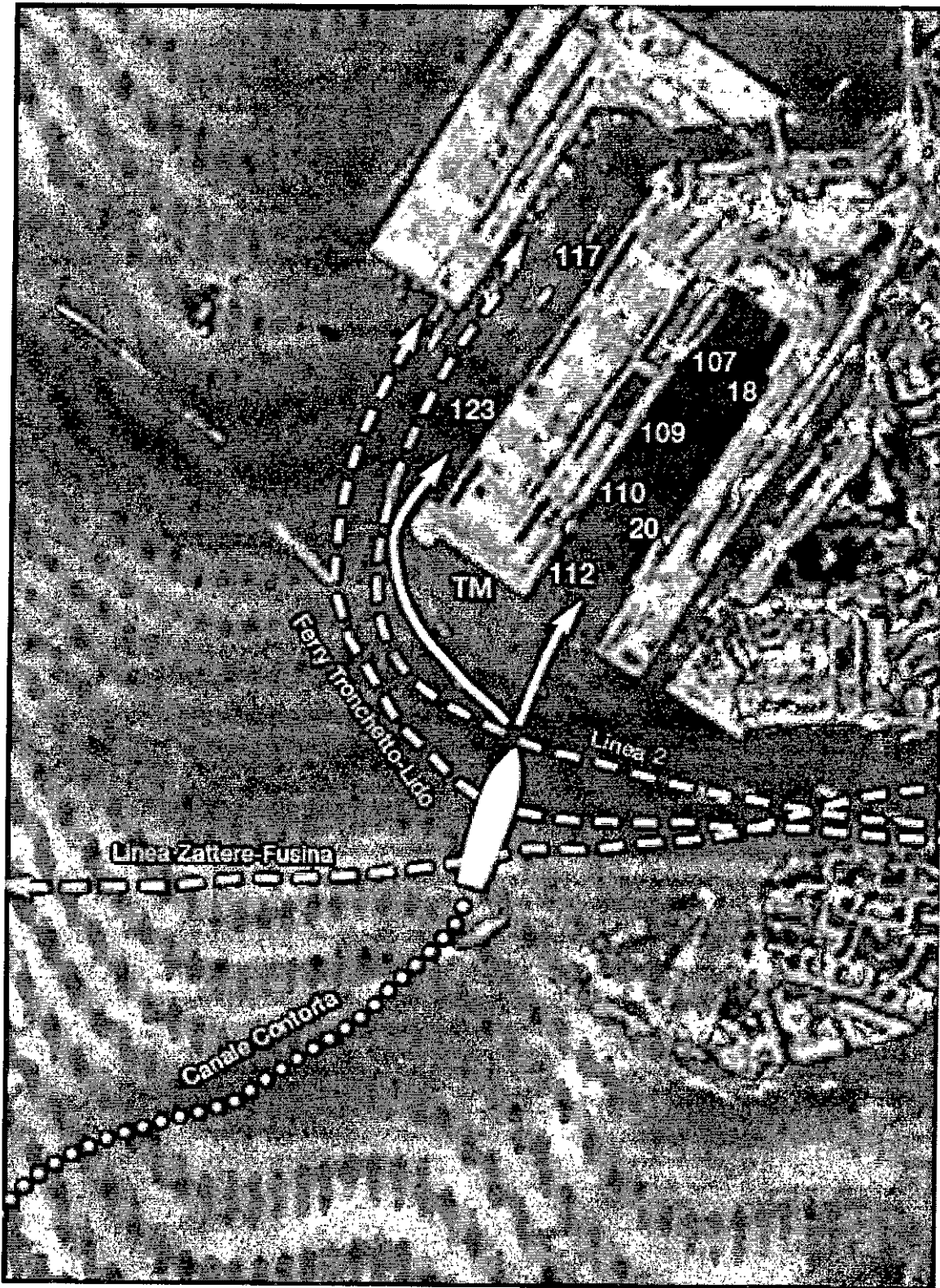
Per accedere o partire dagli ormeggi 107, 108, 109 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 110, 112, 113 e 18,19, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

Per poter accedere e/o partire dagli ormeggi 18 e 19 con contemporanea presenza di navi agli ormeggi 107, 108 ,109 e 20, 21,22, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza fuoritutto.

