

Facciola Rosa Maria

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: giovedì 19 febbraio 2015 12:14
A: A: DVA-UDG
Oggetto: I: 2015 - 3530
Allegati: 2015 - 3530.pdf



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA-2015-0004719 del 20/02/2015

RITIRARE ORIGINALE

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: giovedì 19 febbraio 2015 12:11
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2015 - 3530

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.

Ferrari Gianfranco

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0003530 GAB del 19/02/2015

Da: gersichgino [gersichgino@pec.it]
Inviato: domenica 15 febbraio 2015 22.27
A: dva@minambiente.it
Cc: borzi.giovanna@minambiente.it; benucci.massimo@minambiente.it;
ctva@minambiente.it; segreteria.capogab@pec.minambiente.it; gersichgino@gmail.com
Oggetto: Salvaguardia di Venezia - Proposta di rotta alternativa per le grandi navi
Allegati: Salvaguardia di Venezia.pdf

Spett. Direzione per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente

Egregio Direttore Generale

Oggetto: Salvaguardia di Venezia

Proposta di rotta alternativa per le grandi navi

Pur sostenuto in questa mia solitaria battaglia contro quello che giudico un attentato a Venezia dalla ferma volontà di veder affermate le mie idee progettuali Sulla salvaguardia in generale ed in questo passaggio sul problema di trovare un'alternativa all'attuale rotta per le "grandi navi", rimango sempre più colpito dalla insistente attenzione che viene riservata alle cosiddette alternative in campo, che a mio avviso non sono realizzabili e, ove 10 fossero, arrecherebbero danni incalcolabili. Ho sempre cercato nei miei frequenti interventi di argomentare le critiche da vari punti di vista, rimanendo inascoltato. Anche nella attuale relazione allegata, avendo appreso dalla stampa che verrebbe ufficialmente accettato il progetto dell'avamposto fuori delle strutture del Mose alla bocca di Porto del Lido per essere sottoposto alla V.I.A. dopo aver ribadito e affrontato con nuovi argomenti la problematica, non posso fare a meno di invocare anche per la mia idea progettuale la stessa procedura. Sia chiaro, non intendo assolutamente mancare di rispetto ad alcuno, ma un pronunciamento del Ministero che anche solo indicasse l'esistenza di una alternativa pur non presentata in termini tali da consentire una posizione ufficiale, darebbe l'opportunità di una valutazione anche pubblica che lo spirito della legge consente e che mi risulta, dovrebbe avvenire quanto prima. Questa potrebbe essere l'occasione per verificare la fondatezza delle mie tesi che porterebbe, una volta accolte positivamente, ad un inoltro ufficiale alla V.I.A. a pari dignità con gli altri progetti.

Forse si continuerà a giustificare la mia persistente esclusione proprio per l'assenza del progetto formalizzato, ma sono propenso a credere che sarà conveniente anche a chi potrebbe vedere in pericolo la propria soluzione provvedere in tal senso. D'altronde la mia idea progettuale non va ad ostacolare gli obiettivi indicati dalla legge che indica il mantenimento della attuale marittima, bensì andrà a fare chiarezza sul come riuscirci nel modo più accettabile.

Che a tutt'oggi le valutazioni dei progetti in campo non abbiano prodotto niente di positivo indubbio: c'è il progetto Marghera già bocciato, il progetto Contorta contro il quale si è schierato il mondo, e arroccato su posizioni ideologiche il progetto alla bocca di Porto del Lido.

Quest'ultimo, anche per i motivi che indico in questa ultima analisi allegata, sarà spazzato via dall'impetuosità di una qualsiasi imparziale analisi economica e di conseguenza destinato a fare il gioco di chi propone il Contorta. Mi chiedo: è possibile che in tal situazione non si trovi accettabile mettere in comparazione anche la mia idea progettuale? Rimanendo senza risposta questa mia domanda, tengo ad affermare che non di una mia sconfitta si sarà trattato ma dei molti che avendo saputo non hanno voluto saperne!

