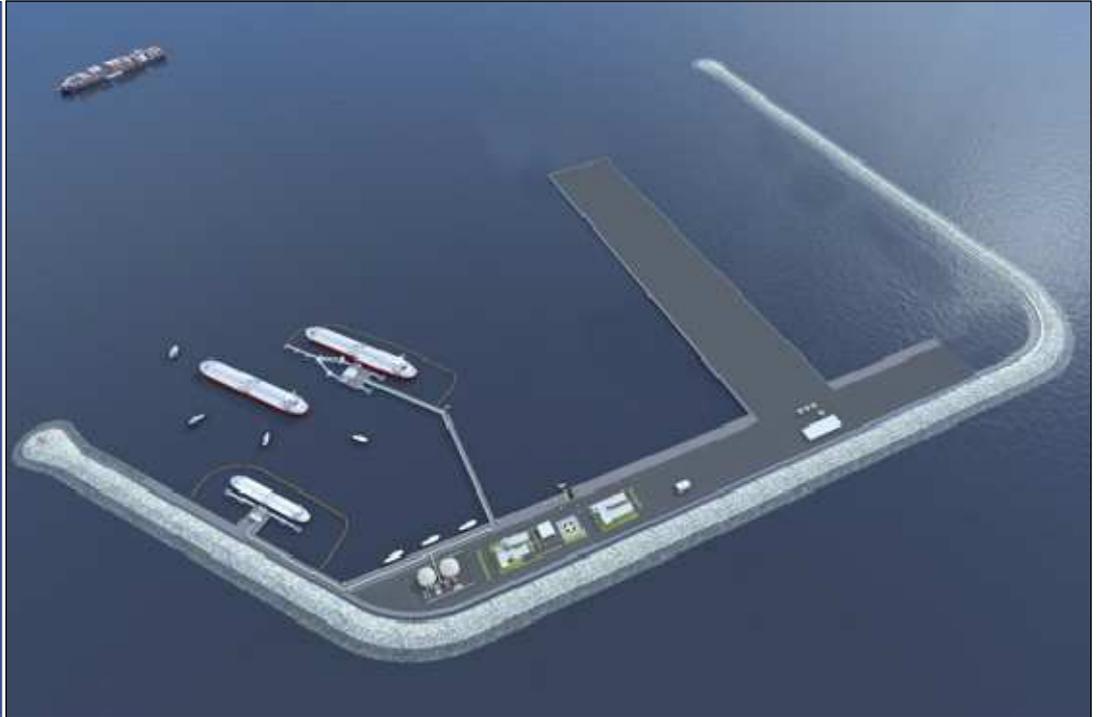
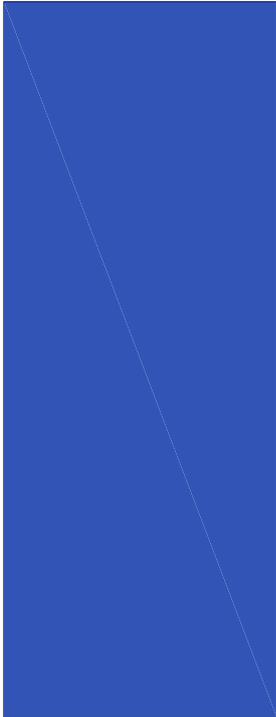




Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MAGISTRATO ALLE ACQUE di VENEZIA



PROGETTAZIONE

Ing. P. Rossetto

Ing. G. Zoletto

Nuovi Interventi per la Salvaguardia di Venezia

Legge 798 del 29-11-1984

Convenzione rep. n.7191 del 4-10-1991

Atto Attuativo rep. n. 8513 del 27-07-2011 (Progettazione Preliminare)

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE
 AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA
 PROGETTO PRELIMINARE
 TERMINAL CONTAINERS**

CUP: D73B11000150001

Progettazione
 Ambientale e
 Impiantistica



Progettazione
 Infrastrutture



Studi ed indagini preliminari
**RELAZIONE MODELLO
 IDRODINAMICO**

Cod. Elab.

C4-REL-1004

elaborato

controllato

approvato

Coordinamento alla
 Progettazione



Consorzio
 Venezia
 Nuova

Ing. M. Brotto

Marzo 2012

revisione	descrizione	elab.	contr.	appr.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

TERMINAL PLURIMODALE OFF – SHORE al largo della COSTA VENETA

PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

RELAZIONE MODELLO IDRODINAMICO

Gruppo di progettazione



Collaborazione specialistica



TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	Rev.1

INDICE

1	PREMESSE	4
2	STRUTTURA DEL MODELLO	6
	2.1 IL MODULO DELFT 3D WAVE.....	7
	2.2 IL MODULO DELFT 3D FLOW	8
	2.3 DEFINIZIONE DEL DOMINIO DI INDAGINE.....	9
	2.4 GRIGLIE COMPUTAZIONALI E BATIMETRIE ASSOCIATE.....	10
3	CALIBRATURA DEL MODELLO	16
4	IL MOTO ONDOSO.....	18
	4.1 REGIME METEOMARINO DELL' AMBITO OGGETTO DI INTERVENTO	18
	4.1.1 Analisi del moto ondososo al largo di Venezia	19
	4.1.2 Dati di vento di base per le simulazioni	21
	4.2 MOTO ONDOSO A DIVERSI TEMPI DI RITORNO	34
	4.3 EVENTI MASSIMALI	41
	4.3.1 Traversia di Grecale-Bora (nord-est)	42
	4.3.2 Traversia di Scirocco (sud-est)	44
	4.3.3 Traversia di Libeccio (sud-ovest)	46
	4.3.4 Traversia di Maestrale (nord-ovest).....	47
	4.4 STUDIO DELLA DURATA DELLE ALTEZZE D'ONDA	48
	4.4.1 Traversia di Grecale-Bora (nord-est)	49
	4.4.2 Traversia di Scirocco (sud-est)	50
	4.4.3 Traversia di Libeccio (sud-ovest)	51
	4.4.4 Traversia di Maestrale (nord-ovest).....	52
	4.4.5 Durata delle altezze d'onda.....	53
5	IL REGIME DELLE CORRENTI.....	59
	5.1 CASO 1 – MAREA DI QUADRATURA	63

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

5.2	CASO 2 – MAREA DI SIZIGIA.....	66
5.3	CASO 3 – MAREGGIATA DI BORA	69
5.4	CASO 4 – MAREGGIATA DI SCIROCCO.....	73
6	CONCLUSIONI	78

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

1 PREMESSE

Fra le attività connesse con la progettazione preliminare del progetto denominato *Terminal plurimodale off-shore al largo della costa di Venezia* del Magistrato alle Acque di Venezia - Consorzio Venezia Nuova, è stata prevista anche l'implementazione di un modello idrodinamico tridimensionale, il cui ambito di applicazione è di seguito rappresentato in Figura 1 (elaborato C5-DIS-1020).

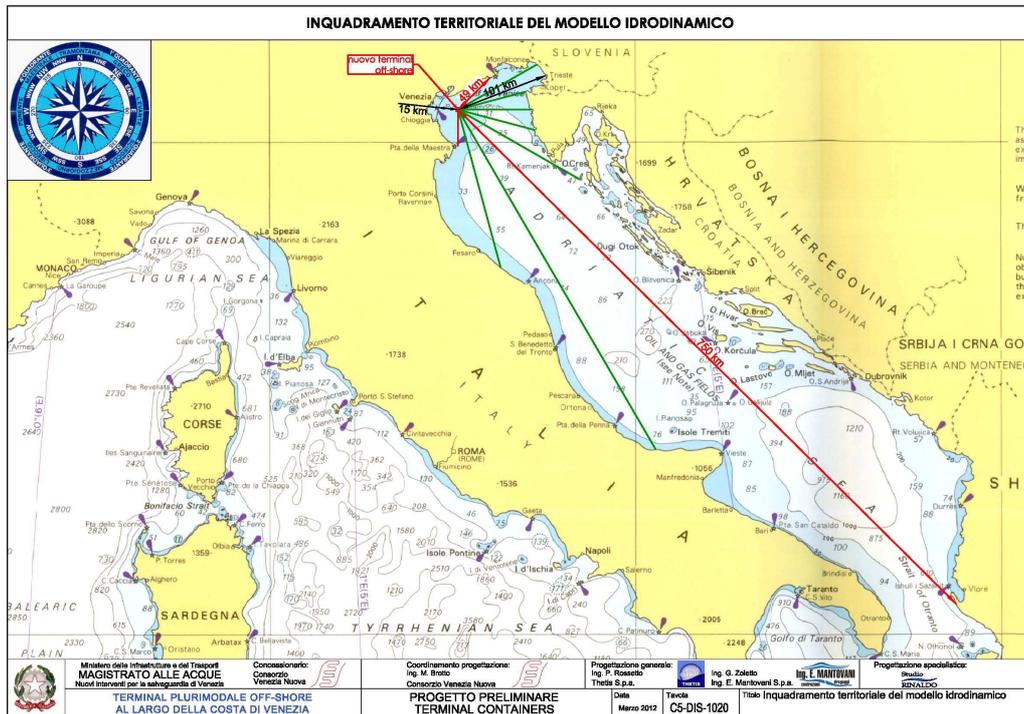


Figura 1: inquadramento territoriale del modello idrodinamico

Detto modello, qui di seguito descritto, è stato realizzato al fine di valutare:

- Il moto ondoso incidente, per mareggiate provenienti sia dalla traversia di bora, che da quella di scirocco;
- il moto ondoso residuo nell'area del terminal per diverse condizioni di vento, con l'obiettivo di restituire le relative curve di durata per intervalli significativi delle altezze d'onda, sulla base delle statistiche di vento disponibili;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Nei seguenti paragrafi verrà dapprima descritta la struttura del modello in uso con i relativi fondamenti teorici, quindi la fase di calibratura dello stesso ed infine verranno discussi i tre aspetti indagati, ciascuno in un apposito paragrafo.

2 STRUTTURA DEL MODELLO

Il modello tridimensionale idrodinamico Delft3D, sviluppato dall'Istituto nazionale ed internazionale per le questioni deltizie Deltares di Delft (Olanda), di cui si è in possesso di regolare e piena licenza d'uso, permette di analizzare l'idrodinamica, il trasporto di sedimenti, la morfologia e la qualità delle acque di ambienti costieri, fluviali ed estuari.

In particolare per il calcolo del regime delle correnti è stato utilizzato il modulo FLOW e per il calcolo del moto ondoso il modulo WAVE.

La caratteristica principale del programma è il suo carattere di tridimensionalità che permette ad esempio di analizzare il regime verticale delle velocità ed il fenomeno delle correnti di densità.

Al fine di rappresentare questo tipo di fenomeni il campo di moto in verticale viene suddiviso in fasce (layers): nel caso in esame sono tre.

I layers non sono piani orizzontali, ma seguono l'andamento dei fondali, venendo quindi assegnati come percentuale della profondità complessiva e la relativa funzione, è per l'appunto, quella di consentire una rappresentazione delle variazioni di densità di un prefissato parametro lungo lo sviluppo del campo di moto.

Nella Figura 3 qui di seguito riportata, direttamente tratta dal manuale del programma, è contenuta un'immagine che consente di chiarire in modo più efficace il concetto, demandando alla lettura di detto testo per ogni necessario approfondimento.

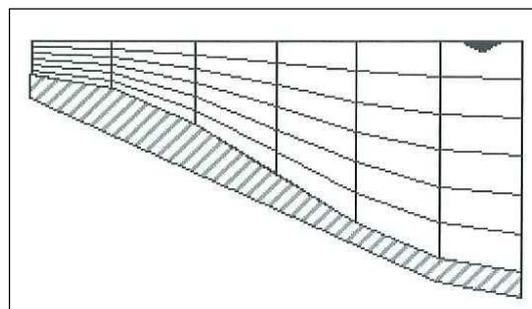


Figura 3- immagine di esempio tratta dal manuale del programma Delft3D

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

2.1 IL MODULO DELFT 3D WAVE

Il modulo Delft 3D-WAVE può essere usato per simulare la propagazione e la trasformazione di onde da vento in mare aperto, acque costiere, estuari, canali ed ambienti a marea. Viene calcolata l'evoluzione delle onde su profondità variabili, per predeterminate condizioni di vento e di marea.

Il programma è in grado di considerare la generazione dell'onda dovuta al vento e la relativa dissipazione dell'energia dovuta all'attrito di fondo, oltre alle interazioni non lineari fra onda e onda, quali ad esempio rifrazione e diffrazione.

Il modello matematico utilizzato per il calcolo delle onde, della cosiddetta terza generazione, è denominato SWAN (Simulating Waves Nearshore) ed è stato validato e verificato con successo da Ris, 1997 e Booij, 1999, essendo stato sviluppato dall'Università tecnica di Delft e continuamente applicato a casi di studio in tutto il Mondo.

Il modello matematico SWAN si basa sull'equazione discreta di bilancio dell'azione spettrale e permette di coprire tutte le direzioni e frequenze. Di conseguenza può modellare un campo di moto per onde a cresta corta, che si propagano simultaneamente da differenti direzioni.

SWAN tiene conto di una serie di fenomeni connessi alla propagazione di un'onda, riconducibili a:

- lo shoaling ovvero la progressiva crescita dell'onda all'avvicinarsi della terraferma;
- la rifrazione indotta sia dalla corrente che dalla profondità;
- il vento;
- il whitecapping, ovvero il frangimento per raggiunta ripidità limite dell'onda, con conseguente dissipazione di energia;
- l'attrito di fondo;
- il frangimento dovuto alla profondità del fondale;
- l'interazione non lineare tra le onde.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

2.2 IL MODULO DELFT 3D FLOW

Tale modulo simula fenomeni di trasporto e di flusso instabile risultanti da forzanti meteorologiche e di marea, includendo l'effetto delle differenze di densità dovute ad una distribuzione non uniforme di temperatura e salinità.

- Un numeroso insieme di fenomeni fisici viene preso in considerazione dal modello:
- Gradienti di superficie libera;
- Effetto della rotazione terrestre, la cosiddetta forza di Coriolis;
- Acqua con diverse densità;
- Gradienti di densità orizzontale per la pressione;
- Turbolenza indotta da flussi di massa e momento;
- Trasporto di sali, calore ed altri costituenti conservativi;
- Forzanti di marea al contorno;
- Sforzo di taglio dovuto alla variazione spazio temporale del vento sulla superficie dell'acqua;
- Variazione spaziale dello sforzo di taglio sul fondo;
- Variazione spazio temporale della pressione atmosferica sulla superficie dell'acqua;
- Apporti di portata variabili nel tempo;
- Sommersioni ed emersioni di bassifondi;
- Scambio di calore attraverso la superficie libera;
- Evaporazione e precipitazione;
- Forze generate dalle maree;
- Effetto del flusso secondario sulle equazioni dei momenti a media profondità;
- Sforzo di taglio laterale sulle pareti;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

- Scambio verticale del momento dovuto al moto ondoso interno;
- Influenza delle onde sullo sforzo tangenziale di fondo;
- Sollecitazioni indotte dalle onde e dai flussi di massa;
- Flusso attraverso strutture idrauliche;
- Flussi derivanti da vento inclusi cicloni ad uragani.

La modellazione numerica idrodinamica risolve nello spazio e nel tempo le equazioni di Navier – Stokes per fluidi incomprimibili sotto le assunzioni di Boussinesq e di acque poco profonde. Nel modello 3D le velocità verticali sono computate dall’equazione di continuità e l’insieme delle equazioni differenziali parziali, combinate con un appropriato set di condizioni iniziali ed al contorno, è risolto per una griglia computazionale curvilinea.

Superfluo appare, nel caso in esame, proporre una descrizione dei fondamenti matematici del modello demandando eventuali approfondimenti al riguardo alla lettura dei manuali d’uso del programma, che rappresenta uno strumento di uso consolidato e riconosciuto a livello internazionale.

La modellazione è basata sulla costruzione di una griglia computazionale dell’area oggetto d’indagine, con associata batimetria dei fondali. Nel seguito del presente paragrafo verranno descritti i vari passaggi, che hanno permesso di costruire il modello a partire dalla griglia di calcolo.

2.3 DEFINIZIONE DEL DOMINIO DI INDAGINE

Il *terminal off-shore* oggetto del presente studio è localizzato nel Golfo di Venezia, circa 14 km a sud-est della bocca di porto di Malamocco (circa 7.3 miglia marine) e circa 15 km a sud-est della bocca di porto di Lido (circa 8 miglia marine), come indicato nella succitata Figura 1. Per il paraggio di Venezia, vicino a cui è localizzato il realizzando terminal, può essere definito come settore di traversia principale il quadrante di nord-ovest (0°-90°N) da cui spirano venti di Grecale (o Bora per l’alto Adriatico), mentre può essere indicato come settore di traversia secondaria il quadrante di sud-ovest (90°-180°N), da cui spira il vento di Scirocco. Come si osserva dalla Figura 1 il fetch disponibile al vento di Scirocco corrisponde alla intera estensione del Mare Adriatico, delimitato a sud dallo Stretto di Otranto, per una lunghezza efficace di circa 750 km (circa 405 MN) lungo la direttrice in direzione 135°N.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Per memoria si rammenta, come il *fetch* rappresenti la lunghezza della superficie libera del mare su cui il vento è libero di spirare senza incontrare ostacoli, con velocità e direzioni relativamente costanti.

In queste condizioni, è stata una evidente necessità l'estensione del dominio di studio all'intero Mare Adriatico, dal Golfo di Venezia allo Stretto di Otranto, in modo da poter rappresentare correttamente lo sviluppo del moto ondoso in tutte le condizioni analizzate, pur se una tale scelta ha evidentemente reso più complicato lo sviluppo dello studio.

2.4 GRIGLIE COMPUTAZIONALI E BATIMETRIE ASSOCIATE

Il sistema delle griglie computazionali del modello Delft3D è composto di maglie quadrilatere a dimensione evidentemente variabile in funzione delle esigenze del calcolo idrodinamico, della tipologia e della precisione dei risultati attesi, oltre che della geometria del dominio stesso. La profondità delle celle corrisponde alla media ponderata dei fondali nella relativa superficie. Con maggior dettaglio, si osserva che l'area oggetto di studio è stata coperta da cinque tipi di griglie a diverse risoluzioni:

- La più estesa è la griglia n. 1, essendo composta da 121x130 celle ciascuna di dimensione 5x5 km che coprono l'intero mare Adriatico, con una superficie pari a circa 860 x 180 km². In tal modo è possibile simulare sia l'intero ciclo di maree caratteristiche dell'Adriatico che l'intero *fetch* per la formazione delle onde lungo la traversia di scirocco;

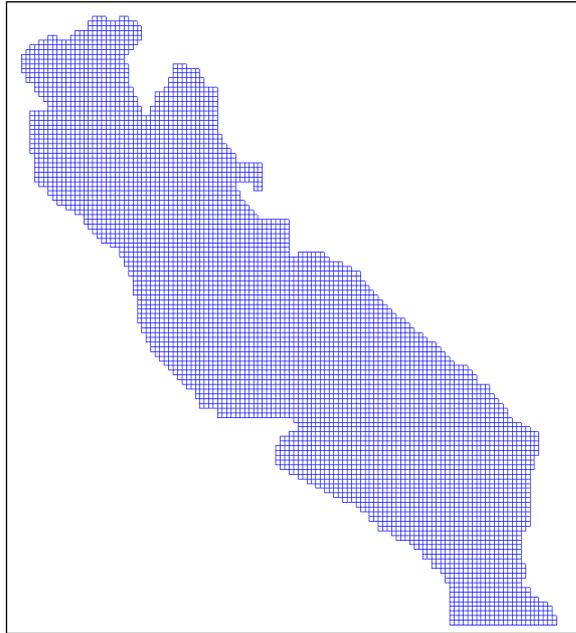


Figura 4: griglia n.1 – mare Adriatico

- La griglia n. 2 è invece composta da 122x106 celle di dimensioni 1000x1000 m per una superficie di 113 x 103 km², al fine di rappresentare con maggior dettaglio l'area dell'Alto Adriatico indicativamente dal golfo di Trieste a Ravenna. Come descritto in seguito, dando come condizione al contorno l'escursione di marea a Ravenna, combinata con i valori calcolati sull'intera superficie del mare Adriatico, il modello simula correttamente la corrispondente marea registrata a Venezia, dando così indicazioni confortanti sulla robustezza di quanto realizzato. Sulla calibrazione del modello, considerazioni di maggior dettaglio sono poste nel seguito della presente relazione;
- La griglia n. 3 è stata costruita appositamente per simulare la presenza della Laguna di Venezia con 207x219 celle di dimensioni 200x200 m. L'obiettivo dell'analisi non è ovviamente quello di simulare con dettaglio il regime delle correnti all'interno dell'area lagunare bensì considerare la Laguna come volume di scambio di modo da tenerne correttamente conto per i calcoli idrodinamici nel tratto di mare ad essa antistante fino all'area del terminal.

Una tale valutazione sarà in particolare importante per quanto attiene la valutazione della diffusione di eventuali spanti di idrocarburi in corrispondenza del realizzando terminal off shore, sia per la corretta valutazione del relativo andamento, che per la comprensione della

relativa evoluzione, in particolare per quanto riguarda la possibilità che tali contributi possano entrare nella Laguna di Venezia.

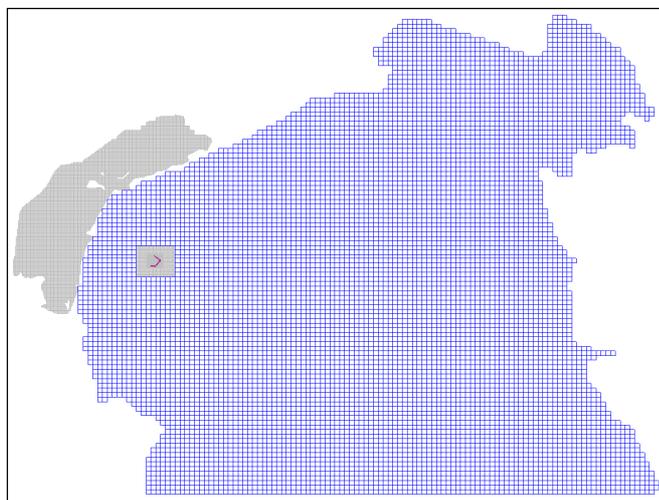


Figura 5: griglia n.2 – Alto Adriatico

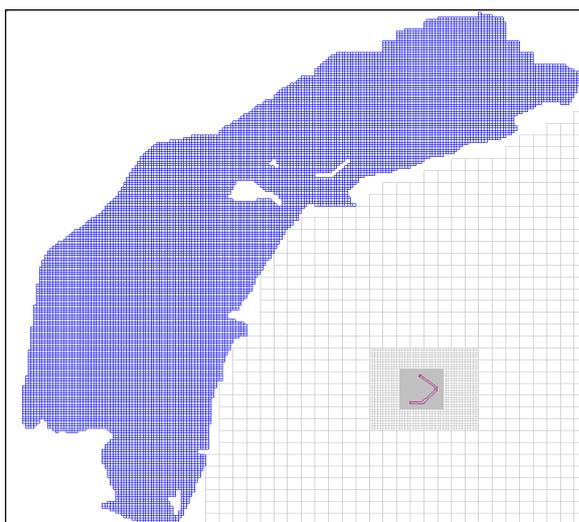


Figura 6: griglia n.3 – Laguna di Venezia

- Infine, per rappresentare la sola area del terminal sono state proposte ulteriori due griglie: la numero 4, con 42x37 celle di dimensioni 200x200 metri e la numero 5, con 322x342 celle di dimensioni medie 10x10 m. Quest'ultima copre un'area di 3.2x3.5 km corrispondente al nuovo terminal con dimensione così ridotta delle celle per la necessità di dover schematizzare la geometria delle mantellate del nuovo porto. L'esigenza di scalare

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

gradualmente la dimensione delle griglie è anche dettata dall'opportunità di evitare grandi variazioni nelle dimensioni delle griglie accostate, ad evitare potenziali instabilità di calcolo.

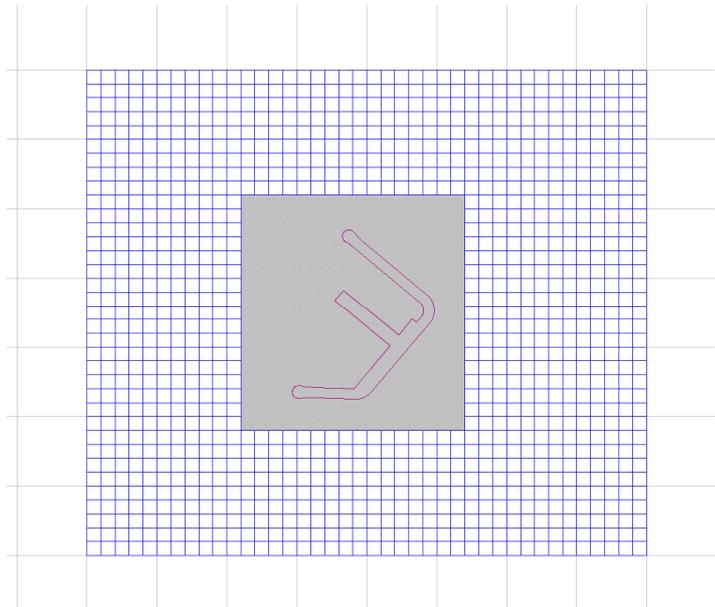


Figura 7: griglie n.4 e 5 – terminal offshore

Le cinque griglie, così costruite, vengono accoppiate con apposite funzioni del programma Delft 3D, che permette appunto di trasferire i valori calcolati, per una griglia al contorno di una o più griglie collegate alla prima.

Una tale funzione è fondamentale, in quanto consente di decomporre il dominio in più aree di interesse, potendo specificare per ciascuna di esse il livello di precisione richiesta con la variazione della misura delle celle.

È del tutto evidente, infatti, come non sia necessaria l'assunzione di una griglia di dettaglio su superfici ampie, per la sola generazione e propagazione al largo in acque profonde del moto ondoso. I fondali possono variare anche significativamente in valore assoluto all'interno della dimensione del lato della cella (5 km), rimanendo però su valori tali da non poter influenzare, in modo apprezzabile, la propagazione del moto ondoso, per onde di ampiezza pochi metri, le cui caratteristiche continuano a rimanere quelle tipiche del moto ondoso in acque profonde.

Risulta invece necessario, per studiare il regime della velocità delle correnti, predisporre una griglia di dettaglio per l'area del terminal al fine di poterne rappresentare correttamente l'influenza sul

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

regime idrodinamico. Dal momento che larghezza media della struttura è di circa 100 metri, si è deciso di predisporre la griglia di dettaglio (n. 5) con celle di dimensioni 100 m².

L'insieme delle griglie appena descritte è rappresentato nell'elaborato C5-DIS-1021, qui rappresentato in Figura 8.

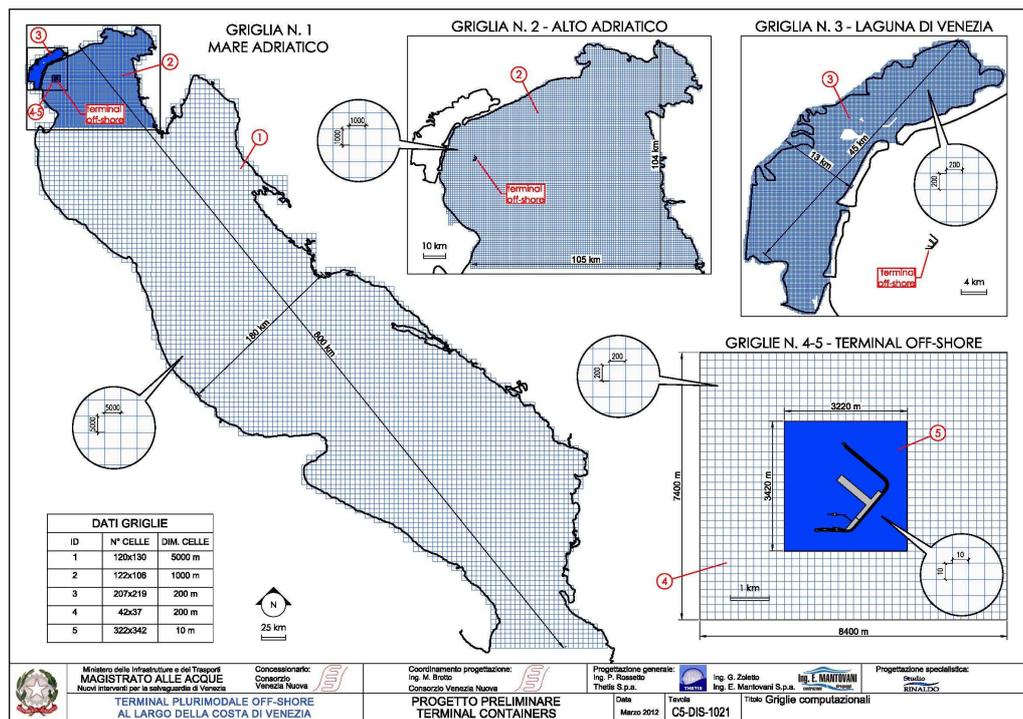


Figura 8: griglie computazionali

Per quanto concerne la Laguna di Venezia, si ritiene che la dimensione prescelta per le celle (200x200 m) consenta di rappresentarne correttamente le bocche di porto, che sono i canali di comunicazione tra laguna e mare, non dovendo rappresentare con dettaglio la morfologia lagunare per gli scopi di tale studio. Si d'ora occorre però segnalare come sia stato necessario procedere anche ad una simulazione delle dighe foranee alle bocche di porto, tenuto conto della relativa influenza, per quanto attiene l'idrodinamica degli scambi idrici fra mare e laguna.

