

A: DVA-UDG

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: mercoledì 28 gennaio 2015 08:46
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2015 - 1679
Allegati: 1679.pdf


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb
E.prot DVA-2015-0002436 del 28/01/2015

PER COMPETENZA



A.O.O. - Ufficio di Gabinetto - Mattm
Servizio per la tenuta del protocollo informatico,
della gestione dei flussi documentali e degli archivi

★ **Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario.**

DeCristofaro Paola

Da: gersichgino [gersichgino@pec.it]
Inviato: lunedì 26 gennaio 2015 21.02
A: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
Cc: segreteria.capogab@pec.minambiente.it; mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
Oggetto: Salvaguardia di Venezia - Proposta rotta alternativa per le grandi navi.
Allegati: Proposta rotta alternativa per le grandi navi.pdf

A: Capo di Gabinetto Ministero delle infrastrutture e trasporti
e P.C.: Capo di Gabinetto Ministero dei beni culturali e Capo di Gabinetto Ministero dell'ambiente

Salvaguardia di Venezia: proposta rotta alternative per le grandi navi.

Vedi file allegato.

Distinti saluti.

Gino Gersich

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0001679 GAB del 28/01/2015

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Ufficio di Gabinetto
27 GEN. 2015
Il Vice Capo di Gabinetto

DeCristofaro Paola

Da: Per conto di: gersichgino@pec.it [posta-certificata@pec.aruba.it]
Inviato: lunedì 26 gennaio 2015 21.02
A: ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
Cc: segreteria.capogab@pec.minambiente.it; mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Salvaguardia di Venezia - Proposta rotta alternativa per le grandi navi.
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (290 KB)
Firmato da: posta-certificata@pec.aruba.it

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 26/01/2015 alle ore 21:02:04 (+0100) il messaggio con Oggetto "Salvaguardia di Venezia - Proposta rotta alternativa per le grandi navi." è stato inviato dal mittente "gersichgino@pec.it" e indirizzato a:

mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it
segreteria.capogab@pec.minambiente.it
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Il messaggio originale è incluso in allegato, per aprirlo cliccare sul file "postacert.eml" (nella webmail o in alcuni client di posta l'allegato potrebbe avere come nome l'oggetto del messaggio originale).

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

L'identificativo univoco di questo messaggio è:
opec275.20150126210204.30897.09.1.16@pec.aruba.it

Spett. Ministero delle
Infrastrutture e trasporti
Roma

Oggetto: Salvaguardia di Venezia
Proposta di rotta alternativa
per le "Grandi Navi"

Egregio Signor Capo di Gabinetto,
in attesa di conoscere le modalità ed i tempi dell'iniziativa con la quale il commissario del comune di Venezia dott. Zappalorto, in accoglimento delle richieste di vari comitati cittadini, deciderà di programmare delle riunioni pubbliche aperte a quanti avranno qualcosa da dire per contribuire alla soluzione dei problemi di cui in oggetto e non riconoscendomi, o solo in parte, nelle posizioni di tali comitati, ho l'intenzione di presentare le mie personali idee progetto e valutazioni che mi vedono impegnato da molti anni in forma autonoma ed originale.

Conto con questa mia nuova iniziativa di rinnovare in forma più fluente e aggiornata le osservazioni, le valutazioni e le idee progettuali che, seguendo il dibattito pubblico in corso negli ultimi tempi, mi ha visto partecipe attivo in varie forme quali anche Lei in parte conosce. Inizio col ribadire ancora una volta la convinzione che ogni accosto, principalmente intellettuale prima ancora che sulla materialità di Venezia, non dovrà essere puramente di conservazione per mantenerla ingessata credendo in tal modo di poterla salvare, così come si dovranno prendere iniziative che proiettate nel futuro non dovranno evidenziare elementi che piegandosi alla logica di puro mercato non facciano risaltare, e le esperienze del secolo scorso sono a ricordarcelo, criticità tali che sommate ai danni già arrecati non diano il colpo di grazia alla città. Le misure che il Governo si sta apprestando a varare sul tema "grandi Navi" dovranno rispondere positivamente alle seguenti obbligate e doverose domande sulla sorte futura della città: sarà salvato il suo unico ambiente naturale, saranno salvate le sue storiche pietre, saranno garantite e migliorate le opportunità di lavoro e di vita della sua popolazione, saranno in grado di porsi quale esempio per giungere ad un possibile obiettivo di convivenza tra arte, storia e sviluppo. Non sono che alcuni dei concetti che si devono considerare per Venezia e se ci saranno anche solo delle perplessità nel darsi delle risposte positive, sarà doveroso cercare soluzioni diverse.

