

A
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero dei Beni Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea
Via di San Michele, 22 - 00153 - Roma
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Veneto
Sezione Coordinamento attività operative
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Commissario di Governo
della Città di Venezia
Sua Sede
e
Al Comune di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it

Provincia di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Via Forte Marghera 191
30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Comune di Campagna Lupia
Nella persona del Sindaco
Via della Repubblica 34
30010 Campagna Lupia (Ve)
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: "PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO" CODICE 49.810.000, PRESENTATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

PRIME OSSERVAZIONI ALLE VOCI "IMPATTO PAESAGGISTICO E INQUINAMENTO LUMINOSO"

- 1) **IMPATTO PAESAGGISTICO:** La Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale - pag. 41 esclude impatti paesaggistici in ragione della "scarsa percettibilità delle modifiche al contesto

"PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO"



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0034625 del 24/10/2014



paesaggistico attuale: il progetto del canale Contorta, infatti, non compromette i caratteri tipici della laguna, ma anzi, si integra con l'ambiente circostante grazie alla realizzazione di strutture morfologiche tipicamente lagunari."

OSSERVAZIONE 1: BASTERA' GUARDARE UN PO' ATTENTAMENTE QUALCHE IMMAGINE DEL PAESAGGIO ATTUALE E CONFRONTARLA CON LA STESSA CUI SIANO STATI AGGIUNTI I CORPI ARTIFICIALI GIA' REALIZZATI LUNGO IL CANALE MALAMOCCO MARGHERA, IDENTICI A QUELLI CHE VENGONO PROPOSTI NELL'ATTUALE PROGETTO, PER RENDERSI CONTO IMMEDIATAMENTE NON SOLO DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO, MA ANCHE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE AMBIENTALE CHE VIENE IPOTIZZATA. (Allegati A - 1/A - 2, B - 1/B - 2)

NON ULTIMA LA CONSIDERAZIONE CHE ANCHE QUESTE "STRUTTURE" FINIRANNO PER ESSERE UN RICETTACOLO DI RIFIUTI GALLEGGIANTI COME LO SONO GIA' LE ANALOGHE REALIZZATE IN FREGIO AL CANALE DEI PETROLI.

2) INQUINAMENTO LUMINOSO: La Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 41 dichiara anche che "Si escludono inoltre interferenze relative all'inquinamento luminoso in quanto il progetto illuminotecnico sarà comunque ottemperante alle disposizioni regionali in merito all'inquinamento luminoso (Legge Regionale n. 17 del 7 agosto 2009)."

OSSERVAZIONE 2: IL TRATTO DI LAGUNA LUNGO L'ATTUALE CANALE DI SANT'ANGELO E', ATTUALMENTE, ANCORA LAGUNA NATURALE PRIVA DI QUALSIASI TIPO DI ILLUMINAZIONE. INSERIRE IN QUESTO CONTESTO UN SENTIERO LUMINOSO LUNGO OLTRE CINQUE KM E COSTITUITO DA 120 PUNTI LUMINOSI (come indicato nella "RELAZIONE TECNICA – pag. 23 , p. 5.4. Sentiero luminoso, briccole e mede") OVVERO 150 (come riportato nella "STIMA SOMMARIA E QUADRO ECONOMICO cod. elaborato 12) OVVERO 100 (come indicato in "VINCA – pag. 89) NON PUO' ESSERE CONSIDERATA AZIONE PRIVA DI IMPATTO LUMINOSO.

IN VINCA SI AGGIUNGE CHE "I CORPI ILLUMINANTI SARANNO DISTANZIATI FRA LORO CIRCA 50 M" INDICANDO CHE SI TRATTA DI UN SISTEMA ILLUMINANTE DOPPIO DI QUELLO IN ESSERE LUNGO TUTTO IL CANALE DEI PETROLI.

SU QUESTO PUNTO LA SOSTANZIALE DIFFERENZA TRA IL NUMERO DEI PUNTI LUCE CONTENUTO NEL QUADRO ECONOMICO (150), QUELLO CONTENUTO NELLA RELAZIONE TECNICA (120) E QUELLO INDICATO NELLA VINCA (100) ED IL MANCATO RAFFRONTO CON ALTRI SISTEMI DI ILLUMINAZIONE LAGUNARI, ANCHE VICINI AL LUOGO IN OGGETTO, RENDE QUEST'ULTIMA INATTENDIBILE.