Allegato 4. Servizio Pubblico -- Linee navigazione interna lagunare

Servizio pubblico per Linee di Navigazione interna lagunare	Corse giornaliere	Corse diurne, concomitanti con il transito di navi	Capienza passeggeri (teorica), ogni corsa di A+R
Linea 17 - Ferry Lido-Tronchetto (ACTV)	50	30	100 autoveicoli + passeggeri
Linea 16 - Zattere-Fusina (Alilaguna)	30	22	150 pax
Linea 2 - Canal Grande/Tronchetto/Giudecca San Marco e viceversa (ACTV)	174	134	230 pax
Totale	254 (100%)	186 (73,2%)	

Allegato 5 Incroci linee servizio pubblico e navi crociera, davanti alla Stazione Marittima



Lettori: n.d.
Diffusione: n.d.

10-OTT-2014
da pag. 5

TRASPORTI Attesa per la manovre di un veliero che doveva attraccare al molo di San Basilio **Nebbia, navi in coda e ferry in ritardo**

Canale della Giudecca congestionato, traffico acquatico in tilt di prima mattina

IL BLOCCO

La Queen Elizabeth ferma in canale

Raffaella Vittadello

VENEZIA

Una nave ferma in mezzo al canale della Giudecca per una decina di minuti che ne aspetta un'altra che faccia manovra.

Aggiungiamoci la nebbia che ieri è calata di colpo, il traffico di barche da trasporto che in quelle condizioni dovrebbero fermarsi ma non lo fanno e il trasporto pubblico che alle 7.30 di mattina vede un orario particolarmente affollato: ecco l'affresco di quello che si è presentato ieri mattina, il caos improvviso.

La nebbia aveva fatto la propria comparsa verso le 5.30 in bacino San Marco, poi si era dissolta per tornare un paio d'ore più tardi: verso le 7.30 la visibilità si è ridotta in alcuni punti a circa 200 metri, tanto che la Capitaneria di Porto di Venezia ha deciso di bloccare l'accesso al porto.

Ma ormai era tardi: aveva appena concesso l'autorizzazione all'ingresso di una nave passeggeri che doveva ormeggiarsi in Marittima, la Queen Elizabeth, 294 metri di lunghezza e oltre 90 mila tonnellate di stazza lorda.

E questo può capitare. Il problema è che una manciata di minuti prima era entrata un'altra nave, lo splendido veliero Sea Cloud, che doveva approdare a San Basilio. Con un rimorchiatore a prua e uno a poppa la storica e lussuosa imbarcazione a quattro alberi ha iniziato la propria evoluzione davanti alla

Marittima, quando la nebbia cominciava a calare.

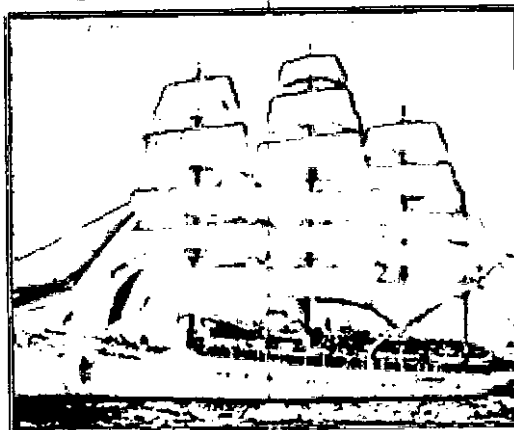
Risultato: un veliero di quelle dimensioni che viene trainato deve avere abbastanza spazio per permettere l'accosto alla banchina.

Di conseguenza l'altra nave anch'essa con un rimorchiatore a prua e uno a poppa, deve attendere che il veliero le conceda acqua a sufficienza per passare e quindi sia ormai ormeggiato in sicurezza.

In coda il ferry boat Actv che deve mettersi in un angolino e attendere le manovre delle altre due imbarcazioni più ingombranti. A complicare ulteriormente le cose la forte marea crescente, che spingeva tutti a poppa, rendendo ancora più difficile il governo delle navi.

