



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di Porto

VENEZIA

Reparto Tecnico Amministrativo

Servizio sic. Nav – portuale

Sezione tecnica e difesa portuale

Prot. 08.02.21. _____

Allegati : _____ = _____

Venezia , li _____
PDC:C.F.(CP) PIETROCOLA 041 2405736
e-mail: alberto.pietrocola@mit.gov.it

AUTORITA' PORTUALE

Direzione tecnica

Fabb. 13 – Santa Marta

30123 VENEZIA

OGGETTO: ID_VIP: 2842 Procedura VIA Speciale, ex artt. 165, 167 terzo comma e 183 del D.LGS 163/2006 e ss.mm.ii – Adeguamento via acque di accesso alla stazione marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo – Richiesta di integrazioni .

Si fa riferimento al dispaccio 1690 in data 20 gennaio 2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale – VIA VAS del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del Mare, alla riunione tenutasi presso il gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 2 febbraio 2016 nonché al documento riassuntivo delle osservazioni redatto da codesta Autorità Portuale.

Si premette che per quanto attiene le problematiche afferenti i percorsi alternativi debba, per quanto necessario, farsi riferimento alle osservazioni formulate dalla scrivente in sede di conferenza di servizi (Progetto Porto Marghera) nonché a quanto analizzato e discusso nel corso dei tavoli tecnici propedeutici all'istruttoria esperita per conto del Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e trasporti.

In poi esito alle osservazioni - che afferiscono alle competenze di questa Capitaneria di Porto - formulate dalla Commissione VIA con il dispaccio in riferimento, così come riportate nel documento riassuntivo sopra richiamato, si rappresenta quanto segue:

96 *Integrare, nell'analisi delle alternative, le matrici degli impatti inserendo la categoria relativa al livello di sicurezza nautica effettivo*

Le matrici non sono state predisposte da questa Capitaneria che pertanto non è in grado di integrarle. Si rileva, in ogni caso, che per l'assegnazione del livello di rischio, per i percorsi alternativi ipotizzati, si debba tener conto delle vigenti disposizioni emanate da quest'ufficio al fine di regolamentare il traffico. In particolare la navigazione lungo il Canale Malamocco – Marghera avviene in convogli che vengono composti tenendo in considerazione l'ormeggio di destinazione e le caratteristiche del carico. La vigente ordinanza n. 175/09 in data 28.12.2009 e ss.mm.ii. (art. 16 secondo comma) impone altresì delle distanze di sicurezza tra le navi passeggeri (sia tra di loro che tra eventuali altre categorie di

navi) al fine di ridurre ulteriormente il rischio. La medesima normativa impone altresì il divieto di incrocio (senso unico alternato). Tutte le unità passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT hanno l'obbligo di essere assistite da due rimorchiatori con cavo voltato e di avvalersi dell'ausilio di 2 (due piloti) fin dal loro approccio alle opere portuali (2 miglia dall'imboccatura).

97 *Approfondire lo studio dell'alternativa 1 - Canale Sud Giudecca - per quanto concerne gli aspetti morfologici, ambientali, pericolo percepito e sicurezza nautica, ipotizzando anche di realizzare in luoghi diversi dalle sponde del canale le strutture morfologiche compensative e valutandone gli effetti positivi sull'equilibrio lagunare*

Per quanto attiene specificatamente gli aspetti relativi alla sicurezza nautica, dato per accettato che il percorso alternativo Canale RetroGiudecca consentirà la navigazione esclusivamente a senso unico le valutazioni di rischio sono le medesime già formulate per la navigazione lungo l'attuale percorso Lido – San Marco Marittima a cui si rimanda.

99 *Integrare il paragrafo 7.6 dello SIA fornendo l'Analisi di Rischio di collisione tra navi passeggeri e navi trasportanti merci pericolose a Porto Marghera. Per la determinazione del rischio si propone di utilizzare la tecnica dell'albero degli eventi con il quale provvedere ad una valutazione specifica della probabilità del rischio di collisione e del danno associato.*

Vedasi quanto detto per la nota 96 – la possibilità di rischio di collisione lungo il percorso Malamocco – Marghera è da ritenersi pressoché nulla in quanto le navi navigano in convogli costituiti da unità della medesima categoria, non possono trovarsi ad incrociare la rotta con altre unità essendo detta procedura vietata e distanziate tra di loro in modo tale da evitare eventuali problemi derivanti da avarie che potrebbero interessare le navi che le precedono.

IL COMANDANTE
C.A.(CP) Tiberio PIATTELLI