OSSERVAZIONE 3: CONSIDERAZIONE A PARTE MERITA LA CONSTATAZIONE CHE IL TRANSITO DELLE GRANDI NAVI AVVIENE NELLA SOSTANZIALE TOTALITA' DEI CASI IN ORE PROVVISIVE DI LUCE NATURALE, LA REALIZZAZIONE DEL SENTIERO LUMINOSO APPARE COME SOLENNE FORZATURA E SPRECO DI RISORSE.

PER TUTTE LE RAGIONI ESPOSTE CHE DIMOSTRANO COME GLI STUDI, LE INDAGINI, LE VERIFICHE E LA CONSEGUENTE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DEL PROGETTO SIANO INSUFFICIENTI E IN PARTE REDATTE SU PRESUPPOSTI INADEGUATI E INCOMPLETI

CHIEDO

ALLA COMMISSIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DI ESPRIMERE PARERE NEGATIVO SUL PROGETTO PRELIMINARE DI "ADEGUAMENTO VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO" CODICE 49.810.000, PRESENTATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

MI RISERVO DI PRODURRE ULTERIORE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DI QUANTO DA ME AFFERMATO

Venezia, Ottobre 2014

Renzo Scarpa
(Venezia 17.04.1952)
Via Sofocle, 16
30173 Mestre VE

PEC DVA

Da: Per conto di: smscc@pec.it <posta-certificata@pec.aruba.it>
Inviato: martedì 21 ottobre 2014 00:32
A: Ministero Ambiente; Ministero Ambiente; Regione Veneto; Comune di Venezia;
provincia venezia; Comune Campagnalupia
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni a: PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO
VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E
RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO
CODICE 49.810.000
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (6,63 MB)

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 21/10/2014 alle ore 00:31:33 (+0200) il messaggio con Oggetto

"Osservazioni a: PROGETTO PRELIMINARE DI ADEGUAMENTO VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA
DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO CODICE 49.810.000"
è stato inviato dal mittente "smscc@pec.it"

e indirizzato a:

campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net

protocollo@pec.comune.venezia.it

DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it

Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni
client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

L'identificativo univoco di questo messaggio è: opec275.20141021003133.12343.06.1.15@pec.aruba.it

A
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Ministero dei Beni Culturali e del Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanee
Via di San Michele , 22 - 00153 – Roma
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Veneto
Sezione Coordinamento attività operative
Calle Priuli Cannaregio 99
30121 Venezia
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Commissario di Governo
della Città di Venezia
Sua Sede
e
Al Comune di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Campo Manin, San Marco 4023
30173 Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it

Provincia di Venezia
Settore Politiche Ambientali
Via Forte Marghera 191
30173 Venezia
ambiente@pec.provincia.ve.it

Comune di Campagna Lupia
Nella persona del Sindaco
Via della Repubblica 34
30010 Campagna Lupia (Ve)
campagnalupia.ve@cert.ip-veneto.net

OGGETTO: “Progetto preliminare di adeguamento via acqua di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant’Angelo” codice 49.810.000, PRESENTATO DALL’AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

PRIME OSSERVAZIONI SUL TEMA “MOTO ONDOSO E SICUREZZA DELLE NAVI IN TRANSITO”.

Moto ondoso delle navi in transito - VINCA pag. 92: Un altro fattore di alterazione indiretta della componente acqua è legata al moto ondoso indotto dal transito dei natanti all’interno del canale.

Gli scenari simulati si riferiscono al transito di una nave di lunghezza pari a 300 m, larghezza 45 m e pescaggio 9 m che viaggia a una velocità di 6 nodi. Sono state eseguite simulazioni a tre differenti quote del pelo libero e con natante in transito da sud a nord e viceversa, per un totale di sei simulazioni.

Dai risultati emerge che il passaggio dei natanti comporta un sovrizzo del pelo libero che anticipa il passaggio del natante, un successivo abbassamento concomitante al passaggio dello scafo e un successivo ritorno alle condizioni di pelo libero. L'abbassamento massimo si verifica nelle zone adiacenti all'asse di percorrenza della nave e va attenuandosi man mano che ci si allontana dal canale. Tale abbassamento è quantificato in circa 80 cm e si verifica in condizioni di bassa marea. Il sovrizzo massimo del pelo libero è pari a circa 40 cm e si verifica nella prova nord sud in condizioni di bassa marea. Le figure seguenti mostrano la mappa dell'elevazione del pelo libero e il campo di velocità indotto dal transito della nave nella situazione di bassa marea che rappresenta lo scenario di maggior perturbazione.