Intorno i vaporetto della linea 2, che dovevano compiere la traversata del canale della Giudecca con una nave al centro e qualche 51 che ormai aveva imboccato il canale esterno prima del dirottamento via Canal Grande, che Actv ha disposto dalle 7.30 alle 9.48. Per fortuna tutto si è risolto "solo" con dei ritardi alle corse. Eppure proprio per evitare sovrapposizioni di questo genere - indipendentemente dalla nebbia - c'è un'ordinanza della Capitaneria di Porto che disciplina l'ingresso delle navi, e che prevede che le navi provenienti dalla bocca di Porto del Lido tengano una distanza di 0,7 miglia (1 chilometro e trecento metri) una dall'altra, che devono essere allungate a 2 miglia in caso di navi passeggeri superiori alle 40 mila tonnellate di stazza lorda. Cioè quando una è in Marittima l'altra dovrebbe essere ancora in bocca di porto.

© riproduzione riservata

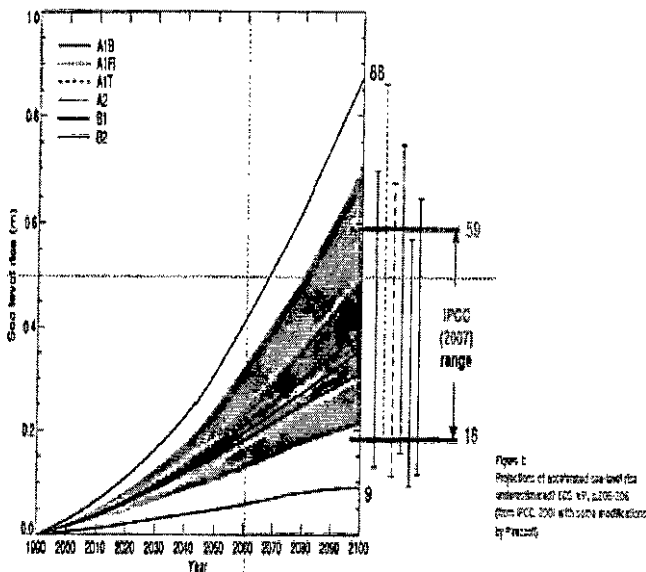


SEA CLOUD Il veliero è stato ormeggiato a San Basilio con l'aiuto di due rimorchiatori. Intesa la nave attendeva in centro canale della Giudecca

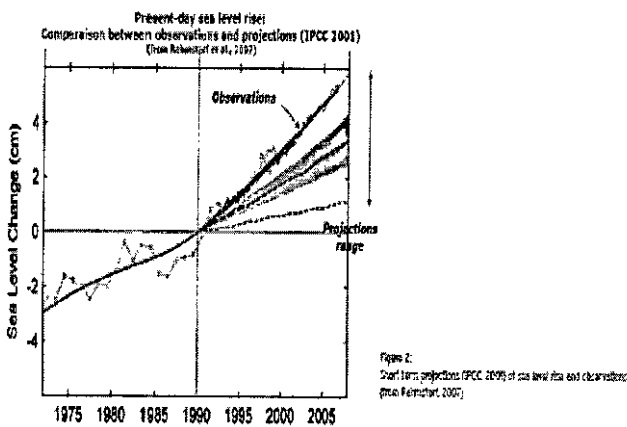
Allegato 7 Rapporto UNESCO
 (Dati riconfermati dal contributo di Philippe Pypaert, UNESCO il 9 ottobre 2014, presso
 L'istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti di Venezia)

The global view

The last assessment report of the IPCC-Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC AR4, 2007) has given new sea level rise estimates that range between 18 and 59 cm up to the end of next century. This report corrected the previous one (IPCC TAR, 2001) which showed a higher uncertainty with a range of 9 to 88 cm. An average between the different models and scenarios can be set at about 40 cm of global sea level rise (Figure 1).



It is important to note that these estimates exclude the contribution of melting ice to the sea level rise. Basically, the estimates include only the steric component of the sea level rise due to the heating of the ocean waters and their consequent expansion. The numbers given by IPCC should therefore be considered as a lower limit of the expected sea level rise (Figure 2).



