

## Siciliani Simone

**Da:** gino gersich [gersichgino@gmail.com]  
**Inviato:** venerdì 17 luglio 2015 12:01  
**A:** A: DVA; borzi.giovanna@minambiente.it; Benucci Massimo; clva@minambiente.it  
**Oggetto:** Salvaguardia di Venezia, proposta di rotta alternativa per le grandi navi  
**Allegati:** Elementi aggiuntivi e chiarificatori.pdf



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

E.prot DVA - 2015 - 0018923 del 20/07/2015

Egregio Direttore generale della direzione per le valutazioni ambientali  
Egregio Dirigente della direzione v opere civili- Via ordinaria  
Egregio Dirigente di altra sezione direzione v opere civili- Via ordinaria  
Egregio Presidente della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas  
Egregio Segretario della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas

Oggetto: Salvaguardia di Venezia, proposta di rotta alternativa per le grandi navi.

Mi prego inviarLe le mie più recenti valutazioni sull'argomento in oggetto, augurandomi ancora una volta sia nella Vostra facoltà esaminare la mia proposta progettuale nel merito più che nella forma. Reputo che difficilmente, nel nuovo progetto della Autorità Portuale in accordo con il Comune di Venezia, della quale il nuovo Sindaco mai si è udito esprimere con argomenti rassicuranti a sostegno della sua proposta, saranno privilegiate sensibilità e accortezze tali da non farlo diventare un'ulteriore attacco alla città ed al suo patrimonio ambientale. Infatti non bisogna dimenticare che tale nuovo progetto è appoggiato e realizzato dagli stessi che hanno proposto il Canale Contorta, che hanno sempre sostenuto il Mose, che hanno avallato una conca di navigazione alla bocca di Porto di Malamocco rivelatasi a detta degli esperti non idonea alle grandi navi, che hanno sempre negato gli inquinamenti dovuti ai fumi di scarico delle navi, che hanno sempre negato i danni alla città dovuti allo spostamento delle enormi masse d'acqua al passaggio delle grandi navi e che per apparire ecologisti hanno indicato l'uso dei fanghi in modi e luoghi dove attualmente non farebbero che degli ulteriori danni. Il tutto ostentando delle convinzioni che con lasciavano spazio a nient'altro, almeno fino a ieri quando improvvisamente si è loro disvelata la soluzione del Canale Vittorio Emanuele.

Gino Gersich

Allegati: Elementi aggiuntivi e chiarificatori sull'argomento in oggetto.

Gino Gersich  
Via Julia 21 - 30013 Cavallino Treponti (VE)  
t: 0415301997 - 3339052807  
e-mail: [gersichgino@gmail.com](mailto:gersichgino@gmail.com)  
web: [www.gersich.eu](http://www.gersich.eu)

VIA  
C



Egregio. Direttore generale della direzione per le valutazioni ambientali  
“ Dirigente della direzione v opere civili- Via ordinaria  
“ Dirigente di altra sezione direzione v opere civili- Via ordinaria  
“ Presidente della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas  
“ Segretario della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas

Oggetto: Salvaguardi di Venezia, proposta di rotta alternativa per le grandi navi.

Mi prego inviarLe le mie più recenti valutazioni sull'argomento in oggetto, augurandomi ancora una volta sia nella Vostra facoltà esaminare la mia proposta progettuale nel merito più che nella forma. Reputo che difficilmente, nel nuovo progetto della Autorità Portuale in accordo con il Comune di Venezia, della quale il nuovo Sindaco mai si è udito esprimere con argomenti rassicuranti a sostegno della sua proposta, saranno privilegiate sensibilità e accortezze tali da non farlo diventare un'ulteriore attacco alla città ed al suo patrimonio ambientale. Infatti non bisogna dimenticare che tale nuovo progetto è appoggiato e realizzato dagli stessi che hanno proposto il Canale Contorta, che hanno sempre sostenuto il Mose, che hanno avallato una conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco rivelatasi a detta degli esperti non idonea alle grandi navi, che hanno sempre negato gli inquinamenti dovuti ai fumi di scarico delle navi, che hanno sempre negato i danni alla città dovuti allo spostamento delle enormi masse d'acqua al passaggio delle grandi navi e che per apparire ecologisti hanno indicato l'uso dei fanghi in modi e luoghi dove attualmente non farebbero che degli ulteriori danni. Il tutto ostentando delle convinzioni che con lasciavano spazio a nient'altro, almeno fino a ieri quando improvvisamente si è loro disvelata la soluzione del Canale Vittorio Emanuele.

Gino Gersich

Allegati: Elementi aggiuntivi e chiarificatori sull'argomento in oggetto.