Le batimetrie associate alle griglie appena descritte provengono da diverse fonti, in particolare sono state utilizzate:

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

1. Carte batimetriche dell'Adriatico Settentrionale e del mare Ionio in scala 1:750.000, edite dall'Istituto Idrografico della Marina nel 1970 e sistematicamente aggiornate;
2. Carta batimetrica dal Po di Goro a Punta Tagliamento in scala 1:100.000 dell'Istituto idrografico della Marina;
3. Carta della Laguna 2002 del Magistrato alle Acque di Venezia;

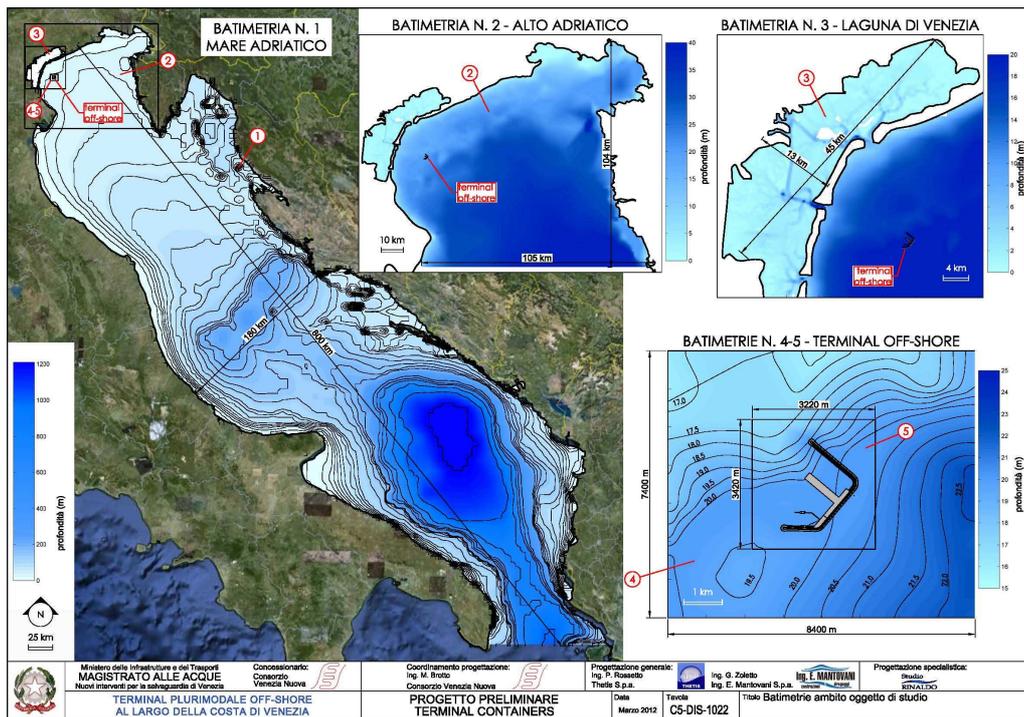


Figura 9: carte batimetriche

L'insieme delle carte batimetriche associate alle cinque griglie computazionali, descritte in precedenza, è rappresentato nella precedente Figura 9, dalla quale possono essere tratte le seguenti considerazioni:

1. Per quanto riguarda la batimetria n.1 si osserva che la porzione più profonda del mare Adriatico è situata nella sua parte meridionale, con valori che arrivano fino a 1200 metri nella zona compresa, fra la costa pugliese e quella albanese;
2. La carta batimetrica associata alla griglia n.2 rappresenta l'area dell'alto mare Adriatico, con profondità oscillano tra 0 e 40 metri;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

3. La carta delle profondità relativa alla Laguna di Venezia (batimetria n.3), rappresenta con sufficiente precisione i canali principali dello specchio lagunare ed anche la rete secondaria. Certamente non vi è sufficiente precisione nella rappresentazione dei ghebi e delle strutture morfologiche, ma dal momento che il modello è stato costruito per simulare le condizioni idrodinamiche nell'area del nuovo terminal offshore, tale livello di precisione è giudicato idoneo, non essendo richiesto in questa sede valutazioni sull'evoluzione morfologica della laguna, per cui sarebbe necessaria evidentemente una griglia molto più accurata;
4. La batimetrie associate all'area del terminal (batimetrie n. 4/5) mostrano che l'escursione dei fondali varia tra le profondità di 15 e 25 metri. In particolare la struttura portuale in via di realizzazione garantisce fondali di almeno 20 metri nello spazio acqueo di pertinenza.

3 CALIBRATURA DEL MODELLO

Al fine di verificare le capacità predittive del modello è necessario operare una fase di calibratura, per verificare, ed eventualmente correggere, i numerosi parametri introdotti nella fase di realizzazione. Va da sé, infatti, che in assenza di una tale verifica i risultati ottenibili saranno affetti da un'alea di incertezza, in merito alla relativa rappresentatività degli eventi reali. Di fatto la calibratura, come in dettaglio qui di seguito illustrato, consiste nella simulazione di uno o più eventi noti, in modo da poter valutare la significatività delle differenze fra i valori misurati e quelli calcolati.

Dopo aver definito le griglie computazionali e le relative batimetrie come descritto in precedenza, sono state effettuate diverse simulazioni di prova mediante il modulo Delft3D FLOW, della durata di otto giorni consecutivi, imponendo come condizione al contorno una sequenza temporale di livelli di marea in vari punti della griglia n.1, corrispondente all'intero mare Adriatico. In particolare è stata imposta come condizione al contorno l'escursione di marea registrata ad Otranto ed a Ravenna nell'intervallo di tempo compreso tra il 9 ed il 17 ottobre 2010. Tale sequenza di giorni è stata scelta avendo avuto modo di verificare come nel suddetto periodo non vi fossero stati eventi meteorologici apprezzabili, attesa l'influenza della pressione atmosferica sull'andamento delle maree astronomiche.

Sono stati a tal fine reperiti le rilevazioni ufficiali della Rete Mareografica Nazionale (RMN) per le stazioni sopra indicate. Viene dunque preso in considerazione, come grandezza obiettivo della

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

calibrazione, il livello di marea calcolato nel nodo della griglia computazionale corrispondente alla stazione mareografica di Venezia (diga sud della bocca di porto di Lido) per l'intervallo di tempo sopra indicato. Nella seguente Figura 10 viene riportato il confronto tra i livelli di marea misurati dalla stazione mareografica ed i livelli calcolati con il modello.

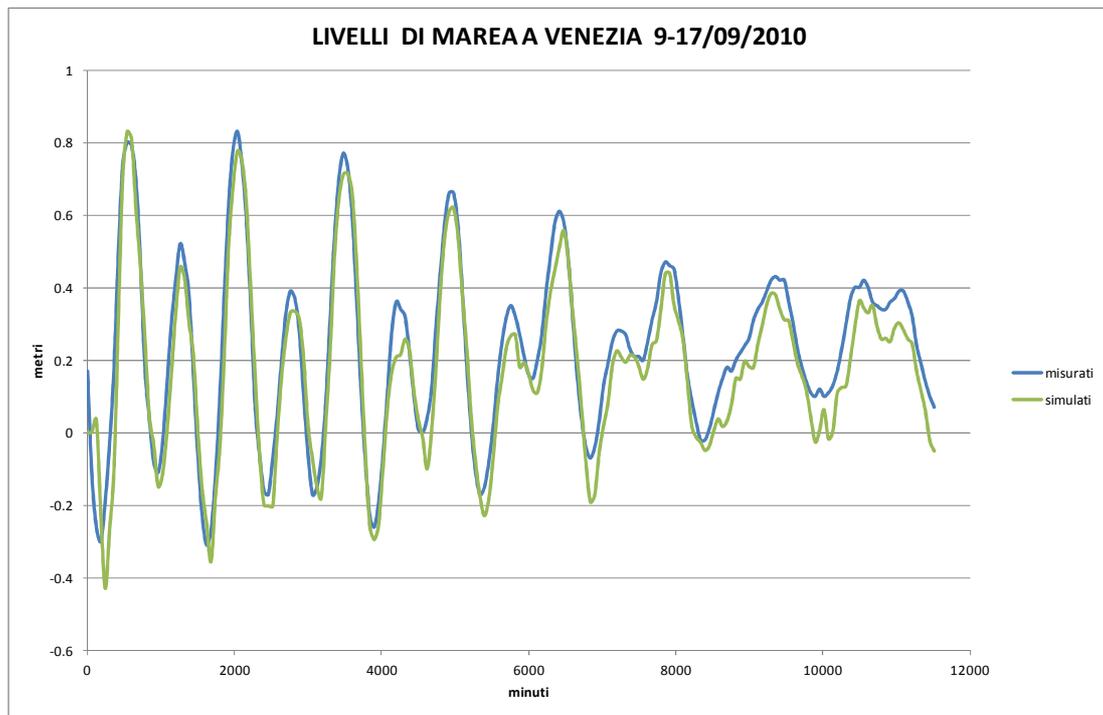


Figura 10: confronto tra livelli di marea misurati e calcolati da modello per la stazione di Venezia

Il confronto dei livelli simulati dal modello (in blu nella precedente Figura 10) con quelli effettivamente misurati nei medesimi giorni dalla stazione di Venezia della RMN (in verde nella medesima figura), dimostrano che il modello simula correttamente l'andamento delle caratteristiche idrodinamiche nell'area di indagine, essendo ben simulata la sequenza delle fasi di crescita e calo, con una più che buona rappresentazione dei relativi valori sui cavi e sulle creste.

Sulla base di tali risultati, si può ritenere che il modello così impostato sia idoneo per una corretta simulazione degli obiettivi citati nelle premesse della presente relazione.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

4 IL MOTO ONDOSO

Come definito in precedenza, lo studio del moto ondoso nel dominio di indagine viene effettuato mediante il modulo Delft 3D WAVE, basato sul modello matematico SWAN per la simulazione di onde corte.

Scopo di questa prima fase di studio è duplice:

- la valutazione delle condizioni meteomarine estreme, anche al fine di disporre dei dati meteomarini del moto ondoso necessari al dimensionamento delle opere;
- l'analisi del moto ondoso residuo all'interno della zona protetta del terminal plurimodale, ai fini della valutazione delle condizioni di operatività del terminal stesso. Le opere portuali di difesa dal moto ondoso consistono in una diga a scogliera in massi e pietrame, estesa complessivamente 4100 m, costituita da tre tratti lunghi circa 1470 m, 1530 m, 810 m rispettivamente a protezione dei settori di Bora (NE) di Scirocco (SE) e di Libeccio (SO). Si osserva al riguardo, come il porto non preveda protezione dai venti provenienti dal quadrante di nord-ovest, essendo prevista da questo lato l'imboccatura di accesso ai moli ed agli attracchi. Oggetto di indagine è dunque l'effetto di moto ondoso residuo provocato dalla generazione, propagazione e diffrazione delle onde provenienti dal largo e che investono il terminal.

4.1 REGIME METEOMARINO DELL'AMBITO OGGETTO DI INTERVENTO

Il nuovo terminal offshore, ubicato poche miglia al largo della laguna di Venezia di fronte alla bocca porto di Malamocco, è caratterizzato da un settore di traversia geografico delimitato da:

- il confine fra Veneto e Friuli Venezia-Giulia a nord-est, con un'estesa di circa 50 km;
- la costa veneta nel settore settentrionale ed in particolare il cordone litoraneo che delimita a mare la laguna di Venezia, posto ad una distanza dal nuovo terminal di circa 15 km;
- il promontorio di Punta della Maestra nel settore sud-occidentale, ad una distanza di circa 36 km;
- il settore sud-orientale invece, esposto alla traversia di Scirocco, non è di fatto delimitato da coste e presenta i valori massimi dei fetch geografici, essendo il relativo limite costituito dalla costa albanese ubicata a circa 750 km dall'ambito qui oggetto di studio.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Nella Figura 1 riportata nel cap. 1 è contenuta la rappresentazione del fetch geografico disponibile, i cui valori maggiori sono disposti lungo la direzione parallela all'asse del Mar Adriatico (circa 130-140°N). Per quanto attiene il fetch efficace, per il nuovo terminal off-shore, il valore massimo si ottiene in corrispondenza del settore direzionale compreso tra i 100°N ed i 170°N.

4.1.1 Analisi del moto ondoso al largo di Venezia

Per quanto attiene il regime meteomarinico del paraggio ove sorgerà il nuovo terminal, occorre evidenziare come nelle relative prossimità insista la stazione della torre CNR, dove è in funzione una stazione ondometrica sin dal 1987. Analizzando le registrazioni del periodo intercorso fra il giorno 1/11/1987 ed il 31/10/2007, per una durata totale quindi di 20 anni, è stato possibile dare corso alla relativa analisi statistica, attesa la durata delle misurazioni, di entità tale da poter ritenere significativo il campione a disposizione. Il riferimento per i dati di vento per ambiti più ampi del paraggio della laguna di Venezia è invece l'Atlante del vento e delle Onde del Mediterraneo (MEDATLAS), realizzato da Thetis S.p.A. in collaborazione con CNR - ISMAR, Communication and Systems, National Technical University of Athens, MeteoFrance e Semantic. È stato così possibile determinare la distribuzione degli eventi di moto ondoso per classi di direzione e altezza d'onda significativa (dati Consorzio Venezia Nuova – Servizio Informativo): nella seguente Figura 11 è contenuto il diagramma polare delle registrazioni del moto ondoso incidente alla torre CNR. Prevalente, per intensità e frequenza, è il settore di traversia di bora (30°-90° N), pur se, in considerazione del regime degli stati di mare registrati, è possibile individuare un settore di traversia secondario, nell'intervallo angolare 90°N-160°N (Scirocco). Dall'osservazione di tale grafico possono essere poste alcune considerazioni a commento:

- complessivamente il 57% degli stati di moto ondoso hanno altezza d'onda significativa inferiore a 0.5 m;
- gli eventi caratterizzati da un'altezza d'onda superiore a 0,5 m provengono per il 51,71% dal settore di traversia principale, per il 34,88% dal settore di traversia secondario e per il rimanente 13,41% dalle altre direzioni, principalmente da nord ovest (Libeccio, detto anche Garbin in dialetto veneto).
- Ovviamente, avendo a disposizione una serie di eventi su base statistica, è possibile valutarne anche la regolarizzazione degli eventi estremi, che caratterizza i due settori di traversia, ed associando un determinato tempo di ritorno all'altezza d'onda significativa,

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

rappresentativa del colmo della mareggiata (Tabella 1). Per memoria, si rammenta come con la dizione di ‘onda significativa’ H_s si intenda, la media aritmetica del terzo superiore della distribuzione in frequenza del gruppo d’onde, ipotizzata pari alla distribuzione statistica di *Rayleigh*. Interessante osservare come l’ordine di grandezza delle onde incidenti, con tempo di ritorno 50 anni, sia prossimo al valore di quattro metri, sia per la traversia principale, che per quella secondaria.

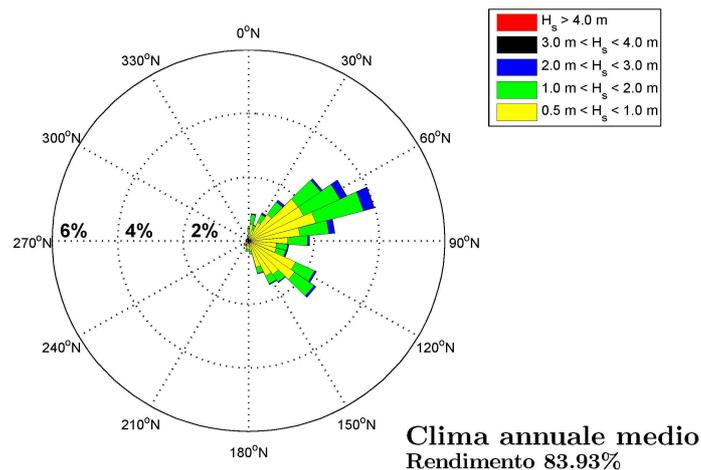


Figura 11: rosa di distribuzione media annua degli eventi di moto ondoso a largo di Venezia

Tempo di ritorno [anni]	Altezza d'onda significativa H_s [m]	Altezza d'onda significativa H_s [m]
	Settore di traversia	Settore di traversia
	30°-90° N	90°-160° N
1	2.5	2.7
5	3.1	3.4
10	3.3	3.7
30	3.7	4.2
50	3.9	4.4
100	4.1	4.7
500	4.7	5.5
1000	4.9	5.8

Tabella 1. Valori estremi di altezza d’onda significativa in funzione del tempo di ritorno.

Per completezza, qualche considerazione va posta anche per quanto attiene il regime dei venti, sulla base della serie storica a disposizione (registrata alla stazione RMN di Lido diga Sud), dei dati di vento (modulo e direzione di provenienza) dal 26/06/1998 al 31/12/2009. Il rendimento dell’anemometro, nel periodo di misurazione è risultato pari all’84.34%.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Nel suddetto periodo, i venti prevalenti per intensità e frequenza provengono sempre dal settore di bora (0-120°N), dopo i quali vanno considerati quelli provenienti dalla traversia di scirocco (120-240°N). Non appare però trascurabile a priori il settore di libeccio (330° N), pur se in presenza di un fetch assolutamente limitato, in quanto delimitato dal cordone litoraneo della laguna di Venezia.

In Figura 12 è rappresentata la distribuzione degli stati di vento su base annua, suddivisi per classi di velocità e direzione, da cui si può osservare che:

- il regime anemometrico annuale presenta una incidenza percentuale di eventi con intensità inferiore a 2,0 m/s pari a circa il 20%;
- gli eventi caratterizzati da un'intensità superiore a 7,0 m/s provengono per il 40% dal settore 0°-120°N, per il 25% dal settore 120°-240°N e per il rimanente 35% dalle altre direzioni. La direzione prevalente di provenienza è NE (Bora).

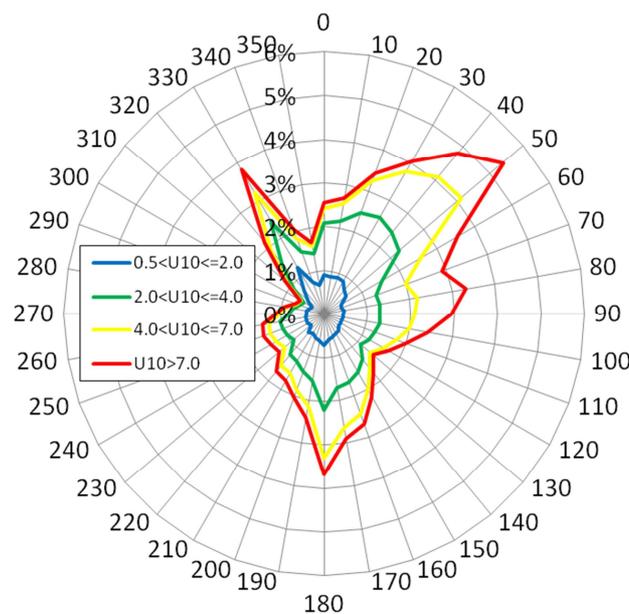


Figura 12: rosa di distribuzione media annuale del vento in corrispondenza alla diga Sud di Lido.

4.1.2 Dati di vento di base per le simulazioni

Come citato in precedenza, il riferimento per i dati di vento, per ambiti più ampi del paraggio della laguna di Venezia, è costituito dall'*Atlante del vento e delle onde del Mediterraneo* in precedenza citato, di cui si riportano di seguito in Figura 13, i punti di calcolo delle elaborazioni statistiche. Di

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

tutta evidenza, come si abbia a disposizione una ampia gamma di dati, in grado di fornire una completa caratterizzazione del regime dei venti nell'area, persino sovrabbondante rispetto ai limiti del fetch del nuovo terminal off shore.

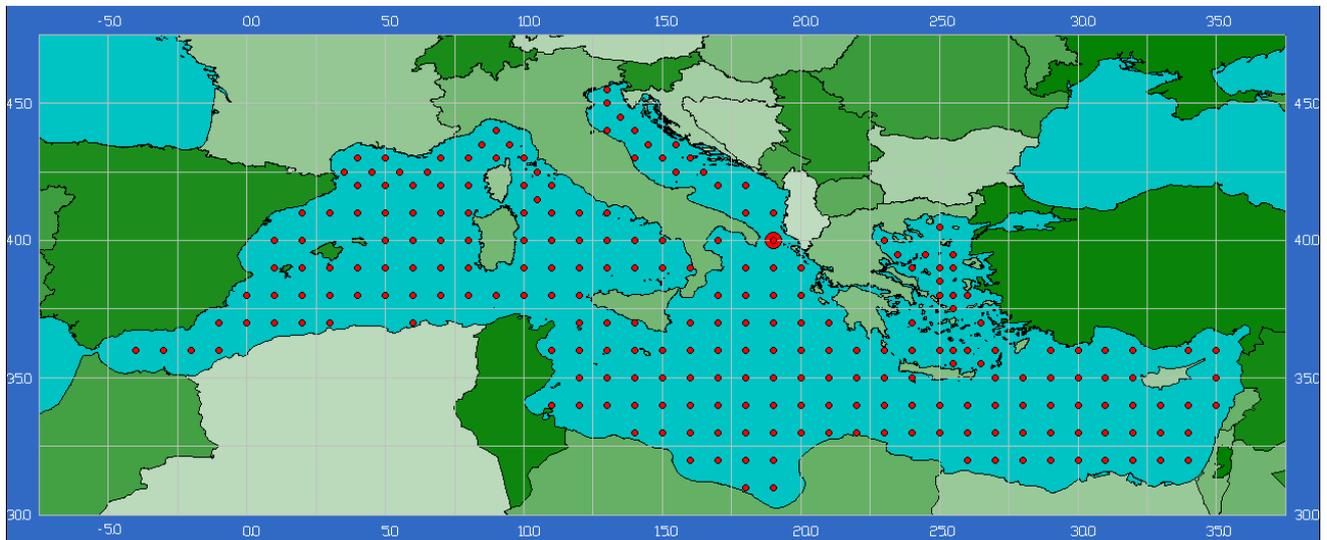


Figura 13: punti di calcolo dell'atlante MEDATLAS

In particolare, per quanto riguarda il Mare Adriatico (cfr. Figura 14) sono stati considerati 17 punti, per i quali sono disponibili le tabelle bivariate di frequenza delle seguenti coppie di parametri:

- velocità e direzione del vento;
- altezza d'onda e velocità del vento.



Figura 14 punti di calcolo MEDATLAS nel mare Adriatico

Al fine di caratterizzare il regime dei venti caratteristico del mare Adriatico, sono state considerate le tabelle, che correlano la velocità alla direzione del vento, a partire dalle quali sono stati realizzati i diagrammi polari di seguito riportati da Figura 15 a Figura 31. In ciascuno di detti diagrammi, uno per tutti i 17 punti di misura ubicati nel mare Adriatico, è possibile osservare per ogni direzione la frequenza percentuale di ciascun intervallo di velocità, da 0 a 20 m/s. Una tale analisi riveste una significativa importanza in particolare per i venti provenienti dalla traversia secondaria (Scirocco), attesa la necessità di capire se i valori massimi della velocità del vento alla bocca di Lido debbano essere considerati contemporaneamente validi, anche per l'intera superficie del fetch. È circostanza nota, infatti, la tendenza del vento a diminuire progressivamente la propria intensità, lungo la direzione su cui soffia. Basti al riguardo considerare, a titolo di esempio, le differenze nella velocità del vento di bora fra Trieste e Venezia, per non dare per scontato che la velocità del vento possa essere ritenuta un valore costante a priori, su superfici ampie come quella in esame.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