Si può concludere dunque che il transito dei natanti apporta leggere variazioni al regime Idrodinamico e comunque sempre contenute all'interno delle due serie di velme. Le variazioni inoltre diminuiscono di intensità al diminuire del livello idrico e dunque risultano più accentuate in caso di bassa marea.

OSSERVAZIONE: I RISULTATI RIPORTATI DIFFICILMENTE RIUSCIRANNO A DARE COMPIUTA IDEA DELL'EFFETTO CAUSATO DA UNA NAVE DELLE DIMENSIONI INDICATE IN TRANSITO NEL FUTURO CANALE.

MIGLIORE RISULTATO SI PUO' OTTENERE OSSERVANDO IL VIDEO ALLEGATO, REGISTRATO NEL CORSO DEL MESE DI LUGLIO 2014, CHE RIPRENDE IL PASSAGGIO DI UNA NAVE CROCESTICA PER IL CANALE DEI PETROLI.

LE DIMENSIONI DELLA NAVE SONO PIU' CONTENUTE DI QUELLE DEL MODELLO USATO NELLE SIMULAZIONI MENTRE MOLTO SIMILI, A QUELLE IDENTIFICATE IN VINCA, RISULTANO LO STATO DI MAREA MEDIO BASSA E LE CARATTERISTICHE DEL CANALE DEI PETROLI CHE, IN QUEL TRATTO RISPICCHIA GROSSO MODO LE MEDESIME CARATTERISTICHE DEL NUOVO CONTORTA PER COME DESCRITTO.

LA VELOCITA' DELLA NAVE NON PARE STRAORDINARIA, EPPURE GLI EFFETTI SUI BASSI FONDALI SONO DEVASTANTI.

(ALLEGATO 1 VIDEO – VISIONABILE INTEGRALMENTE AL <https://www.facebook.com/video.php?v=1439512682940109>).

- 1) LARGHEZZA DEL CANALE:** Nella Relazione Ambientale, cod. elaborato 01, Prefattibilità Ambientale – pag. 28 si può leggere che:
“Con riferimento al progetto, va fatto presente che lo studio di fattibilità predisposto dal Magistrato alle Acque di Venezia prendeva in considerazione una prima configurazione di progetto con una cunetta larga 80 m e profonda -10 m s.m.m. con sponde con pendenza 1:3.
In seguito a successive valutazioni di tipo tecnico, in particolare legate alla sicurezza della navigazione, è stata presa in considerazione l'ipotesi di una configurazione di progetto che prevede una cunetta di 100 m, profondità -10.50 m s.m.m. e sponde con pendenza 1:3.”

OSSERVAZIONE: LA DICHIARAZIONE, CHE FA RIFERIMENTO AD UN ALLARGAMENTO DI SOLI 20 METRI, CONFERMA L'IMPORTANZA RIVESTITA DALLA LARGHEZZA DI UN CANALE NEL TRANSITO DI UNA NAVE. TALE QUESTIONE, PER QUANTO ATTIENE AL TRANSITO DEI CONVOGLI NELLA LAGUNA DI VENEZIA, È GIÀ STATA AFFRONTATA E RISOLTA DALLA CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA ATTRAVERSO L'ORDINANZA N. 23/12 CHE MODIFICA IL “REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO MARITTIMO E LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE NEL PORTO DI VENEZIA” E STABILISCE, ALL'ART. 13 P. 1 PER I CONVOGLI A RIMORCHIO O SPINTI, CHE “LA LARGHEZZA DEI CONVOGLI NON DEVE MAI ESSERE MAGGIORE DELLA TERZA PARTE DELLA LARGHEZZA MINIMA DEI CANALI DA PERCORRERE.” (*Allegato 2*).