Gino Gersich

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Ufficio di Gabinetto

16 FEB. 2015

Il Vice Capo di Gabinetto

J

Allegato: Proposta di rotta alternativa per le grandi navi

c.p.c. Direttori sezioni V Presidente e Segretario commissione tecnica verifica Via e Vas

Gino Gersich via Julia 21 30013 Cavallino Treporti (VE)

tel. 0415301997 3339052807

e-mail: gersichgino@gmail.com

Spett. Direzione per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente

Egregio Direttore Generale

Oggetto: Salvaguardia di Venezia
Proposta di rotta alternativa per le grandi navi

Pur sostenuto in questa mia solitaria battaglia contro quello che giudico un attentato a Venezia dalla ferma volontà di veder affermate le mie idee progettuali sulla salvaguardia in generale ed in questo passaggio sul problema di trovare un'alternativa alla attuale rotta per le "grandi navi", rimango sempre più colpito dalla insistente attenzione che viene riservata alle cosiddette alternative in campo, che a mio avviso non sono realizzabili e, ove lo fossero, arrecherebbero danni incalcolabili. Ho sempre cercato nei miei frequenti interventi di argomentare le critiche da vari punti di vista, rimanendo inascoltato. Anche nella attuale relazione allegata, avendo appreso dalla stampa che verrebbe ufficialmente accettato il progetto dell'avamposto fuori delle strutture del Mose alla bocca di porto del Lido per essere sottoposto alla V.I.A. dopo aver ribadito e affrontato con nuovi argomenti la problematica, non posso fare a meno di invocare anche per la mia idea progettuale la stessa procedura. Sia chiaro, non intendo assolutamente mancare di rispetto ad alcuno, ma un pronunciamento del Ministero che anche solo indicasse l'esistenza di una alternativa pur non presentata in termini tali da consentire una posizione ufficiale, darebbe l'opportunità di una valutazione anche pubblica che lo spirito della legge consente e che mi risulta, dovrebbe avvenire quanto prima. Questa potrebbe essere l'occasione per verificare la fondatezza delle mie tesi che porterebbe, una volta accolte positivamente, ad un inoltro ufficiale alla V.I.A. a pari dignità con gli altri progetti.

Forse si continuerà a giustificare la mia persistente esclusione proprio per l'assenza del progetto formalizzato, ma sono propenso a credere che sarà conveniente anche a chi potrebbe vedere in pericolo la propria soluzione provvedere in tal senso. D'altronde la mia idea progettuale non va ad ostacolare gli obiettivi indicati dalla legge che indica il mantenimento della attuale marittima, bensì andrà a fare chiarezza sul come riuscirci nel modo più accettabile.

Che a tutt'oggi le valutazioni dei progetti in campo non abbiano prodotto niente di positivo è indubbio: c'è il progetto Marghera già bocciato, il progetto Contorta contro il quale si è schierato il mondo, e arroccato su posizioni ideologiche il progetto alla bocca di porto del Lido.

Quest'ultimo, anche per i motivi che indico in questa ultima analisi allegata, sarà spazzato via dall'impetuosità di una qualsiasi imparziale analisi economica e di conseguenza destinato a fare il gioco di chi propone il Contorta. Mi chiedo: è possibile che in tal situazione non si trovi accettabile mettere in comparazione anche la mia idea progettuale? Rimanendo senza risposta questa mia domanda, tengo ad affermare che non di una mia sconfitta si sarà trattato ma dei molti che avendo saputo non hanno voluto saperne!

Gino Gersich

Allegato: Proposta di rotta alternativa per le grandi navi
c.p.c. Direttori sezioni V = Presidente e Segretariocommissione tecnica verifica Via e Vas

Gino Gersich via Julia 21 30013 Cavallino Treporti Ve tel. 0415301997 3339052807
e-mail: gersichgino@gmail.com

SALVAGUARDIA di VENEZIA
Proposta di rotta alternativa per le "Grandi Navi"
di Gino Gersich

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 partecipare attivo sotto varie forme.