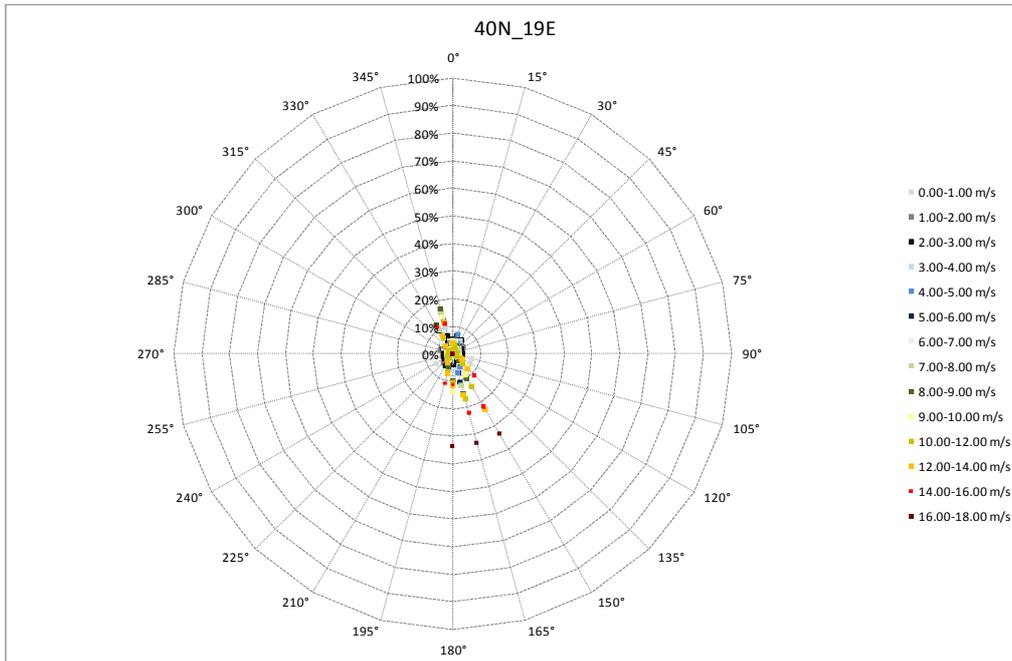


Figura 15: stazione 40N_19E

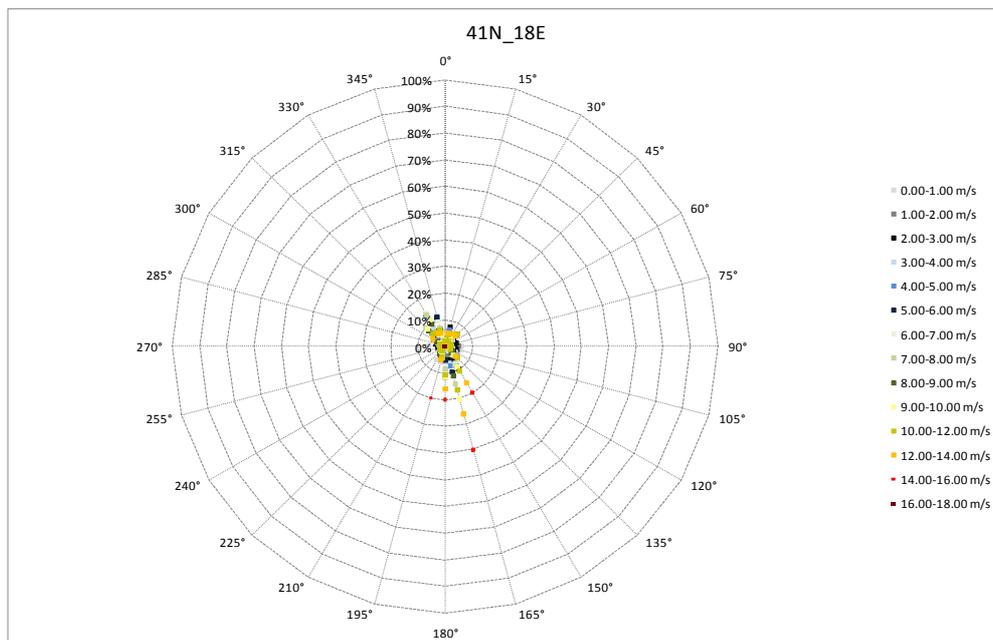


Figura 16: stazione 41N_18E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

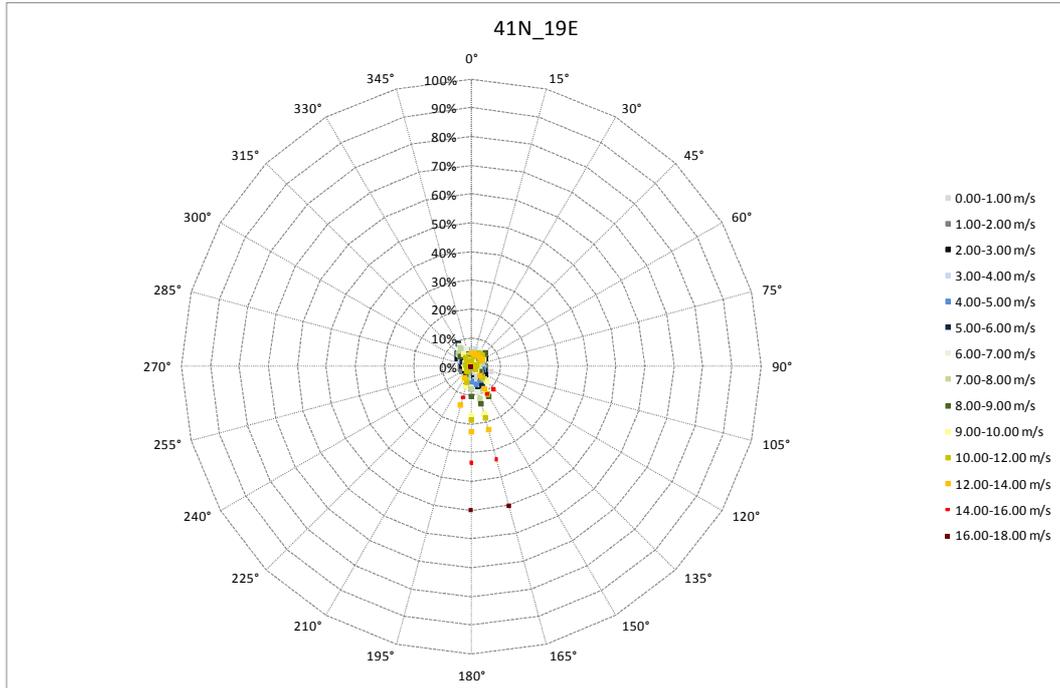


Figura 17: stazione 41N_19E

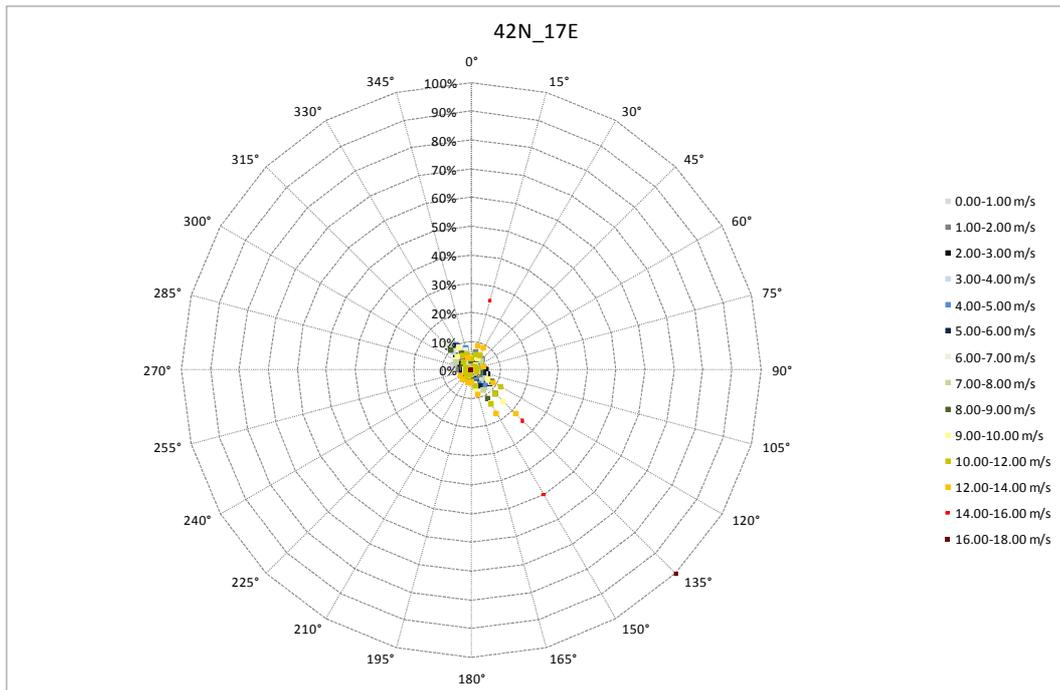


Figura 18: stazione 42N_17E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

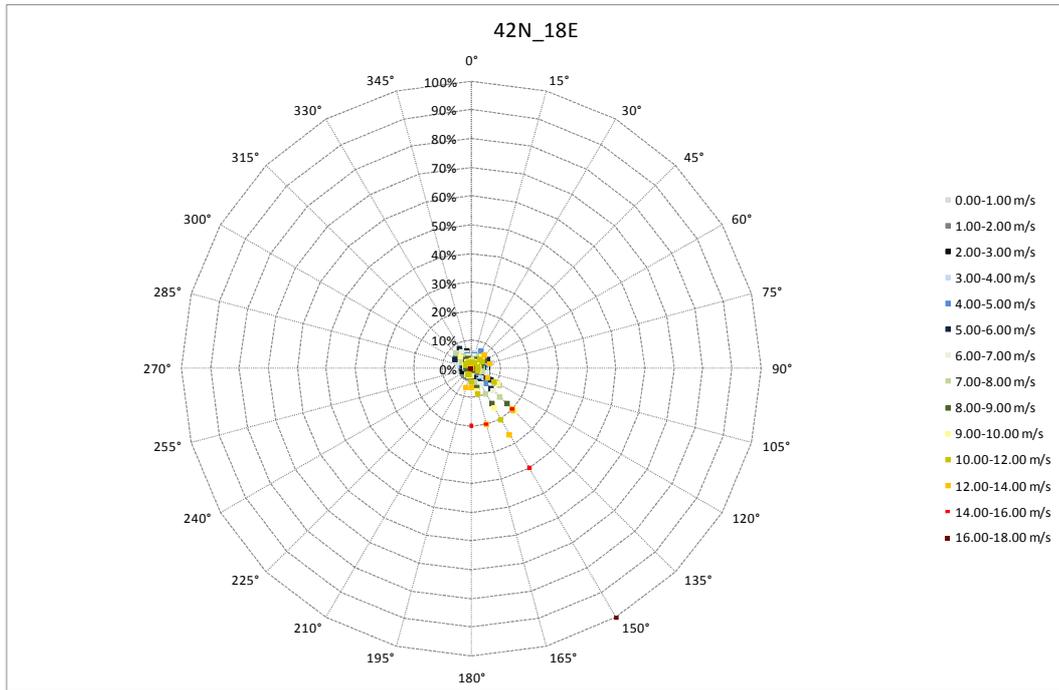


Figura 19: : stazione 42N_17E

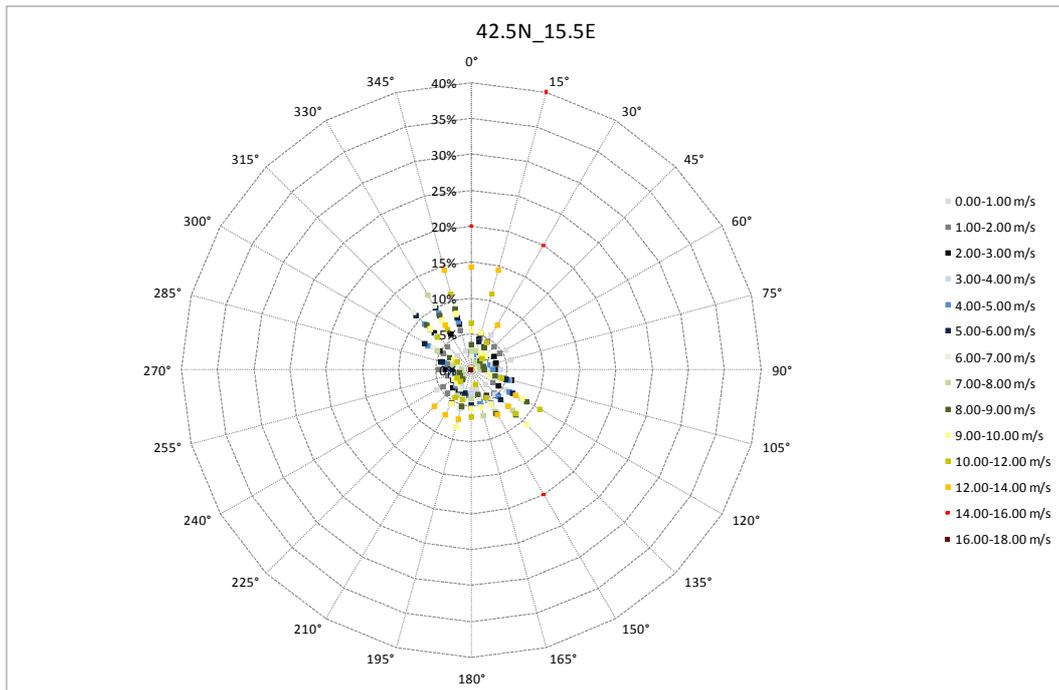


Figura 20: stazione 42N_15.5E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

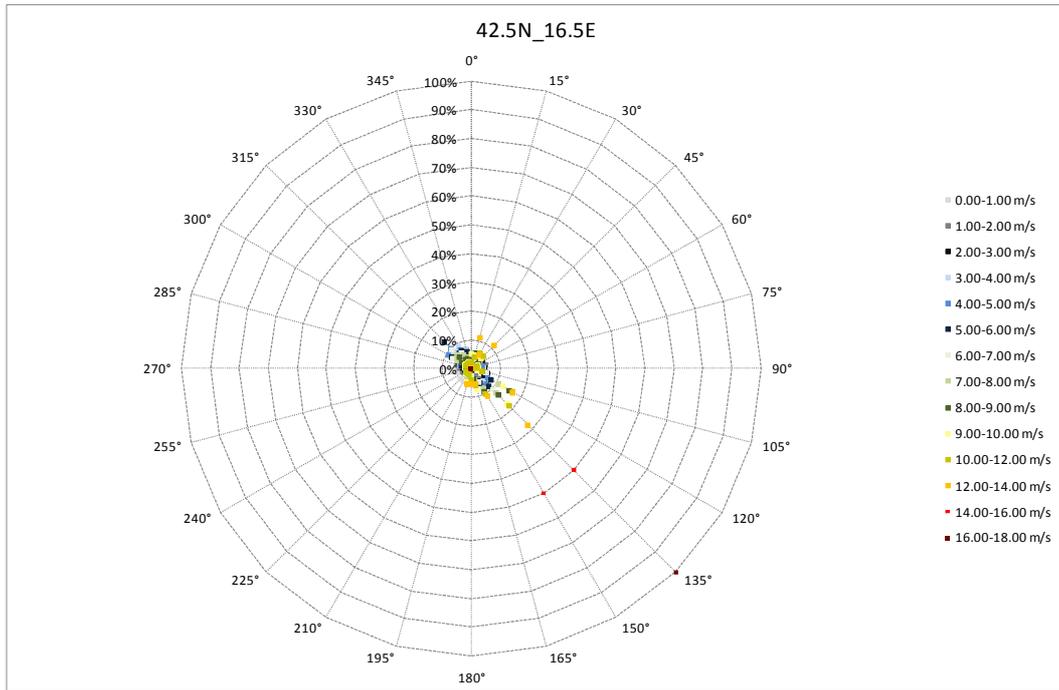


Figura 21: stazione 42.5N_16.5E

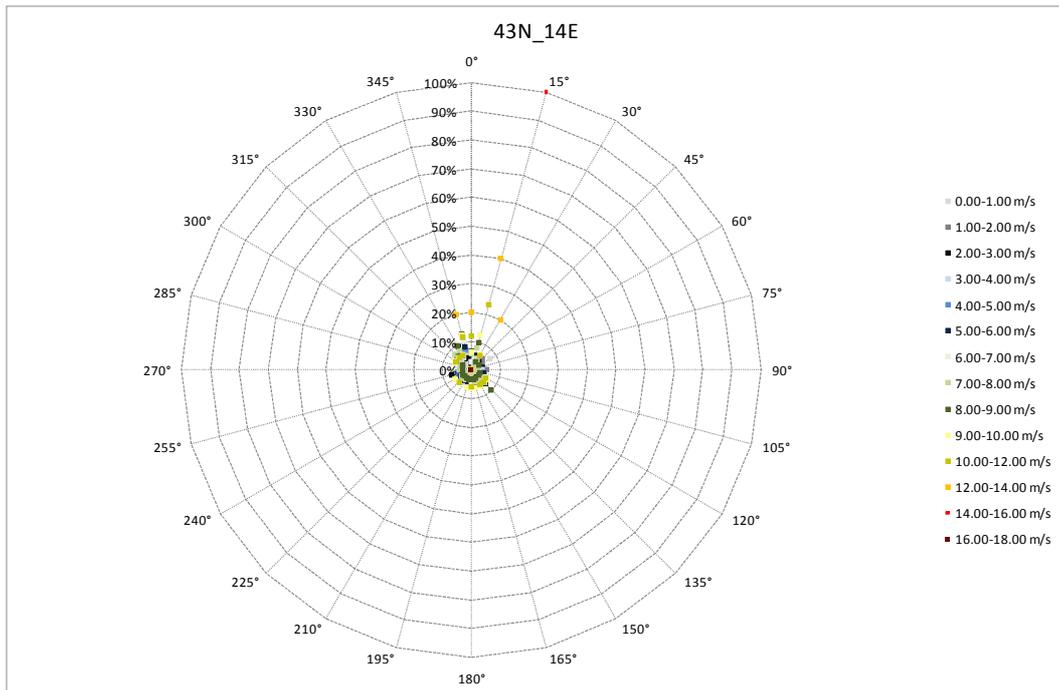


Figura 22: stazione 43N_14E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

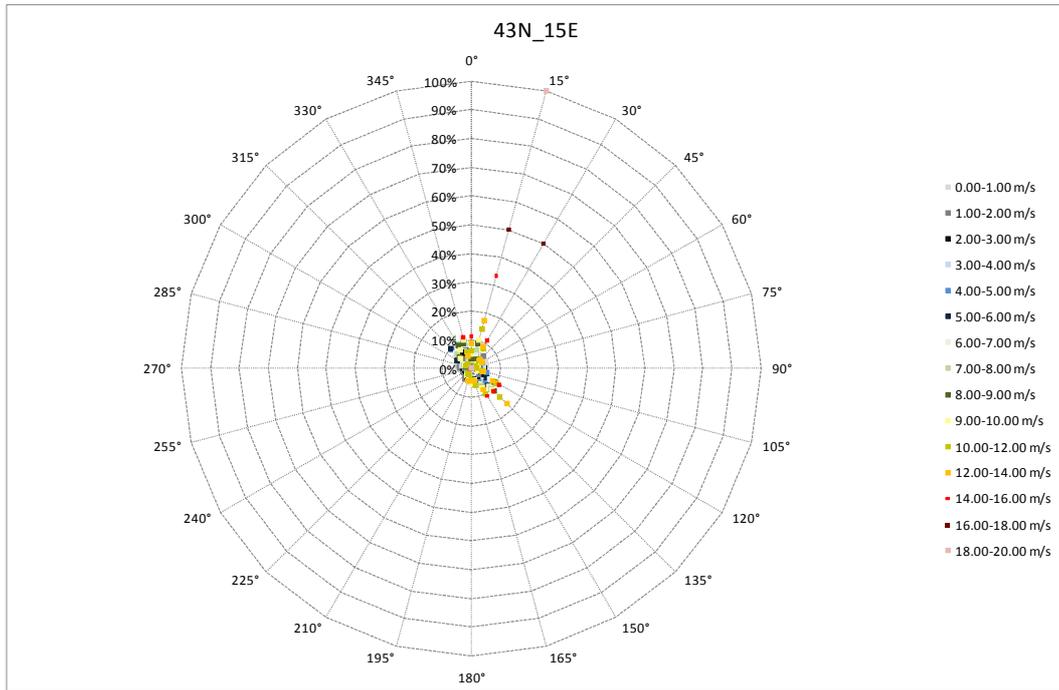


Figura 23: stazione 43N_15E

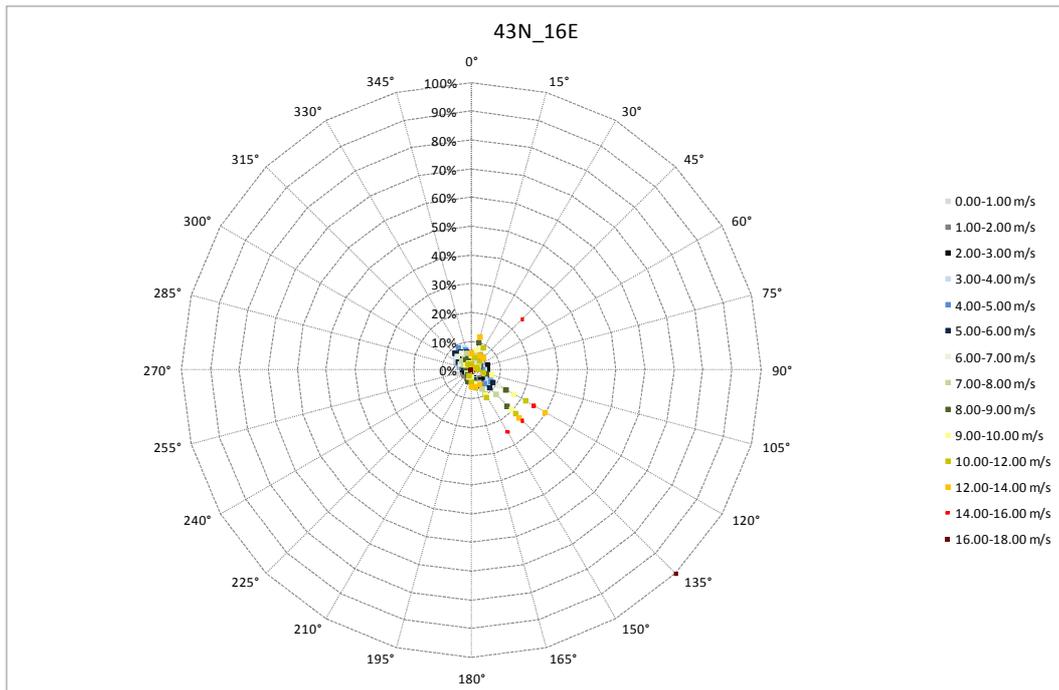


Figura 24: stazione 43N_16E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

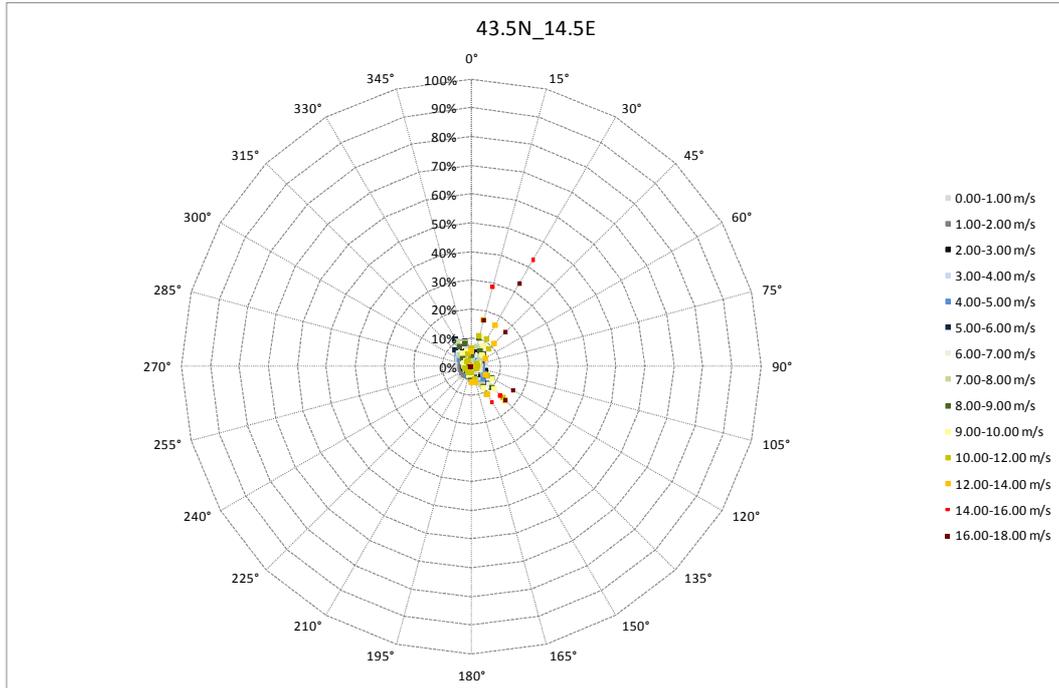


Figura 25: stazione 43.5N_14.5E

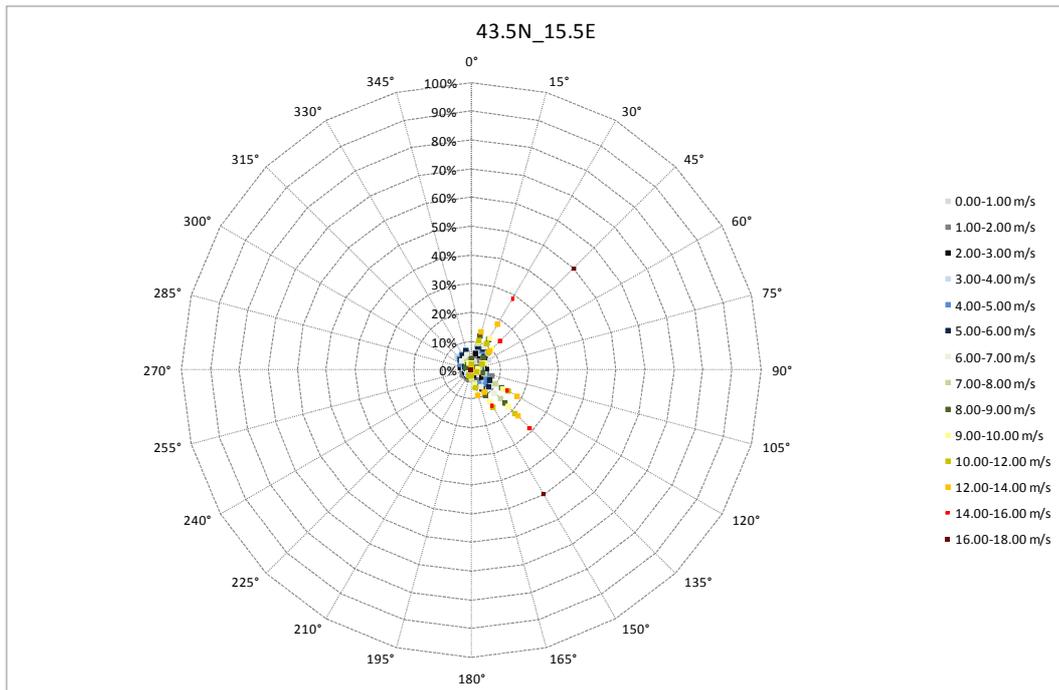


Figura 26: stazione 43.5N_15.5E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

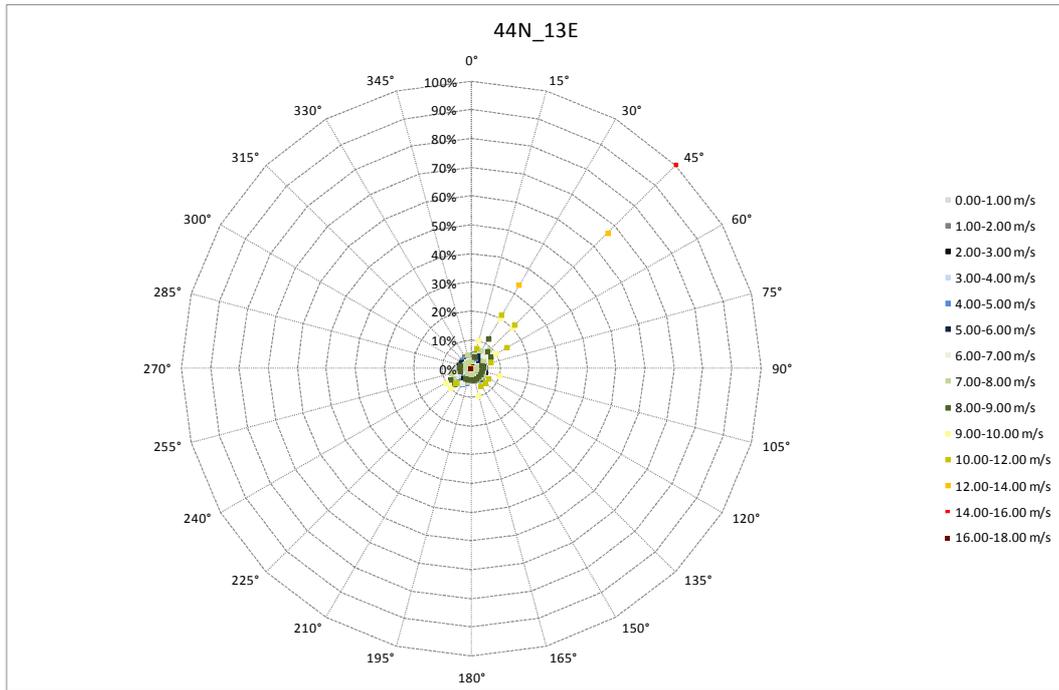


Figura 27: stazione 44N_13E

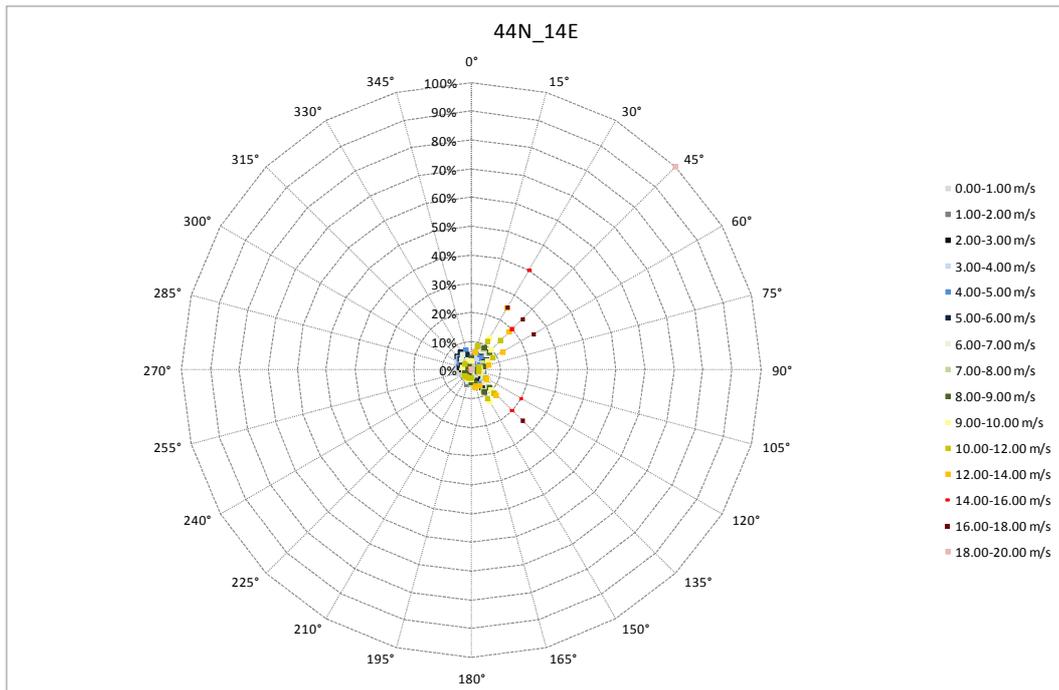


Figura 28: stazione 44N_14E

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

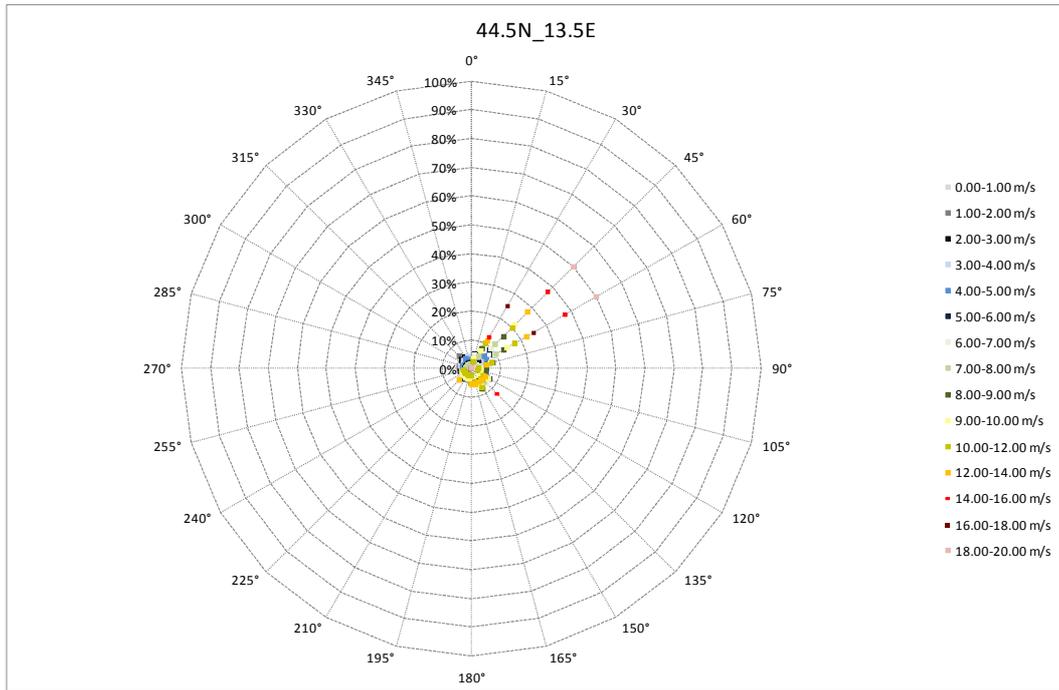


Figura 29: stazione 44.5N_13.5E

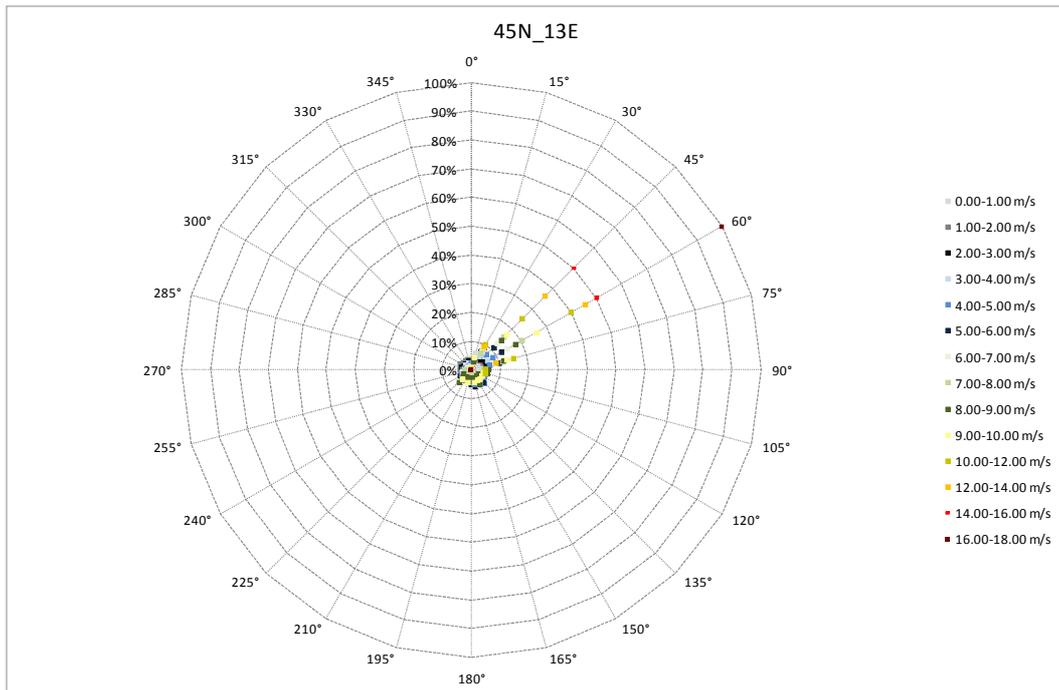


Figura 30: stazione 45N_13E

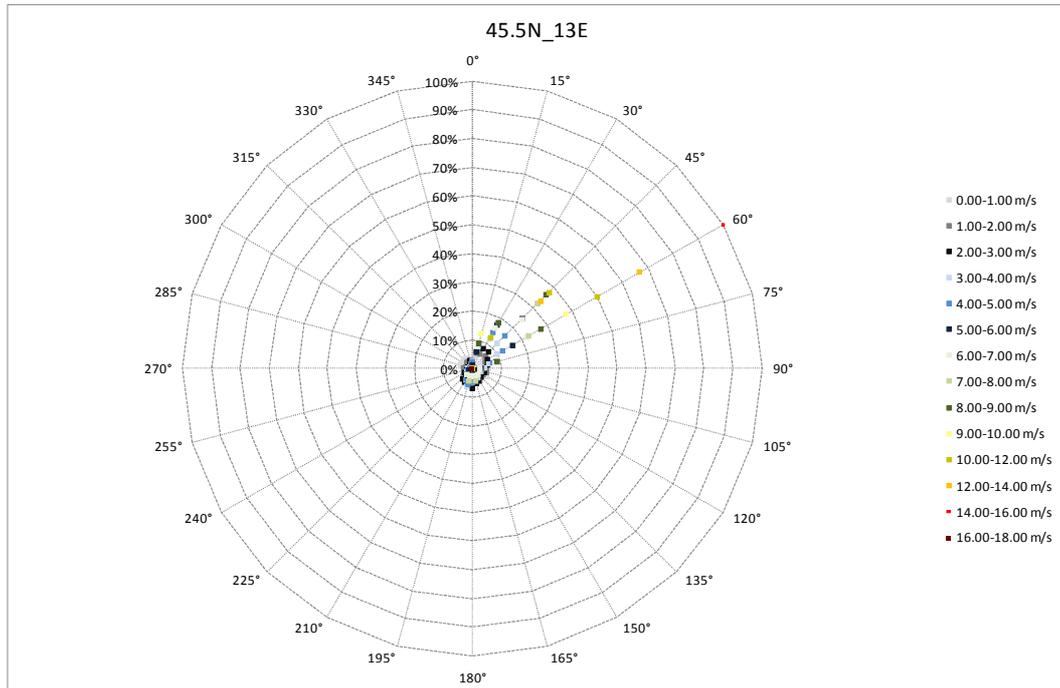


Figura 31: stazione 45.5N_13E

Dai dati rappresentati si osserva, come sia ragionevole attendersi diversi comportamenti nel regime anemometrico, a seconda della zona del mare Adriatico, a cui i relativi dati si riferiscono. In particolare:

- per quanto riguarda i punti localizzati nella parte meridionale dell'Adriatico, indicativamente compresi nella fascia di latitudine 40°-42°N, si osserva che nel quadrante di sud-est, corrispondente al vento di scirocco con direzione 135°-160°, si registrano con maggior probabilità i venti con le velocità maggiori, raggiungendo in alcuni casi, valori massimi di 16-18 m/s;
- nella parte centro settentrionale del Mare Adriatico, corrispondente a latitudini fino a 45°N in prossimità della Laguna di Venezia, è nel quadrante di nord-est (30°-60°) che si registrano, con probabilità più alte, venti con velocità che raggiungono anche valori dell'ordine dei 20 m/s;
- nei punti di calcolo più vicini all'area di progetto, risulta significativa anche la presenza dei venti di libeccio, quadrante nord-ovest 300°, con registrazioni che arrivano anche ad 8-10 m/s.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Tutti i suindicati valori delle velocità del vento verranno applicati all'intero campo di moto, pur se si sarebbe anche potuto considerare valori in qualche misura maggiori per i venti incidenti nella porzione meridionale del mare Adriatico, quantomeno per la traversia di scirocco. La valutazione dei risultati con vento non costante sul campo di moto potrebbe costituire un approfondimento, che comunque potrà essere effettuato nei successivi sviluppi progettuali, potendo ragionevolmente ritenere che le differenze possibili, rispetto ai dati qui calcolati, non siano significative. Una tale valutazione, di fatto una anticipazione dei risultati ottenuti, è dettata anche dall'osservazione delle registrazioni dei campi di moto effettuate presso la torre CNR, che forniscono dei valori assolutamente confrontabili, con quelli qui di seguito calcolati.