CONSIDERATO CHE LA LARGHEZZA DELLE NAVI IN TRANSITO E' QUELLA INDICATA A PAG. 39 DELLA MEDESIMA “PREFATTIBILITA' AMBIENTALE”, CIOE' 45 mt (*Allegato 3*), CONSIDERATO CHE NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE, COD. ELABORATO 04b, SI SPECIFICA CHE PER LA NAVIGAZIONE IN QUESTI CANALI NON E' PREVISTO L'UTILIZZO DI RIMORCHIATORI, IMPOSTI PER RAGIONI DI SICUREZZA

DELLA NAVIGAZIONE SOLO PER IL TRANSITO NEL CANALE S.MARCO GIUDECCA, CONSIDERATO, QUINDI, CHE IL MANCATO UTILIZZO DEI RIMORCHIATORI DIMINUIRA' IL MARGINE DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE, SI OSSERVA CHE IL PROGETTO, NON OTEMPERANDO AI PARAMETRI PREVISTI DALLA CAPITANERIA DI PORTO IN TEMA DI LARGHEZZA MINIMA, ESPONE LA LAGUNA E LA CITTA' DI VENEZIA AI RISCHI DI INCIDENTE.

PER TUTTE LE RAGIONI ESPOSTE CHE DIMOSTRANO COME GLI STUDI, LE INDAGINI, LE VERIFICHE E LA CONSEGUENTE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DEL PROGETTO SIANO INSUFFICIENTI E IN PARTE REDATTE SU PRESUPPOSTI INADEGUATI E INCOMPLETI

CHIEDO

ALLA COMMISSIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE PRESSO IL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO DI ESPRIMERE PARERE NEGATIVO SUL PROGETTO PRELIMINARE DI "ADEGUAMENTO VIA ACQUEA DI ACCESSO ALLA STAZIONE MARITTIMA DI VENEZIA E RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE LIMITROFE AL CANALE CONTORTA SANT'ANGELO" CODICE 49.810.000, PRESENTATO DALL'AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA E AVVIATO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI CUI ALLA PUBBLICAZIONE DEL 17/09/2014.

MI RISERVO DI PRODURRE ULTERIORE DOCUMENTAZIONE A SUPPORTO DI QUANTO DA ME AFFERMATO

Venezia, Ottobre 2014

Renzo Scarpa
(Venezia 17.04.1952)
Via Sofocle, 16
30173 Mestre VE



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;
- VISTA** la propria ordinanza n. 115/03 in data 10 dicembre 2003 “Impiego del 2° pilota a bordo delle navi di rilevanti dimensioni”;
- VISTA** la propria ordinanza n. 82/10 in data 14 luglio 2010 – e successive modificazioni ed integrazioni - con cui sono state resi noti i limiti di pescaggio – a livello di medio mare - delle navi che debbono accedere al porto di Venezia;
- VISTA** la propria ordinanza n. 126/10 in data 30 settembre 2010 “Programmazione dell’accesso delle navi passeggeri e traghetti dalla stazione marittima di Venezia,
- VISTA** la propria ordinanza n. 155//10 in data 31 dicembre 2010 “Obbligatorietà del servizio di rimorchio nel porto di Venezia,
- VISTA** la corrispondenza intercorsa tra questa Capitaneria di Porto, l’Autorità Portuale di Venezia , la Corporazione Piloti Estuario Veneto e la società Venezia Terminal Passeggeri;
- PRESO ATTO** dell’esito della riunione tenutasi in data 7 marzo 2012 con l’Autorità Portuale di Venezia;
- VISTI** gli articoli 2 comma 1 lett. b) e 3 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 2 marzo 2012 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale – serie generale n. 56 del 7 marzo 2012;
- RITENUTO** necessario provvedere – sulla scorta delle disposizioni contenute nel decreto interministeriale 02 marzo 2012 sopra richiamato - ad una modifica delle disposizioni di cui all’art. 16 del regolamento approvato con ordinanza n. 175/09 in data 28 dicembre 2009 e successive modificazioni ed integrazioni, dell’articolo 2 comma 3 dell’ordinanza 155/10 nonché dell’articolo 1 lettera c) dell’ordinanza n. 115/03 in data 10 dicembre 2003;
- RITENUTO** altresì necessario provvedere, per le medesime motivazioni, all’abrogazione dell’ordinanza 126/10 in data 30 settembre 2010 e all’introduzione di nuove norme che disciplinino l’accesso delle navi alla stazione marittima di Venezia;
- RIBADITA** la necessità - nell’ambito della programmazione degli accosti – e nel rispetto delle nuove regole introdotte dalla presente ordinanza che disciplinano l’accosto in marittima - di prevedere l’ingresso/uscita delle navi dalla bocca di Lido in alternanza tra navi di stazza superiore a 40.000 GT e di stazza inferiore;