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 non si dovranno prendere iniziative che proiettate nel futuro debbano evidenziare elementi che piegati dalla 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 fornire chiarimenti ed 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 impegnato 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 delle movimentazioni 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 principalmente nella accortezza di predisporre l'utilizzo dei canali "Fisolo e Melison" facoltativo lo "Spignon" 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 prolungate sarà opportuno approntare dei gruppi di ormeggio con appropriate palificazioni oppure con boe. Mi sono limitato ai canali sopraindicati sia per la loro collocazione ottimale, sia perché richiederebbero limitati interventi a renderli sufficienti a consentire un

allungamento supplementare del tragitto tale da poter far disimpegnare dalle navi in transito il normale percorso del canale dei petroli che essendo proposto dalla Autorità portuale fino al Contorta, risulterebbe adatto allo scopo secondo normativa vigente. Ma altri accorgimenti sarebbero possibili per far fronte ad eventuali situazioni critiche, ivi comprese una o due anse da ricavare a lato 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, da augurarsi poco in funzione nel periodo delle crociere quando raramente si verificano acque alte che richiederebbero l'uso del Mose e conseguentemente lasciata aperta, 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 ma ignorando i piani in essere per tale località non mi è possibile affrontare l'argomento. Sia chiaro che tutte le soluzioni per risolvere le criticità dovute al sovraffollamento del traffico, 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. Il disporre di svariate e distribuite opportunità di uscire provvisoriamente dal percorso in entrata od uscita, dovrebbe, sentiti gli operatori portuali e la Capitaneria di Porto, offrire l'opportunità di poter ridurre la distanza di sicurezza tra le navi in movimento consentendo il formarsi di convogli ai quali verrebbe fatta meno urgenza per liberare il canale. 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 del canale dei petroli ad un traffico promiscuo più invasivo, ammettendo a malincuore che per alleggerire ulteriormente tale traffico 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 di esecuzione e costi per renderlo compatibile ai maggiori impegni, 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 dell'intervento sull'intero canale dei petroli. È risaputo inoltre che è stato presentato, facendomi sorgere il dubbio che si sia colta l'occasione di occupare spazi lasciati liberi dalla mia esclusione, un progetto che ha esaminato la situazione delle condizioni attuali del canale V. Emanuele fornendo costi e tempi di esecuzione per la calibratura necessaria al suo utilizzo. Aggiungiamoli ai costi precedenti e avremo, il costo di tutta l'opera così come da me proposta, salvo minimi adeguamenti dovuti ad interventi minori. Anche tale progetto però nulla dice sul come portare a Marghera le poche navi che comunque sempre influirebbero nel far aumentare il traffico promiscuo. Ho detto poche navi in quanto i ridotti spazi disponibili a Marghera mai saranno in grado di fornire ormeggi a sufficienza 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 e 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 mi è dato conoscere. Disporre per dire, di ormezzi 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 che si prenda coscienza di programmare e realizzare il 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.

