

ASPETTI IDROMORFOLOGICI

Eseguire una valutazione e pianificazione degli interventi di dragaggio in fase di esercizio, per garantire in futuro la sicurezza della navigazione lungo il canale in progetto, anche in relazione alle previsioni di un aumento degli sforzi idrodinamici, della conseguente capacità di risospensione e del successivo trasporto dei sedimenti, dovuto alla combinazione degli effetti delle onde da natanti frangenti sulla variazione batimetrica canale/bassofondo e dell'aumento delle correnti lungo il canale.

I risultati del nuovo modello idrodinamico della laguna (relazione a cui si rimanda) per le maree ordinarie e varie condizioni di vento indicano che la differenza fra stato di fatto e di progetto è quasi ovunque nulla con eccezione dell'area del canale, tendenza già evidenziata nel Progetto Preliminare e allegati specialistici presentati ed analizzati: parrebbe effettivamente minima l'influenza sull'evoluzione generale della laguna, legata alla presenza del nuovo canale.

Interessanti appaiono anche le considerazioni da porre su:

- 1) l'area a sud del Ponte della Libertà, praticamente non influenzata dal canale rimanendo questa sempre parte del bacino di Lido e alimentata attraverso il canale della Giudecca,
- 2) l'ubicazione del partiacque, ben evidente per i casi con vento ridotto.

Sulla base degli esiti del modello, a cui si rimanda, si è stimato che in un arco temporale di 7/10 anni possa essere raggiunta una configurazione di equilibrio, con un interrimento stimato tra i 600.000 e i 700.000 mc.

I risultati del modello trovano conforto nei dati raccolti relativamente alle attività di dragaggio manutentorio eseguite dalla scrivente amministrazione nei canali di propria competenza.

Sulla base dell'analisi storica degli interventi di manutenzione eseguiti da APV, in particolare quelli relativi al canale Malamocco Marghera, in un arco temporale di circa 10 anni, si è valutato quanto segue.

Rispetto a una media annua di sedimenti dragati dal Canale Malamocco Marghera, apportando dei fattori di correzione legati al presenza delle strutture morfologiche in fregio al Canale Contorta, si stima che l'interrimento medio sia pari a 15 mc/m anno.

Questo determina che, annualmente, ci sia una perdita media di pescaggio pari a 15 cm. Pertanto, al fine di garantire il franco per la sicurezza della navigazione, si ipotizza la necessità di procedere ad un dragaggio manutentivo ogni tre anni, con un quantitativo stimato di sedimenti da dragare pari a circa 225.000 mc.

Si fa presente che, anche per gli scavi di manutenzione eseguiti nell'ambito dell'attività demandata *ex lege* alla scrivente Amministrazione, vengono costantemente eseguite le campagne di indagine ai sensi del Protocollo '93 finalizzate ad individuare le caratteristiche di qualità dei materiali da dragare, nonché, in funzione della tipologia di sedimento, le possibili destinazioni degli stessi.

A fronte di una diminuzione del pescaggio, pertanto, nell'ambito delle attività di manutenzione programmata, saranno eseguiti prelievi ed analisi dei sedimenti, in base alle quali saranno redatti i necessari piani di dragaggio. I piani di dragaggio individuano non solo le caratteristiche qualitative dei



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 15

sedimenti e i siti di destinazione, ma anche le modalità operative di dragaggio e tutte le attività di mitigazione degli impatti e gli eventuali monitoraggi necessari in fase di esecuzione dei lavori. Per quanto attiene gli esiti dei monitoraggi eseguiti in corso di esecuzione lavori si rimanda alla risposta MATTM 55.

Tutti i progetti di dragaggio vengono valutati ed approvati da parte del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche, secondo quanto previsto dalla Legislazione Speciale per Venezia

