



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

ORDINANZA N. 392 DEL 25.03.2014

Contenimento e riduzione delle emissioni acustiche in ambito portuale Porto di Venezia – Sezione di Marittima

IL PRESIDENTE

VISTA la legge 28 gennaio 1994 n°. 84, concernente il riordino della legislazione in materia portuale e le sue successive modificazioni ed integrazioni,

VISTO il Decreto 1 ottobre 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, concernente la nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia,

VISTA la Legge Quadro n. 447/95 in materia di inquinamento acustico, la quale stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo,

VISTO il DPCM 14 novembre 1997 riguardante la determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore,

VISTA la Classificazione Acustica del territorio comunale di Venezia, approvata con DCC n. 39 del 10 febbraio 2005,

PRESO ATTO dell'attuale mancanza di uno specifico atto normativo volto alla regolamentazione, ai sensi dell'art. 11 della Legge Quadro n. 447/95, del rumore derivante dalle infrastrutture portuali ed alla determinazione delle relative fasce di pertinenza acustica,

RICHIAMATO il Titolo IV bis, Capo I – *Incolumità pubblica* del vigente regolamento di Polizia Urbana,

RICHIAMATA l'Ordinanza n. 175/09 della Capitaneria di Porto di approvazione del "*Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel Porto di Venezia*",



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

PRESO ATTO delle segnalazioni relative a situazioni di disturbo della quiete generate, in particolar modo in orario notturno, da emissioni sonore derivanti da navi ormeggiate presso le banchine adiacenti aree residenziali abitate,

RITENUTO opportuno salvaguardare la tranquillità e la quiete degli abitati circostanti l'ambito portuale, rendendo compatibili le esigenze di natura abitativa con quelle delle attività attinenti l'ambito portuale,

RITENUTO necessario, nelle more dell'adozione di uno specifico atto normativo volto alla regolamentazione del rumore prodotto dalle infrastrutture portuali ed alla determinazione delle relative fasce di pertinenza acustica, definire alcune indicazioni di riferimento circa le modalità di ormeggio ed in relazione alle attività svolte a bordo delle stesse navi ormeggiate,

CONSIDERATE anche le risultanze delle attività inerenti il Progetto E-co.Port., sviluppato con risorse comunitarie di caratterizzazione e mappatura acustica del rumore portuale derivante da navi in transito ed all'ormeggio nel Porto di Venezia,

VISTA la lettera protocollo APV/96660-AMB-DTEC/11710 del 19.09.2008, indirizzata al Ministero dell'Ambiente con la quale sono state trasmesse le risultanze di detto studio, attualmente in attesa di riscontro,

IN VIRTU' DEI POTERI CONFERITI,

ORDINA

ARTICOLO 1

E' approvato il *Piano di ormeggio* allegato alla presente ordinanza, costituito da raccomandazioni volte alla prevenzione e limitazione delle emissioni sonore provenienti dal comparto portuale.

IL PRESIDENTE
Paolo Costa



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

PIANO DI ORMEGGIO PORTO DI VENEZIA - SEZIONE DI MARITTIMA

ART. 1 – PREMESSA

Il presente Piano contiene raccomandazioni per ottimizzare la fruizione degli ormeggi da parte delle navi in stazionamento presso il Porto di Venezia, anche considerando l'emissione sonora delle imbarcazioni.

Le raccomandazioni contenute nel presente documento, sono state formulate, in attesa dell'emanazione di un specifico atto normativo, volto alla regolamentazione delle emissioni sonore generate da infrastrutture portuali ed imbarcazioni ed alla definizione delle relative fasce di pertinenza acustica delle stesse infrastrutture.

Le misure di cui al presente Piano sono quindi atte a contenere, per quanto possibile, le emissioni sonore provenienti dal contesto portuale, come di seguito descritto.

ART. 2 – SORGENTI SONORE

Dal punto di vista acustico le infrastrutture portuali costituiscono una realtà complessa, caratterizzata da svariate sorgenti, che si differenziano per tipologia e dimensione.

In linea generale le principali fonti emissive riconducibili al comparto portuale, sono costituite da:

- sorgenti a bordo nave (motori di propulsione o sistemi funzionanti anche quando la nave è ormeggiata come motori di gruppi elettrogeni, bocche di raffreddamento di motori o al servizio di impianti di condizionamento),
- attività svolte a bordo delle navi ormeggiate, quali esercitazioni di sicurezza, spettacoli, intrattenimenti musicali o altri eventi che prevedano l'impiego di sistemi di diffusione sonora.