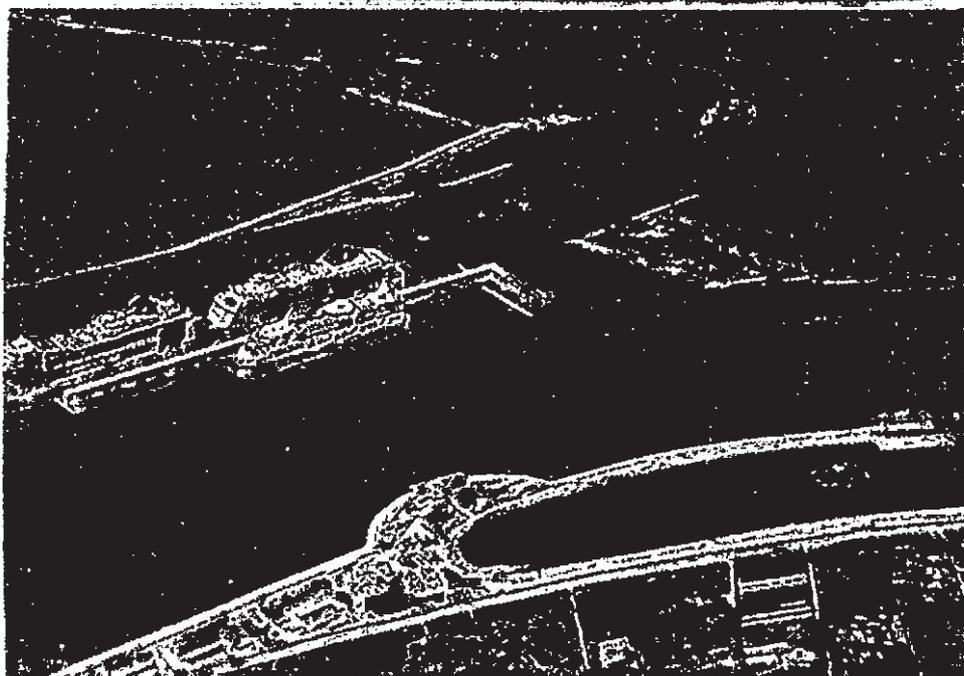
È un piano che mi vede impegnato dal 1998, che se preso in considerazione avrebbe consentito di essere alternativo o a far soprassedere sul Mose e al quale molti si stanno avvicinando avendone comprese le potenzialità economiche, con la garanzia di mettere finalmente la parola fine al problema Salvaguardia 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 obbligato e di conseguenza meno violento, in luoghi periferici, meno fragili, osando ammettere in qualche misura 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 parecchio meno veloce. Se poi si continuerà a disporre del dolce e ampio declivio quale quello formatosi nel bacino acqueo 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 creando le condizioni per una significativa diminuzione delle erosioni. Sia chiaro, disponendo di sole valutazioni empiriche basate su osservazioni e deduzioni dettate da una qual certa esperienza, non sono in grado di poter dimostrare con rigore scientifico la convinzione che con le mie indicazioni la realtà lagunare non subirà ripercussioni più negative di come la situazione attuale si presenta, ma avrà il merito di influire meno negativamente sulla città di Venezia, dal momento che su di essa la pressione delle maree sarà meno aggressiva. A mio avviso si deve visualizzare la funzione del bacino idraulico di Malamocco quale quella di un apparato respiratorio, dove l'aria deve poter fluire e defluire senza ostacoli. Qualora si dovessero formare, è evidente andrebbero rimossi. L'unica misura atta a limitare il flusso e riflusso del moto ondoso potrebbe essere costituita, a mio avviso, dalla applicazione sul fondale facendoli rimanere ben sotto il pelo dell'acqua, di serie di manufatti simulanti i canneti palustri, che flettendosi avanti indietro col moto dell'acqua sarebbero certamente in grado di smorzare il flusso 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 risulta evidente che buona parte del tirante d'acqua confluirebbe nel nuovo canale togliendo spinta all'apporto delle correnti che alla fine del loro attuale percorso si riversano anche nei bacini lagunari più a nord 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 sezione della bocca di porto del Lido che spostando ulteriormente l'attuale già modificata zona di partiacque della laguna centrale verso nord riceverebbero l'espandersi delle prevedibili e auspicabili più sostenute, in qual certa misura, correnti provenienti dalla bocca di Malamocco senza averne danno. Per contro con il canale Contorta avremo una notevole forzata 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 gradito. 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 movimentava nella zona che abbiamo esaminato, ancor più 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 oltre a velocizzare ancor più le correnti, si andrà 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 portacontainers. Si pensi ai numerosi 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 scoperto di volere le barene di cemento! D'Altronde come non essere scettici nei riguardi della soluzione "Contorta" proposta, non si dimentichi, da coloro che si sono spesi benevolmente nei riguardi del Mose senza avvedersi delle difficoltà che avrebbe arrecato alle attività portuali, facendosi con ciò trovare impreparati a predisporre dei rimedi se non essersi lasciati distrarre dal valutare le carenze della conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco. A voler essere benevoli, con i progetti dell'Autorità portuale di Venezia per le grandi navi, si tratterebbe a mio parere di un salto nel buio, pur se meno inquietante della realizzazione del progetto che vuole il porto fuori del Mose a San Nicolò che a mio modo di vedere lascia intravedere scenari da incubo. Rischi tutti evitabili con il mio piano pur senza rinunciare agli obiettivi da raggiungere. Su quest'ultimo progetto ho davanti agli occhi la copia della "Nuova di Venezia" del 29 gennaio 2015, che riporta con molta evidenza la decisione del Ministero dell'ambiente di accettare i conosciuti progetti per creare un avamposto onde ormeggiare le grandi navi alla bocca di porto del Lido oltre il Mose. Certo il Ministero, in presenza di progetti certamente ben elaborati non potrà fare a meno di inviarli alla valutazione ambientale, così come io non posso fare a meno ancora una volta di esprimere le mie preoccupazioni. Osservo i due rendering e mi chiedo come siano riusciti, nell'uno a risolvere il problema di mettere le navi con la prua al mare e nell'altro come faranno a farlo, dal momento che si vedono ormeggiate con la poppa rivolta al mare. Risulta inoltre evidente che manca proprio lo spazio ai rimorchiatori per tirare le navi di lato per allontanarle dalle banchine per poi iniziare il traino onde uscire dalle dighe foranee. Tra le due fasi, quando ancora le navi non sono in tiro sarà possibile uscire magari di pochi gradi dal preciso allineamento che impone il divenuto stretto canale navigabile a causa delle strutture portuali, creando le condizioni con i venti e le correnti combinati, di veder iniziare la nave a mettersi di traverso, con possibili spaventose conseguenze. In ogni caso penso con raccapriccio alle convulse manovre di imbarcazioni da diporto, numerose d'estate in tale zona, che specialmente con forte marea a favore saranno costrette ad attese cariche d'ansia. Ebbi già modo di parlarne, ma desidero

