

MODELLAZIONE

Valutare la sovrapposizione degli effetti per quanto concerne il traffico lagunare degli altri progetti approvati nell'area: in particolare Terminali ro-ro, MOSE, Piattaforma off-shore.

L'integrazione richiesta trasforma un aspetto rilevante del progetto: l'intervento in parola, infatti, non aumenta il traffico all'interno della Laguna, ma lo trasferisce, parzialmente, (navi di stazza superiore alle 40.000 ton) da una zona dove un decreto governativo ha individuato una criticità, ad un'altra area della laguna.

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti cumulativi, pertanto, non si può parlare di un aumento del traffico, ma soltanto di una sua delocalizzazione, all'interno dello stesso bacino idrografico. I singoli impatti dell'opera sono valutati, sia per la fase di cantiere, che per la fase di esercizio all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.

Per quanto concerne gli impatti cumulativi con gli altri progetti approvati/realizzati o in fase di realizzazione (terminal Ro-RO – Piattaforma Logistica Fusina e Terminal Plurimodale Offshore), relativi al traffico transitante nel Canale Malamocco Marghera, si può far riferimento alle valutazioni effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale del Terminal Plurimodale Offshore. Si riporta di seguito la tabella riassuntiva del traffico su cui sono stati calcolati gli impatti cumulativi, valutati dalla Commissione VIA compatibili dal punto di vista ambientale.

Per quanto riguarda il traffico commerciale di navi portacontainer, i dati recenti (2009-2010) indicano una movimentazione complessiva di circa 400.000 TEU annui che vengono movimentati a terra dai terminali situati nell'area di Porto Marghera. Le dimensioni della più grande nave portacontainer che ha toccato il Porto di Venezia sono: stazza lorda 52.581 t, lunghezza 294 m, larghezza 32,20 m.

Lo stato di progetto relativo all'operatività del Terminal Offshore con la funzione commerciale (container) prevede uno scenario di sviluppo del traffico container con una movimentazione annua complessiva di 1 milione di TEU al Terminal Offshore. Rispetto a tale movimentazione annua, si considera che 800.000 TEU/anno saranno movimentati verso Porto Marghera, attraverso la laguna di Venezia, mentre i rimanenti 200.000 TEU saranno oggetto di transhipment e saranno quindi movimentati verso altri porti o verso i porti fluviali di Chioggia, Porto Levante e Mantova, non oggetto di valutazione. Per il trasferimento dei container tra il Terminal Offshore e i terminal a terra, sarà utilizzato un sistema combinato di mezzi nautici costituito da chiatte, trasportabili da navi lash ("mama vessel"). Ogni "mama vessel" può trasportare due chiatte, consentendo il trasferimento di 432 TEU a viaggio. Tale soluzione è stata scelta sia perché minimizza tempi di trasferimento e numero di attrezzature necessarie, sia per la flessibilità di utilizzo nei diversi contesti di terminali di terra. Tale nave può infatti trasportare, in alternativa alle chiatte sopraccitate, una coppia di chiatte fluviali di classe V, sarà quindi possibile sfruttare questo sistema di movimentazione anche per trasportare le chiatte fluviali fino alla foce dell'idrovia (Fissero Tartaro Canalbianco) da dove potranno autonomamente proseguire nell'intera asta fluviale. Considerando 363 giorni/anno di operatività del Terminal Offshore, per la movimentazione di 800.000 TEU/anno, con il sistema di trasferimento individuato, nello scenario di progetto si prevedono circa 926 toccate/anno di navi del tipo "mama vessel" attraverso la Laguna di Venezia, pari a 5 passaggi al giorno. Tali passaggi sono da intendersi aggiuntivi rispetto al traffico container attuale. Rispetto a quanto precedentemente indicato, ovvero al fatto che le navi portacontainer

attualmente compatibili dimensionalmente con l'accesso in laguna possono portare, per ragioni di pescaggio e struttura dei traffici, una quantità di container destinati allo sbarco/imbarco considerevolmente inferiore alla loro capacità massima, la "mama vessel", per sua struttura e per organizzazione del servizio che dovrà espletare, è prevista viaggiare sfruttando al massimo la sua capacità di trasporto, riducendo così ulteriormente l'impatto ambientale per container trasportato.