- VISTA** la nota n. 04960/PORT/DPSS/5059 in data 20 marzo 2012 dell’Autorità Portuale di Venezia;
- VISTA** la nota in data 21 marzo 2012 del Magistrato alle Acque di Venezia;
- VISTI** gli artt. 17, 62, 63 ed 81 del Codice della Navigazione e gli artt. 59, 64 e 66 del Regolamento di Esecuzione – parte marittima,
- VISTA** la legge 28 gennaio 1994 n. 84, riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni;

ORDINA

Art. 1

L’articolo 13 del “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con l’Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

ART. 13 – *Convogli a rimorchio o spinti*

1. *La larghezza dei convogli non deve mai essere maggiore della terza parte della larghezza minima dei canali da percorrere.*
2. *I convogli a rimorchio in linea di fila o con spintori non dovranno superare la lunghezza di mt. 100 e debbono essere tenuti con cavo alla corta, mentre a poppa devono avere collegato un rimorchiatore che permetta una corretta guida del convoglio.*
3. *Nei canali di grande navigazione i convogli a rimorchio debbono navigare ad una velocità non inferiore a 3 nodi.*
4. *Nel tratto compreso tra Canale di San Marco (Riva Sette Martiri) e Canale della Giudecca (Marittima) del Canale marittimo Lido – Marittima, quando ricorrono le condizioni stabilite dalla vigente ordinanza che disciplina l’obbligatorietà del servizio di rimorchio, il rimorchiatore in assistenza “con cavo voltato” deve operare a poppavia della nave rimorchiata.*
5. *Nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca, le navi di stazza lorda superiore a 40.000 GT sono obbligate ad operare con l’assistenza di almeno 2 (due) rimorchiatori “con cavo voltato”*

I sopraccitati commi 1, 2 e 3 non sono applicabili nel caso di rimorchi appositamente autorizzati dalla Capitaneria all’accesso/uscita/movimento, in quanto le norme di sicurezza sono stabilite dalla stessa Autorità di volta in volta.

*In caso di avverse condizioni meteorologiche che pregiudichino la sicurezza della “**presa o mantenimento del cavo di rimorchio**” il Comandante della nave, con il parere favorevole del Pilota, previa comunicazione alla Sala operativa della Capitaneria, può procedere senza cavo voltato.*

Art. 2

L’articolo 16 del “Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia” approvato con l’Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

ART. 16 – *Norme di sicurezza per la navigazione delle navi in porto e nella rada*

1. *Le navi che navigano all’interno delle acque lagunari marittime hanno l’obbligo di:*
 - a) *Mantenersi al centro del canale procedendo alla velocità consentita e, comunque, in modo da poter agire in maniera appropriata ed efficiente per evitare collisioni e potersi fermare entro una distanza di sicurezza adatta alle circostanze ed alle condizioni del momento.*

- b) *Ridurre la velocità a quella minima di manovra o, se possibile, procedere con il solo abbrivio, negli specchi acquei prospicienti gli accosti in cui stiano operando navi cisterna o gasiere con carichi pericolosi o navi che effettuano movimentazioni di carichi eccezionali.*
 - c) *Tenere le ancore pronte a dar fondo all'occorrenza.*
 - d) *Osservare i limiti di visibilità della superficie del mare dalla plancia o dal posto di comando verso prora previste dalla vigente Regola 22. Cap V Solas*
2. *Le navi che navigano nel canale Malamocco - Marghera - fatte salve le ipotesi per le quali è consentito senza creare intralcio e pericolo alla navigazione il sorpasso – qualora navighino nello stesso senso devono mantenersi a distanza non inferiore 0,7 miglia dalla poppa della nave che la precede. Tale distanza è elevata a 1,0 miglia tra le navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT.*
 3. *Le navi che entrando dalla bocca di Lido attraversano i canali di grande navigazione San Marco – Giudecca qualora navighino nello stesso senso devono mantenersi a distanza non inferiore ad 0,7 miglia dalla poppa della nave che la precede. Tale distanza è elevata a 2,0 miglia tra le navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT.*
 4. *Alle navi che navigano all'interno delle acque lagunari marittime è fatto divieto di:*
 - a) *Tenere imbarcazioni, scale, pennoni, picchi di carico, gru od altre attrezzature sporgenti dalla sagoma della nave*
 - b) *Ancorare nelle suddette acque, fatte salve le situazioni d'emergenza. Qualora si rendesse necessario dare fondo all'ancora ai fini della sicurezza della navigazione, , nelle zone di S. Nicolò di Lido e S. Andrea, fra la punta di S. Elena e S. Maria Elisabetta, S. Pietro di Castello e la Certosa, nel canale della Giudecca all'altezza della Chiesa dei Gesuati ed ovunque vi sia presenza di cavi subacquei segnalati da appositi segnali - palloni a spicchi bianchi e neri alzati su pali - il Comandante l'unità ne dovrà dare immediato avviso alla Capitaneria di Porto ed alla locale Stazione Piloti a mezzo radio VHF/FM 16 e 13.*
 5. *Alle navi di lunghezza superiore ai 60 metri che transitano dalla Bocca di Lido e nel successivo canale di grande navigazione, è fatto divieto di effettuare manovre diverse da quelle necessarie per continuare nella normale rotta verso gli ormeggi assegnati od abitudinari. Tale limite è elevato a mt. 110 qualora la nave sia in possesso di elica trasversale prodiera.
All'interno del canale suddetto, le inversioni di rotta che dovessero essere necessarie, sono autorizzate unicamente nel bacino di evoluzione della Marittima.*