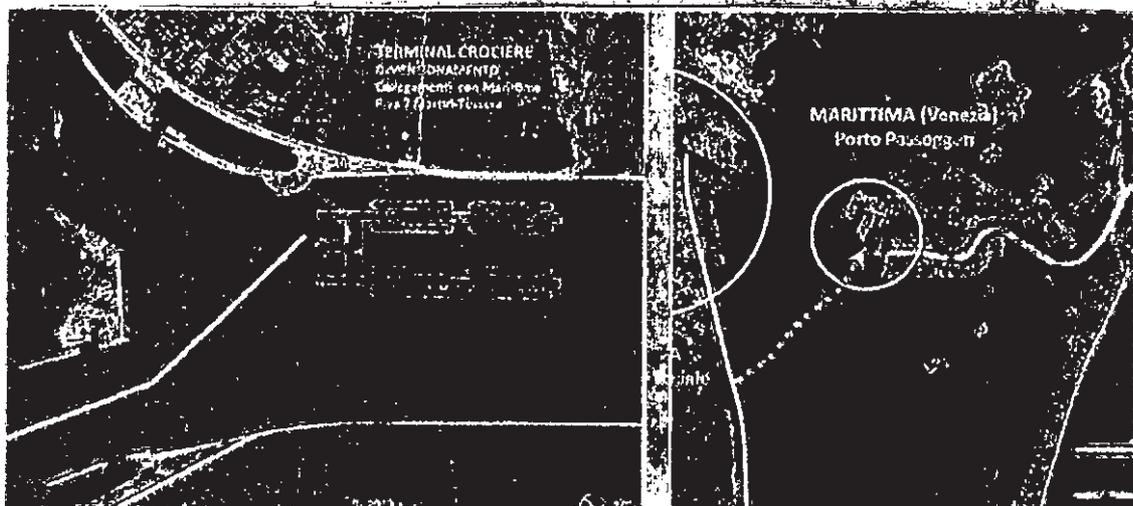
evidenziare ancora una volta le difficoltà che si verranno a creare nel canale di S.Nicolò ed in bacino di San Marco là dove andranno ad intersecarsi tutte le rotte delle imbarcazioni dedite ai servizi delle navi crociera da e per l'attuale Marittima con il traffico da e per Venezia e Lido. Si chiedano pareri alla dirigenza ed ai comandanti dei mezzi pubblici dell'azienda che gestisce i trasporti a Venezia, si chieda alle categorie dei trasportatori, ai conduttori di taxi, alle compagnie di trasporto turistico lagunare, ai pescatori dilettanti vagativi, ai diportisti che si servono, per uscire in mare e ritornare, della bocca di porto del Lido. E per concludere si chieda al popolo del Bacan (Isola sabbiosa formatasi per effetto delle correnti, che si trova fra l'isola del Mose e l'isola di S. Erasmo) se rimarrà la tradizionale meta dei Veneziani che con le loro barchette d'estate la affollano e che i pericoli per giungerci li farà desistere facendo scomparire tale tradizione. Tanto per completare l'argomento faccio presente che qualora per le cause sopra descritte si prenderà coscienza delle serie possibilità di gravi incidenti, e molti possono già ora garantire in tal senso, la cosa farebbe crollare il sistema. All'improvviso si fermerebbe tutto, fine delle crociere!