Ora le criticità verso il progetto "Contorta" sono abbondantemente state messe in evidenza da molteplici parti ed io stesso non ho smesso di intervenire su tale progetto, così come su altri progetti alternativi e sui quali penso di essermi espresso chiaramente e motivatamente.

Perciò con questo intervento mi riprometto principalmente ma non solo, di esaltare gli aspetti positivi della mia alternativa al Contorta consistente nell'utilizzo del canale "Vittorio Emanuele III" e dare assicurazioni sulle criticità che si è ritenuto di rilevare nelle mie soluzioni. È stato messo in rilievo che la promiscuità dei traffici che accedrebbero in laguna dalla sola bocca di porto di Malamocco come da me indicato, sarebbe tale da impedire di seguire le normative sulla sicurezza che intervengono anche per porre limiti al susseguirsi casuale delle varie tipologie di navi. È giusto sia così! Ma ciò deve valere solo per il mio piano? Il senso unico per gli accessi alla laguna, così come per le uscite, inizia e termina 2 miglia fuori della bocca di porto, con il dovuto mantenimento di una distanza di sicurezza di circa 2 miglia tra le navi ed evitando l'alternanza casuale delle varie tipologie navali come ho detto sopra. Risulterebbe di conseguenza che per il traffico che promiscuo non potrà che continuare ad essere, dalle 2 miglia fuori dalla bocca di porto alla volta del Contorta, cioè per 8 miglia circa, non ci sarebbero problemi di sorta, mentre per le rimanenti 2,5 miglia fino alla volta del canale delle tresse da me indicata per accedere al canale V. Emanuele la faccenda diverrebbe tragica. Sia chiaro, ammetto che per più tempo risulterà occupato l'attuale percorso fino

ad accedere al canale Contorta con i vincoli indicati, e più stretti diventeranno i tempi per operare in sicurezza. Ma per fare chiarezza non dovrebbe essere difficoltoso approntare dei modelli matematici basati sulla conoscenza dei traffici scorsi consolidati e comparando le varie possibili soluzioni poter confermare o meno l'aspetto negativo categorico della incidenza delle ultime 2,5 miglia. Potrebbero uscirne delle sorprese! Ma elemento qualificante della soluzione da me proposta per l'utilizzo del canale V. Emanuele III si deve cercare nella accortezza di predisporre l'utilizzo dei canali "Fisolo e Melison" nelle adiacenze lagunari della bocca di porto di Malamocco, che darebbero l'opportunità in sicurezza, di far stazionare le navi (magari quelle con minore stazza o per altri motivi più idonee). Tale stazionamento potrebbe svolgersi anche senza ormeggio per brevi periodi quando previsto un veloce sgombero delle navi in movimento, mentre per soste più lunghe sarà opportuno approntare dei gruppi di ormeggio con appropriate palificazioni oppure con boe. Mi sono limitato ai due canali sopraindicati sia per la loro collocazione ottimale, sia perché richiederebbero limitati interventi e perché li ritengo sufficienti a consentire un allungamento supplementare del tragitto tale da poter compensare i minori tempi di percorrenza fino al canale Contorta, che essendo proposto dalla Autorità portuale non c'è motivo di ritenere non siano sufficienti allo scopo secondo normativa vigente. Ma altri accorgimenti sarebbero possibili per far fronte ad eventuali situazioni critiche, ivi comprese un paio di anse da ricavare ai lati del canale dei petroli posizionate seguendo le indicazioni dei piloti lagunari, per risolvere problemi di incroci tra navi che la casualità potrebbe riservare. Anche l'utilizzo della conca di navigazione, non utilizzata nel periodo delle crociere, dedicandola a più navi di medie dimensioni darebbe l'opportunità di poter effettuare scambi quando il traffico dovesse risultare troppo intenso. Resta ancora il possibile abbattimento del diaframma che si interpone nel bacino del porto San Leonardo per consentire la creazione di una bretella con il canale dei petroli per ulteriori scambi in caso di incrocio, ma ignorando i piani in essere per tale località non mi è possibile affrontare l'argomento. Sia chiaro che tutte le soluzioni per risolvere tali criticità, saranno primariamente rivolte a tutte quelle navi che sono soggette a regole di movimentazioni meno vincolanti delle navi passeggeri di linea alle quali verrà riservata la dovuta priorità.

