



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di porto di Venezia

ORDINANZA N°79/2019

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

VISTA: la propria Ordinanza n°66/2019 in data 13/06/2019, le cui premesse sono da intendersi qui integralmente richiamate;

CONSIDERATO: l'esito della riunione in data 25/06/2019 del "Gruppo di lavoro" per la mitigazione dei rischi connessi al transito delle c.d. "grandi navi" lungo i canali lagunari marittimi di S. Marco e della Giudecca;

RILEVATO: che il Gruppo di Lavoro ha condiviso l'opportunità di aggiornare le disposizioni emanate con il provvedimento sopra citato adeguandole progressivamente alle proposte di mitigazione discusse e concordate in seno al consesso medesimo;

TENUTO CONTO: del parere tecnico-nautico della locale Corporazione Piloti, assunto nel corso della predetta riunione;

ACQUISITA: l'intesa di cui all'art. 3 del Decreto Clini-Passera, su quanto discusso nel corso della riunione del citato Gruppo di Lavoro, da parte dell'Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale e del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto-Adige e Friuli Venezia Giulia;

CONSIDERATO: il verificarsi *medio tempore* di fenomeni meteo-marini che hanno fatto registrare *in loco* perturbazioni di eccezionale gravità, che sembrano avvalorare le previsioni sul rischio di sempre più frequenti eventi estremi (*storminess*) correlati, da studi accreditati, alle mutazioni climatiche in atto;

VALUTATA: la velocità estrema con la quale detti fenomeni atmosferici si sono sviluppati, modificando improvvisamente lo scenario meteorologico disponibile acquisito dai centri di rilevamento meteo che costituiscono riferimento istituzionale per l'emanazione di bollettini e

comunicazioni di allerta meteo;

RITENUTA: la necessità di un adattamento pianificato delle misure vigenti che, prendendo le mosse dalle analisi degli impatti e dei futuri scenari degli impatti stessi, valuti le specifiche vulnerabilità agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e proceda anche ad una valutazione integrata degli effetti e degli impatti delle misure da adottare;

CONSIDERATO: che in attesa degli esiti di una specifica analisi e valutazione dei rischi, ivi compreso quello climatico, e in attesa che sia individuata una via alternativa all'ingresso delle c.d. "grandi navi" attraverso la bocca di porto del Lido i canali di San Marco e della Giudecca, occorre adottare e adattare misure contingibili e urgenti;

CONSIDERATO: che i richiamati fenomeni climatici si rivelano altrettanto pericolosi per il c.d. naviglio minore, in particolare quello adibito al trasporto passeggeri, le cui capacità propulsive sarebbero inadeguate a contrastare adeguatamente la virulenza degli eventi meteo accaduti con potenziale intralcio al traffico lungo i predetti canali marittimi lagunari e pericolo per la sicurezza della navigazione;

CONSIDERATO: che per la gestione degli ulteriori rischi sopravvenuti si è rivelata determinante l'introduzione delle misure addizionali già adottate in conseguenza del sinistro occorso in data 02 giugno 2019;

RITENUTO: opportuno, per tutto quanto sopra, proseguire con la progressiva e costante rimodulazione delle misure urgenti di mitigazione approvate con propria Ordinanza n°66/2019, valutando tutte le possibili criticità aggiuntive correlate alle circostanze di cui ai punti precedenti;

VISTO: il dispaccio n°27328 in data 08/07/2019 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla rivalutazione delle misure in essere inerenti la sicurezza della navigazione;

VISTO: il decreto ministeriale in data 02/03/2012 (decreto Clini-Passera), 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 ministeriale, 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*", la cui adozione è stata affidata alla competenza dell'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle

acque di Venezia (oggi Provveditorato alle opere pubbliche per il Veneto, il Trentino-Alto Adige e il Friuli Venezia Giulia) e l'Autorità portuale (oggi Autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale);

VISTA: la propria Ordinanza n°175/2009 e ss.mm./ii.;

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 il presente provvedimento rimodula alcune misure di sicurezza della navigazione già vigenti per il transito delle unità navali nei canali lagunari marittimi dalla bocca di porto di Lido fino al bacino di evoluzione della Marittima.

ORDINA

Articolo 1

All'articolo 1, comma 1 della propria Ordinanza n°66/2019, in premessa citata, dopo la lettera "c)" è aggiunto il seguente testo il quale ricalca ed esplicita le previsioni di cui all'articolo 48 della propria ordinanza n°175/2009 "Regolamento per il servizio marittimo e la sicurezza della navigazione nel porto di Venezia" e dell'articolo 3, comma 3 della citata Ordinanza n°66/2019:

"d) che l'attraversamento in ingresso delle ostruzioni portuali e la manovra di disormeggio dalla Stazione marittima vengano avviati solo dopo aver accertato, d'intesa con il pilota di porto preposto alla manovra, che previsioni meteo-marine/bollettini meteo/avvisi di burrasca ufficialmente diramati dagli Enti/dalle Amministrazioni competenti (inclusi Ufficio Territoriale del Governo di Venezia e Uffici di Protezione Civile della Regione Veneto) escludano ragionevolmente ogni prevedibile probabilità che durante l'attraversamento del tragitto lagunare marittimo sopra specificato vengano meno i parametri di sicura operatività dello scalo/effettuazione dei transiti, di cui al complesso dei provvedimenti vigenti (con particolare – ma non esclusivo – riguardo alle condizioni del vento e della corrente)".