Sulla base delle succitate analisi statistiche possono essere tratte importanti considerazioni al fine di impostare correttamente le analisi di moto ondoso nell'area di studio:

- i venti dominanti e regnanti (ovvero massimi per frequenza ed intensità) per il paraggio antistante la Laguna di Venezia sono quelli provenienti dal settore di Bora (NE);
- il fetch geografico massimo disponibile è quello della traversia secondaria di Scirocco (SE), con una lunghezza di circa 750 km, tuttavia è possibile da un lato che il moto ondoso si sviluppi totalmente con un fetch efficace minore (per mareggiate di durata limitata) e dall'altro che durante una mareggiata anche molto prolungata il vento non sia costante in direzione ed intensità sull'intero fetch geografico, riducendo anche in questo caso il fetch efficace;
- i settori di traversia di Libeccio (SO) e di Maestrale (NO), nonostante siano caratterizzati da venti poco intensi e frequenti, non sono trascurabili a prescindere, in quanto il terminal portuale presenta una minore protezione al moto ondoso proveniente da questi settori;
- l'analisi delle condizioni estreme del moto ondoso incidente non è sufficiente ad una completa caratterizzazione delle condizioni meteomarine nel terminal, ma si rende necessario anche verificare se condizioni meno gravose, ma con maggiore frequenza annua, influiscano sull'operatività del porto.

Per valutare le condizioni più gravose, a cui l'opera può essere soggetta, sono stati simulati eventi reali, imponendo come condizioni al contorno intensità di vento con bassissime probabilità di superamento. In seguito vengono presentati i risultati ottenuti mediante simulazioni di eventi di minore intensità e maggiore frequenza, caratterizzati da velocità del vento inferiori provenienti dai quattro quadranti oggetto di studio.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

4.2 MOTO ONDOSO A DIVERSI TEMPI DI RITORNO

Al fine di ottemperare alle integrazioni richieste dal Comitato Tecnico di Magistratura (CTM) nella seduta del 27/10/2011, si è dato corso ad un'analisi del moto ondoso residuo nello spazio acqueo a servizio del nuovo terminal, per diversi tempi di ritorno.

Sulla base dei valori riportati nella precedente Tabella 1, contenente gli estremi di altezza d'onda significativa in funzione del tempo di ritorno sulla base delle misurazioni effettuate alla piattaforma oceanografica del CNR, è stata valutata la diffusione del moto ondoso all'interno del nuovo terminal, per tempi di ritorno pari a 30, 50, 100 e 500 anni per i settori di traversia Grecale-Bora e Scirocco.

Al riguardo occorre considerare però che, per la determinazione del moto ondoso residuo all'interno del nuovo terminal, sia necessaria l'applicazione del modello idrodinamico Delft3D in precedenza descritto, per cui si pone il problema di definirne le necessarie condizioni al contorno, attesa la circostanza di come la disponibilità delle altezze d'onda non presupponga la conoscenza dei corrispondenti valori di vento.

Per i vari valori di altezza d'onda con i suindicati tempi di ritorno, a tentativi mediante una serie di applicazioni di Delft3D, è stata ricavata la corrispondente velocità del vento, evidenziando fin da ora come le relative intensità, per i tempi di ritorno maggiori, siano valori estremamente alti, mai registrati finora nel paraggio oggetto d'indagine. Tali velocità del vento sono state applicate all'effettivo fetch disponibile per ciascun settore di traversia ovvero l'alto Adriatico nel caso della bora e l'intero mare Adriatico nel caso dello scirocco, potendo così calcolare il moto ondoso residuo secondo le modalità in precedenza descritte.

Il modello idrodinamico tridimensionale, realizzato per il presente progetto, è costituito da cinque diverse griglie computazionali (cfr. tavola C5-DIS-1021) che coprono rispettivamente: l'intero mare Adriatico, l'alto Adriatico, Laguna di Venezia e l'area del terminal off-shore.

Una volta fissati i valori di velocità del vento che producono le altezze d'onda significative per i tempi di ritorno considerati, in corrispondenza della piattaforma oceanografica, sono state realizzate le mappe del moto ondoso (altezza e lunghezza d'onda) per l'area del terminal nelle diverse condizioni. Tali elaborati sono proceduti da rappresentazioni generali per l'intero mare Adriatico al fine di mostrare che i risultati ottenuti per l'area portuale derivano direttamente dall'analisi effettuata per l'intero dominio considerato.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

La rappresentazione delle altezze d'onda significative per vento di bora è rappresentata negli elaborati C5-DIS-1027 A1 e A2, qui di seguito riportato in Figura 32.

Si osserva come per questo settore di traversia l'altezza d'onda significativa considerata, vari fra 3.7 e 4.7 metri per tempi di ritorno da 30 a 500 anni. Le velocità del vento corrispondenti vanno da 23 a 30 m/s.

Relativamente allo spazio acqueo a servizio del nuovo terminal offshore, si osserva che l'altezza d'onda significativa si mantiene stabile a circa 1.5 metri fino al tempo di ritorno 100 anni mentre per i 500 anni, tale valore non supera i 2 metri.

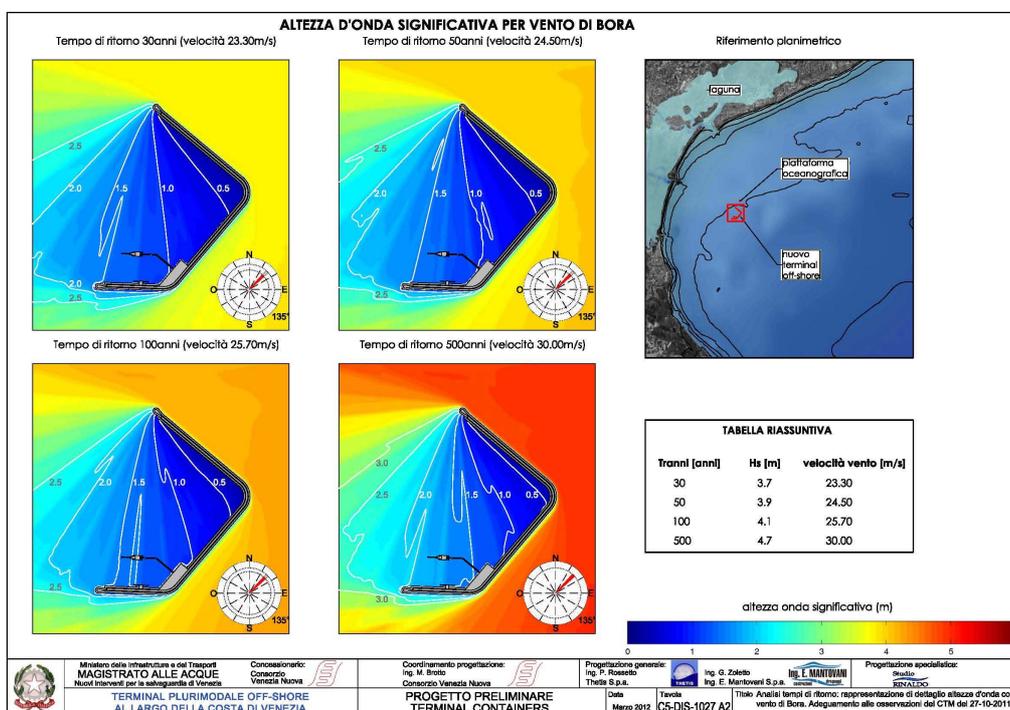


Figura 32

La rappresentazione generale relativa alla traversia di scirocco è di seguito rappresentata in Figura 33, tratta dall'elaborato C5-DIS-1027 A3.

I venti ricavati dalla taratura, hanno valori di intensità compresi tra 18 e 23 m/s e causano lungo il mare Adriatico onde con altezze significative comprese tra 5.5 metri nel caso dei 30 anni e circa 8 metri nel caso dei 500 anni.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

La rappresentazione di dettaglio relativa alla traversia di Scirocco è invece riportata nell'elaborato C5-DIS-1027 A4 dal quale possono essere tratte interessanti indicazioni riguardo al moto ondoso residuo all'interno della darsena in condizioni estreme. Stante il mantenimento dell'integrità della mantellata, la struttura del terminal risulta particolarmente efficace per la protezione delle onde da scirocco per cui anche variando il tempo di ritorno, l'altezza d'onda significativa non supera il valore di 1.5 metri. Si consideri che l'altezza d'onda significativa, calcolata per i vari tempi di ritorno, in corrispondenza della piattaforma oceanografica varia tra 4.2 e 5.5 metri.

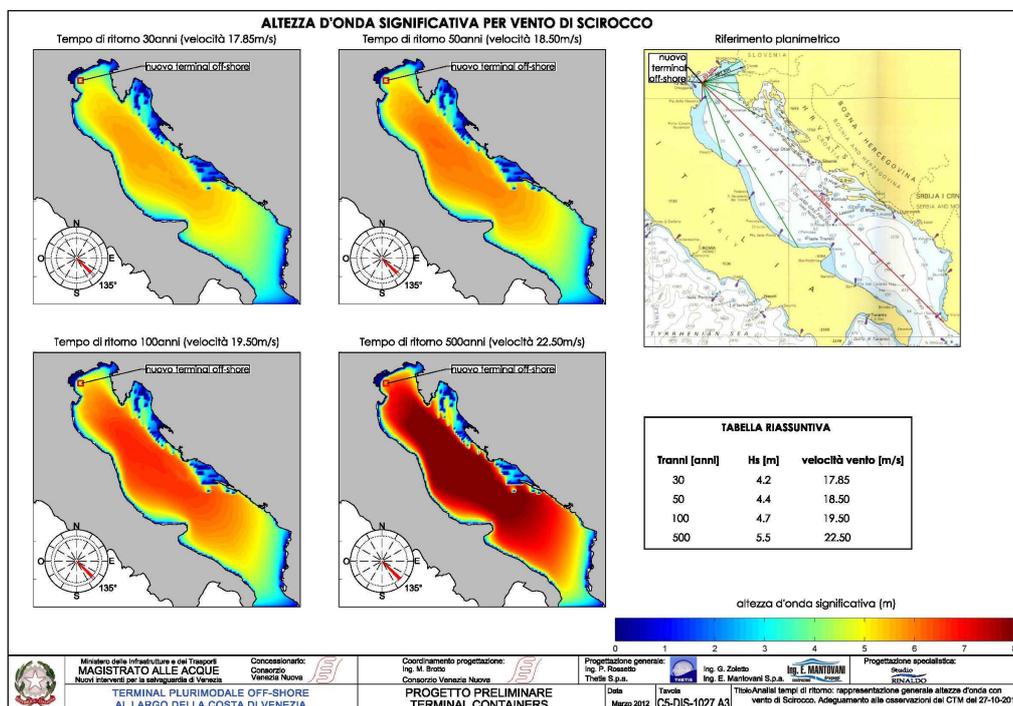


Figura 33

Volendo fornire un'ulteriore caratterizzazione del moto ondoso a diversi tempi di ritorno è stata rappresentata in appositi elaborati la lunghezza d'onda media sia per la traversia di Bora che per quella di Scirocco.

Relativamente al primo caso, gli elaborati di pertinenza sono numerati C5-DIS-1027 A5 ed A6, di seguito rappresentato in Figura 34. Nello spazio acqueo antistante la nuova struttura portuale, si osserva che la lunghezza media dell'onda incidente varia tra 0 e 15 metri in ciascuno dei quattro casi analizzati (30, 50, 100 e 500 anni). In particolare, attraverso la visualizzazione delle isolinee, si osserva che nel medesimo spazio acqueo, all'aumentare del tempo di ritorno l'onda ha variazione

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

maggiori di lunghezza d'onda tanto che con un tempo di ritorno 500 anni la linea di lunghezza d'onda 17.5 metri si trova allineata con le testate dei moli.

Per quanto riguarda infine la traversia di Scirocco, gli elaborati sono il C5-DIS-1027 A7 (cfr. Figura 35), che contiene la rappresentazione generale a diversi tempi di ritorno, ed il C5-DIS-1027 A8 con la rappresentazione di dettaglio del terminal.

Nella rappresentazione generale si osserva come il valore della lunghezza d'onda varia tra 55 e 80 metri nel caso del tempo di ritorno 500 anni. All'interno dell'area portuale la lunghezza si mantiene sempre entro valori di dieci metri.

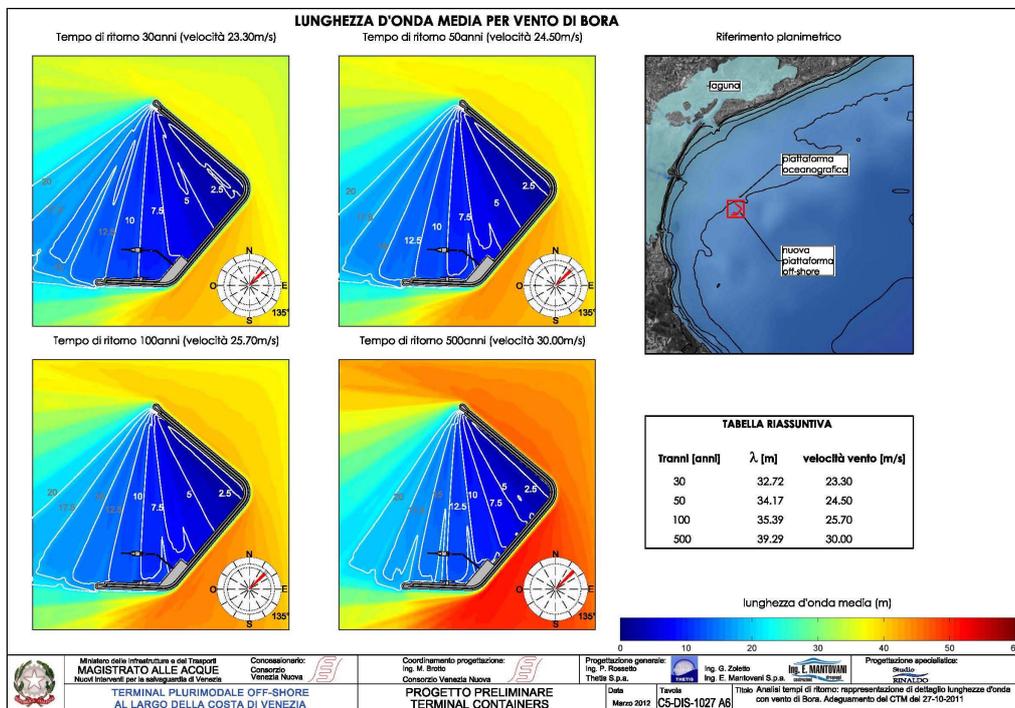


Figura 34

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

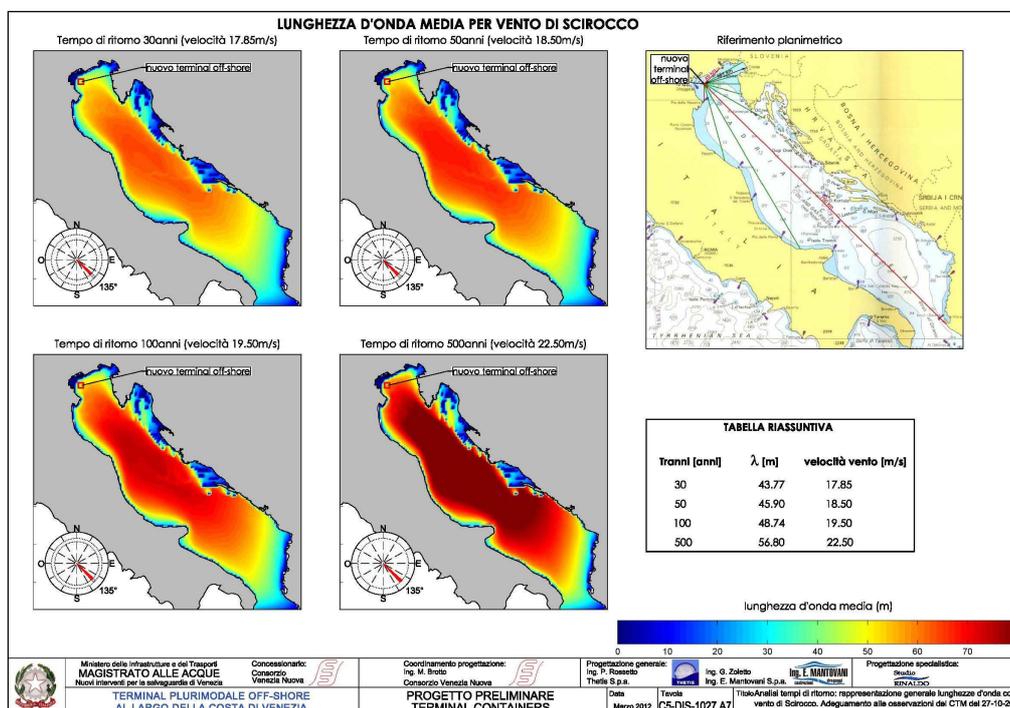


Figura 35

Con riferimento alla nuova configurazione del terminal, ed al tempo di ritorno di 500 anni, si riportano di seguito i risultati relativi a due casi particolari:

1. traversia di Bora: $H_s = 4.7$ m e velocità del vento pari a 30 m/s;
2. traversia di Scirocco: $H_s = 5.5$ m e velocità del vento pari a 22.50 m/s.

In particolare, nella seguente **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** è rappresentata la distribuzione spaziale dell'altezza d'onda prodotta da vento di Bora con tempo di ritorno 500 anni.

Nello spazio acqueo antistante la nuova struttura portuale, l'entità dell'altezza d'onda non supera i 2 metri, mentre osservando il molo interno tale valore arriva a 1.5 metri.

Nella sottostante **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** sono invece rappresentati i due profili longitudinali dell'altezza d'onda lungo i due lati del molo partendo dall'estremità fino all'aggancio dello stesso con la struttura del terminal.

Lungo il profilo est, l'altezza d'onda varia tra 1.4 m e circa 0.4 metri mantenendosi in media nell'intervallo tra 0.8 e 1 metri. Il profilo ovest è molto diverso in quanto la struttura del molo

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

protegge il lato occidentale dello stesso, dal momento che l'onda proviene dalla traversia di nord-est bora.

Ad eccezione del primo punto del profilo, che registra un'altezza d'onda di 1.5 metri, i restanti punti dello stesso registrano altezze dell'ordine di 0.2-0.4 metri perché, come detto, tale lato del molo è riparato per questa traversia.

Il caso del vento di scirocco è successivamente rappresentato in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, potendo rilevare che, pur se l'altezza d'onda al di fuori del terminal raggiunge valori prossimi ai sei metri, internamente alla struttura non si superano gli 1.5 metri. Analogamente al caso precedente, i due profili lungo lo sviluppo del molo sono riportati in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

Il lato ovest, il più esposto nel caso della traversia di scirocco, registra altezze d'onda nell'intervallo compreso tra 1 m e 0.2 m mentre lungo il lato est, più protetto, si riscontrano valori compresi tra 0.6 m e 0 m circa.

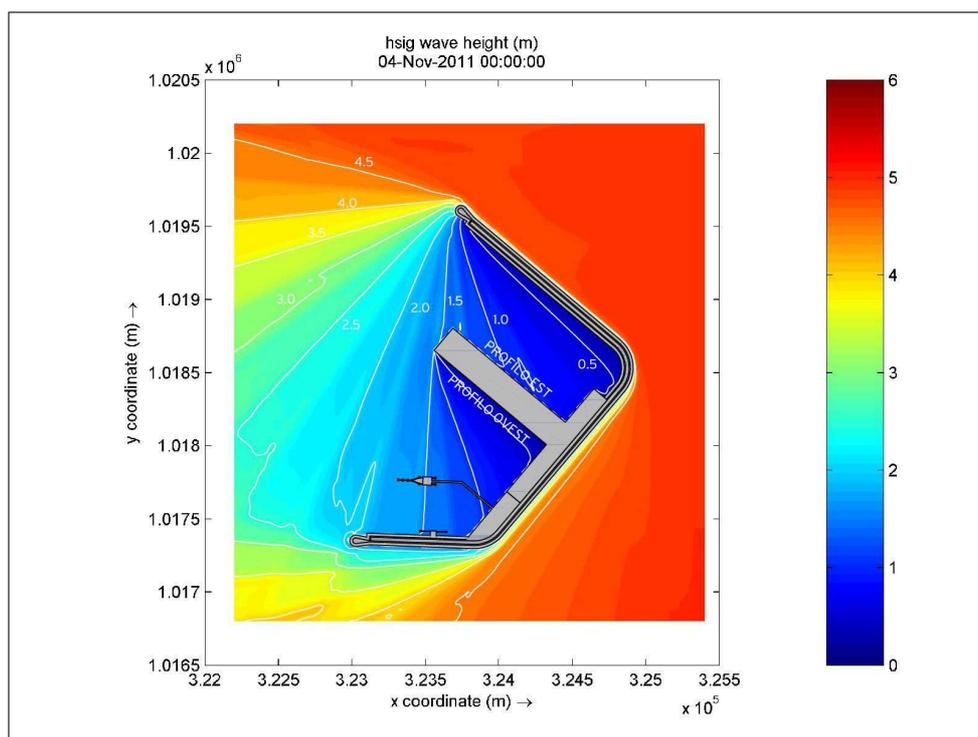


Figura 36: moto ondoso con vento di Bora a 30 m/s

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

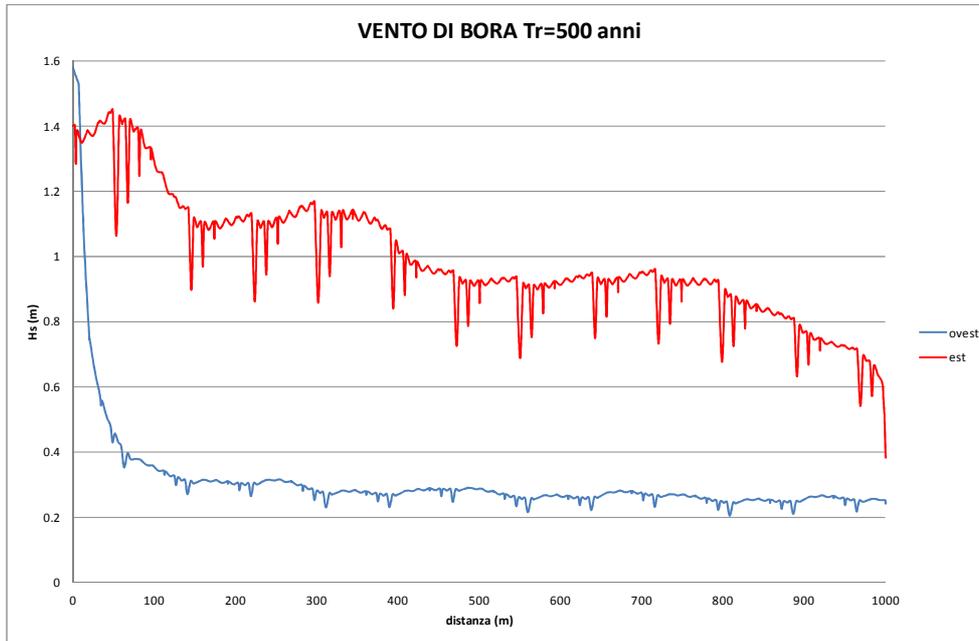


Figura 37: altezze d'onda lungo i profili ovest ed est con vento di Bora

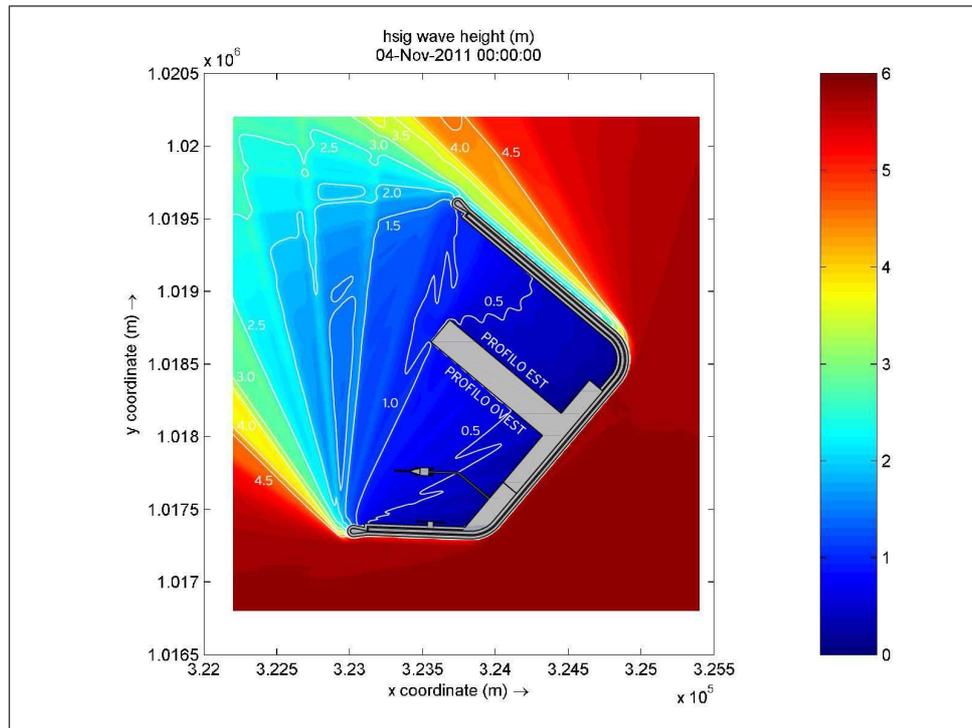


Figura 38: moto ondoso con vento di Scirocco a 22.5 m/s

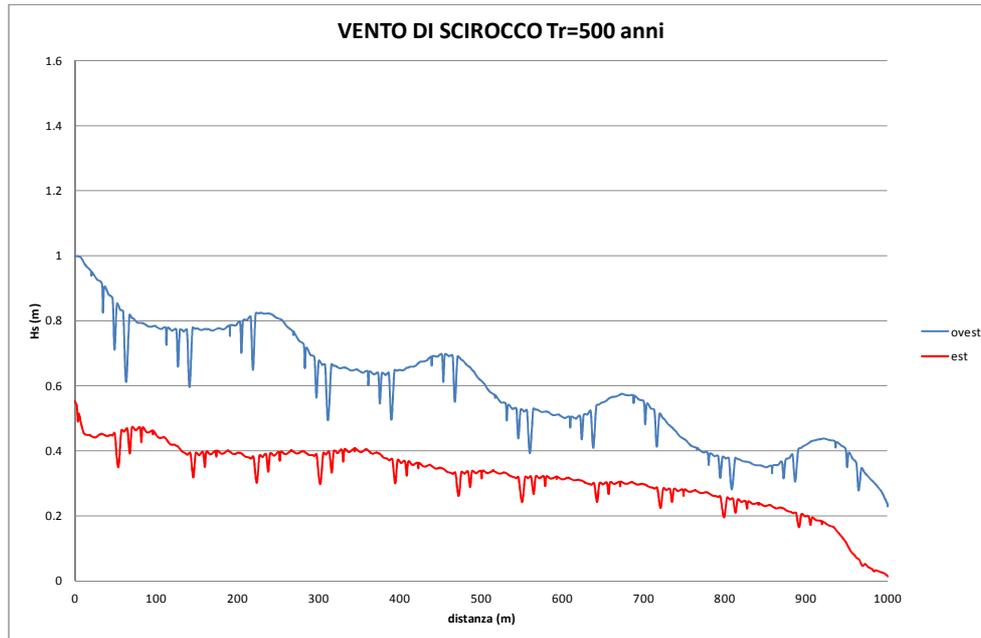


Figura 39: altezze d'onda lungo i profili ovest ed est con vento di Scirocco

4.3 EVENTI MASSIMALI

Vengono presi in considerazione in questa fase valori “estremi” di velocità del vento fra quelli prevedibili in tale ambito, ai fini della previsione delle più avverse condizioni meteomarine ipotizzabili. In particolare sono state analizzate, mediante il modello di previsione del moto ondoso, quattro condizioni, una per ciascun quadrante della rosa dei venti:

- vento di Bora (nord-est, 45°) a 20 m/s;
- vento di Scirocco (sud-est, 135°) a 15 m/s;
- vento di Libeccio (sud-ovest, 225°) a 10 m/s;
- vento di Maestrale (nord-ovest, 315°) a 10 m/s.