Passiamo ad altro. Pur essendomi addossato in analisi precedenti una qualche incertezza sulla scelta della volta per l'immissione nel canale V. Emanuele per accedere alla attuale marittima dopo aver percorso il canale dei petroli, ritengo dopo alcuni confronti con tecnici qualificati di poter escludere la calibratura dell'attuale naturale volta così come nata, per optare verso un adeguato scavo dell'adiacente canale delle tresse, così come mi espressi all'inizio e che consentirebbe un notevole addolcimento della volta stessa rubando spazio all'isola deposito fanghi che fa da sponda sud al canale medesimo. Si guadagnerebbe del tempo prezioso non già per l'accorciamento modesto del percorso, quanto per la maggior facilità di manovrare.

Termino questa prima parte con la quale mi auguro di aver fatto chiarezza sulle critiche che sono state mosse alla mia idea progetto per la difficoltà di adattamento al traffico promiscuo, ammettendo a malincuore che per alleggerire ulteriormente il traffico che verrebbe a gravare sul canale dei petroli con l'accesso dalla sola bocca di porto di Malamocco, si potrà nel rispetto del decreto Clini-Passera consentire il transito attraverso l'attuale rotta San Marco-Giudecca alle navi passeggeri che ne avranno i requisiti. Passo ad altro argomento senza poter fare a meno di segnalare che le osservazioni che mi sono state mosse ho potuto conoscerle in quel poco spazio che la stampa ha ritenuto di dedicarmi, in quanto il mio piano, presentato alla Capitaneria di Porto e mancante di progetto formalizzato non fu ritenuto all'altezza di essere analizzato. La qual cosa mi consente ora, di offrire elementi aggiuntivi. Abbiamo appurato che indico per arrivare alla Marittima l'utilizzo del canale dei petroli nella sua interezza attuale. Esiste il certamente ineccepibile formale progetto Contorta che vede per l'appunto anche esso l'uso parziale del canale dei petroli che indicando dimensioni tempi e costi non lascerebbe niente altro da fare che aggiungerci le miglia mancanti alla volta del canale delle tresse mantenendo tutte le caratteristiche del tratto precedente per avere il costo totale. È risaputo inoltre che è stato presentato, facendomi sorgere il dubbio che si sia trattato di occupare spazi lasciati liberi con la mia esclusione, un progetto che ha esaminato la situazione

delle condizioni attuali del V.Emanuele fornendo costi e tempi di esecuzione per la calibratura necessaria al suo utilizzo. Tale progetto però nulla dice sul come portare a Marghera le poche navi che comunque sempre influirebbero sul traffico promiscuo. Ho detto poche navi in quanto i ridotti spazi disponibili a Marghera mai saranno in grado di dare ormeggio alle grandi navi che andrebbero inoltre a ledere le speranze di una ripresa delle attività industriali. Mi accingo ora ad affrontare forse l'elemento più in contrasto tra il mio piano ed il progetto Contorta. Si prenda atto che la laguna centrale, dal bacino di Malamocco in particolare nella fascia che dal porto S. Leonardo seguendo quella che sarebbe dovuta divenire la terza zona industriale fino a Marghera ed a sud-est verso il Lido anche se in misura parecchio minore, ha subito negli ultimi decenni un notevole abbassamento dei fondali dovuti al moto ondoso ed alle correnti.