Tabella riassuntiva

NOTE

- (1) Si stima che questo traffico subisca una crescita tendenziale.
- (2) Il traffico viene assorbito dal terminal Ro-Pax di Fusina.
- (3) Al fattore di crescita ordinario si sottrae il fattore di sostituzione del trasporto che da rinfuse passa a containerizzato. In sostanza la crescita viene compensata da un calo per sostituzione.
- (4) Nel caso off-shore si sottraggono le toccate che ora accostano in ME36 e ME1 (per l'anno di riferimento 2011 corrispondono a 47 toccate)
- (5) Il fattore di crescita annuale (domanda commerciale), viene progressivamente sostituita dal trasporto su container; inoltre si impiegano navi più grandi, che riducono quindi il numero di toccate a parità di containers trasportati (600.000 teu's anno).
- (6) per questo traffico si stima che la crescita tendenziale venga progressivamente sostituita dalla chiusura del comparto industriale che lavora i prodotti
- (7) Nello scenario attuale consolidato si da per acquisito il valore massimo delle navi traghetto che possono entrare in porto.



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 29; REGIONE 9

		Scenario attuale consolidato	Scenario di sviluppo con progetto offshore (2020)	Scenario di sviluppo senza progetto off-shore (2020) OPZIONE ZERO	NOTE
n. totale di navi entranti nel porto di Venezia (toccate) nell'anno		5.481	6.158	5.379	
MARITTIMA					
n. totale di navi attraverso la bocca di Lido (toccate) nell'anno		1.394	1.106	1.106	
n. navi attraverso la bocca di Lido solo crociere (toccate) nell'anno		1.106	1.106	1.106	
n. navi attraverso la bocca di Lido solo ro-pax (toccate) nell'anno		288	0	0	
MARGHERA					
n. totale di navi attraverso la bocca di Malamocco (toccate) nell'anno		4.087	5.052	4.273	
suddivisione del n. navi/anno per tipologia di merci trasportate (importante tenere separati container e prodotti petroliferi e merci pericolose in genere), lunghezza, stazza, ecc.	Petrolifero (greggio e derivati)	424	100	500	(1)
	Ro-Ro	173	0	0	(2)
	General Cargo	422	422	422	(3)
	Rinfuse Solide	635	588	635	(3) (4)
	Containers (terminal esistenti)	816	638	638	(5)
	P. Chimici	245	245	245	(6)
	Altre rinfuse liquide	33	33	33	(3)
Nuovo Ro-Pax (Fusina)					
		1.339	1.800	1.800	(7)
Terminal convenzionale MonteSyndial					
			300		
Piattaforma d'altura					
	n. mama vessel/anno		926		
	n. mama vessel/mese		77		
	n. mama vessel/giorno		2,6		
	n. rimorchiatori necessari per ciascuna mama vessel e in quale fase		1 rimorchiatore e solo in assistenza nella fase di carico/scarico chiatte		
	tempistiche delle operazioni di carico e scarico mama vessel e navi container (compresa presenza rimorchiatori)		30 minuti per zavorramento/dezavorramento mama vessel e carico /scarico chiatte		
	tipologia mama vessel (caratteristiche dimensionali, motori, carburanti, ipotesi emissioni sonore)		mama vessel 150m X 31m. Pescaggio 7,5m Motore LNG endometriti di potenza pari a 6.000 KW LNG NOx /TEU 0,4 kg SOx /TEU - CO /TEU 30 gr. HC /TEU - Polveri sottili - 25 m altezza di camino, 0,9 m diametro uscita, 180° di emissione		

3

Tenendo conto che la percentuale di navi con stazza lorda superiore alle 40.000 ton sul totale delle navi crociera che fanno scalo a Venezia è pari a circa il 40% delle toccate, si stima che circa 500 navi saranno





AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

MATTM 29; REGIONE 9

delocalizzate e passeranno attraverso la bocca di Malamocco, invece che attraverso la bocca di Lido.

Gli impatti sono valutati all'interno del SIA, per tutte le matrici ambientali e nelle presenti integrazioni.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE