



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di porto di Venezia

ORDINANZA N° 17 /2018

Il sottoscritto Comandante del porto e Capo del Circondario marittimo di Venezia,

- VISTO:** il Decreto Interministeriale n°79 in data 02/03/2012, recante “*Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale*”;
- VISTO:** in particolare l’articolo 3 del predetto Decreto Interministeriale, afferente alla disciplina da attuarsi nel “regime transitorio” (fino alla “*disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate*”), finalizzata a perseguire il “*massimo livello di tutela dell’ambiente lagunare*” e la cui competenza all’adozione è stata affidata all’Autorità marittima, d’intesa con l’allora Magistrato alle acque di Venezia (oggi Provveditorato OO.PP. per il Triveneto) e l’allora Autorità portuale (oggi Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale);
- CONSIDERATO:** che il disposto normativo in parola non fornisce indicazioni di dettaglio circa la tipologia delle misure di mitigazione da adottare, con ciò lasciando margine di discrezionalità tecnica in tal senso alle PP.AA. cui conferisce la competenza in materia;
- VISTE:** le misure di mitigazione dei rischi ambientali connessi al transito delle c.d. “grandi navi” nei canali di S. Marco e della Giudecca ad oggi vigenti, approvate con proprie Ordinanze n°23/2012 in data 21/03/2012 e n°105/2013 in data 31/07/2013;
- CONSIDERATO:** comunque che altre iniziative/soluzioni nel tempo adottate dalle PP.AA. operanti nell’ambito del sistema porto globalmente inteso nonché dalle Compagnie armatrici delle navi da crociera, quali la deviazione del traffico Ro-Ro e Ro-Ro Pax verso il nuovo terminal di Fusina e la

costante riproposizione negli anni dell'accordo volontario denominato "Venice Blue Flag", hanno di fatto costituito ulteriori elementi di mitigazione della tipologia di rischio sopra richiamata;

CONSIDERATI: gli esiti delle sedute del "Gruppo di lavoro", appositamente costituito dalla Capitaneria di porto di Venezia mediante nota n°9449 in data 31/03/2017 con il precipuo obiettivo di assoggettare gli effetti concreti delle misure di mitigazione in discorso ad un periodico monitoraggio, per poterne valutare l'eventuale aggiornamento e renderle sempre più efficaci rispetto al fine cui tende il prefato Decreto Interministeriale;

VISTO: lo "Studio di valutazione dell'impatto ambientale determinato dal passaggio delle Grandi navi nelle acque portuali di Venezia, ai fini dell'adozione delle c.d. misure di mitigazione di cui al D.I. n°79/2012 (CLINI – PASSERA)" redatto dalla Capitaneria di porto di Venezia – al fine di definire su base tecnico – scientifica una metodologia per l'attuazione, nella sola fase transitoria rispetto alla disponibilità di "vie alternative praticabili", del principio di "mitigazione" degli effetti del passaggio in laguna di Venezia delle c.d. "grandi navi" da crociera, di cui alla normativa sopra richiamata;

CONSIDERATO: il tavolo tecnico preliminare al quale, su *input* della Capitaneria di porto di Venezia e in vista dell'elaborazione del documento tecnico – scientifico di cui sopra, hanno preso parte il DUTNAV della Marina Militare, il Ri.N.A. Services S.p.a., la Corporazione Piloti Estuario Veneto e il Presidente del Collegio Capitani di Venezia, il cui operato ha consentito di inquadrare una valida metodologia di lavoro per la valutazione più approfondita della questione in trattazione, e la successive elaborazioni effettuate da parte della Capitaneria di porto di Venezia, regolarmente condivise col "Gruppo di lavoro" di cui ai visti precedenti;

VISTO: altresì che durante apposite riunioni sul tema, tenutesi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli esiti del predetto studio sono stati partecipati ai rappresentanti/dirigenti delle principali articolazioni centrali del medesimo superiore Dicastero (Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici, Struttura Tecnica di Missione, Ufficio di Gabinetto, D.G. per la Vigilanza sulle Autorità portuali);

TENUTO CONTO: altresì che lo studio di che trattasi è stato sviluppato anche tenendo conto di quanto emerso dalle motivazioni della Sentenza n°13/2015 REG. PROV. COLL. con cui il T.A.R. Veneto ha a suo tempo annullato la precedente Ordinanza n°153/2013 della Capitaneria di porto di Venezia e, pertanto, costituisce un forte elemento di continuità amministrativa rispetto all'operato svolto nel tempo dalla citata Autorità marittima sul tema;

VISTA: la piena condivisione ai risultati dello studio, di cui ai visti precedenti, espressa dagli Enti competenti ai sensi del più volte citato Decreto Interministeriale (Autorità marittima, Provveditorato OO.PP. del Triveneto e Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale) e dall'ARPAV;

RITENUTO: necessario procedere all'adozione di ulteriori misure di mitigazione, in ossequio alle richiamate indicazioni ministeriali, basate sull'analisi di parametri tecnico – scientifici e definenti un argomentato e giustificato “valore limite misurabile” per la casistica *de qua*, utile altresì a prospettare la possibilità – nel periodo transitorio” – di ridurre progressivamente il numero dei passaggi delle più grandi navi, con benefici per l'ambiente lagunare in senso lato;

VISTA: la nota n°26969 in data 28/09/2017, con la quale la Capitaneria di Porto di Venezia ha riferito al superiore Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alcune specifiche valutazioni inerenti all'architettura normativa/regolamentare legittimante la tempistica – allo stato attuale – per l'emanazione di un provvedimento di ulteriore mitigazione al rischio connesso al transito delle “grandi navi” nei canali lagunari marittimo di S. Marco e della Giudecca;

VISTO: l'esito della seduta in data 07/11/2017 del c.d. “Comitatone” interministeriale, istituito dalla legge n°798/1984 e ss.mm./ii. per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo dell'attuazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna, alla quale erano presenti rappresentanti della Capitaneria di porto di Venezia;

VISTI: i formali “atti di assenso” da parte del Provveditorato OO.PP. del Triveneto e dell'Autorità di sistema portuale del mare adriatico

settentrionale, rispettivamente partecipati in data 05/09/2017 e in data 12/09/2017;

VISTA: la nota n°25907 in data 20/09/2017 della Capitaneria di Porto di Venezia, con la quale è stata prospettata all'Autorità di Sistema portuale del mare adriatico settentrionale e al Provveditorato Interregionale OO.PP. del Triveneto la ritenuta opportunità che il gruppo di lavoro già istituito sulla tematica *“seguiti il proprio operato, con il precipuo obiettivo di monitorare costantemente gli effetti dell'emananda Ordinanza nel biennio di vigenza, oltreché di valutare i parametri di tendenziale diminuzione dimensionale delle navi anche per le stagioni crocieristiche successive e sino alla disponibilità delle vie di navigazione alternative praticabili”*;

VISTE: la nota n°12599 in data 02/10/2017 dell'Autorità di Sistema portuale del mare adriatico settentrionale nonché la nota n°40195 in data 02/10/2017 del Provveditorato Interregionale OO.PP. del Triveneto, con le quali è stato fornito riscontro positivo alla missiva di cui al punto precedente;

VISTA: la nota n°04.04.28/15/15483 in data 24/11/2017, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, per il tramite della Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e laguna, prendendo *“atto della documentazione trasmessa”* e apprezzando *“gli sforzi di orientare la gestione di una fase transitoria [...] secondo criteri di controllo e riduzione dei fattori di rischio”*, ha inteso delineare potenziali linee di indirizzo (relativamente ai profili paesaggistici, architettonici e archeologici) *“in previsione della prosecuzione dell'attività del gruppo di lavoro per verificare l'efficacia delle adottande misure nonché approfondire ulteriormente gli aspetti correlati alla progressiva rimodulazione in diminutio dei correlati valori limite”*;

VISTO: l'esito delle simulazioni riguardanti il transito di navi passeggeri nel Bacino di San Marco, tra Riva dei Sette Martiri e i c.d. “pali della Salute”, tenutesi in data 12/12/2017 presso la VeMarS a Venezia;

VISTO: il rapporto di Missione n° 651/GCB99/2017, in data 14/12/2017, relativo ai rilievi batimetrici eseguiti in Bacino San Marco;

VISTO: l'esito positivo dell'incontro tenutosi in data 14/12/2017 con il

Provveditorato Interregionale OO.PP. del Trivento e l’Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale, durante il quale si è perfezionata l’intesa di cui al D.I. “Clini – Passera” circa la versione del presente documento, poi sottoposta a un percorso di partecipazione amministrativa nei confronti dei soggetti a vario titolo portatori di interesse (di cui ai punti successivi), come da indicazioni dell’Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia;

VISTA: la propria nota n°5912 in data 20/02/2018, con la quale si è inteso formalizzare la partecipazione al procedimento amministrativo volto all’adozione di ulteriori “*misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell’ambiente lagunare*” in favore dei soggetti potenzialmente interessati dagli effetti dell’emanando provvedimento;