Per quanto riguarda le navi, l'entità delle emissioni può dipendere da molti fattori, tra cui tipologia, struttura, dimensioni, data di costruzione, ecc. Per limitare le emissioni da esse derivanti, nei confronti dei vicini abitati, le opportunità più immediate sono di effettuare un'adeguata attività di pianificazione e programmazione degli ormeggi e di agire sul corretto posizionamento della nave.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

Per quanto riguarda l'esecuzione di attività svolte a bordo nave, al fine di limitarne il contributo emissivo nell'ambiente circostante, è possibile agire disciplinando le stesse.

L'attività portuale è caratterizzata da ulteriori attività, quali rifornimento di materiali, carico/scarico dalle stive, transito dei relativi mezzi di lavoro in banchina, imbarco/sbarco di passeggeri, transito di mezzi stradali o di mezzi per trasporto acqueo, che vanno sempre svolte nel rispetto del contesto circostante, ma nello specifico caso sono meno rilevanti.

Rimane sottinteso che, per quanto riguarda particolari attività, quali esercitazioni di sicurezza prima della partenza, qualsiasi regola della presente ordinanza sarà osservata solo se compatibile e rispettosa di quelli che sono gli obblighi e le formalità previsti dalle vigenti ordinanze, norme e procedure di sicurezza nella navigazione.

ART. 3 - PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE ORMEGGI

Al fine di favorire e coadiuvare gli operatori del porto di Venezia, sezione di Marittima, nella corretta pianificazione e programmazione degli ormeggi, gli armatori devono comunicare anticipatamente all'agenzia preposta l'arrivo della nave; in tal modo sarà possibile valutare preventivamente la miglior configurazione di ormeggio.

La pianificazione deve tener in considerazione:

- 1) gli aspetti caratteristici propri di ogni singola nave, tra cui anno di costruzione, requisiti tecnici, conformazione strutturale, tipologia di passeggeri ospitati,
- 2) le caratteristiche specifiche delle varie aree di cui si compone il porto passeggeri di Venezia (Bacino Stazione *Marittima*, Santa Marta, San Basilio, Riva Sette Martiri), tra cui dimensioni degli approdi, distanza dalle aree abitate, presenza di edifici che possono fungere da barriera acustica.

ART. 4 - FATTORE DISTANZA

Il *Bacino Stazione Marittima* ha il vantaggio, dal punto di vista acustico, di essere il più distante dal contesto urbano abitato. Al fine di sfruttare quindi



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

l'effetto della distanza tra sorgente e ricettore, come fattore di attenuazione delle emissioni sonore, nella pianificazione e programmazione degli arrivi, si dovrà prediligere l'attribuzione prioritaria degli ormeggi presenti presso la Marittima, fino ad esaurimento dello spazio in essa disponibile.

Tuttavia, in periodi in cui l'afflusso di navi è tendenzialmente maggiore e la richiesta tale da saturare gli approdi della Marittima, in essa la disposizione degli ormeggi andrebbe possibilmente pianificata attribuendo con precedenza l'ormeggio a:

- 1) **navi risaputamente rumorose** (sulle quali si hanno indicazioni oggettive derivanti ad esempio da segnalazioni/esposti, rilievi fonometrici, dati tecnico-costruttivi forniti dall'armatore, ecc.);
- 2) **navi che effettuano soste prolungate**, che comprendano uno o più periodi notturni.

ART. 5 – MODALITA' DI ORMEGGIO

Per quanto riguarda le modalità di ormeggio, presso tutte le banchine del porto crocieristico, vanno osservate, se possibile, alcune misure utili a limitare la diffusione delle emissioni sonore.

Presenza edifici

Si tratta di misure tendenti a sfruttare l'effetto barriera offerto da edifici, ove questi siano presenti in prossimità della banchina, come ad esempio nell'area di Santa Marta.

Efficaci modalità di ormeggio terranno anche conto della struttura e dell'eventuale asimmetria della nave, o meglio, della dislocazione spaziale delle specifiche sorgenti di rumore presenti a bordo nave (bocche di ventilazione/generatori, camini, ecc.), e sfrutteranno la stessa conformazione del tessuto urbano circostante.

In banchine presso cui è possibile quindi sfruttare l'effetto barriera offerto dai fabbricati collocati tra la banchina ed i possibili ricettori circostanti, sarà opportuno favorire l'ormeggio preferenziale di imbarcazioni di altezza limitata.

Nello specifico, sarà possibile ormeggiare imbarcazioni la cui altezza dei camini (o delle più elevate sorgenti sonore presenti) risulti inferiore all'altezza dei fabbricati interposti.