La velocità del vento a cui si fa riferimento in questi capitoli è da considerarsi come velocità orizzontale alla quota di 10 m dal livello del mare, indicata da ora come U_{10} e corrispondono ai massimi valori delle osservazioni registrate nelle varie stazioni di misura e precedentemente descritte.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Ciascuno di questi eventi viene applicato su una griglia computazionale ottenuta dall'unione delle griglie 1, 2 e 5 descritte nel Paragrafo 2.4 e nell'elaborato C5-DIS-1021, in modo da avere un progressivo affinamento della griglia di calcolo avvicinandosi all'area oggetto di studio in prossimità del terminal. Il vento viene imposto come condizione al contorno costante sull'intero dominio di calcolo, in modo da poter sfruttare completamente il fetch geografico disponibile per ogni traversia. Pur se in alcuni casi una tale valutazione può apparire eccessivamente cautelativa, particolarmente per i venti di bora sull'intero mare Adriatico, si è ritenuto comunque di procedere in tal senso.

Per ciascuno di questi casi estremi viene rappresentata graficamente la distribuzione spaziale dell'altezza d'onda significativa H_s , che indica la media aritmetica del terzo superiore della distribuzione in frequenza del gruppo d'onde, ipotizzata pari alla distribuzione statistica di *Rayleigh*.

Nei paragrafi successivi sono illustrati i risultati ottenuti per le singole griglie computazionali sopra citate ed in particolare va posta l'attenzione su quelli ottenuti per la griglia n. 5 relativa all'area del terminal, per la quale l'altezza d'onda viene rappresentata con tre diverse scale cromatiche (da 0 a 6 m, da 0 a 3 m, e da 0 a 1 m), in modo da evidenziare in modo ottimale la variabilità dell'altezza d'onda.

Sulle modalità di rappresentazione dei risultati, vale la pena porre qualche considerazione. Per tutti i risultati si sempre cercato di mantenere la medesima scala grafica e cromatica, al fine di consentire confronti fra i vari casi. Attesa però la circostanza di come una tale scelta in determinate circostanze non avrebbe consentito una agevole lettura dei dati, si è ritenuto di utilizzare talora più scale per i medesimi risultati, in modo da consentire sia il confronto che la corretta lettura.

4.3.1 Traversia di Grecale-Bora (nord-est)

Nella Figura 40 (elaborato C5-DIS-1023 A1) sono riportate le rappresentazioni delle altezze d'onda significative per la griglia n.1 (rappresentazione generale per l'intero Mare Adriatico), per la griglia n.2 (alto Adriatico) e per la griglia n.5 (terminal) nel caso in cui soffi un vento di Bora, proveniente da nord-est (45°N), con velocità costante $U_{10} = 20$ m/s.

L'altezza d'onda è descritta mediante una scala cromatica, da un colore blu scuro corrispondente all'altezza d'onda nulla ($H_s = 0$ m) ad un colore rosso scuro per il massimo relativo, in questo caso $H_s = 6$ m. Le gradazioni cromatiche intermedie indicano valori crescenti dell'altezza d'onda H_s , in

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

modo da riconoscere chiaramente le porzioni del dominio in cui l'altezza è ridotta e quelle in cui essa è maggiore e da poter operare un confronto tra i vari casi.

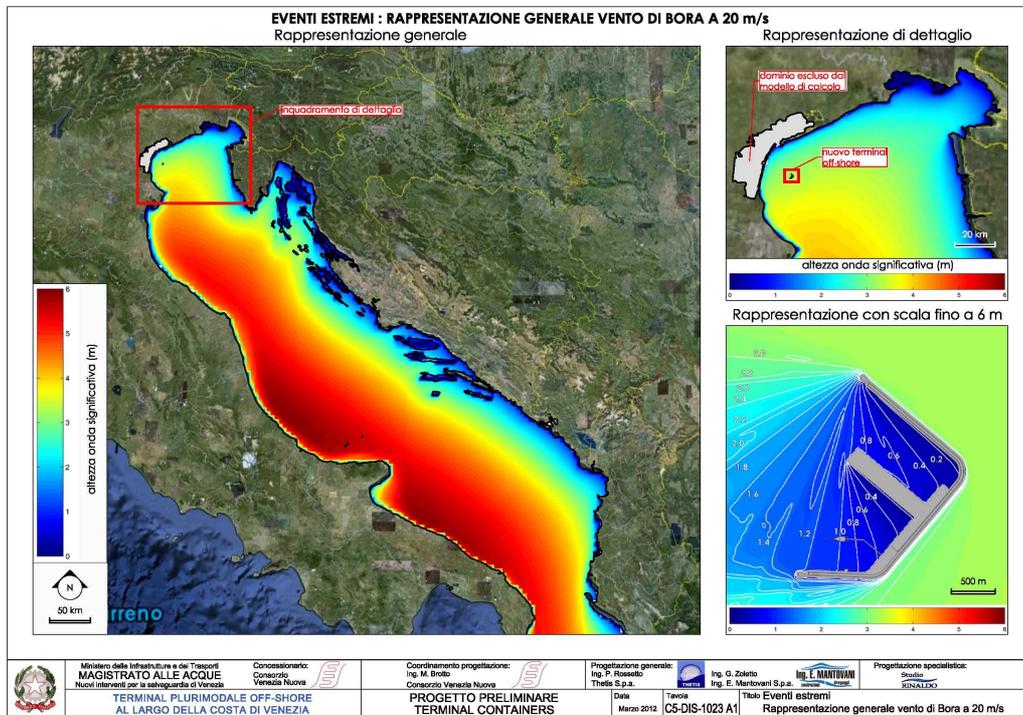


Figura 40: vento di Bora a 20 m/s - rappresentazione generale delle altezze d'onda

Si osserva che il vento di Grecale-Bora così intenso provoca un forte aumento delle altezze d'onda al largo delle coste italiane, che raggiungono valori massimi di 6 m al largo delle coste abruzzesi e pugliesi, pur se con la cautela in precedenza richiamata in merito all'effettiva possibilità che il vento di bora abbia la medesima intensità sull'intero mare Adriatico.

Per quanto riguarda l'area oggetto di indagine, rappresentata negli inquadramenti di dettaglio, si nota che l'altezza d'onda calcolata al di fuori dell'opera portuale raggiunge valori di circa 3.0 m, mentre all'interno dell'area protetta raggiunge valori progressivamente minori.

Il terminal risulta ben difeso dalla traversia di Bora grazie alla diga di nord-est e dal molo interno, che proteggono gli spazi acquei a sud, come si deduce anche dalla Figura 41 (elaborato C5-DIS-1023 A2), anche se l'apertura in direzione nord-ovest consente una parziale propagazione e la diffrazione delle onde anche all'interno del bacino portuale.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Nella suddetta tavola si osservano altezze d'onda che vanno da circa 1.2 m (lungo la linea congiungente le testate delle dighe) fino a circa 20 cm in corrispondenza al lato interno dei moli. Con questa configurazione l'area di accosto per le petroliere (zona sud del terminal) è interessata da onde con altezza significativa da 1.0 a 0.2 m in corrispondenza alla banchina operativa.

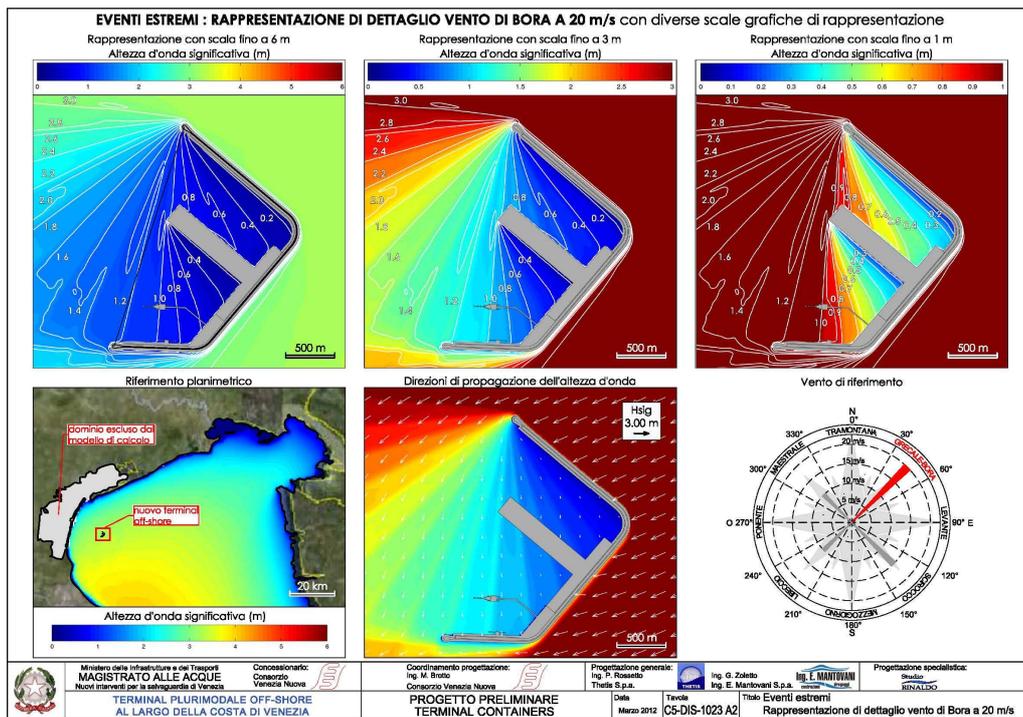


Figura 41: vento di Bora a 20 m/s - rappresentazione di dettaglio delle altezze d'onda

4.3.2 Traversia di Scirocco (sud-est)

Nella Figura 42 (elaborato C5-DIS-1023 A3) sono riportate le rappresentazioni delle altezze d'onda significative per le griglia n.1, n.2 e n.5 nel caso in cui soffi un vento di Scirocco, proveniente da sud-est (135°N), con velocità costante $U_{10} = 15$ m/s.

Si osserva in questo caso che l'altezza d'onda raggiunge valori massimi di circa 4.2 m nell'area centrale dell'Adriatico, nel braccio di mare tra le Marche e la Dalmazia.

La differenza cromatica riconoscibile tra la Figura 42 e la Figura 40 indica, come le onde prodotte da questo evento abbiano altezza sensibilmente minore rispetto a quelle descritte nel paragrafo precedente, pur a fronte di una dimensione significativamente maggiore del fetch disponibile, a

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

dimostrazione di una circostanza ovvia, legata alla dipendenza dell'altezza d'onda da più fattori, uno dei quali è il fetch.

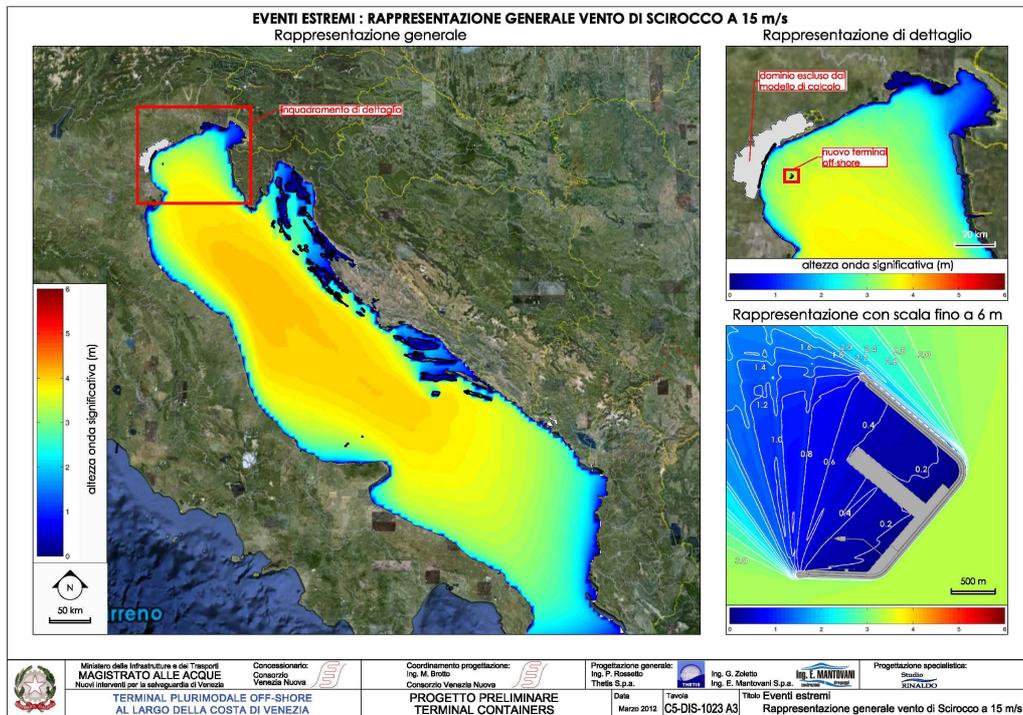


Figura 42: vento di Scirocco a 15 m/s - rappresentazione generale delle altezze d'onda

Nell'area antistante il terminal l'altezza d'onda significativa raggiunge valori di 3.2 m circa, riducendosi progressivamente all'interno dell'area protetta fino a valori di 0.2 m in prossimità della scogliera di sud-est.

Come si osserva anche in Figura 43 (elaborato C5-DIS-1023 A4), il moto ondoso residuo all'interno del terminal è dovuto alla diffusione e diffrazione che le onde che provengono da sud-est subiscono in corrispondenza ai tratti terminali delle dighe a scogliera.

Dalla stessa figura si possono, inoltre, ricavare le altezze d'onda significative causate da questo evento estremo, che vanno da 60 cm a 20 cm nel bacino protetto, con valori massimi di 40 cm circa nell'area di accosto per le petroliere. Anche in questo caso si osserva una buona efficacia dei moli di protezione.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

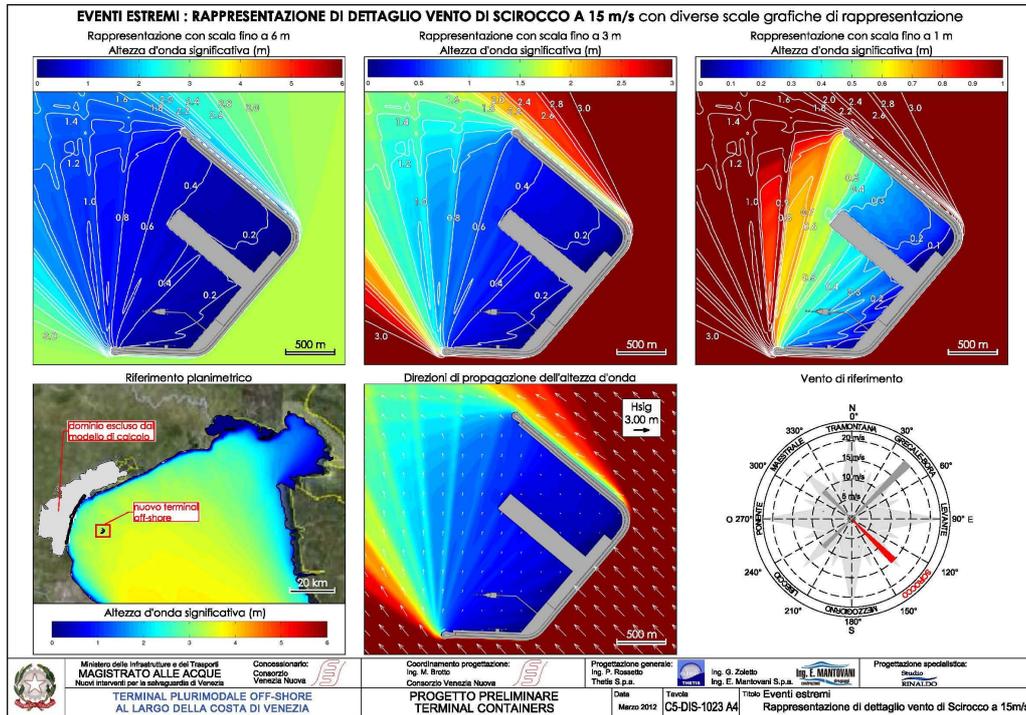


Figura 43: vento di Scirocco a 15 m/s - rappresentazione di dettaglio delle altezze d'onda

4.3.3 Traversia di Libeccio (sud-ovest)

Come descritto nel paragrafo introduttivo di questo capitolo vengono effettuate simulazioni anche per eventi estremi provenienti dalla traversia di Libeccio e di Maestrale, al fine di valutarne gli eventuali effetti sul moto ondoso residuo all'interno del terminal.

Il fetch relativo al settore di traversia di Libeccio è relativamente breve, pari a circa 20 km (11 NM circa), limitato a sud-ovest dal delta del Po, quindi il moto ondoso generato dal vento di 10 m/s è caratterizzato da ridotte altezze d'onda. Si osserva infatti dalla Figura 44 (elaborato C5-DIS-1023 A6) che l'altezza d'onda significativa a sud del terminal è pari a circa 1.0 m, e che il tratto sud della diga foranea protegge solo parzialmente il bacino operativo del porto.

La banchina operativa del terminal risulta in parte esposta alla diffrazione del moto ondoso proveniente dai settori di sud-ovest, e l'onda residua diminuisce debolmente all'interno dello specchio operativo: l'altezza d'onda si riduce a circa 70 cm lungo la linea congiungente le testate della diga foranea, a 50 cm in corrispondenza agli accosti per le petroliere, fino ad un valore di 30 cm. La banchina containers protegge ulteriormente il bacino nella parte nord, in cui l'altezza d'onda si riduce fino a 10 cm.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

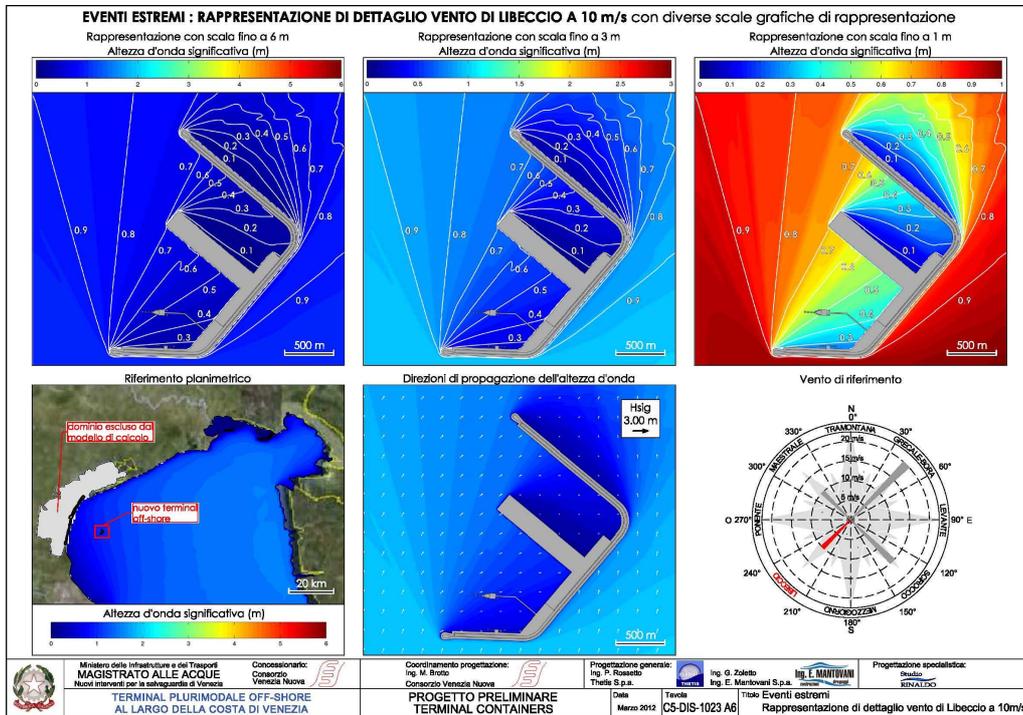


Figura 44: vento di Libeccio a 10 m/s - rappresentazione di dettaglio delle altezze d'onda

4.3.4 Traversia di Maestrale (nord-ovest)

Anche nel caso della simulazione relativa al vento di Maestrale il fetch geografico disponibile risulta molto ridotto, pari a circa 15 km (8 NM), e limitato a nord-ovest dal litorale di Malamocco. Per questo motivo il vento proveniente da nord-ovest, anche con velocità elevata (10 m/s), provoca altezze d'onda inferiori a quelle rilevate nelle simulazioni precedenti.

Si può infatti osservare dalla Figura 45 (elaborato C5-DIS-1023 A8) che l'altezza d'onda generata da questo vento al di fuori dell'area del terminal è di poco superiore a 70 cm, e data l'assenza di strutture di difesa rivolte a nord-ovest tale altezza d'onda risulta poco ridotta all'interno del bacino operativo del porto, con valori variabili da 70 a 50 cm in tutta la zona di accesso e di accosto per le petroliere, fino a valori di 60 e 50 cm nella parte nord-est del terminal, parzialmente protetta dalla banchina containers.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

In questo caso la diga foranea di sud-est compie un'ovvia funzione di riduzione del moto ondoso nello specchio acqueo antistante al terminal, dal lato mare, a sud e a sud-est.

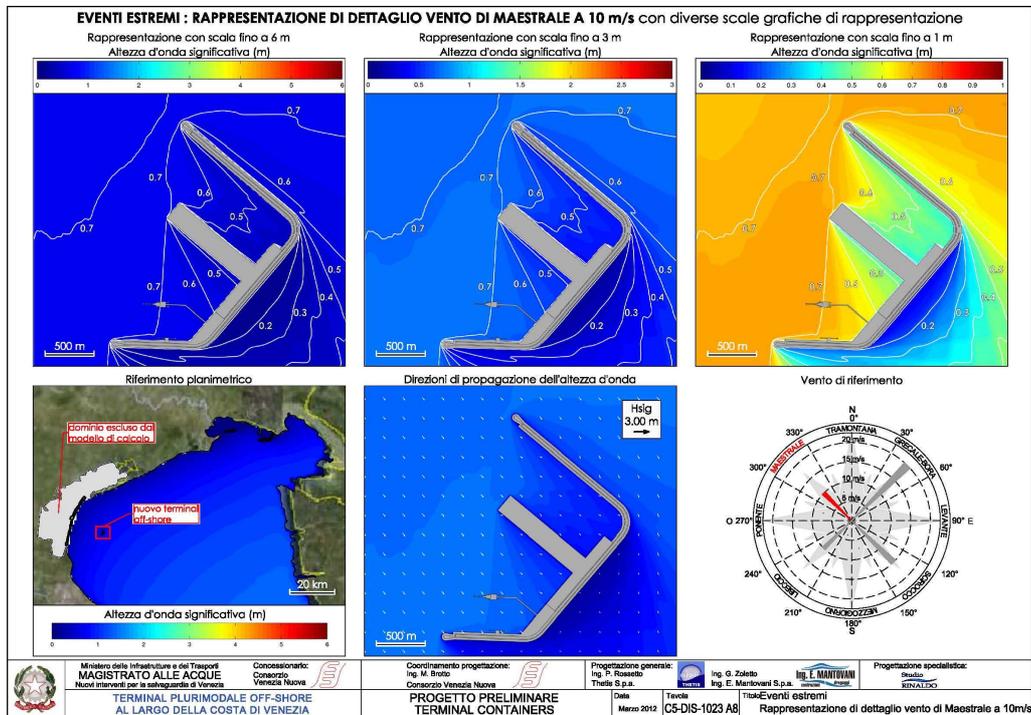


Figura 45: vento di Maestrale a 10 m/s - rappresentazione di dettaglio delle altezze d'onda

4.4 STUDIO DELLA DURATA DELLE ALTEZZE D'ONDA

Come premesso, per una completa definizione delle caratteristiche del moto ondoso in corrispondenza al terminal portuale è necessario verificare anche gli effetti di condizioni meteomarine non estreme, simulando eventi con velocità del vento minori di quelle descritte nel paragrafo precedente. La presenza del molo interno provoca sostanziali variazioni, anche per quanto riguarda la descrizione statistica del moto ondoso residuo nello spazio acqueo protetto a servizio del terminal. La struttura, infatti, si pone come ostacolo e riduce sensibilmente le altezze d'onda in alcuni punti.

Anche nelle simulazioni di seguito riportate l'analisi è stata svolta rispetto ai quattro quadranti della rosa dei venti, corrispondenti al settore di Bora (0°-90°N), di Scirocco (90°-180°N), di Libeccio (180°-270°N), e di Maestrale (270°-360°N). Per ciascuno di questi quadranti è stata ottenuta una

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

descrizione statistica del regime anemometrico sulla base dei dati forniti dal succitato MEDATLAS per osservazioni annue della velocità e della direzione del vento in corrispondenza alla boa di misurazione posta nell'alto Adriatico, nelle coordinate 45°N, 13°E.

Vengono di seguito riportati i risultati in forma grafica delle altezze d'onda calcolate dal modulo SWAN nell'area del terminal nelle seguenti condizioni:

- traversia di Grecale-Bora (NE, 45°): venti di 2, 4, 6, 8, 10, 14, 18 e 20 m/s;
- traversia di Scirocco (SE, 135°): venti di 2, 4, 6, 8, 10 e 15 m/s;
- traversia di Libeccio (SO, 225°): venti di 2, 4, 6, 8 e 10 m/s;
- traversia di Maestrale (NO, 315°): venti di 2, 4, 6, 8 e 10 m/s.

Per ciascuno dei settori considerati viene riportata l'immagine della corrispondente tavola, in cui è inserita una mappa delle altezze d'onda per ciascuno dei casi sopra elencati. In tutte queste figure la scala cromatica è costante, da 0 m (blu scuro) a 1 m (rosso scuro) ed è possibile effettuare un confronto visivo tra i risultati ottenuti con le diverse condizioni di vento.

Nelle seguenti tavole vengono inoltre indicati i punti di osservazione per i quali sono stati estratti i risultati numerici relativi alle altezze d'onda. Tali risultati sono stati utilizzati per ottenere una descrizione statistica del moto ondoso residuo all'interno del terminal, sotto forma di curve di durata delle onde, classificate secondo la loro altezza. Tale analisi è descritta in dettaglio nel §4.4.5.

4.4.1 Traversia di Grecale-Bora (nord-est)

Per quanto riguarda il settore di traversia di nord-est sono stati simulati venti di Grecale-Bora con velocità di 2, 4, 6, 8, 10, 14, 18 e 20 m/s. Si noti che l'ultima di queste prove corrisponde alla simulazione dell'evento massimale riportata nel §4.3.1.

Dai risultati rappresentati nell'elaborato C5-DIS-1023 B1 (riportati in Figura 46) questi risultati si può osservare che la distribuzione delle altezze d'onda residue rimane pressoché invariata al crescere dell'intensità del vento, mentre cambiano notevolmente i valori raggiunti da tali altezze d'onda.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Si osserva ad esempio, come con vento a velocità di 2 m/s, che secondo la descrizione statistica ottenibile dal MEDATLAS non viene superato per il 78% dell'anno, vengano generate onde di altezza massima 0.20 m nell'intorno del terminal, mentre il vento di 10 m/s (superato solo nel 3% delle ore annuali) genera onde di circa 1 m fuori dal terminal, che si riducono a circa 50 cm all'imboccatura, e tendono ad annullarsi verso la banchina containers e la diga di nord-est. Si nota inoltre come nel punto di osservazione 4, corrispondente alla posizione di attracco delle navi al molo interno, l'altezza d'onda residua non superi mai 0.50 m.

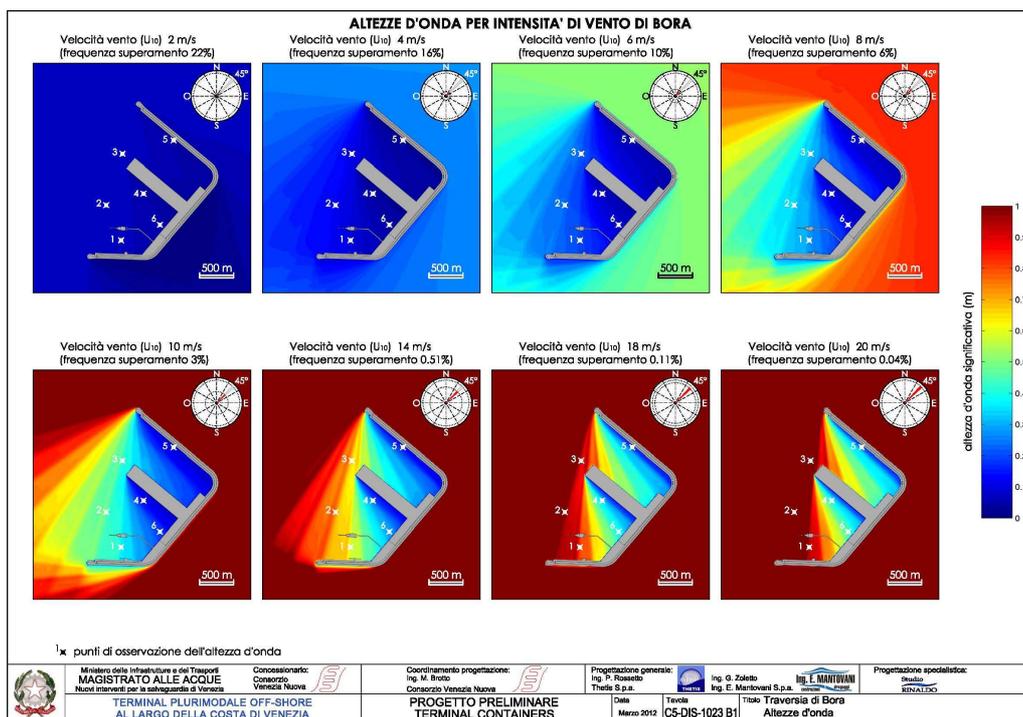


Figura 46: traversia di Bora - altezze d'onda per diverse intensità del vento

4.4.2 Traversia di Scirocco (sud-est)

Per quanto riguarda il settore di traversia di sud-est sono stati simulati venti di Scirocco con velocità di 2, 4, 6, 8, 10 e 15 m/s. Anche in questo caso l'ultima delle prove corrisponde alla simulazione dell'evento massimale riportata nel §4.3.2.

