

MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Misure di Mitigazione: eseguire la puntuale definizione dei sistemi precauzionali adottati nelle varie fasi operative, nonché le misure di contenimento previste al fine di ridurre la dispersione del sedimento nell'area circostante. In merito alle panne antitorbida, vanno fin da ora meglio specificate la tipologia di panna e le modalità di messa in opera della stessa, soprattutto in merito alle condizioni idrodinamiche attese nelle aree di installazione che potrebbero condizionarne la stabilità e l'efficacia.

Va meglio specificata e dettagliata qualsiasi forma di mitigazione che si intende adottare, in particolare in funzione dei target sensibili che vanno opportunamente individuati. Inoltre, si ritengono non sufficienti le informazioni di cantiere relative alle operazioni di dragaggio. Le durate del ciclo di dragaggio non risultano coerenti con le mitigazioni proposte (massimo 10 ore). Va meglio descritto come si intenda operare riguardo la Gestione accurata delle velocità dei mezzi navali lungo il Contorta S. Angelo, per mantenerle al di sotto delle soglie di sollevamento del sedimento, precisando la soglia che si intende applicare, come questa è stata individuata e come, in termini operativi, può essere imposta ai mezzi navali in transito.

Si rileva la mancanza di chiarezza in relazione a come una barriera posta sotto il livello di medio mare possa risultare efficace nel contenimento dei solidi sospesi durante le attività di refluento e prima del completo assestamento del materiale.

I dettagli operativi e di dimensionamento delle barriere antitorbidità saranno descritti nelle successive fasi progettuali con particolare riferimento all'esperienza raccolta nei lavori eseguiti dal Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche).

Le mitigazioni che verranno adottate in fase di cantiere deriveranno anche da una attenta valutazione delle risultanze analitiche raccolte in fase di monitoraggio ante operam. Tali indagini verranno condotte in accordo con gli Istituti Scientifici e di Ricerca locali. Tali elementi conoscitivi permetteranno anche di raccogliere le condizioni temporali in cui svolgere le lavorazioni.

I modelli previsionali hanno valutato anche gli effetti del naviglio alle varie velocità (6 e 8 nodi), individuando i 6 nodi come limite compatibile con le Ordinanze per la Laguna di Venezia e gli effetti sulle strutture morfologiche.

Si rimanda allo studio idraulico, per ogni elemento di dettaglio anche relativo alle opere di contenimento e protezione alle strutture sommerse.