Art. 3

Dopo il Capo IV del "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con la l'Ordinanza. 175/09 in data 28 dicembre 2009 , in premessa citata è inserito il seguente:

Capo IV bis

Norme particolari per l'accesso delle navi alla Stazione Marittima di Venezia e per gli approdi di Santa Marta, San Basilio, San Biagio e Riva Sette Martiri

ART. 33 bis – Limitazioni di carattere generale

L'ordine di ingresso/uscita delle navi dirette alla Stazione Marittima di Venezia, a San Basilio a Santa Marta, a San Biagio e a Riva Sette Martiri è determinato in funzione delle richieste, dell'ormeggio assegnato, della presenza o meno di altre unità negli ormeggi limitrofi secondo quanto indicato nei successivi articoli, nonché – per gli ingressi - dall'orario di arrivo in rada.

La partenza delle navi dai sopra richiamati ormeggi - ferme restando le disposizioni di di cui al precedente articolo 13 del presente regolamento - può avvenire con un intervallo di non meno di 15 minuti una dall'altra.

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.

ART. 33 quater – Limitazioni per gli ormeggi 123, 120 e 117

Per poter accedere e o partire dall'ormeggio 117 con presenza di nave agli ormeggi 120 e 123, la nave transitante deve avere uno spazio libero al transito pari a tre volte la sua larghezza,

L'accesso e la partenza dagli ormeggi 117 e 120 per navi di lunghezza superiore a 300 metri è consentito a condizione che l'ormeggio 123 sia sgombro da navi.

ART. 33 quinquies – Ulteriori limitazioni

L'ormeggio di Riva Sette Martiri è vietato alle navi di stazza superiore a 40.000 GT.

La Capitaneria di Porto può sottoporre ad ulteriori limitazioni la navigazione delle navi dirette da e per la Stazione Marittima, Santa Marta, San Basilio, San Biagio e Riva Sette Martiri in relazione alle condizioni meteorologiche in atto, alla presenza di nebbia, alla situazione dei fondali e ad altri fattori tecnici operativi quali il cambio di fianco e le caratteristiche tecnico nautiche delle unità interessate.

ART. 33 sexsies– Deroghe

E' facoltà dell'Autorità Marittima concedere deroga alle limitazioni/disposizioni contenute nella presente Sezione, previa presentazione di regolare istanza da parte degli interessati ed a condizione che le navi oggetto della richiesta risultino particolarmente manovriere, si sia in presenza di condizioni meteomarine e di visibilità buone.

Art. 4

L'articolo 2 comma 3) dell'Ordinanza. 155/10 in data 31 dicembre 2010 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

- 3) *per tutte le navi di stazza lorda superiore a 4.000 G.T. in movimento nel tratto di canale Riva Sette Martiri (Canale San Marco) – pontile "ex Adriatica" del canale della Giudecca; tali navi devono, in particolare, operare con almeno un rimorchiatore, con cavo voltato Nel medesimo tratto per tutte le navi di stazza superiore a 40.000 GT è obbligatorio operare con almeno 2 (due) rimorchiatori con cavo voltato.*

Art. 5

L'articolo 1 dell'Ordinanza. 115/03 in data 10 dicembre 2003 in premessa citata è abrogato e sostituito dal seguente:

