

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lo studio “Channeling the Green Deal for Venice” raccontato dai protagonisti (VIDEO)

Nicola Capuzzo · Friday, September 29th, 2023

— COMUNICAZIONE AZIENDALE —

Una riduzione della velocità delle navi che lo percorrono, unitamente ad alcune “minime modifiche” infrastrutturali, potrebbe incrementare fino a tre volte l’operatività del canale Malamocco – Marghera, la principale arteria portuale veneziana. A queste conclusioni è arrivato lo studio ‘Channeling the Green Deal for Venice’, presentato dalla locale Autorità di Sistema Portuale nel contesto della prima Biennale della Sostenibilità. Durata due anni, tra studi preparatori analisi e test, l’analisi – aggiudicata dall’authority tramite una gara europea a un team di società di consulenza coordinate dal Danish Hydraulic Institute, e finanziata tramite fondi Cef (Connecting Europe Facility) – ha previsto la costruzione di modelli idrodinamici e lo svolgimento di simulazioni di navigazione con l’obiettivo di individuare soluzioni per incrementare la sicurezza della navigazione, l’operatività dell’infrastruttura e la sostenibilità ambientale.

Lo studio ha permesso quindi di individuare e testare alcune soluzioni progettuali, che consentirebbero di aumentare l’operatività del canale fino a 3 volte, in una situazione di maggiore sicurezza, riducendo i costi di manutenzione e di limitando del 50% i fenomeni di erosione e di sospensione dei sedimenti.

Il primo obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello di ridurre la velocità delle navi. Passando da 10 a 8 nodi, si è osservata ad esempio una diminuzione drastica del fenomeno del draw down, ossia il rapido abbassamento del livello marino al passaggio della nave, potenzialmente correlato all’erosione dei fondali. Questa misura, spiega la AdSP, “è già stata recepita in un provvedimento dell’Autorità marittima”.

Il canale, prosegue l’analisi, “che ha oggi una base, o cunetta, di 60 metri con allargamenti fino a 100 metri e sponde di pendenza 1:3” andrebbe inoltre “portato a profondità prevista da Piano Regolatore Portuale, ossia -12 metri”.

Per superare alcune criticità per la sicurezza è inoltre proposta una rettifica in alcuni punti, sempre nel perimetro del Piano Regolatore Portuale, ad esempio in corrispondenza della curva di San Leonardo e nella sezione in prossimità del terminal di Fusina, “per migliorare la sicurezza delle

navi in ingresso e uscita dalle darsene, e oltre Fusina e verso Marghera”. Inoltre si suggerisce la protezione della sponda orientale del canale, – tramite “strutture morfologiche simili a barene naturali”, da realizzare l’utilizzo dei sedimenti scavati – permetterebbe di ridurre significativamente la propagazione delle onde in laguna.

Per i vari dragaggi lo studio prevede un volume di escavo complessivo pari a circa 1,9 milioni di metri cubi di sedimento (con costi stimati in 42 milioni di euro), mentre la creazione delle strutture morfologiche ne richiederebbe per circa 2,5 milioni di metri cubi (per 58 milioni di euro).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 29th, 2023 at 10:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.