Articolo 2

In linea con i doveri tipici dei comandanti/conduttori di unità navali (di qualunque tipologia, ivi inclusi i battelli del servizio pubblico di linea), con le discendenti responsabilità e i principi caratterizzanti le buone prassi marinaresche, al fine evitare di costituire pericolo per le persone imbarcate e/o pericolo/intralcio per le altre unità prima dell'inizio/del prosieguo della navigazione lungo i canali marittimi della laguna di Venezia gli stessi comandanti/conduttori devono verificare ogni previsione meteo-marina/bollettini meteo/avvisi di burrasca ufficialmente diramati dagli Enti/dalle Amministrazioni competenti (inclusi Ufficio Territoriale del Governo di Venezia e Uffici di Protezione Civile della Regione Veneto).

Articolo 3

L'articolo 1, comma 2 della propria Ordinanza n°66/2019, in premessa citata, è sostituito dal seguente:

“2. L'esito delle verifiche/esercitazioni di cui ai precedenti punti c) e d) nonché l'ottemperanza delle misure di cui ai punti a) e b) sono comunicati senza ritardo alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Venezia, comunque prima dell'ingresso in laguna o dell'effettivo disormeggio”.

Articolo 4

La tabella afferente ai criteri di impiego dei rimorchiatori di cui all'articolo 2 della propria Ordinanza n°66/2019, in premessa citata, è sostituita dalla seguente:

CATEG. NAVE	STAZZA (in GT)	N° R.RI	POSIZIONE R.RI	POTENZA MINIMA R.RI	NOTE TECNICHE
A	GT≥75.000	3	1 poppa 2 prora	<u>Poppa</u> : classe CARLA BARUZZI <u>Prora</u> : almeno uno della classe EDDA C e uno della classe MARINA M C	Cavi voltati come da indicazioni di cui al prospetto planimetrico in allegato 1 Disciplina da applicarsi anche alle unità da crociera classe MSC OPERA, MSC LIRICA, MSC SINFONIA e MARELLA DISCOVERY
B	60.000≤GT<75.000	3	1 poppa 2 prora	<u>Poppa</u> : classe CARLA BARUZZI <u>Prora</u> : almeno uno della classe MARINA M C e uno della classe ANGELINA C	Cavi voltati come da indicazioni di cui al prospetto planimetrico in allegato 1
C	40.000≤GT<60.000	3	1 poppa 2 prora	<u>Poppa</u> : almeno uno della classe EDDA C <u>Prora</u> : almeno uno della classe MARINA M C e uno della classe ANGELINA C	La disciplina relativa alle navi di categoria “C” deve considerarsi applicata anche alla M/N MARELLA CELEBRATION (con l'impiego di un solo rimorchiatore a prora, almeno della classe MARINA M C)
D	4.000<GT<40.000	2	1 poppa 1 prora	Almeno classe ANGELINA C	

Articolo 5

Lo stralcio planimetrico in uno alla presente deve considerarsi “Allegato 1” alla più volte citata Ordinanza n°66/2019, divenendo parte integrante della medesima.

Articolo 6

L'articolo 4 della propria Ordinanza n°66/2019 è sostituito dal seguente testo:

- “1. Fatto salvo quanto previsto ai successivi commi del presente articolo e in particolar modo alle valutazioni riguardanti le condizioni meteo marine in atto/previste, le manovre di ingresso/uscita delle unità di cui all'articolo 2 della presente Ordinanza, lungo i canali lagunari marittimi compresi tra la bocca di porto di Lido e il bacino di evoluzione della Marittima, possono aver luogo solo allorquando altre unità di cui al precedente articolo 2 abbiano lasciato libero il tratto del citato percorso specificatamente compreso tra il medesimo bacino di evoluzione e l'area in cui voltare/liberare i cavi di rimorchio (di cui all'allegato 1).*
- 2. Ferma restando la disposizione di cui al precedente comma, ai soli fini di pianificazione degli orari di manovra alla Commissione accosti sono demandate le valutazioni inerenti alla modulazione più opportuna degli orari delle manovre, tenendo anche conto di manovre e/o combinazioni di manovre per le quali vi sia una particolare incidenza dei tempi di evoluzione nel bacino antistante la Stazione marittima.*
- 3. La Capitaneria di porto di Venezia, in relazione alle condizioni contingenti di traffico, alle condizioni meteo marine in atto/previste nonché in generale a qualsiasi condizione/circostanza ritenuta necessaria al mantenimento dei requisiti di sicura percorribilità dei canali marittimi interessati, può – a proprio insindacabile giudizio – modificare in ogni istante l'orario previsto per l'effettuazione delle manovre in questione.*

Articolo 7

Tutte le altre disposizioni di cui alla propria Ordinanza n°66/2019, citata in premessa, sono da considerarsi confermate.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e far osservare la presente Ordinanza, pubblicata nell'apposita sezione “Ordinanze e Avvisi” del sito *web* istituzionale www.guardiacostiera.gov.it/venezia.

Venezia, *(data della firma digitale)*

IL COMANDANTE
CA (CP) Piero PELLIZZARI
Firmato digitalmente



Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti

Capitaneria di porto di Venezia

Allegato 1 all'Ordinanza n°66/2019 (introdotto con Ordinanza n°79/2019)

I segnaposto di colore rosso delimitano l'area nell'ambito della quale devono essere "voltati" (in ingresso) e "liberati" (in uscita) i cavi dei rimorchiatori, ferma restando la possibilità di prolungarne l'impiego, dettata da esigenze di manovra (valutate dal Comando di bordo e/o dal pilota di porto incaricato della manovra, previa comunicazione alla Sala Operativa della Capitaneria di porto di Venezia) o di sicurezza della navigazione (valutate/imposte dalla Capitaneria di porto di Venezia)



Google Earth

Image © 2019 TerraMetrics

1 km