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

L'efficacia dell'effetto può tuttavia venir meno, in presenza di punti di discontinuità tra i fabbricati ed in corrispondenza di "corridoi" caratteristici del tessuto residenziale veneziano. In tal senso, presso le aree di Santa Marta, San Basilio e Riva Sette Martiri, più vicine al contesto urbano, va posta la dovuta attenzione dando precedenza all'ormeggio a navi di ridotte dimensioni (sia lunghezza che altezza), nonché alla favorevole dislocazione, che diventano quindi fattori determinanti, per l'ormeggio in tali aree.

Orientamento secondo dislocazione sorgenti sonore

Intervenendo sull'orientamento, è possibile sfruttare l'effetto barriera prodotto dalla nave stessa, nel caso in cui ci sia una collocazione asimmetrica delle sorgenti sonore nella struttura dell'imbarcazione.

Poiché è previsto che le navi vengano ormeggiate di fianco, l'orientamento ottimale di ormeggio sarà quello che permetterà di posizionare le sorgenti sonore verso il lato canale (o verso il lato laguna, nel caso del bacino della Marittima), venendo quindi la stessa nave ad interporre tra la sorgente ed i ricettori circostanti.

Ad esempio, se l'eventuale sorgente sonora si dovesse trovare lungo il lato di dritta dell'imbarcazione, l'orientamento ottimale della stessa, lungo le banchine di Santa Marta, San Basilio e Riva Sette Martiri, coinciderà con la prua lato San Marco/Lido e conseguentemente con la poppa lato Porto Marghera.

Altro aspetto utile da valutare riguarda la disposizione dei camini di espulsione dei fumi della nave.

Il camino della nave è solitamente la sorgente sonora collocata a maggior altezza, ma non necessariamente la più importante.

Talvolta, a seconda della tipologia di nave, i camini possono essere posizionati ed inclinati verso poppa, oppure l'apertura può essere orientata lateralmente (a dritta e sinistra). Questa inclinazione/orientazione può attribuire una certa "direttività" all'emissione sonora: ne consegue, che al fine di non agevolare la propagazione della stessa verso i ricettori circostanti, la nave dovrà essere ormeggiata a maggior distanza possibile dalle aree abitate e con l'apertura dei camini orientata verso canale/laguna.

Le modalità di ormeggio dovranno comunque sempre conformarsi a quanto stabilito all'art. 19 - *Obblighi e divieti per le navi durante la permanenza negli accosti* - dell'Ordinanza n. 175/2009 della Capitaneria di Porto di Venezia.



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

ART. 6 – SPETTACOLI, ATTIVITA' D' INTRATTENIMENTO A BORDO

In accordo con quanto previsto nel regolamento comunale, qualsiasi attività svolta a bordo delle navi ormeggiate, comprese attività di intrattenimento che presuppongono l'utilizzo di apparecchiature di diffusione sonora o l'uso di strumenti musicali, deve essere condotta con particolar moderazione in modo da non arrecare disturbo nei confronti delle aree circostanti.

In particolare, al fine di tutelare la quiete ed il riposo delle persone gli amplificatori sonori esterni non devono essere usati in orario notturno, tra le ore 24.00 e le ore 7.00. Non devono inoltre essere realizzate forme di spettacolo o intrattenimento musicale all'esterno della nave, tali da comportare la diffusione presso le aree circostanti di schiamazzi, rumori e suoni.

ART. 7 – ESERCITAZIONI DI SICUREZZA

Le Linee Guida della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) richiedono che l'esercitazione di sicurezza venga eseguita entro 24 ore dalla partenza della nave dal porto d'imbarco (la nuova misura è stata adottata volontariamente dagli associati di CLIA, ECC e PSA).

L'esecuzione delle esercitazioni di sicurezza, che prevedono l'adunata obbligatoria di tutti i passeggeri a bordo per fornire loro istruzioni di sicurezza prima della partenza della nave dal porto, qualora preveda l'impiego di sistemi tali da comportare emissioni sonore verso l'esterno, deve avvenire possibilmente al di fuori delle fasce orarie dedite al riposo, ovvero, richiamando l'art. 49 bis del Regolamento di Polizia Urbana:

- dalle 24.00 alle 07.00,
- dalle 13.00 alle 15.30.

ART. 8 – SEGNALAZIONI ACUSTICHE

Compatibilmente con qualsivoglia esigenza di sicurezza e/o emergenza in navigazione, si ritengono inoltre, soggette ad analoga regolamentazione oraria, le eventuali ulteriori emissioni sonore provenienti da dispositivi di segnalazione acustica posti a bordo nave o su mezzi operanti in banchina, che non possono essere altrimenti evitate.