VISTA: la propria nota n°6952 in data 02/03/2018, con la quale – su istanza di parte – sono stati rivisti in aumento i termini per la presentazione di osservazioni relative al procedimento amministrativo di che trattasi, già stabiliti con la nota di cui al punto precedente;

VISTA: la nota n°DIR/GM/co/00334-18 in data 20/03/2018 della V.T.P. S.p.a., recante osservazioni relative al procedimento amministrativo di che trattasi e a cui si è fornito riscontro con nota n°10026 in data 27/03/2017;

VISTA: la nota assunta a protocollo n°9257 in data 22/03/2018 della CODACONS, recante osservazioni relative al procedimento amministrativo di che trattasi e a cui si è fornito riscontro con nota n°10024 in data 27/03/2018;

VISTA: la nota n°251 in data 22/03/2018 della ASSOAGENTI VENETO, recante osservazioni relative al procedimento amministrativo di che trattasi e a cui si è fornito riscontro con nota n°10070 in data 27/03/2018;

VISTA: la nota assunta a protocollo n°9574 in data 23/03/2018 della V.S.S. S.r.l. – Venice Shipping Services, recante osservazioni relative al procedimento amministrativo di che trattasi e a cui si è fornito riscontro con nota n°10072 in data 27/03/2018;

CONSIDERATO: che in data 26/03/2018 è stato sottoscritto l’accordo volontario “Venice Blue Flag 2018”, al quale hanno aderito tutte le compagnie armatrici di

navi passeggeri che scaleranno il porto di Venezia durante la stagione crocieristica di riferimento;

VISTA: la presa d'atto del citato accordo volontario da parte della Capitaneria di porto di Venezia, avvenuta in data 27/03/2018;

VISTO: il verbale in data 28/03/2018, nel quale si dà atto che il Provveditorato Interregionale OO.PP. del Trivento e l'Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale hanno confermato l'espressione di "intesa" di cui al D.I. "Clini – Passera" circa la versione definitiva del presente documento, comprensiva anche delle modifiche apportate a seguito delle osservazioni pervenute (come da corrispondenza sopra riepilogata);

VISTI: gli articoli 17 e 81 del Codice della Navigazione nonché l'59 del relativo Regolamento di esecuzione (parte marittima);

VISTI: gli atti d'ufficio;

RENDE NOTO

che, a decorrere dal **giorno 01/07/2018** e sino alla formale, accertata disponibilità di "*vie di navigazione praticabili alternative*", saranno adottate e rese cogenti ulteriori misure di mitigazione al transito nei canali lagunari marittimi di S. Marco e della Giudecca di unità navali aventi stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate, di cui alla parte dispositiva del presente provvedimento.

ORDINA

Articolo 1

A far data dal 01/07/2018 e sino al verificarsi delle condizioni di definitiva applicabilità del Decreto Interministeriale n°79/2012 in premessa citato, è consentito il passaggio attraverso i canali lagunari marittimi di S. Marco e della Giudecca alle unità navali di stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate solo ed esclusivamente ove rientranti nei limiti dimensionali espressi dai valori soglia del fattore tecnico – costruttivo denominato "**modulo d'armamento**" (*Equipment Number*, di seguito in acronimo **EN**) di seguito specificati:

- **EN≤6.600**, per il periodo compreso tra il 01/07/2018 e il 28/02/2019;
- **EN≤6.300**, dal 01/03/2019 in poi.

Ai fini del presente provvedimento, il calcolo del fattore tecnico – costruttivo denominato “modulo d’armamento” (EN), effettuato rigorosamente secondo la formula in allegato 1 alla presente Ordinanza, dovrà espressamente risultare verificabile dai dati presenti nella documentazione/certificazione tecnico – costruttiva dell’unità.

Articolo 2

A far data dalla pubblicazione del presente provvedimento, dei n°2 (due) rimorchiatori da impiegarsi in occasione del transito nei canali lagunari marittimi di S. Marco e della Giudecca di unità navali aventi stazza lorda superiore alle 40.000 tonnellate – giusta specifici e vigenti provvedimenti Ordinativi in materia, richiamati in premessa – quello posizionato a poppavia dell’unità dovrà essere prioritariamente individuato tra i mezzi della flotta del soggetto concessionario con potenza di tiro maggiore alle 35 tonnellate.

Il soggetto concessionario del servizio di rimorchio si impegna volontariamente ad impiegare per i propri mezzi, durante l’attività svolta nei canali lagunari marittimi, combustibile a basso tenore di zolfo (come definito dalla normativa vigente in materia).