Art. 1

E' reso obbligatorio l'impiego del 2^a pilota sulle navi di rilevanti dimensioni che percorrono l'ambito lagunare, con l'osservanza delle seguenti modalità:

- A) per le navi dirette o in partenza da San Leonardo, uguali o superiori a 35.000 G.T., se cariche, superiori a 45000 G.T., se scariche e degassificate o inertizzate;*
- B) per le navi dirette o in partenza dal Canale Ovest ramo Nord, di lunghezza uguale o superiore a 180 mt.;*
- C) per le navi dirette o in partenza dalle altre zone portuali:*
 - uguali o superiori a 25.000 G.T. se adibite al trasporto alla rinfusa di merci pericolose allo stato liquido o gassoso, qualora non dotate di doppio scafo e buone qualità evolutive e di governo;*
 - uguali o superiori a 30.000 G.T., se adibite al trasporto merci non pericolose e per le navi di cui al precedente punto, qualora dotate di doppio scafo e buone qualità evolutive e di governo ovvero, qualora scariche, degassificate o inertizzate;*
 - uguali o superiori a 40.000G.T. se adibite al trasporto passeggeri.*

Sono esentate, dall'obbligo dell'impiego del 2^a pilota, tutte le navi di qualsiasi tonnellaggio che effettuino movimenti tra accosti ubicati all'interno della stessa darsena o tra accosti insistenti nel medesimo ramo di canale, qualora la manovra non comporti l'uscita dalla darsena o dal ramo di canale.

Art. 6

L'ordinanza n. 126/10 in data 30 settembre 2010 è abrogata.

Art. 7

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente ordinanza che entra in vigore alle ore 00,01 del 22 marzo 2012.

Venezia, li 21 marzo 2012

IL COMANDANTE
C.A.(CP) Tiberio PIATTELLI



Con tale modello è stato simulato il transito di una nave tipo nelle due direzioni di transito (Sud-Nord e Nord-Sud) ottenendo i campi di variazione della elevazione di superficie, di velocità della corrente e di variazione del livello del fondo.

Le caratteristiche della nave utilizzate nel modello saranno le seguenti:

- lunghezza nave in linea di galleggiamento 300 m;
- Larghezza nave 45 m;
- Pescaggio nave 9 m;
- Velocità di crociera: 6 kn.

Per maggiori dettagli si rimanda alle relazioni specialistiche “Studio Morfologico - R03 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda Configurazione” e “Studio degli effetti idrodinamici e morfologici del transito di natanti - R04 Relazione Tecnico Illustrativa - Seconda configurazione”, di cui si riportano le conclusioni:

Le perturbazioni del pelo libero e del campo di velocità sono limitate nell'area compresa tra il canale e le velme. Nelle aree esterne non si verificano modificazioni di rilievo. Il transito della nave presenta i caratteri idrodinamici tipici del fenomeno quali una scia dietro la poppa e una corrente di ritorno esterna lungo alveo e sponde. Le simulazioni modellistiche mostrano che le variazioni di livello del fondo dovute al passaggio di natanti sono totalmente contenute nella zona interna alle velme, non comportando modifiche nei bassofondi esterni. Questo sottolinea la funzione protettiva svolta dalle velme...

Anche le velme sono interessate da modifiche morfologiche molto leggere, con tendenze erosive ai loro bordi e depositi attorno ad esse e nei varchi verso il bassofondo.

Si può concludere dunque che il transito dei natanti apporta leggere variazioni al regime idrodinamico e comunque sempre contenute all'interno delle due serie di velme.

In conclusione, si ritiene l'impatto dell'opera nella fase di esercizio poco significativo e quindi compatibile con la morfologia lagunare.

4.5 Impatti Rumore

Fase realizzazione

La componente “rumore” assume particolare rilevanza in fase di realizzazione del progetto; gli effetti sul clima acustico derivanti dalle emissioni di rumore generate dai mezzi operanti nell'area di cantiere è infatti correlata alla presenza nonché alla contemporaneità di funzionamento dei mezzi stessi.

Studi pregressi, riguardanti la stima delle emissioni sonore generate dai mezzi preposti al dragaggio del canale Malamocco-Marghera, evidenziano che i livelli attesi durante le attività di cantiere diventano molto bassi ad una distanza di circa 600 m dal cantiere stesso (Thesis 2011).

Per quanto riguarda le considerazioni specifiche si rimanda alla relazione specialistica allegata allo Studio di Impatto Ambientale, del quale si riportano le conclusioni.