The uncertainties of the results are due largely to two factors. The first factor relates to the uncertainty of modeling the heat uptake of the oceans because the dynamics are not sufficiently understood. The second factor is due to the different scenarios of CO₂ emission and the consequent heating of the atmosphere.

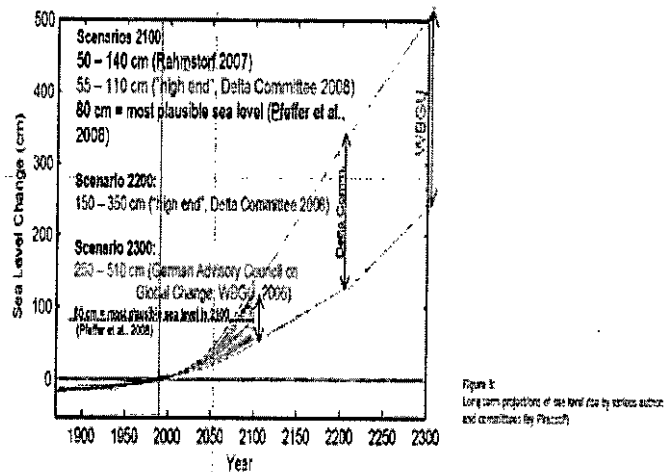
If the dynamics of the ocean heat uptake is not yet fully understood, the problem of sea level rise due to melting ice is even less known. It is basically for this reason that IPCC has excluded this contribution from the global estimates, since these changes could not be modeled. This is, e.g., seen in the fact that the observed sea level rise exceeded for the period 1961-2003 the model projections by 50% and by 80% for the years 1990-2008.

A possible solution to this problem is the inclusion of semi-empirical approaches to sea level rise projections. These models are based on using an observable parameter that climate models can predict with confidence, namely global mean temperature, and establish with the help of observational data how this parameter is linked to sea level.

New paleoclimatic data for the past two millennia show that 20th Century sea level rise is unprecedented during this period.

Since the AR4 assessment report, some recently published papers give new estimates on global sea level rise. All of these give much higher projections than those of the AR4 (Figure 3). Rahmstorf (2007) gives an estimate of 50-140 cm, later corrected to 75-190 cm (Vermeer and Rahmstorf, 2009). Horton et al. (2008) estimate 54-89 cm (acknowledging that this could be a lower limit). Grinsted et al. (2009) 72-160 cm or 96-215 cm, and Jevrejeva et al. (2010) estimate the sea level rise between 60 and 160 cm. It can be noticed that all estimates are substantially higher than the estimate of AR4. The Delta Committee (KIMM, 2006) estimated 55-110 cm (high end).

If one does not limit estimates to the end of this century, then two more estimates are to be considered. The Delta Committee (2008) gives a range of 1.5-3.5 m for the year 2200, and WBGU (2006) estimates a sea level rise of 2.5-5.1 m for 2300. This means that sea level rise will be governed in the coming centuries by a delayed response to 21st Century anthropogenic warming.



La Tabella Y descrive il contributo emissivo delle navi da carico rispetto a quello delle navi passeggeri.

INQUINANTE	TIPO NAVE	EMISSIONE_TOTALE (t/anno)	EMISSIONE PERCENTUALE
NOx	passengeri	1038.97	29.71
	percorso misto	10.25	0.29
	carico	2447.54	69.99
SO2	passengeri	1104.60	33.22
	percorso misto	10.21	0.31
	carico	2210.29	66.47
CO2	passengeri	66610.89	33.71
	percorso misto	603.80	0.31
	carico	130403.44	65.99
HC	passengeri	98.50	31.98
	percorso misto	0.90	0.29
	carico	208.61	67.73
PM	passengeri	169.02	34.76
	percorso misto	1.47	0.30
	carico	315.74	64.94

Tabella Y – Contributo emissivo delle navi da carico rispetto alle navi passeggeri.

Allegato 9. Sotto servizi.
(Tratto da cartografia-Progetto dell'Autorità Portuale, ID VIP 2842)