Dai risultati riportati in Figura 47 si osserva che il terminal risulta protetto in maniera molto efficace con riferimento a tutte le condizioni considerate; si noti a titolo di esempio che con un vento di 10 m/s l'altezza d'onda fuori dal terminal è superiore ad 1 m, mentre all'imboccatura del porto è ridotta a circa 40 cm, che si riducono ulteriormente proseguendo verso sud.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

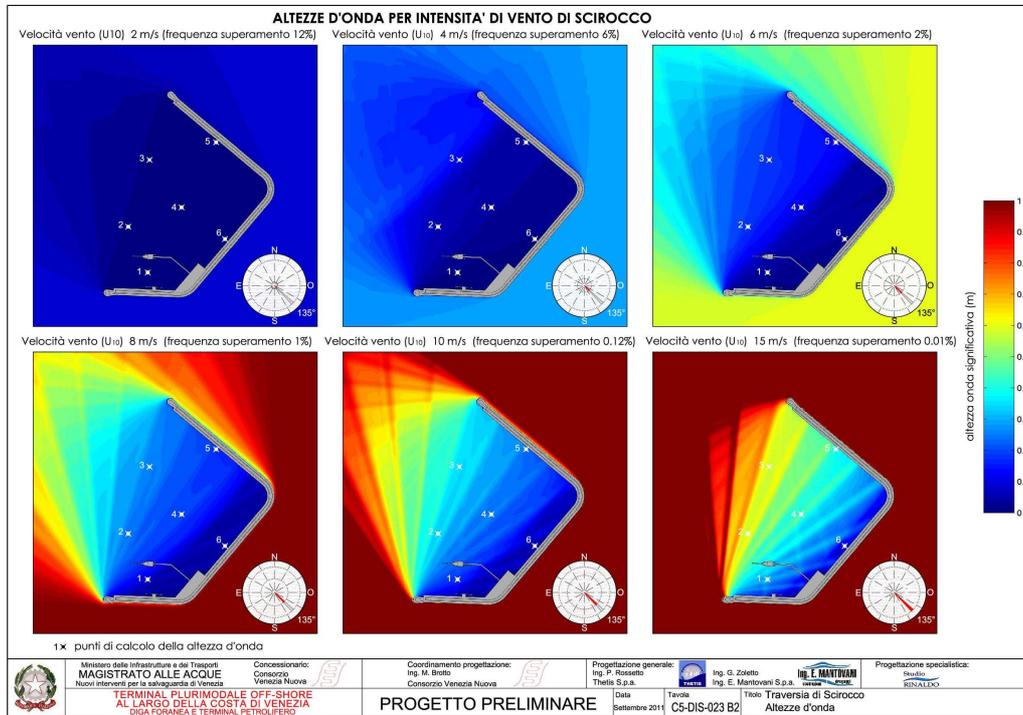


Figura 47: traversia di Scirocco - altezze d'onda per diverse intensità del vento

4.4.3 Traversia di Libeccio (sud-ovest)

Per quanto riguarda il settore di traversia di sud-ovest sono stati simulati venti di Libeccio con velocità di 2, 4, 6, 8 e 10 m/s.

Anche in questo caso si riconosce che l'effetto del vento a basse velocità è pressoché trascurabile, data la ridotta dimensione del fetch disponibile. Dai risultati riportati in Figura 48 si riconosce tuttavia l'efficacia del molo sud a ridurre l'altezza d'onda nella zona degli accosti petroliferi in tutte le condizioni considerate.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

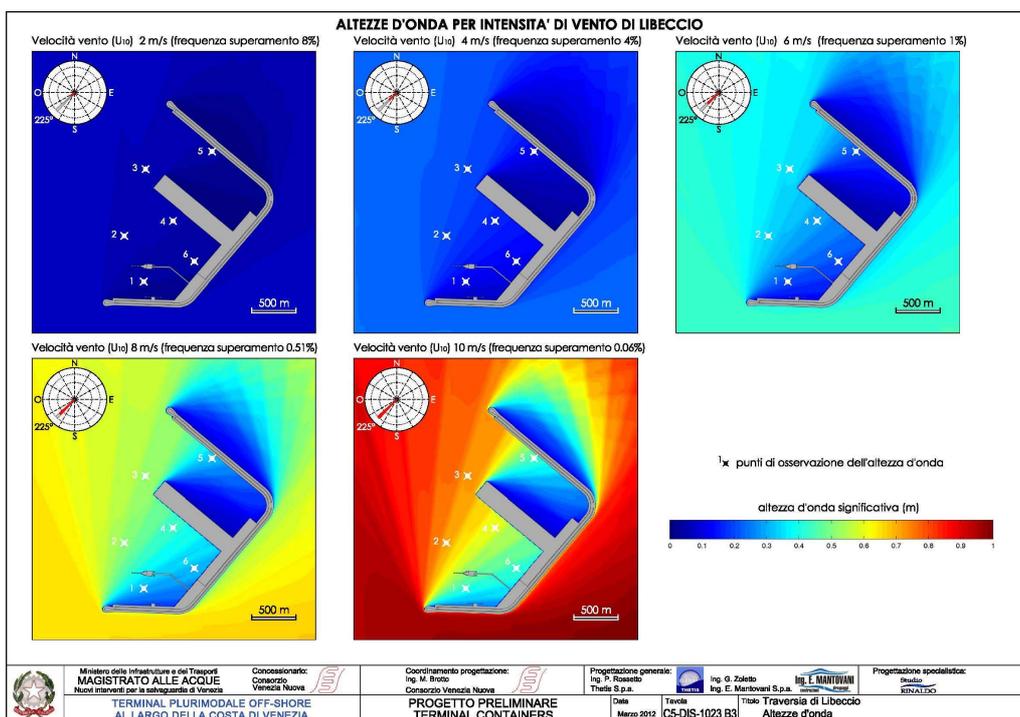


Figura 48: traversia di Libeccio - altezze d'onda per diverse intensità del vento

4.4.4 Traversia di Maestrale (nord-ovest)

Per quanto riguarda il settore di traversia di nord-ovest sono stati simulati venti di Maestrale con velocità di 2, 4, 6, 8 e 10 m/s. Essendo questo il settore di traversia a cui corrisponde il fetch minore, si osserva che le altezze d'onda calcolate nei vari casi sono sempre minori dei casi analoghi esposti in precedenza.

Si noti ad esempio dalla Figura 49 che con un vento di 8 m/s l'altezza d'onda fuori dal terminal è circa di 50 cm, con una debolissima riduzione all'interno del bacino operativo, mentre un vento di analoga intensità ma proveniente dal settore di sud-ovest (Libeccio, Figura 48) provoca fuori dal terminal onde alte circa 70 cm, ed un vento proveniente dal settore di sud-est (Scirocco, Figura 47) provoca onde alte 1 m. La banchina containers è orientata in direzione nord-est – sud-ovest, con il lato minore esposto ai venti di Maestrale.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

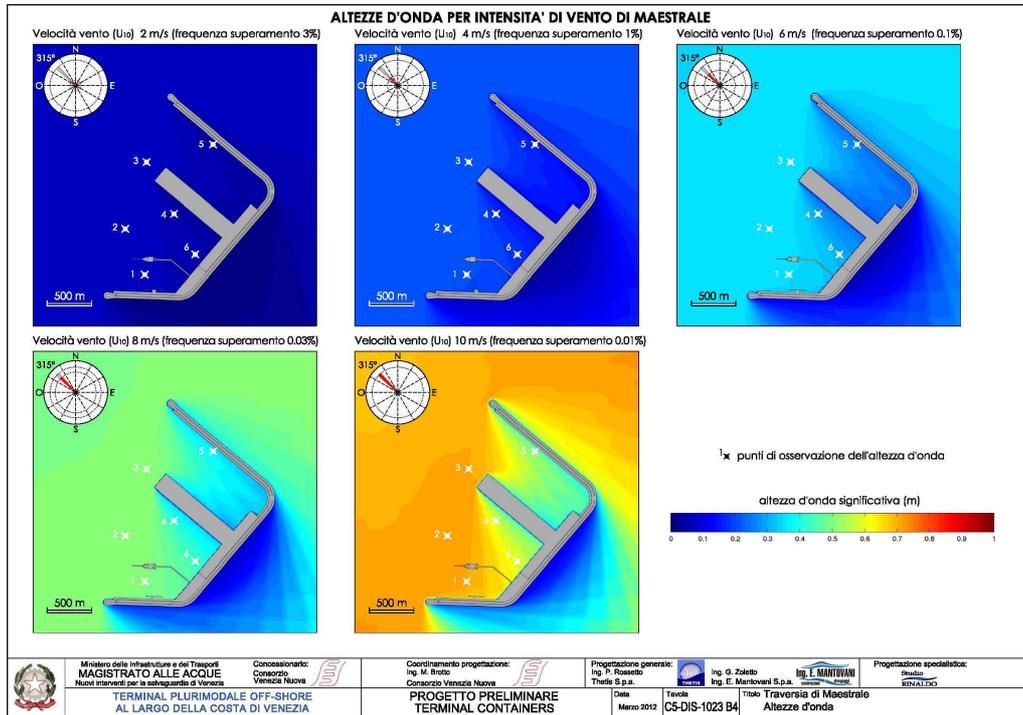


Figura 49: traversia di Maestrale - altezze d'onda per diverse intensità del vento

4.4.5 Durata delle altezze d'onda

Obiettivo dell'analisi fin qui presentata è stato la caratterizzazione statistica del moto ondoso residuo all'interno dell'area del terminal, ottenibile individuando un numero finito di punti di osservazione, distribuiti in posizioni significative nel bacino operativo, ed analizzando la correlazione fra l'altezza d'onda calcolata e le caratteristiche del vento, imposto come condizione al contorno sulla superficie marina.

In particolare, sono stati individuati 6 punti significativi agli scopi dell'analisi:

- il punto 1 è stato scelto per rappresentare le condizioni dell'area di accosto per le petroliere;
- il punto 2 si trova ad 1/3 della linea congiungente le testate della diga di protezione, ovvero all'imboccatura del terminal;
- il punto 3 si trova a 2/3 della linea congiungente le testate della diga di protezione, di fronte alla banchina containers;
- il punto 4 è posto lateralmente alla banchina containers, nella porzione centrale del terminal;

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

- i punti 5 e 6 sono posti in vicinanza rispettivamente della diga di nord-est e della banchina operativa lungo la diga di sud-est.

Possedendo una descrizione statistica del regime anemometrico nell'area di studio, ottenuta mediante l'elaborazione dei dati forniti dal succitato MEDATLAS, è dunque possibile associare ad ogni altezza d'onda calcolata una probabilità di superamento, o la corrispondente probabilità di non superamento durante l'anno medio.

Individuando in questo modo la probabilità di non superamento relativa alle altezze d'onda di 0.10 m, 0.20 m, 0.30 m, 0.50 m, 0.75 m e di 1.00 m, è dunque possibile calcolare la frequenza di comparizione nell'anno medio delle onde di altezza compresa tra i valori citati.

È stata quindi calcolata la durata, espressa in ore annue (su un totale quindi di 8760 ore), di ciascuno dei seguenti intervalli di altezze d'onda:

- $H_s = 0.00 \div 0.10$ m;
- $H_s = 0.10 \div 0.20$ m;
- $H_s = 0.20 \div 0.30$ m;
- $H_s = 0.30 \div 0.50$ m;
- $H_s = 0.50 \div 0.75$ m;
- $H_s = 0.75 \div 1.00$ m;
- $H_s > 1.00$ m.

I risultati dell'analisi vengono riportati nelle tavole C5-DIS-1024 A1÷A3, sottoforma di istogrammi in cui sono sommate le durate calcolate per ciascuno dei settori di traversia finora considerati (Bora, Scirocco, Libeccio, Maestrale), ed in forma di tabella, in cui è calcolata anche la somma delle singole componenti direzionali.

L'elaborato C5-DIS-1024 A1, relativo ai punti di osservazione 1 e 2, è riportato qui di seguito nella successiva Figura 50.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

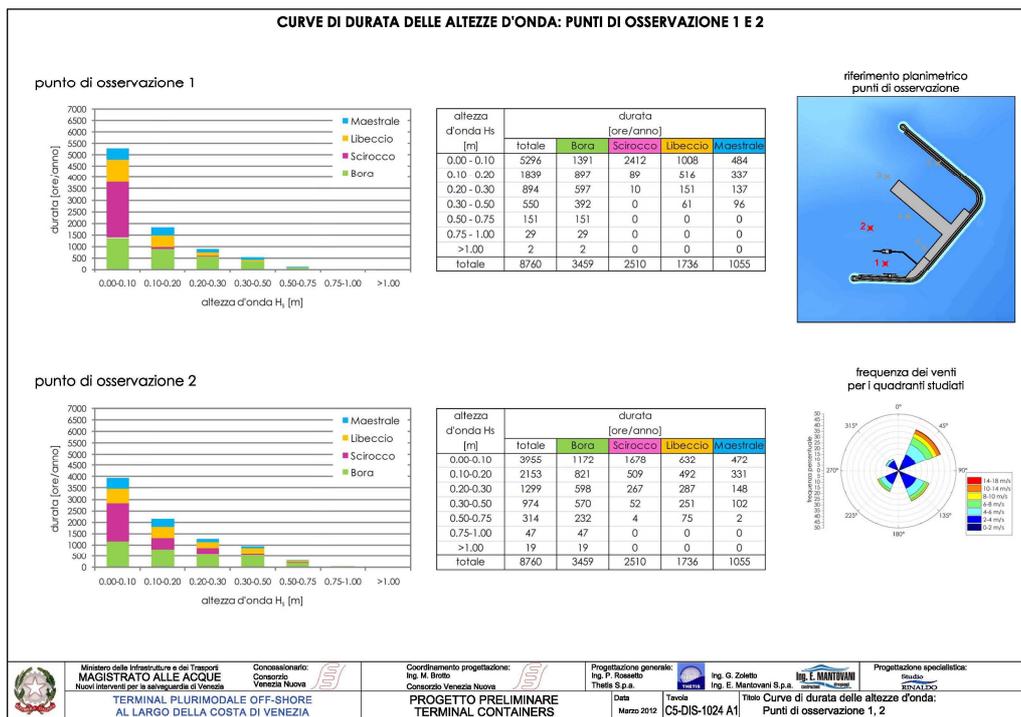


Figura 50: curve di durata delle altezze d'onda – punti di osservazione 1 e 2

Dagli istogrammi in figura si può osservare che per le onde più alte l'unica componente non trascurabile è quella provocata dal vento di Bora, mentre la componente prevalente per le onde alte fino a 10 cm è quella del settore di Scirocco.

I risultati relativi ai punti di osservazione 1 e 2 sono ripostati anche in Tabella 2 ed in Tabella 3.

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00 - 0.10	5296	1391	2412	1008	484
0.10 - 0.20	1839	897	89	516	337
0.20 - 0.30	894	597	10	151	137
0.30 - 0.50	550	392	0	61	96
0.50 - 0.75	151	151	0	0	0
0.75 - 1.00	29	29	0	0	0
>1.00	2	2	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 2: punto di osservazione 1

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Da questi risultati si deduce che il punto 1, significativo delle condizioni dell'area di accosto per le petroliere, è protetto in maniera molto efficace dalle mareggiate di Scirocco, in quanto si ha una durata nulla per le altezze d'onda superiori a 30 cm. Nelle stesso punto le onde maggiori di 1 m dovute a mareggiate di Bora si osservano per un totale di 2 ore/anno, corrispondente allo 0.02% della durata complessiva dell'anno. Il moto ondoso residuo dovuto a Libeccio e Maestrale, che hanno una minore incidenza annua, è caratterizzato da altezze d'onda fino a 50 cm per una durata inferiore a 100 ore/anno (circa 1% dell'anno).

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00-0.10	3955	1172	1678	632	472
0.10-0.20	2153	821	509	492	331
0.20-0.30	1299	598	267	287	148
0.30-0.50	974	570	52	251	102
0.50-0.75	314	232	4	75	2
0.75-1.00	47	47	0	0	0
>1.00	19	19	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 3: punto di osservazione 2

Per il punto di osservazione 2 le onde fino a 10 cm hanno in totale una durata minore rispetto a quelle calcolate per il punto 1, mentre hanno durata relativamente maggiore le onde con altezza superiore a 50 cm. Risultato questo prevedibile, data la maggiore esposizione del punto 2 in particolare rispetto ai settori di Libeccio e di Maestrale. Anche il vento di Scirocco ha un'incidenza maggiore, in quanto il punto 2 è localizzato più lontano dalla diga di protezione esposta a sud-est, ed il vento di Bora, nonostante sia parzialmente ostacolato dal molo interno, genera in questo punto onde con altezza maggiore di 1 m per 19 ore/anno.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00-0.10	4071	1273	1714	614	470
0.10-0.20	2208	837	535	497	339
0.20-0.30	1261	611	228	277	146
0.30-0.50	882	490	31	261	99
0.50-0.75	292	202	2	87	1
0.75-1.00	37	37	0	0	0
>1.00	8	8	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 4: punto di osservazione 3

Il punto di osservazione 3, situato in prossimità del fronte del molo interno, risulta parzialmente esposto al vento di Bora ma ben protetto dalle altre componenti; si nota infatti che i venti da nord-est generano onde con altezza maggiore di 1 m per 8 ore/anno, pari ad una frequenza percentuale di circa 0.1%, mentre i venti provenienti dalle altre direzioni non generano onde più alte di 0.75 m.

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00-0.10	6055	2622	2168	704	561
0.10-0.20	1720	637	252	511	319
0.20-0.30	688	158	81	309	139
0.30-0.50	258	42	9	171	36
0.50-0.75	40	0	0	40	0
0.75-1.00	0	0	0	0	0
>1.00	0	0	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 5: punto di osservazione 4

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00-0.10	6775	3130	2032	996	617
0.10-0.20	1610	312	469	520	308
0.20-0.30	282	17	10	147	108
0.30-0.50	94	0	0	73	22
0.50-0.75	0	0	0	0	0
0.75-1.00	0	0	0	0	0
>1.00	0	0	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 6: punto di osservazione 5

altezza d'onda Hs [m]	durata [ore/anno]				
	totale	Bora	Scirocco	Libeccio	Maestrale
0.00-0.10	6532	2492	2510	975	555
0.10-0.20	1530	672	0	540	318
0.20-0.30	540	242	0	155	143
0.30-0.50	159	54	0	66	39
0.50-0.75	0	0	0	0	0
0.75-1.00	0	0	0	0	0
>1.00	0	0	0	0	0
totale	8760	3459	2510	1736	1055

Tabella 7: punto di osservazione 6

Dai risultati contenuti nelle precedenti tabelle si osserva che i punti 4, 5 e 6 risultano essere protetti in maniera efficace dalle mareggiate, in particolare il punto 4 risulta esposto solo alle onde provocate da Bora (con onde sempre minori di 50 cm) e Libeccio (con onde più alte di 50 cm per 40 ore/anno, ma sempre minori di 75 cm), mentre il punto 5 è efficacemente protetto da tutti i settori ed in particolar modo da quello di Bora, e per il punto 6 è praticamente trascurabile l'influenza del settore di Scirocco, ed anche tutti gli altri venti provocano onde di altezza molto modesta.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

5 IL REGIME DELLE CORRENTI

L'analisi sviluppata attraverso l'utilizzo del software Delft 3D, ha come obiettivo la caratterizzazione del regime delle correnti nell'area del realizzando terminal al largo della costa veneziana, da realizzarsi secondo le modalità descritte nell'allegato progetto preliminare.

A tal fine sono stati analizzati quattro diversi casi di studio, rappresentativi sia di condizione meteo-marine medie, che possano ben rappresentare una situazione tipica dell'operatività della struttura portuale, sia di condizioni estreme, cui potrebbero essere sottoposte le navi nelle fasi di attracco e manovra, presso la nuova struttura.

Nel seguito del presente paragrafo sono quindi descritti i risultati ottenuti, in uno con le condizioni al contorno utilizzate, in ciascuno dei seguenti quattro casi:

1. Marea di quadratura e condizioni di vento medie
2. Marea di sizigia e condizioni di vento medie
3. Mareggiata di Grecale-Bora
4. Mareggiata di Scirocco.

Per condizioni di vento medie sono state considerate l'assenza di vento, un vento di grecale-bora con velocità 5 m/s ed uno di scirocco a 3 m/s.

Pur se nell'analisi qui presentata è d'interesse principalmente la velocità superficiale della corrente, si rammenta che grazie all'utilizzo di un software tridimensionale come Delft 3D, è possibile calcolare anche la velocità della corrente sul fondo e nello strato centrale in cui è stato suddiviso il tirante d'acqua. Non è stato necessario incrementare il numero dei layers, per le prevedibili ridotte modifiche che verrebbero indotte sulle correnti calcolate.

A dimostrazione di ciò nella tavola C5-DIS-1025, qui di seguito riprodotta in Figura 51, è riportata la rappresentazione della velocità, in corrispondenza di ciascuno dei tre layer verticali, calcolata per il medesimo istante della simulazione in condizioni di marea sizigiale.

Si osserva, pur se le differenze non sono ragguardevoli per l'intero dominio attorno al terminal, che la velocità diminuisce all'aumentare della profondità cosicché in modulo i massimi valori si riscontrano in corrispondenza del layer superficiale. Un tale risultato, in ogni caso, giustifica la scelta effettuata di considerare un numero ridotto di strati, in cui si suddivide il campo di moto.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Ad ulteriore verifica di questo comportamento si riportano le velocità calcolate nei tre layer nel punto di osservazione 1 (cfr. §4.4.5) durante la simulazione di mareggiata di Scirocco. In Figura 52 è indicata la posizione del punto 1 all'interno del terminal, in Figura 53 è invece indicato l'andamento temporale del modulo della velocità calcolata nel punto 1 nei tre differenti layer: in blu è rappresentata la velocità nel layer 1 superficiale, in verde la velocità nel layer 2 ed in rosso la velocità nel layer 3 più profondo.

Con riferimento al sesto time-step della simulazione, corrispondente alle ore 06:00 del 23/12/2010, è stato possibile tracciare il profilo verticale della velocità, rappresentato in Figura 54, in cui si nota chiaramente la variazione in modulo della velocità orizzontale. In Figura 55 sono indicate anche le due componenti x e y della velocità in funzione della profondità (assumono valori negativi, perché rivolte verso i semiassi negativi delle due direzioni coordinate). In Figura 56 è infine riportata la rappresentazione vettoriale della velocità nei 3 layer (con gli stessi colori definiti in precedenza), da cui si riconosce sia la variazione in modulo che la variazione di direzione nei tre diversi strati.

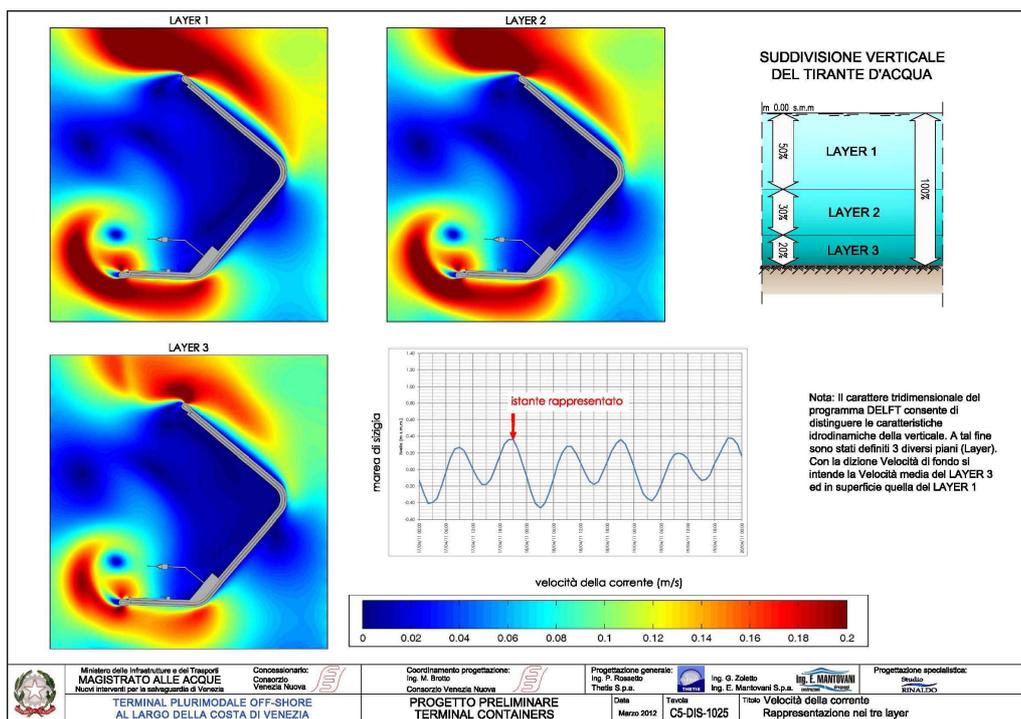


Figura 51: velocità nei tre layer

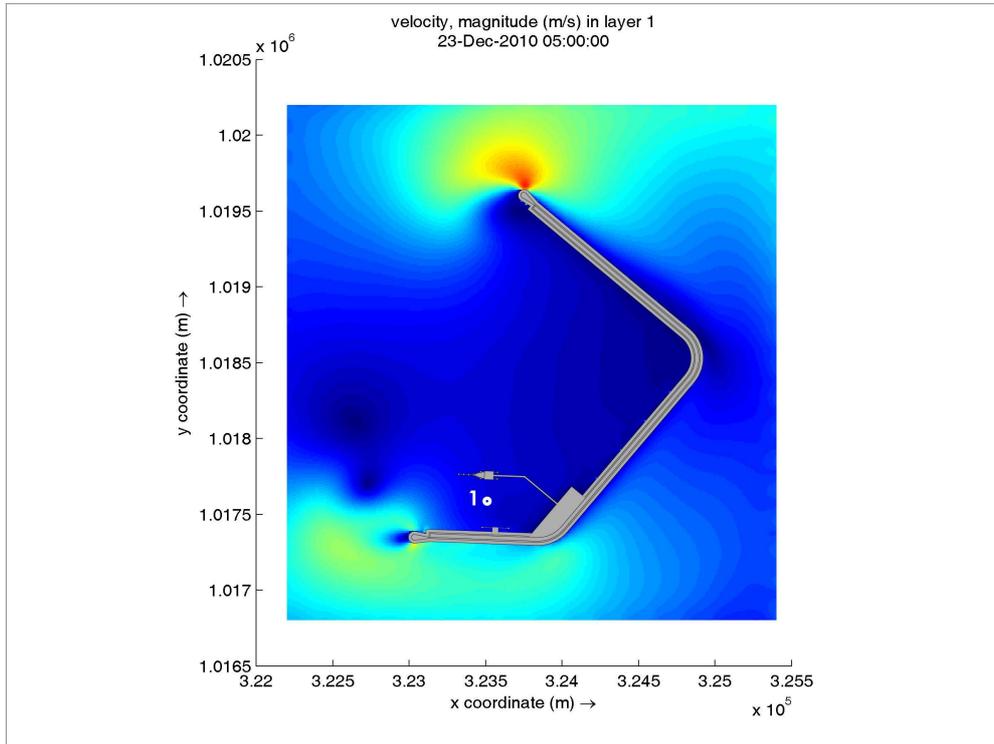


Figura 52: punto di osservazione 1

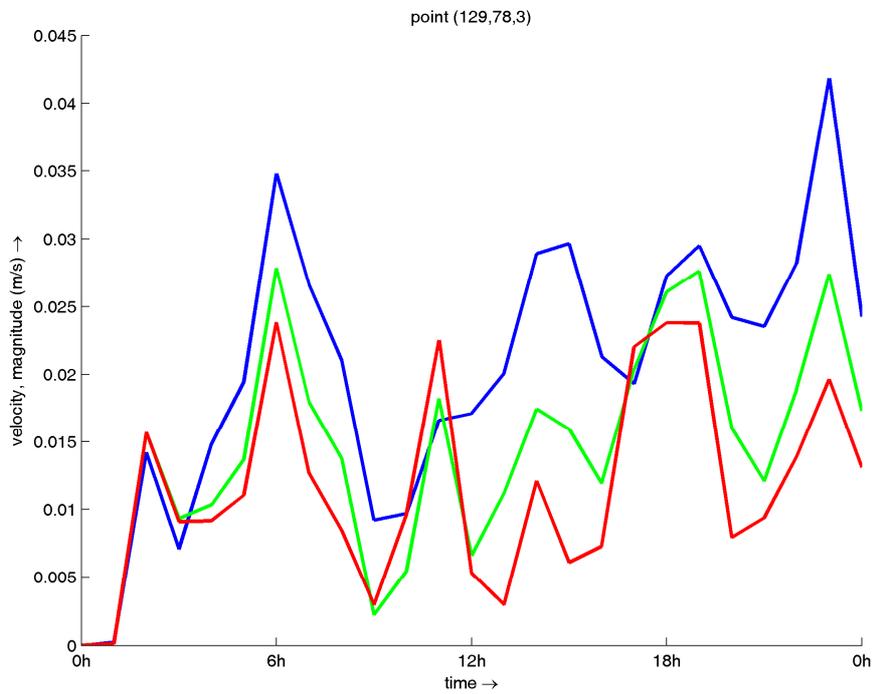


Figura 53: andamento temporale della velocità nel punto 1 per i 3 layer

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

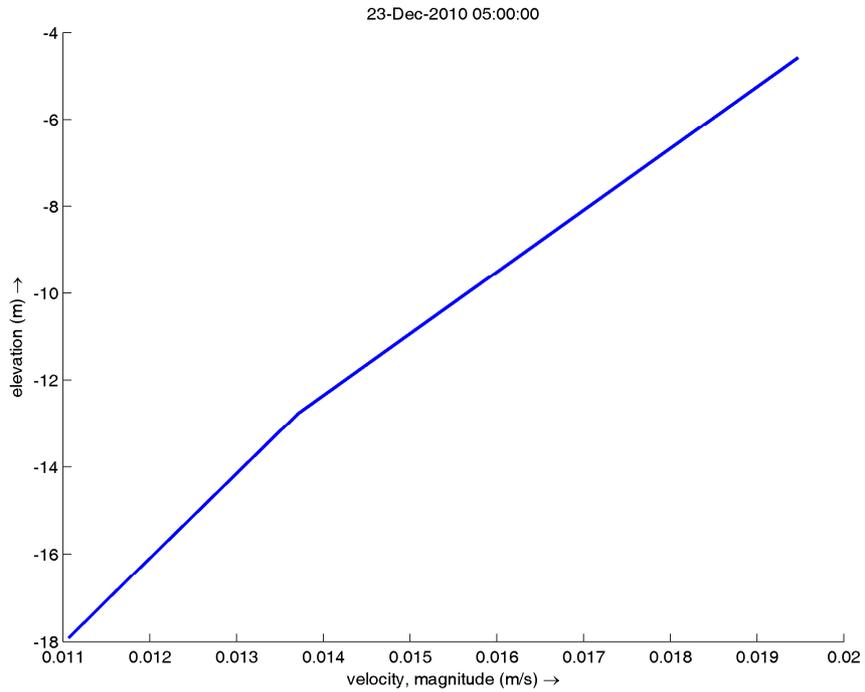


Figura 54: andamento della velocità lungo la verticale nel punto 1

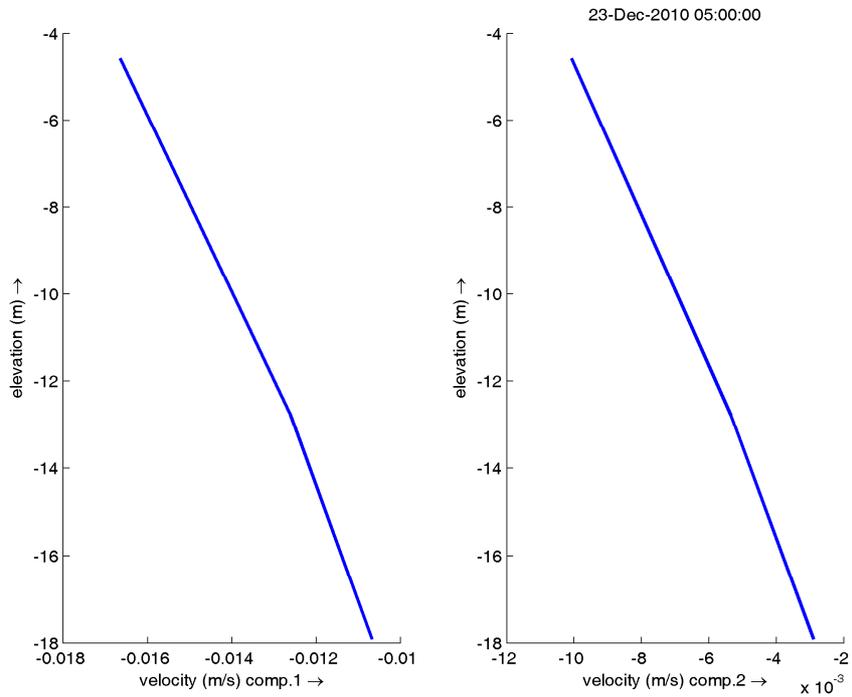


Figura 55: andamento delle componenti x e y della velocità lungo la verticale nel punto 1