Articolo 3

Al precipuo fine di calcolare il valore soglia di “EN” rispetto all’adozione di ulteriori e specifiche misure aggiuntive – adottate da parte del bordo – utili ai fini dell’attenuazione dell’impatto ambientale complessivo prodotto dalle navi per le quali è ammissibile il passaggio attraverso i canali lagunari marittimi di Venezia:

- nel periodo compreso tra il 01/07/2018 e il 28/02/2019 il valore soglia di riferimento, come riportato nel precedente articolo 1, sarà temperato dalla variabile (denominata “Z”) di cui all’allegato 2, da considerarsi parte integrante del presente provvedimento;
- a far data dal 01/03/2019 il valore soglia di riferimento, come riportato nell’articolo 1, sarà temperato dalle variabili (denominate “Z”) di cui all’allegato 3, da considerarsi anch’esso parte integrante del presente provvedimento.

Dette variabili opereranno sotto forma di moltiplicatori rispetto al valore del “modulo d’armamento” (EN) della nave, calcolato con le modalità specifiche di cui all’allegato 1 e secondo l’esempio specifico riportato nei medesimi allegati 2 e 3.

Nonostante l’applicazione delle variabili “Z” (anche in forma cumulativa) in ogni caso non sarà consentito il passaggio di unità navali il cui valore base del “modulo d’armamento” (EN), calcolato con le modalità specifiche di cui all’allegato 1, risulterà comunque superiore al valore massimo applicato nel periodo compreso tra il 01/07/2018 e il 28/02/2019 (EN = 6.600).

Per le stagioni crocieristiche successive al 2019 e sino alla disponibilità delle vie di navigazione alternative praticabili il presente provvedimento potrà essere integrato/modificato sulla scorta degli esiti del gruppo di lavoro già appositamente costituito sul tema e in premessa citato, i cui precipui obiettivi sono il monitoraggio costante degli effetti del complesso delle misure di mitigazione vigenti e la valutazione della progressiva rimodulazione *in diminutio* dei parametri dimensioni delle navi e/o dei loro passaggi.

Articolo 4

All'articolo 9, comma 2 della propria Ordinanza n°175/2009 in data 28/12/2009 e ss.mm./ii. è aggiunto il seguente punto (c):

“c) Per le unità adibite a trasporto passeggeri superiori alle 40.000 T.S.L. i limiti di velocità sono definiti come segue:

- **8 (otto)** nodi dalle bocche di porto fino al forte di Sant'Andrea (in entrambe le direttrici di marcia);
- **6 (sei)** nodi per la navigazione dal forte Sant'Andrea fino alla Stazione marittima (in entrambe le direttrici di marcia).

I limiti di cui sopra possono non essere applicati solo ed esclusivamente al verificarsi particolari e contingenti incidenze causate da condizioni meteomarine avverse, delle quali comunque il comando di bordo e/o il pilota incaricato della manovra dovrà tempestivamente informare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Venezia.”.

Articolo 5

In ogni caso, al verificarsi di particolari condizioni meteo marine e/o di qualsivoglia imprevista situazione atta a costituire – ad insindacabile giudizio dell'Autorità marittima – un elemento di criticità anche solo potenziale rispetto al regolare e sicuro andamento delle manovre per il transito delle unità di cui al presente provvedimento, la Capitaneria di porto si riserva la facoltà di intervenire in qualsiasi momento (anche via VHF, con successiva formalizzazione) per adottare i provvedimenti ritenuti contingibili e urgenti al prioritario fine di evitare la compromissione della sicurezza della navigazione nonché della pubblica e privata incolumità, ivi inclusa l'eventuale modifica delle approvate pianificazioni orarie di ingresso/uscita delle unità medesime.

Articolo 6

Restano invariate e valide le altre misure di mitigazione non in contrasto con i precedenti articoli e a suo tempo introdotte con Ordinanze della Capitaneria di porto di Venezia n°23/2012 in data 21/03/2012 e n°105/2013 in data 31/07/2013, richiamate in premessa,

delle quali si riporta di seguito un elenco riepilogativo:

- Obbligo del secondo pilota a bordo per navi maggiori di 40.000 GT adibite a trasporto passeggeri (art. 1 dell'Ordinanza n°115/2003 in data 10/12/2003, come modificato dall'Ordinanza n°23/2012 in data 21/03/2012);
- Obbligo del secondo rimorchiatore "con cavo voltato" per navi maggiori di 40.000 GT (art. 13, comma 5 del "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con Ordinanza n°175/2009 in data 28/12/2009 e art. 2, comma 3 dell'Ordinanza n°155/2010 in data 31/12/2010, come da ultimo modificati dall'Ordinanza n°105/2013 in data 31/07/2013);
- Distanza tra unità in navigazione nella medesima direzione non inferiore a 0,7 miglia nautiche ovvero non inferiore a 2,0 miglia nautiche nel caso di navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 GT (art. 16, comma 3 del "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con Ordinanza n°175/2009 in data 28/12/2009, come modificato dall'Ordinanza n°23/2012 in data 21/03/2012);
- Intervallo di partenza dagli ormeggi delle navi adibite al trasporto passeggeri non inferiore a 15 (quindici) minuti (art. 33 bis, comma 2 del "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" approvato con Ordinanza n°175/2009 in data 28/12/2009, come modificato dall'Ordinanza n°23/2012 in data 21/03/2012).