Ora è inutile e superficiale pensare di rimediare a questa situazione proponendo le alternative alla rotta S.Marco-Giudecca che ci è dato conoscere. Disporre degli ormeggi per le grandi navi alla bocca di porto di Lido significherebbe peggiorare e di molto tanti altri aspetti, lasciando inalterata la situazione lagunare, anzi condannandola ad un inesorabile peggioramento dal momento che rimarrebbero tutte le medesime condizioni, causa del dissesto attuale. Ho faticato a convincermene, ma reputo il mantenimento, meglio dire la correzione, della situazione attuale l'unica via d'uscita per resistere al meglio in attesa si prenda coscienza di programmare e realizzare un porto fuori dalla laguna davanti al litorale di Pellestrina in grado di raccogliere tutte le attività ora frazionate all'interno della medesima, con collegamenti via tunnel alla viabilità ordinaria della terraferma. È un piano che mi vede impegnato dal 1998, che se preso in considerazione avrebbe consentito di essere alternativo o a far soprassedere sul Mose e al quale molti si stanno avvicinando avendone comprese le potenzialità economiche, con la garanzia di mettere finalmente la parola fine al problema Salvaguardia di Venezia. Cercherò ora di chiarire quanto ho affermato poco sopra sul mantenimento e correzione delle condizioni attuali nella laguna centrale. Si deve prendere atto realisticamente dell'esistenza della bocca di porto di Malamocco che per le sue eccessive dimensioni, sulle quali per le esigenze portuali non è possibile alcun intervento di riduzione, la laguna riceve un carico di marea eccessivo. Non potendo ridurre tale carico, per diminuirne le conseguenze negative altro non resta che ampliare la zona di espansione onde avere un tirante d'acqua meno violento, in luoghi periferici, meno fragili, osando ammettere anche più "sacrificabili" se valutati a malincuore, con sofferto distacco. Se pensiamo ad un canale dei petroli con una portata doppia dell'attuale mantenendo il carico idrico iniziale proveniente dalla bocca di porto sapremo che avremo una marea circa metà veloce. Se poi si continuerà a disporre di un dolce e ampio declivio quale quello formatosi che si allunga verso il Lido, tale velocità scenderà ancora, non solo, ma il moto ondoso delle navi che percorrono il canale dei petroli troverà adeguata e meno violenta espansione. A mio avviso si deve visualizzare la funzione di tale bacino idraulico quale quella di un apparato respiratorio, dove l'aria deve poter fluire e defluire senza ostacoli. Quali si dovessero formare, è evidente andrebbero rimossi. L'unica misura atta a limitare il flusso e riflusso di tale moto ondoso potrebbe essere costituita, a mio avviso, dalla applicazione sul fondo di serie di manufatti simulanti i canneti palustri, che flettendosi avanti indietro col moto dell'acqua sarebbero certamente in grado di smorzare il flusso ondoso e trattenere ai suoi piedi, per effetto anche della particolare sagomatura degli steli, i fanghi in sospensione. Tali dispositivi non sono in commercio, si dovrebbe produrli e testarli, ma la logica vuole che così come in natura il 4M (modulistica mantenimento morfologico marino) dovrebbe funzionare. Vediamo ora cosa succederebbe utilizzando il progetto della Autorità portuale con il Contorta. Sulla maggiorazione della sezione del canale dei petroli niente da dire, la sostengo anch'io, ma deviando sul nuovo tracciato risulta evidente che buona parte del tirante d'acqua vi confluirebbe, togliendo spinta all'apporto delle correnti che alla fine del loro attuale percorso si riversano nei bacini lagunari ai lati del ponte della libertà fino alle barene di Campalto che per la loro marginalità tendono a soffrire di anossia. Tali bacini diverrebbero ancor più utili in previsione di una riduzione della bocca di porto del Lido perché riceverebbero l'espandersi delle prevedibili più sostenute correnti provenienti dalla bocca di Malamocco. Per contro con il canale Contorta avremo una notevole