A differenza di tutti gli altri progetti alternativi alla attuale rotta delle grandi navi presentati, la mia idea progetto, con 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 con appropriate scabrosità che dissipandone l'irruenza, a sentire vari esperti potrebbe portare facilmente ad un abbassamento delle alte maree 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 consentire 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 ormeggi a sufficienza per far fronte alla bisogna, la qual cosa imporrà non poche eccezioni al transito delle grandi navi con pescaggi incompatibili con una riduzione dei fondali, ancora per il bacino di S.Marco. Avviandomi al termine di questa mia analisi del problema "Grandi Navi" desidero proporre alcune modalità per contribuire con altre certamente già in uso, all'opera di limitazione delle maree alla bocca di porto di Lido qualora venisse accolta la mia idea progetto. Oltre all'innalzamento della soglia di accesso con l'uso delle paratoie del sistema Mose da graduare seguendo le fasi lunari dalle quali dipende la velocità e l'apporto della marea, desidero porre alla valutazione di quanti in grado di esprimersi sull'argomento la possibilità di depositare i fanghi di risulta delle calibrature dei canali presi in esame insaccandoli su quelle grosse e solide borse di tessuto plastificato contenenti anche oltre un metro cubo ciascuna che vedo usare anche per il contenimento e trasporto di materiali pesanti e contundenti, quali cubetti e piastre di porfido. Chiuse come possono essere da appropriati lacci, non lascerebbero disperdere il contenuto anche se moderatamente tossico. Tale accorgimento consentirebbe non già di stendere i fanghi uniformemente, e che comunque tali diverrebbero per effetto delle correnti, ma creando delle volumetrie variabili e variamente posizionate, formerebbero delle turbolenze tali, che mettendosi in contrasto tra loro sarebbero molto efficaci nel mitigare la velocità della marea. Alla bisogna tali sacche si potranno togliere aiutati nella ricerca da una eventuale(se ritenuta opportuna) applicazione di appropriati microchip. 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.

allegata cartina geografica della laguna centrale e legenda degli interventi che propongo.



Un rendering del nuovo avamposto galleggiante al Lido; in alto a destra, Stefano Boato



A sinistra, il progetto Duferco De Piccoli per il nuovo terminal a Punta Sabbioni. Qui a lato, il percorso delle grandi navi (in giallo) dopo lo scavo del Contorta

Ferrari Gianfranco

Da: Per conto di: gersichgino@pec.it [posta-certificata@pec.aruba.it]
Inviato: domenica 15 febbraio 2015 22.27
A: dva@minambiente.it
Cc: borzi.giovanna@minambiente.it; benucci.massimo@minambiente.it;
ctva@minambiente.it; segreteria.capogab@pec.minambiente.it; gersichgino@gmail.com
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Salvaguardia di Venezia - Proposta di rotta alternativa per le grandi navi
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (4,98 MB)
Firmato da: posta-certificata@pec.aruba.it

--Questo è un Messaggio di Posta Certificata--

Il giorno 15/02/2015 alle ore 22:27:24 (+0100) il messaggio con Oggetto "Salvaguardia di Venezia - Proposta di rotta alternativa per le grandi navi" è stato inviato dal mittente "gersichgino@pec.it"

e indirizzato a:

gersichgino@gmail.com

benucci.massimo@minambiente.it

borzi.giovanna@minambiente.it

ctva@minambiente.it

dva@minambiente.it

segreteria.capogab@pec.minambiente.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:

opec275.20150215222724.01712.07.1.15@pec.aruba.it