Articolo 7

I contravventori alla presente Ordinanza, salvo che il fatto costituisca diversa e/o più grave fattispecie illecita, saranno sanzionati ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

Inoltre, i contravventori saranno ritenuti responsabili civilmente dei danni che possono derivare alla persone e/o alle cose in conseguenza dell'avvenuta trasgressione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, che viene pubblicizzata tramite inclusione nell'apposita sezione "Ordinanze e Avvisi" del proprio sito web istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/venezia.

Venezia, 09/04/2018

 IL COMANDANTE
CA (CP) Goffredo BON



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di porto di Venezia

**Formula di calcolo del valore tecnico – dimensionale denominato
“Modulo d’armamento” (EN) ai fini dell’applicazione dei provvedimenti della
Capitaneria di porto di Venezia**

$$\underline{\underline{EN = D^{2/3} + 2hB + 0,1A}}$$

con:

D = dislocamento (espresso in tonnellate)

B = larghezza modulata (espressa in metri, senza decimali, e arrotondata per eccesso)

h = *air draft* (espresso in metri, senza decimali e arrotondato per eccesso; calcolato dalla linea di galleggiamento, in posizione baricentrica rispetto alla lunghezza dello scafo al galleggiamento, fino comunque al punto più alto della nave)

A = area laterale dello scafo (espressa in m², senza decimali e arrotondata per eccesso; calcolata mediante moltiplicazione tra la lunghezza dello scafo al galleggiamento e il valore di *air draft*)

Tutti i dati componenti la formula devono essere chiaramente evincibili da documenti ufficiali rilasciati alla nave dal proprio Ente di Classe e inoltrati in copia all’Autorità marittima con congruo anticipo rispetto alla pianificazione annuale della stagione crocieristica.



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di porto di Venezia

Fattore correttivo “Z” del valore di EN in relazione all’adozione di una specifica attenuante dell’impatto ambientale prodotto dal passaggio delle “grandi navi” nei canali lagunari marittimi di Venezia

Applicabile nel periodo compreso tra il 01/07/2018 e il 28/02/2019

	Sottoscrizione accordo “Venice Blue Flag” o Scrubber technology
Valore fattore correttivo Z	0,97

ESEMPIO:

Nave con “EN” di partenza pari a 6.750 (di massima non ammessa al passaggio nei canali lagunari marittimi di Venezia nel periodo in considerazione) ma aderente al “Venice Blue Flag” (Z = 0,97): in questo caso il valore di “EN” dell’unità, ai fini dell’applicazione dell’Ordinanza, viene ricalcolato secondo la seguente operazione matematica:

$$6.750 \times 0,97 = 6.547,5$$



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di porto di Venezia

Fattori correttivi “Z” del valore di EN in relazione a possibili cause attenuanti l’impatto ambientale prodotto dal passaggio delle “grandi navi” nei canali lagunari marittimi di Venezia

Applicabili dal 01/03/2019

	Propulsori TIER 3	Sottoscrizione accordo “Venice Blue Flag” o Scrubber technology	Propulsori alimentati a GNL	Propulsione AZIPOD, Stern thruster, Becker rudder e schilling rudder
Valore fattore correttivo Z	0,98	0,97	0,96	0,98

I parametri correttivi “Z” sopra riportati possono operare anche in forma cumulativa, fermi restando i limiti e i valori soglia determinati con apposito provvedimento dell’Autorità marittima.

ESEMPIO:

Nave con “EN” di partenza pari a 6.600 (di massima non ammessa al passaggio nei canali lagunari marittimi di Venezia a far data dal 01/03/2019) ma aderente al “Venice Blue Flag” (Z = 0,97) e dotata di propulsione AZIPOD (Z = 0,98): in questo caso il valore di “EN” dell’unità, ai fini dell’applicazione dell’Ordinanza, viene ricalcolato secondo la seguente operazione matematica:

$$6.600 \times 0,97 \times 0,98 = \mathbf{6.273,96}$$