



p.d.c. C.C. (CP) Daniele FERRARI
Tel. 041/2405736

Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di porto di Venezia

Reparto Tecnico Amministrativo
Servizio Sicurezza della Navigazione
Sezione Tecnica

Prot.n. 06.02/ *Vds. stringa a stampa* Allegati: /
PEI: tecnica.cpveneziamit.gov.it
PEC: dm.veneziamit.gov.it

Alla Autorità di Sistema Portuale del Mare
Adriatico Settentrionale
autoritaportuale.veneziamit.gov.it

Argomento: Invito a partecipare, ai sensi dell'art. 14 bis della legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., alla conferenza di servizi decisoria in forma simultanea e in modalità asincrona ai sensi dell'art. 14 bis della legge 241/1990 e ss.mm.ii. del progetto di modifica della banchina denominata "ex Sirma".

Riferimento: nota AdSP MAS n. 19883 in data 14/10/2024.

In relazione alla richiesta in riferimento, si esprimono le determinazioni di competenza riguardo al progetto di modifica della banchina "ex Sirma", situata nel bacino terminale del canale sud del porto di Venezia, avanzato dalla Vezzani S.p.A.

Sulla base dell'analisi della documentazione a corredo della pratica, integrata con nota AdSP MAS n. 21432 del 06/11/2024, è emerso che il progetto consiste nella realizzazione di un nuovo accosto dotato di tre *mooring dolphin* e sette bitte di ormeggio con capacità di 100 tonnellate. È altresì previsto un intervento di dragaggio del fondale dinanzi all'accosto a quota -10,50 mt s.l.m.m., necessario per garantire l'accessibilità alle navi di progetto.

La valutazione delle operazioni di ormeggio e del transito delle navi *car carrier*, eseguita anche attraverso una campagna di simulazioni di manovra, ha evidenziato che le unità di progetto (lunghezza fino a 230 metri, larghezza di 40 metri e pescaggio di 9 metri) potrebbero navigare nel canale sud ed ormeggiare all'accosto in discorso, adottando alcune limitazioni e misure precauzionali, a tutela della sicurezza della navigazione.

In particolare, sarà necessario applicare limiti anemologici più restrittivi rispetto a quelli attualmente vigenti, sarà obbligatorio l'impiego

di due rimorchiatori voltati a partire dal canale Cunetta e dovranno essere installati idonei segnalamenti marittimi per consentire la navigazione in condizioni di scarsa visibilità ed in periodo notturno.

Per quanto riguarda le interferenze con le altre unità ormeggiate nel canale sud, è stata confermata la validità dei diagrammi di transito di cui all'ordinanza n. 78/2012, salvo una criticità localizzata in prossimità dell'accosto ME34, che richiederà l'adozione di specifiche misure gestionali per ottimizzare il traffico marittimo in un contesto operativo complesso.

In relazione all'accessibilità nautica, il dragaggio, fino alla batimetrica di -10,50 metri s.l.m.m., del fondale dinanzi all'accosto rappresenta una condizione indispensabile per garantire un franco di sicurezza adeguato durante le operazioni di ormeggio. Tuttavia, per migliorare le condizioni di navigazione nel canale, specie in presenza di navi a pieno carico, si rende necessaria un'attività di manutenzione dei fondali di tutto il canale sud, volta al ripristino della larghezza della cunetta navigabile in aderenza alle previsioni del PRP vigente, così da incidere positivamente sulle manovre delle navi in spazi ristretti.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione del progetto, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni operative delineate e che si continui a monitorare, in fase esecutiva, l'impatto delle opere sulle dinamiche di navigazione nel bacino terminale del canale sud.

IL COMANDANTE

CA (CP) Filippo MARINI

Firmato digitalmente ai sensi del decreto legislativo n°82/2005 e delle discendenti disposizioni attuative