corrente che andrà a diramarsi in pieno canale della Giudecca senza escludere che arrivi a provocare proprio nelle vicinanze del bacino di S. Marco dei temuti vortici in seguito alla "scontraura" con la marea montante proveniente dalla bocca di porto del Lido e dove il conosciuto fenomeno non sarebbe affatto gradevole. Questi gli scenari più rosei, ma a dar retta al progetto in questione si ritiene di far cosa saggia creando in laguna centrale, proprio dove ho fatto notare l'utilità del declivio utile all'espansione del moto ondoso e delle maree, delle barene con i fanghi di risulta degli scavi. È una costante del mio pensiero mirare a ridurre e di molto la capacità idrica della laguna, ma dovrà essere una operazione da farsi quando, senza le attività portuali al suo interno, sarà possibile ridurre le bocche di porto. Farlo ora vorrebbe dire forzare l'acqua che si movimenta nella zona che abbiamo esaminato, nel canale Contorta. Non basta, tali forzate correnti andranno a veicolare gran parte dei fanghi in sospensione depositandoli nel letto del canale Contorta che per la sua collocazione trasversale rispetto al verso delle maree, sembra fatto apposta. Si mormora che per evitare ciò si intenda arginare in qualche modo le previste barene artificiali senza rendersi conto che si verrà a sconvolgere in tal modo il reticolo di canali che sempre si è formato e che deve continuare a svilupparsi in armonia là dove le dinamiche idrauliche formeranno i loro percorsi. Forzare questa logica produrrebbe vortici con la creazione di fosse inopportune. Questa ottenibile non sarà laguna, si vuol farlo intendere per acquisire meriti che servano ad alzare cortine fumogene dietro le quali agire indisturbati. E pensare che la stessa Autorità portuale di Venezia spinge per il porto off shore ad otto miglia dalla costa per ricevere le future grandi navi portaccontainers. Si pensi alle migliaia di traghetti da e per Marghera necessari a scaricare dette navi; Ma non sussiste il problema del traffico promiscuo? Si getti la maschera, si dica a viso aperto di volere le barene di cemento!

A differenza di tutti gli altri progetti alternativi alla attuale rotta delle grandi navi presentati, la mia idea progetto per l'utilizzo del canale Vittorio Emanuele III è l'unica che consentirebbe di intervenire con decisione sulla regolazione delle maree alla bocca di porto di Lido. Anche nel caso la si volesse utilizzare per le navi fino a 40 mila tonnellate, dato il loro modesto pescaggio ci sarebbero margini per un notevole intervento di mitigazione delle maree che a sentire vari studiosi ed esperti potrebbe essere dell'ordine di circa 15 cm. Quanto basterebbe per eliminare molte acque alte che bagnano ora Piazza S.Marco. Ho detto l'unico in grado di far ciò dal momento che sia la soluzione alla bocca di porto di Lido fuori del Mose, sia la soluzione Marghera oltre ad essere fonte di insormontabili criticità non sono in grado di offrire ormezzi a sufficienza per far fronte alla bisogna imponendo non poche eccezioni alle grandi navi con pescaggi incompatibili ad una riduzione dei fondali. Concludo lanciando un appello affinché sgomberando il campo da perplessità di vario genere si arrivi ad esaminare il mio lavoro nel merito, mettendomi ovviamente a disposizione di quanti avessero necessità di chiarimenti.

Gino Gersich

Inviata Copia al Signor Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente
" " al Signor Capo di Gabinetto del Ministero dei Beni Culturali