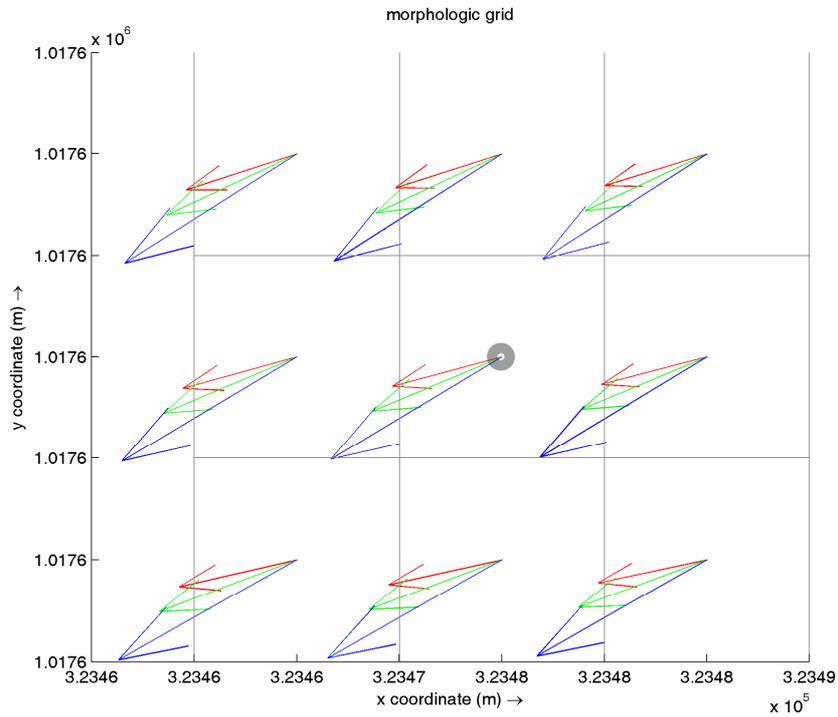


Figura 56: rappresentazione vettoriale della velocità nel punto 1 per i 3 layer

5.1 CASO 1 – MAREA DI QUADRATURA

Le maree di quadratura sono quelle caratterizzate da ridotte escursioni, nelle condizioni del cosiddetto ‘morto d’acqua’.

Come condizione al contorno del primo caso è stata utilizzata l’escursione di marea registrata dalla stazione di Ravenna della RMN tra il 24 ed il 27 aprile 2010, come di seguito rappresentata in Figura 57. Si osserva come il livello di marea in questo caso oscilli fra circa +0.20 m s.m.m. e -0.20 m s.m.m..

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

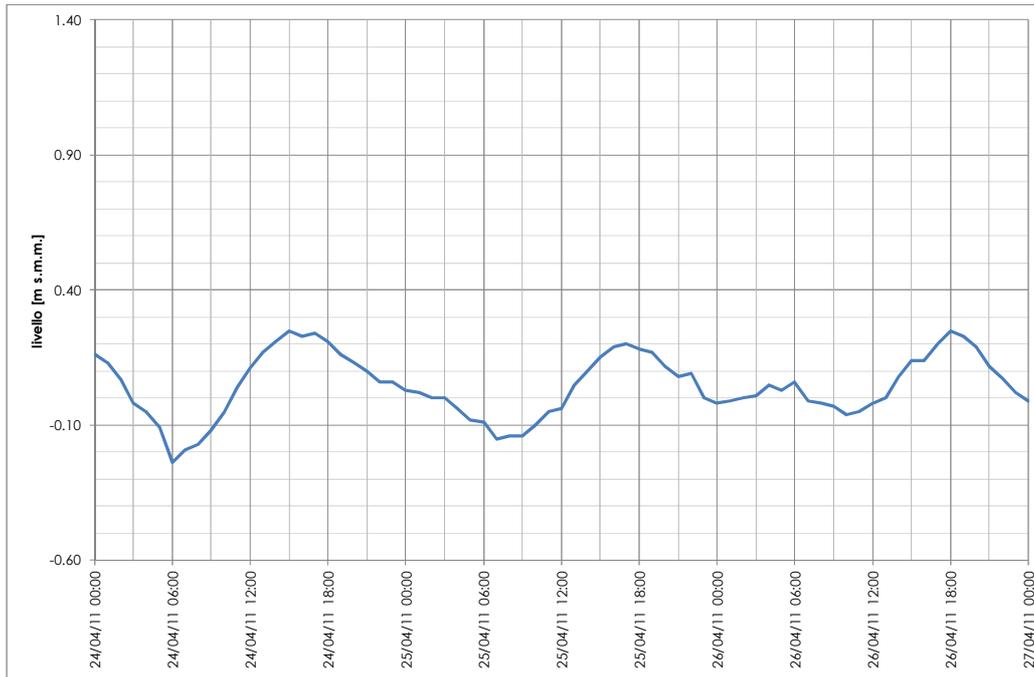


Figura 57: livelli di marea per la stazione mareografica di Ravenna nel periodo 24/04/2011 - 27/04/2011

Il set di condizioni al contorno utilizzate in questo primo caso è rappresentato in un apposito elaborato denominato C5-DIS-1026-A1. Il caso di assenza di vento e marea di quadratura è di seguito rappresentato in Figura 58, che riproduce l'elaborato C5-DIS-1026-A2. Nell'area di pertinenza del terminal la velocità superficiale raggiunge valori non superiori a circa 0.15 m/s pur se internamente, nella zona di operatività delle imbarcazioni, lo specchio acqueo risulta in questo caso particolarmente protetto, senza che possa essere considerata alcuna penalizzazione sulla operatività del terminal.

Il programma, per i punti interni alla struttura, ha infatti calcolato una velocità della corrente molto bassa, ovvero compresa nell'intervallo 0.06-0.08 m/s. Esternamente alla mantellata del terminal si riscontrano valori di velocità maggiori ma comunque ricompresi nel range di 0.15 m/s, anche in questo caso quindi non significativi. Se si osserva la distribuzione della velocità della corrente sull'area vasta, appare evidente come la presenza della Laguna di Venezia è assolutamente significativa al fine di una corretta rappresentazione della circolazione della corrente nell'area di nostro interesse. Come noto attraverso le bocche di porto vi è un'intensa circolazione della corrente, che dipende evidentemente dall'estensione del bacino lagunare a monte delle stesse, la cui attività influenza il regime delle velocità in corrispondenza del terminal.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

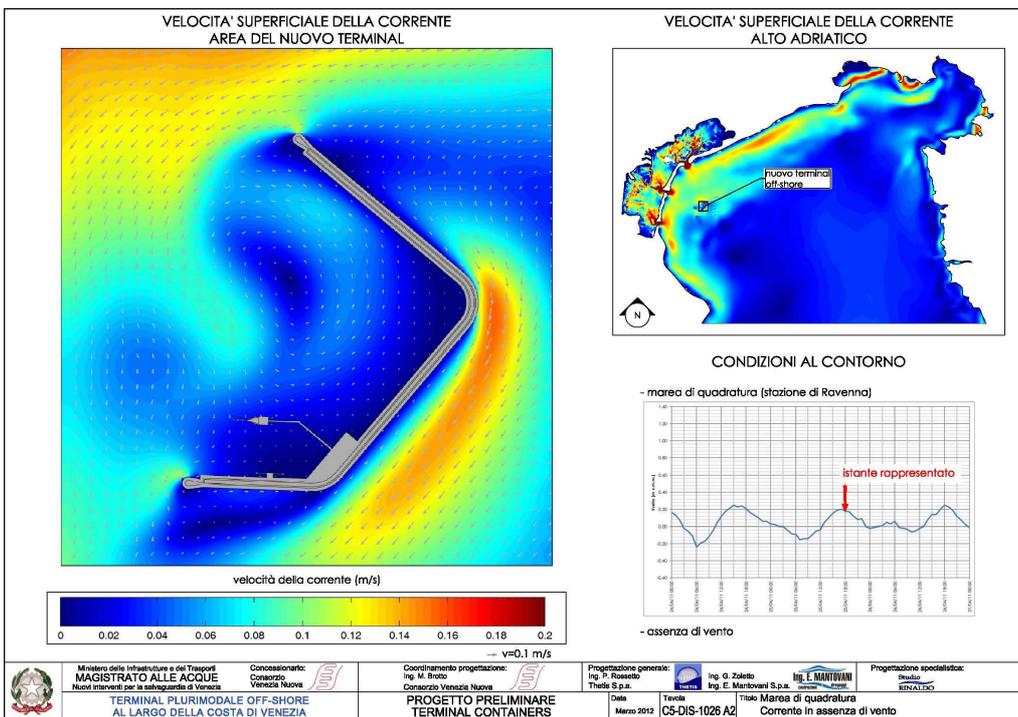


Figura 58: velocità della corrente in assenza di vento – marea di quadratura

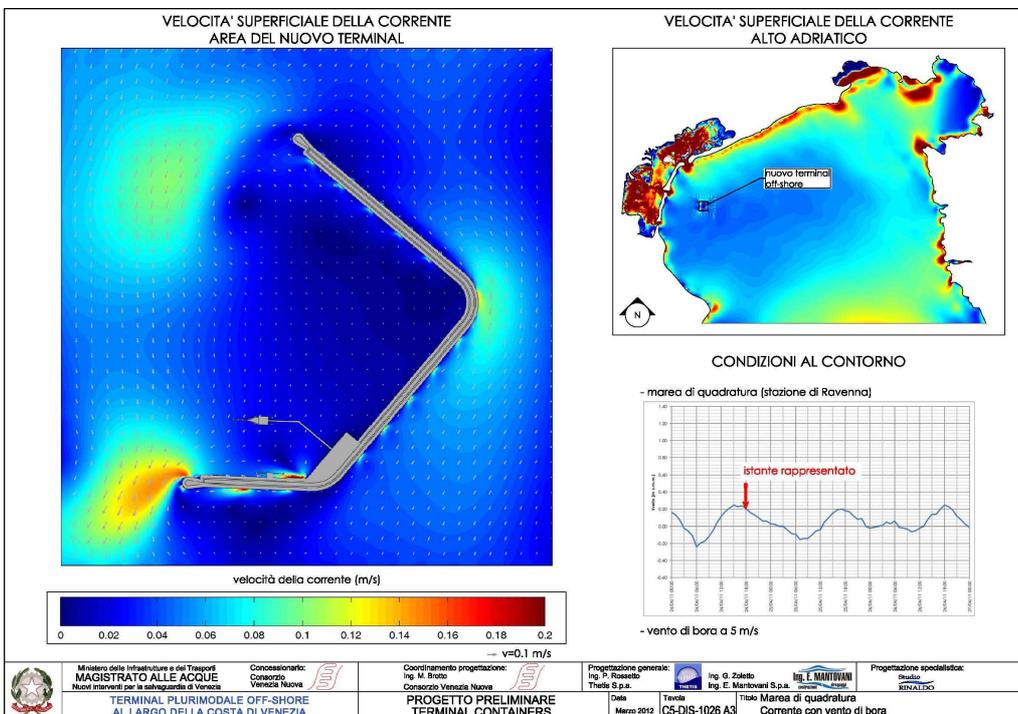


Figura 59: velocità della corrente con vento di bora – marea di quadratura

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Nella precedente Figura 59, che riproduce l'elaborato C5-DIS-1026 A3, è invece rappresentato il caso della marea di quadratura con vento di bora. Date le condizioni medie sia di marea che di vento, anche in questo caso il regime delle velocità all'interno del terminal petrolifero ha valori molto bassi, dell'ordine degli 0.02-0.04 m/s.

In corrispondenza all'estremità occidentale del terminal si ha un aumento localizzato della velocità, che comunque si mantiene entro valori dell'ordine di 0.15 m/s.

Infine nell'elaborato C5-DIS-1026 A4 è riprodotto uno degli istanti in cui spira il vento di scirocco, potendo riproporre considerazioni del tutto analoghe ai casi precedenti, ovvero che la velocità della corrente nella zona di accosto delle petroliere non supera i 0.02-0.04 m/s.

Ne consegue che le escursioni di marea in condizioni di quadratura, per condizioni di vento ordinarie, non sono tali da indurre condizioni di criticità per quanto attiene il regime idrodinamico, non arrecando pregiudizio alcuno sull'operatività del terminal.

5.2 CASO 2 – MAREA DI SIZIGIA

Nel secondo caso è stata riprodotta una marea di sizigia con le medesime condizioni di vento medie per il paraglio oggetto d'indagine. Nella successiva Figura 60 è riportata l'escursione di marea posta a base delle simulazioni, compresa tra +0.40 m s.m.m. e -0.40 m s.m.m., che costituisce la condizione al contorno per la simulazione del caso 2, rappresentata nell'apposita Tavola C5-DIS-026-B1.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

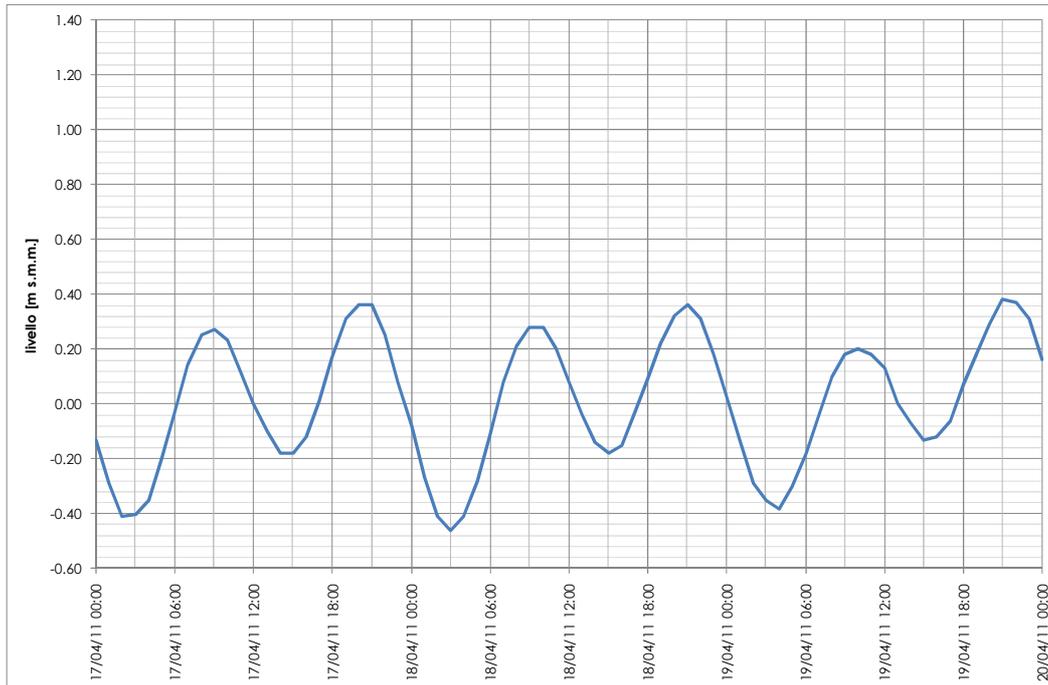


Figura 60: livelli di marea per la stazione mareografica di Ravenna nel periodo 17/04/2011 - 20/04/2011

L'elaborato C5-DIS-1026 B2 contiene le mappe delle velocità della corrente per l'area del terminal e per l'Alto Adriatico con marea di sizigia ed assenza di vento. Generalmente, si osserva un aumento delle velocità in corrispondenza delle estremità della struttura con valori massimi di 0.18-0.20 m/s.

La presenza del vento di bora è invece riportata nella tavola C5-DIS-1026 B3, riprodotta nella precedente Figura 61.

In questo caso si osserva un aumento generalizzato dei valori della corrente, comunque sempre compresa nell'intervallo dei valori 0-0.2 m/s, al di fuori dello specchio acqueo del terminal tanto da poter concludere che gli accosti delle navi non risentano di tale regime.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

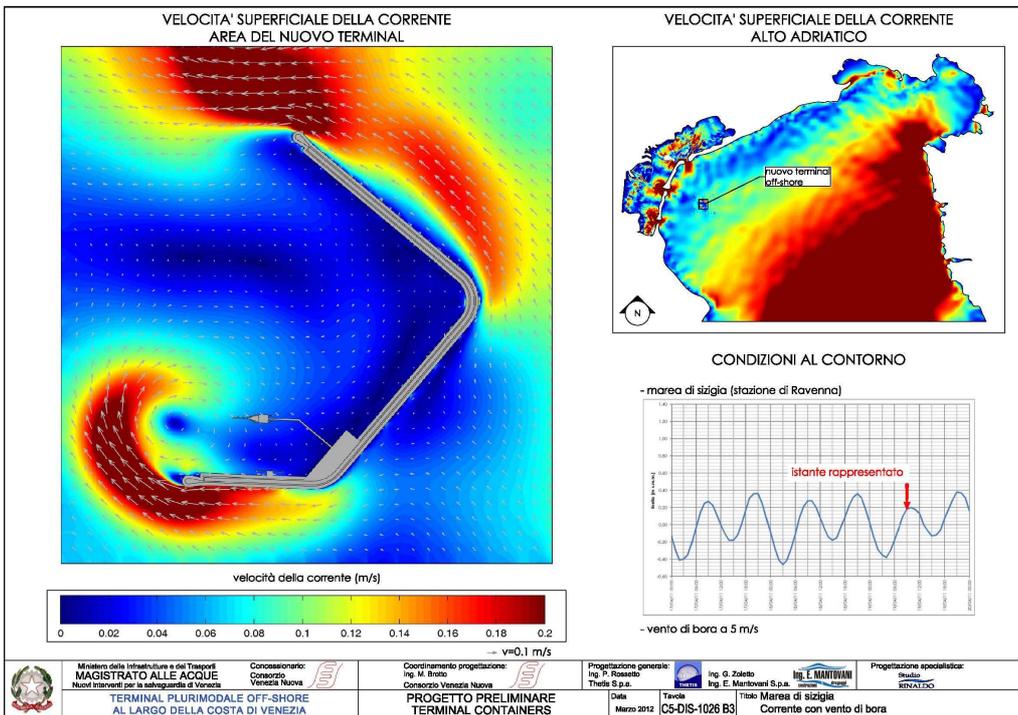


Figura 61: velocità della corrente con vento di bora – marea di sizigia

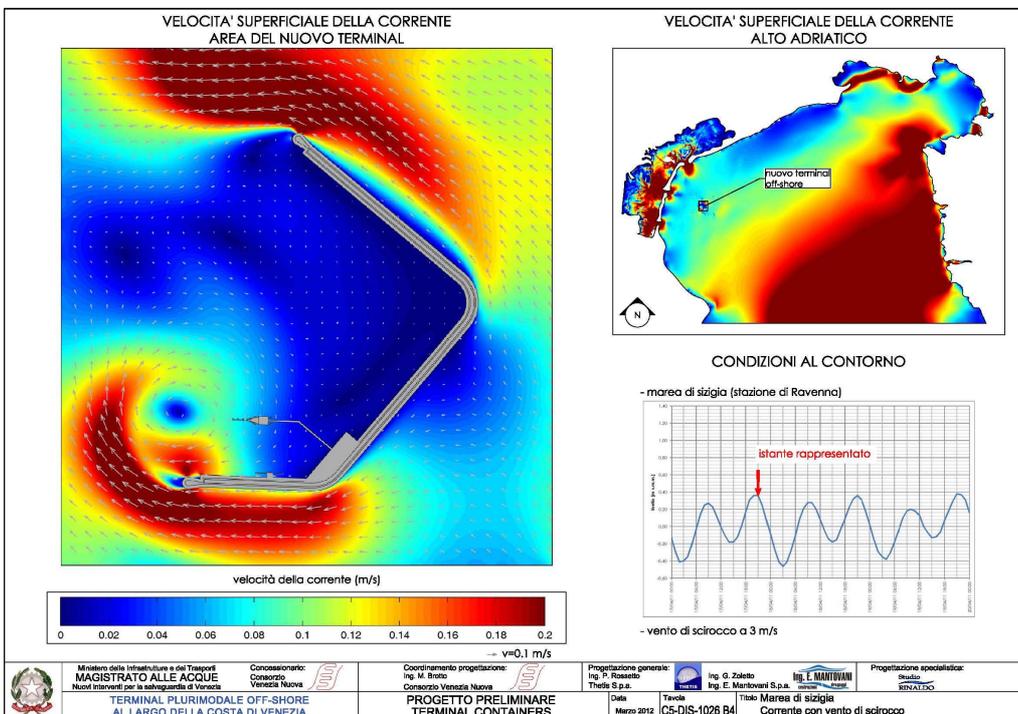


Figura 62: velocità della corrente con vento di scirocco – marea di sizigia

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Situazione del tutto simile si riscontra nel caso del vento di scirocco (cfr. C5-DIS-1026 B4) qui riprodotto nella precedente Figura 62 con una situazione estremamente variabile localmente, in corrispondenza dell'estremità occidentale del terminal.

I valori riscontrati, (comunque al di sotto dei 0.2 m/s) non destano comunque preoccupazione sia per quanto riguarda le operazioni di attracco che per le manovre delle imbarcazioni anche in considerazione della loro stazza.

5.3 CASO 3 – MAREGGIATA DI BORA

Con il caso n.3 è stata rappresentata un'intensa mareggiata realmente registrata tra il 28 febbraio e il 3 marzo 2011 nella zona di Venezia.

In tale occasione, come si osserva nel grafico polare di Figura 63, il vento ha raggiunto picchi di velocità fino a 24 m/s provenienti dalla traversia di grecale-bora, direzioni nord-nordest, nordest ed est-nordest (cfr. Figura 64).

La sequenza temporale delle velocità del vento, registrate dalla stazione mareografica di Venezia, in corrispondenza all'evento di mareggiata, è di seguito rappresentata in Figura 65. Si osserva come per circa 25 ore sul totale della registrazione di 72 ore, il vento supera in intensità i 15 m/s.

La registrazione del livello di marea presso la stazione di Ravenna, in corrispondenza alle giornate dell'evento di mareggiata è di seguito rappresentata in Figura 66, ed è stata utilizzata come condizione al contorno del modello idrodinamico per questo caso.

L'oscillazione massima nelle 72 ore osservate è compresa nell'intervallo -0.10/+0.70 m s.m.m..

Il set completo delle condizioni al contorno è contenuto nell'elaborato C5-DIS-1026-C1, dal quale si evince che, ai fini delle simulazioni idrodinamiche sono state considerate solo le 24 ore centrali della mareggiata in quanto più gravose rispetto alle altre.

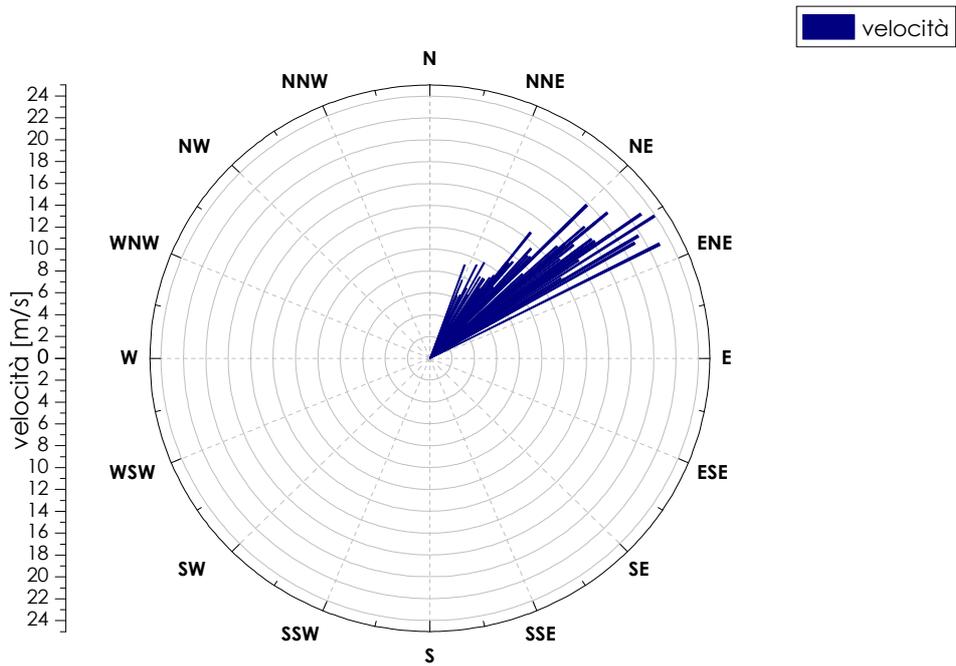


Figura 63: intensità e direzione dei venti registrati dalla stazione mareografica di Venezia 28/02/2011 - 03/03/2011

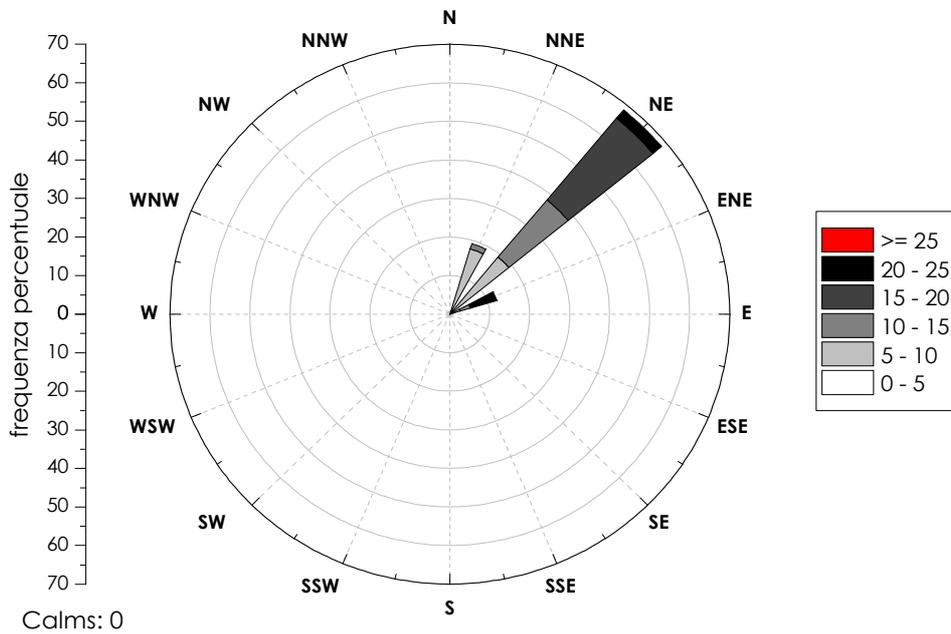


Figura 64: frequenza dei venti registrati dalla stazione mareografica di Venezia 28/02/2011 - 03/03/2011

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

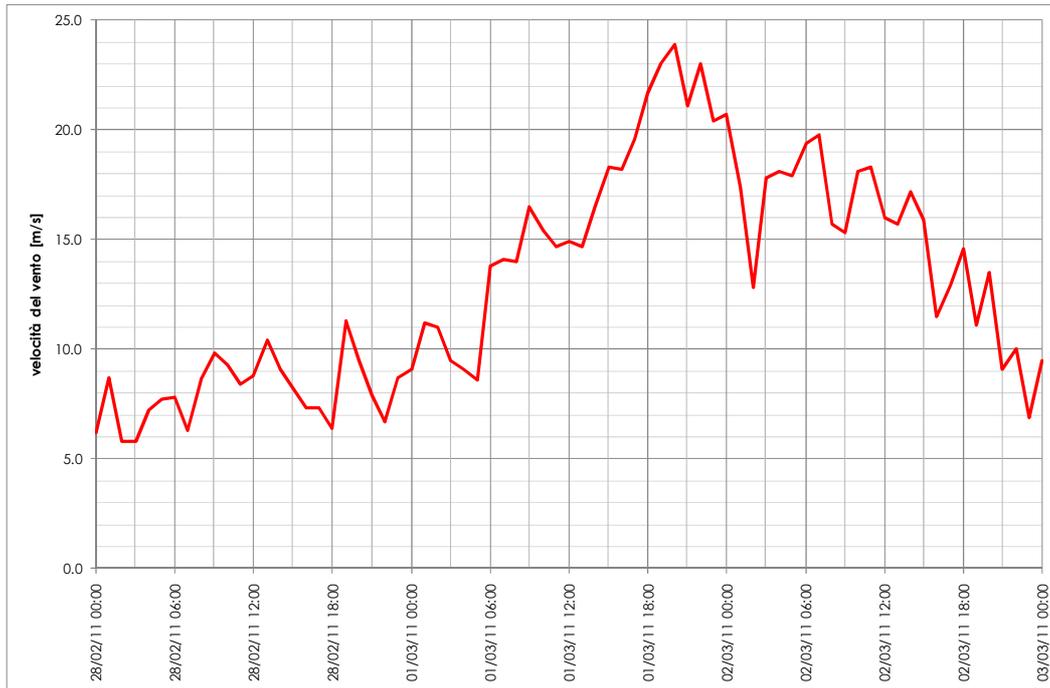


Figura 65: velocità del vento per la stazione mareografica di Ravenna 28/02/2011 - 03/03/2011

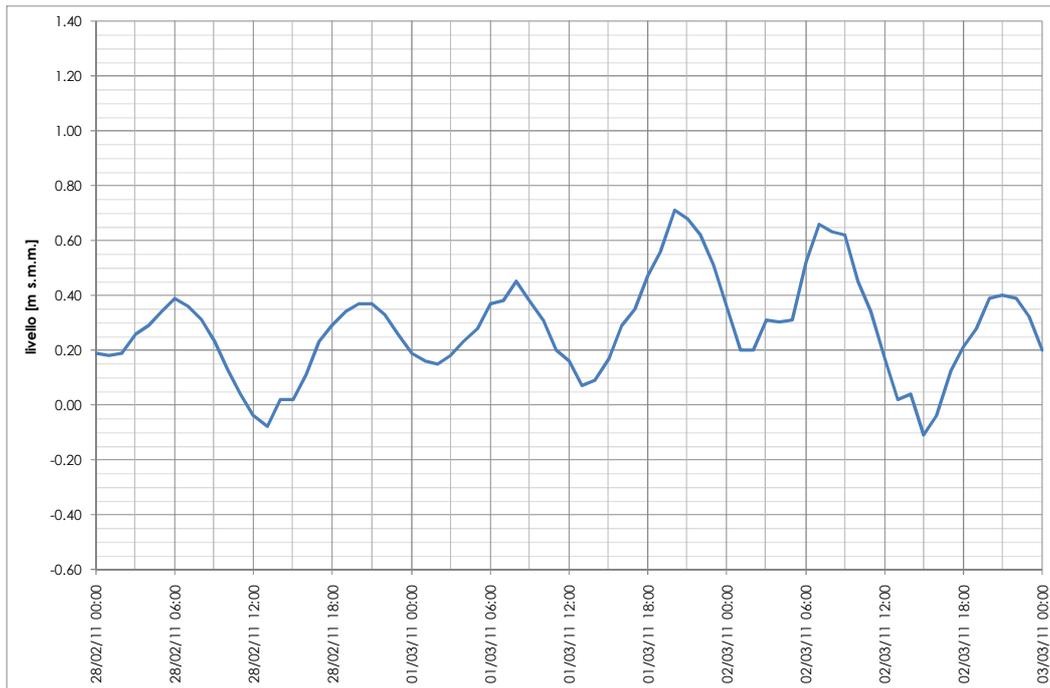


Figura 66: livelli di marea per la stazione mareografica di Ravenna 28/02/2011 - 03/03/2011

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

La rappresentazione dei risultati è contenuta negli elaborati C5-DIS-1026 C2-3-4, dove, in ragione del diverso regime delle correnti rispetto al caso precedente, è stata utilizzata una scala cromatica di rappresentazione tra 0 e 1 m/s. E' questo l'unico caso in cui è stata adottata una tale scala grafica.

In particolare nella successiva Figura 67 (cfr. Tavola C5-DIS-1026 C2) si riporta il caso di marea calante e vento di bora pari a 17 m/s. All'interno dell'area portuale la velocità della corrente è dell'ordine di 0.2-0.5 m/s, con i valori più alti in corrispondenza dell'area degli accosti delle imbarcazioni.

I valori più elevati della velocità superficiali (dell'ordine del metro al secondo) sono stati calcolati lungo il bordo esterno della struttura con direzione parallela alla stessa; tale aspetto andrà considerato anche in sede di dimensionamento della struttura.

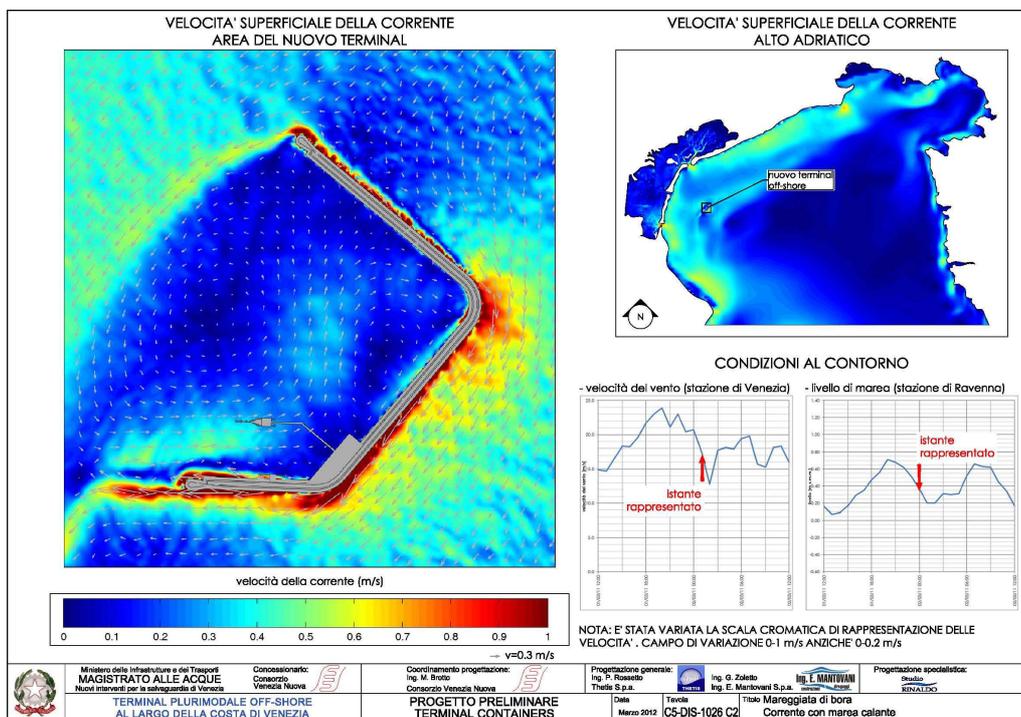


Figura 67: velocità della corrente con mareggiata di bora – marea calante

Nella successiva Figura 68 (cfr. Tavola C5-DIS-1026 C3) è invece mostrato il risultato ottenuto in una fase di marea crescente con una velocità del vento pari a 18 m/s. Anche in questo caso è presente una componente della corrente esterna al terminal posta parallelamente alla struttura con valori dell'ordine del metro al secondo.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

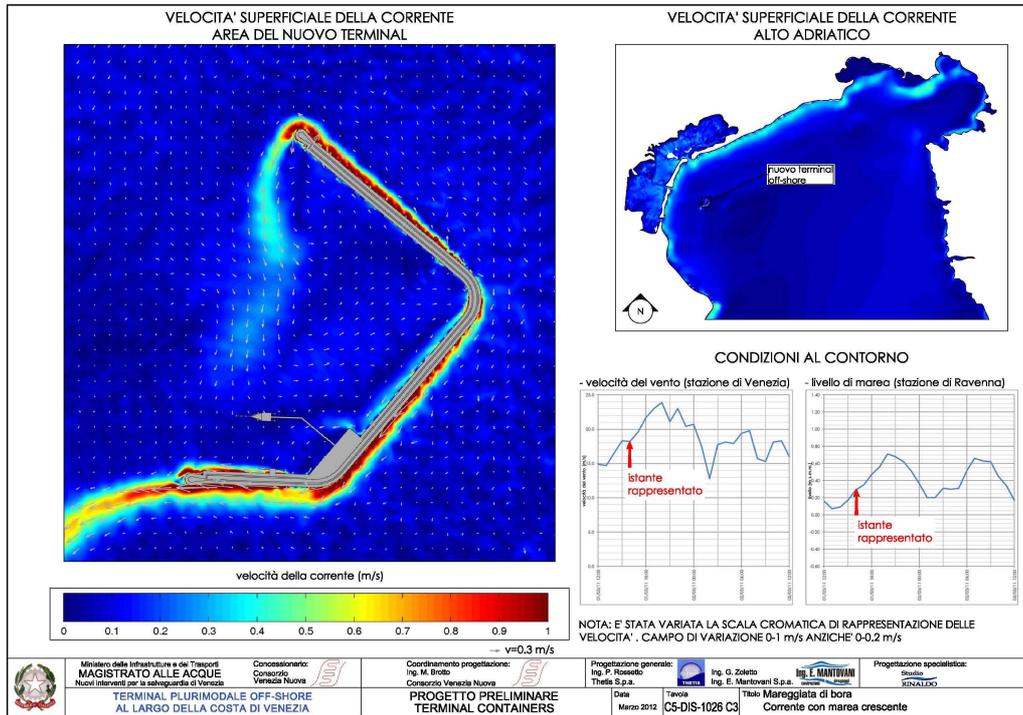


Figura 68: velocità della corrente con mareggiata di bora – marea crescente

Per quanto riguarda lo spazio acqueo a servizio della funzionalità del terminal, si osserva in questo caso una distribuzione più uniforme rispetto al caso precedente con valori compresi tra 0.1 e 0.2 m/s.

Considerazioni analoghe possono essere poste a commento del caso con marea massima e vento alla massima intensità (24 m/s), corrispondente alla Tavola C5-DIS-1026 C4, pur se in corrispondenza alla testata settentrionale del terminal si riscontrano localmente valori pari a circa 0.5 m/s.

5.4 CASO 4 – MAREGGIATA DI SCIROCCO

L'ultimo caso analizzato è la mareggiata di scirocco, registrata dalla stazione mareografica di Venezia tra il 22 e il 25 dicembre 2010, in occasione della quale diffusi sono stati i danni indotti sui litorali veneti e della provincia di Venezia in particolare. Dall'osservazione dei grafici polari di Figura 69 e Figura 70 è possibile trarre le caratteristiche anemometriche dell'evento simulato: venti di intensità fino a 10 m/s provenienti dai settori da nord a sud-sudest.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

La sequenza temporale dei venti registrati lungo l'intera durata dell'evento di mareggiata (cfr. Figura 71) mostra che per 18 ore consecutive l'intensità del vento si è mantenuta tra 5 e 10 m/s.

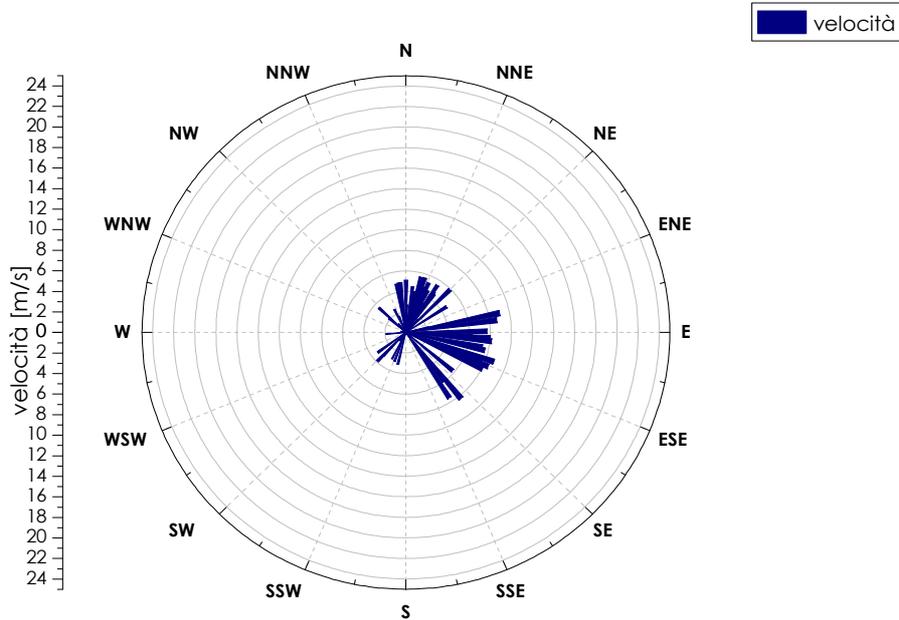


Figura 69: intensità e direzione dei venti registrati dalla stazione mareografica di Venezia 22/12/2010 - 25/12/2010

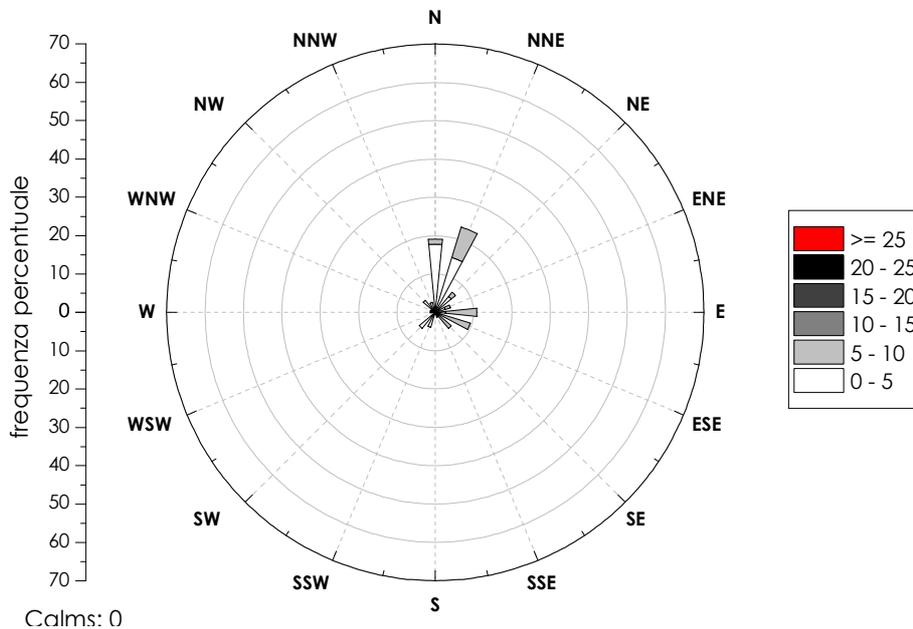


Figura 70: frequenza dei venti registrati dalla stazione mareografica di Venezia 22/12/2010 - 25/12/2010

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

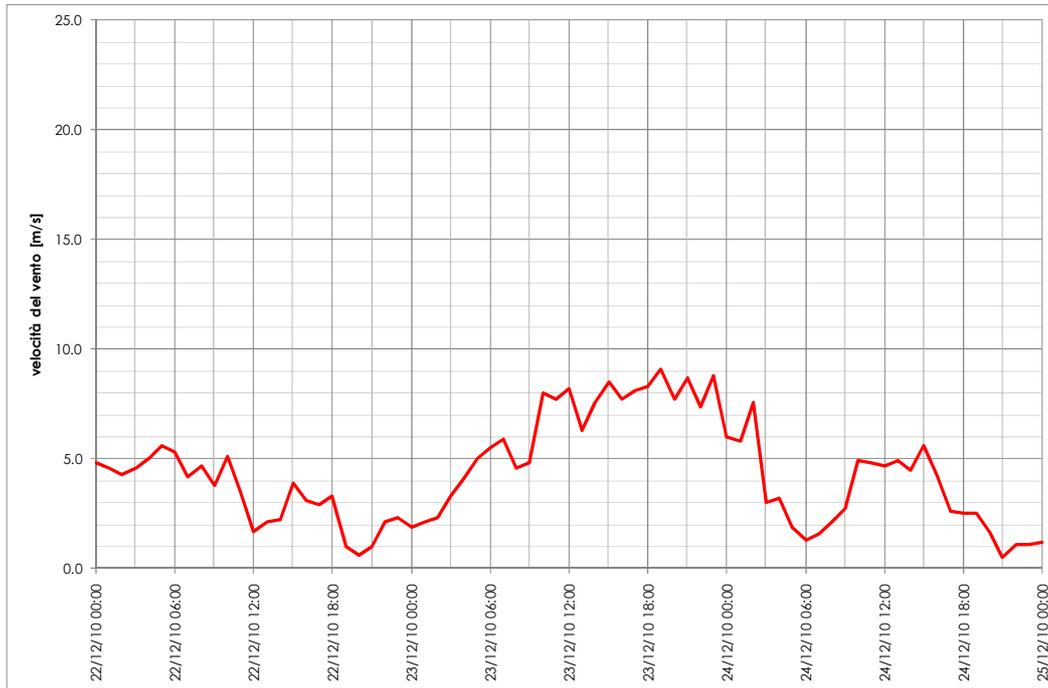


Figura 71: velocità del vento per la stazione mareografica di Ravenna 22/12/2010 - 25/12/2010

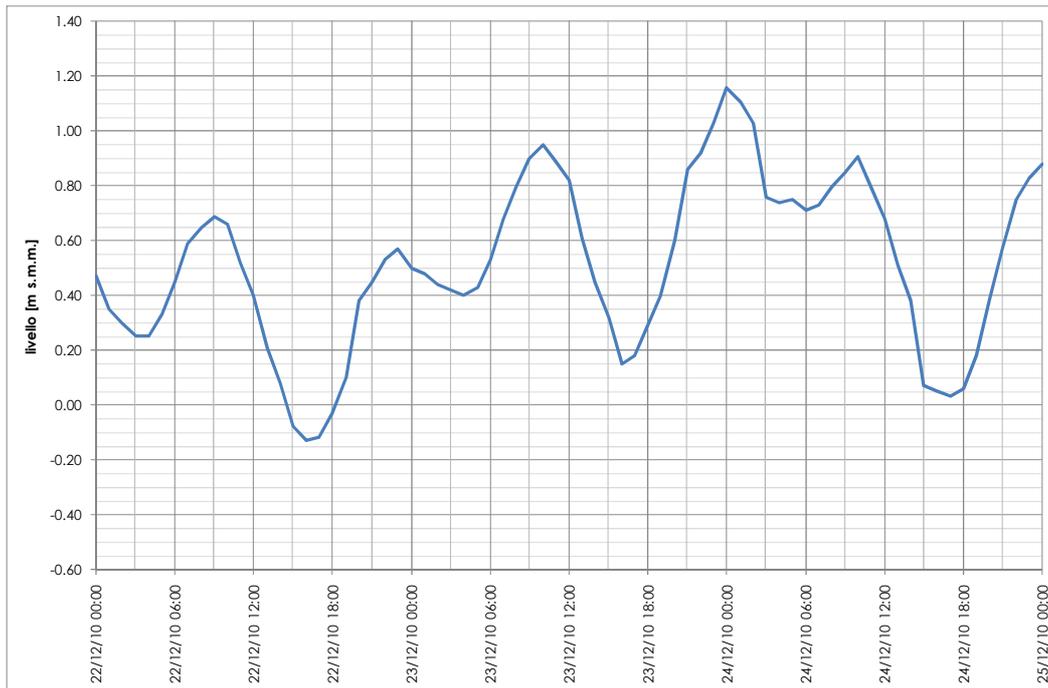


Figura 72: livelli di marea per la stazione mareografica di Ravenna 22/12/2010 - 25/12/2010

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

Per quanto riguarda i livelli di marea registrati nei medesimi giorni (cfr. Figura 72), si osservano picchi di poco inferiori a 1.20 metri e valori minimi di poco inferiori allo zero. Il set delle condizioni al contorno utilizzato per questa simulazione è riportato nell'elaborato C5-DIS-1026 D1.

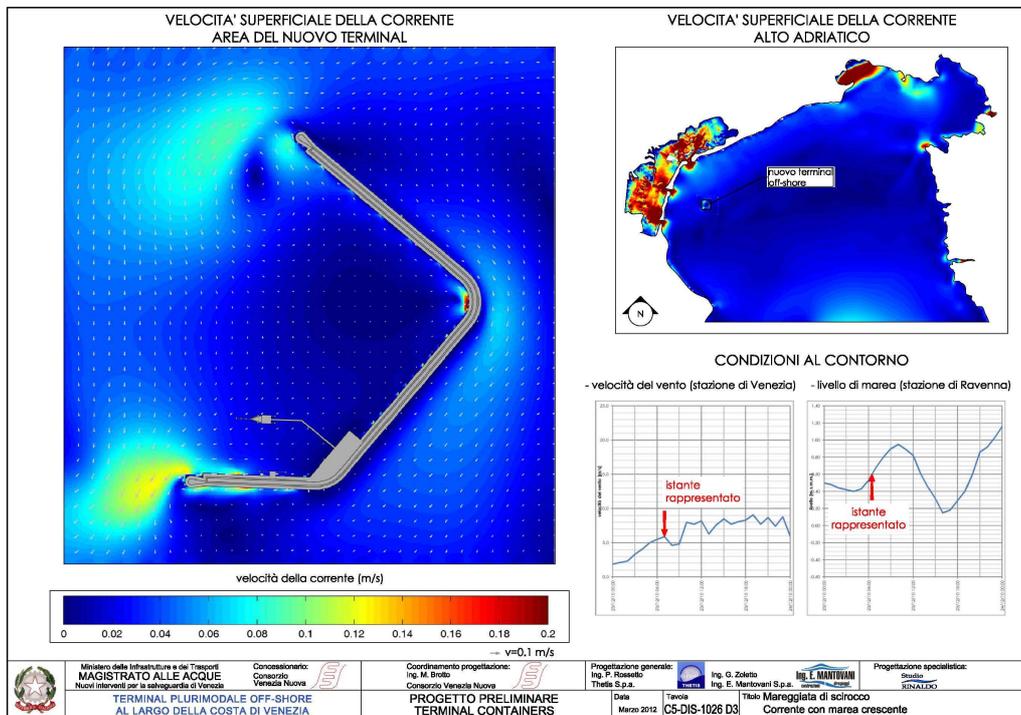


Figura 73: velocità della corrente con mareggiata di scirocco – marea crescente

L'analisi del regime della corrente, in corrispondenza dell'area operativa del terminal, presenta per primo il caso della marea calante con vento di intensità 7 m/s.

Nell'elaborato corrispondente a tale scenario (cfr. C5-DIS-1026 D2) si osserva una sostanziale uniformità nei valori di velocità della corrente con valori medi tra 0.02 e 0.04 m/s. Solamente in corrispondenza dell'estremità meridionale del terminal è presente una corrente localizzata di intensità non superiore a 0.2 m/s.

Nella precedente Figura 73, che riproduce la Tavola C5-DIS-1026 D3, è invece rappresentata una situazione in cui la marea sta crescendo ed il vento è pari a circa 6 m/s. Anche in questo caso si osserva una corrente in corrispondenza del faro di segnalazione meridionale, orientata da est a ovest, con intensità fino a 0.2 m/s mentre nel resto dello spazio acquico a servizio della realizzanda struttura, la velocità della corrente non supera i 0.04 m/s.

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS**

Relazione Modello Idrodinamico

Marzo 2012

C4-REL-1004

Nella successiva Figura 74 (cfr. C5-DIS-1026 D4), è infine rappresentato il caso di marea massima con vento a 5 m/s. Anche in questo caso si osserva che la zona interna al porto è stabile dal punto di vista della velocità superficiale della corrente mentre in questo caso la corrente riscontrata negli altri due casi, lungo il faro sud, è di intensità minore ovvero si attesta su valori di 0.1-0.12 m/s.

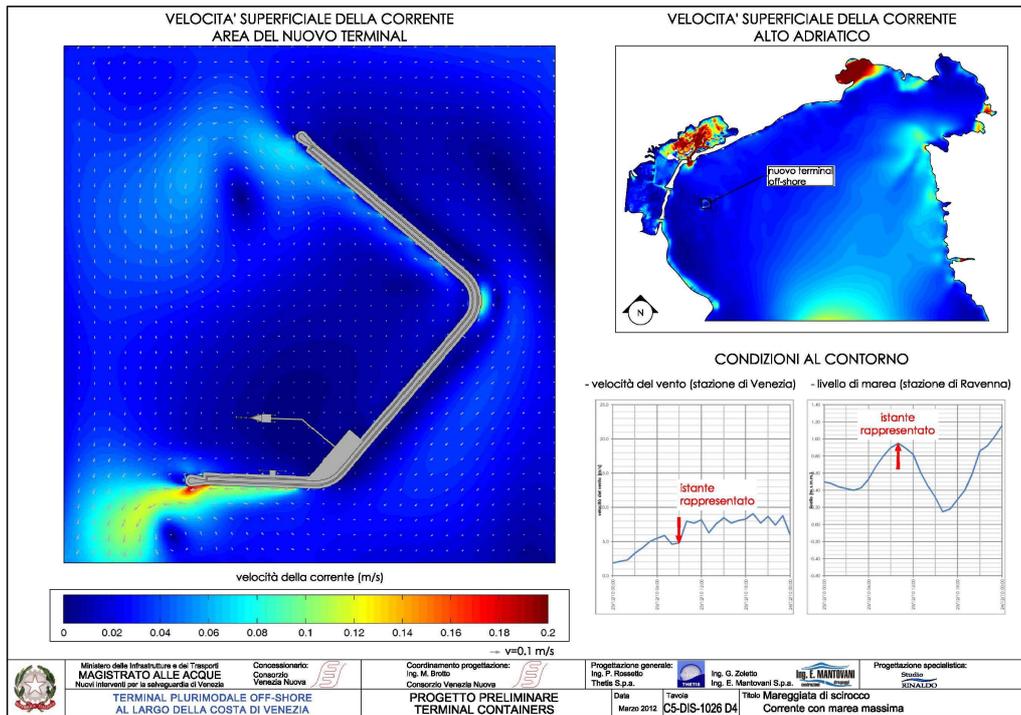


Figura 74: velocità della corrente con mareggiata di scirocco – marea massima

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta PROGETTO PRELIMINARE TERMINAL CONTAINERS		
Relazione Modello Idrodinamico		
Marzo 2012	C4-REL-1004	

6 CONCLUSIONI

Oggetto del presente studio è la caratterizzazione idrodinamica dell'ambito oggetto d'intervento, ottenuta attraverso l'implementazione di un'applicazione del modello idrodinamico tridimensionale Deltares Delft 3D. È stato inoltre effettuato l'aggiornamento della valutazione del moto ondoso residuo all'interno del nuovo terminal, a seguito dell'inserimento di un nuovo molo a cassoni, che ha di fatto rotto la continuità dello specchio acqueo protetto.

Le analisi condotte hanno portato alle seguenti valutazioni:

- l'altezza d'onda incidente, calcolata con tempi di ritorno tra 1 e 500 anni, sulla base dei dati registrati alle torre CNR, è da stimarsi variabile tra 2.7 e 5.8 m per la traversia di Scirocco e tra 2.5 e 4.9 m per quella di Bora;
- l'altezza d'onda significativa incidente, calcolata simulando eventi reali verificatisi di recente, è pari a circa 3 m per la traversia di Bora e 3.5 m per quella di Scirocco, mentre è molto minore per le traversie di Libeccio e di Maestrale, pari a circa 0.90 m e 0.70 m;
- il moto ondoso residuo all'interno dello specchio acqueo protetto risulta caratterizzato da altezze d'onda significative con valori massimi all'imboccatura di circa 1.30 m nel caso di mareggiata di Bora, e di circa 70 cm con riferimento agli altri settori di traversia;
- nelle aree operative del terminal il moto ondoso residuo risulta compatibile con le varie attività portuali: in corrispondenza agli accosti per le petroliere nella zona sud l'altezza d'onda residua assume valori superiori a 30 cm per 550 ore all'anno (punto di osservazione 1), mentre in prossimità della banchina operativa a sud-est assume valori superiori a 30 cm per circa 150 ore all'anno (punto di osservazione 6), indicando così la completa compatibilità delle condizioni meteomarine con le attività portuali;
- per un tempo di ritorno di 500 anni l'altezza d'onda raggiunge, in corrispondenza alla banchina containers, valori di 1.6 metri nel caso di Bora e 1 metro nel caso di Scirocco;
- il regime delle correnti nello spazio acqueo a servizio dell'operatività del realizzando terminal offshore, sono compatibili con le operazioni di accosto e manovra delle imbarcazioni, sia in condizioni medie, per i quali è stato calcolato un valore medio di circa 0.2 m/s, che in occasione di eventi di mareggiata con punte di velocità pari a 0.5 m/s.