Elementi aggiuntivi chiarificatori sulla " Proposta per lo spostamento delle grandi navi dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca" elaborata da Gino Gersich tesi a far luce sui dubbi e le incertezze che il dibattito pubblico e le notizie che appaiono sulla stampa di Venezia sulle grandi navi, a mio avviso ancora non hanno chiarito, fornendo interpretazioni fuorvianti.

- 1) Continua ad emergere la volontà di utilizzare i fanghi di risulta degli scavi che, a seconda delle variabili sempre in qualche misura si dovranno eseguire, per formare nuove barene ( o meglio per il ripristino di quelle andate distrutte). Considero errato presentare con magnificenza tale iniziativa facendola credere salvifica nella fase attuale. Sarà una operazione indispensabile da farsi quando la laguna sarà interdetta a tutto il traffico marittimo, mentre sarà utilissimo provvedere da subito alla stesura dei fanghi ( da esaminare anche nella modalità da me indicata) là dove diminuendo notevolmente i fondali e creando delle scabrosità si otterrà una dissipazione notevole della velocità delle maree, sia in entrata che in uscita, una volta escluso il passaggio delle navi crociera dalla bocca di porto del Lido. Tale stesura dei fanghi sarà da attuarsi in modo progressivo per valutare la dimensione degli effetti dell'intervento in funzione della necessità di mantenere sempre un sufficiente ricambio idrico con il mare, potendone, nella misura in cui si renderanno disponibili, dosare tale stesura negli ampi spazi che dalle vicinanze dentro e fuori la barriera del Mose si inoltrano attraverso i canali di grande navigazione fino ad arrivare in marittima, seguendo il tracciato della attuale rotta delle grandi navi. Inoltre sarà opportuno tombare le fosse (di vecchia data e nuove ) createsi alla bocca di porto di Malamocco.
- 2) Denunciano, i contrari all'uso del canale Vittorio Emanuele che i fanghi da togliere dal suo fondale, comunque non tanti in quanto il canale è già quasi profondo e largo per l'uso a cui è destinato, sono molto inquinati. Mi sembra sia una ragione già più che sufficiente per provvedere alla loro rimozione! Chiaramente non saranno questi i fanghi da utilizzare per quanto propongo al punto sopra, ma saranno utilizzati nel progetto del vallone Moranzani a Marghera in attesa di essere completato e che ha avuto l'approvazione generale. Torno un momento sulla mia dichiarata presunta sufficiente dimensione del canale Vittorio Emanuele per far conoscere a quanti non lo sapessero, che già nel 2013 così come nel 2014, in occasione della festa del Redentore che vede a Venezia la chiusura del canale della Giudecca per l'installazione del ponte votivo, una grande nave ebbe ad uscire in mare dalla bocca di porto di Malamocco utilizzando il canale dei petroli e pure senza l'utilizzo del canale delle tresse, ora come allora non percorribile dalle grandi navi. Dal momento che tale ricorrenza religiosa avviene alla terza domenica di luglio, vedremo se anche nel 2015 il miracolo si ripeterà. La presa d'atto di questi episodi mi hanno fatto ritenere il canale Vittorio Emanuele praticamente già pronto e sono il motivo che mi ha spinto a formulare a suo tempo un preventivo, confesso provocatorio, che indicava la spesa di euro 14.500.000 per consentire i modesti interventi di adeguamento per l'utilizzo dell'intero percorso che propongo.
- 3) Altro punto dolente che viene sottolineato, consiste nell'evidenziare la criticità del canale dei petroli davanti a Fusina in quanto la località è da poco divenuta attracco dei traghetti con il medio oriente, creando i presupposti per episodi di sovraffollamento per la commistione dei traffici commerciali diretti a Marghera e delle navi crociera per la marittima. Si tenga presente che ho già indicato di ricavare ai lati del canale dei petroli una o più anse per far fronte a casuali incroci di navi provenienti in senso contrario. Si collochi anche una sola di tali anse, magari di dimensioni generose, proprio lì quasi a formare un bacino di evoluzione e il problema verrà risolto senza creare grossi problemi.
- 4) Vorrei approfondire la problematica inerente il nuovo regime idraulico che si verrà a formare nella laguna centrale diminuendo notevolmente la portata d'acqua proveniente dalla bocca di porto di Lido per effetto della dislocazione dei fanghi così come indicato al punto 1.

In pratica assisteremo ad uno spostamento della zona di partiacque che si formerà alla fine del canale dei petroli, con le correnti che si andranno a diramare fino al ponte della libertà sede della statale 11 e oltre. Dosando le scabrosità dissipatrici con maggiori volumi di fanghi alla bocca di porto del Lido, si potrà creare un tirante d'acqua più deciso proveniente dalla bocca di porto di Malamocco. Con la qual manovra e liberando le luci degli archi del ponte della libertà, ora praticamente occluse dal proliferare di conchiglie e mitili e con l'aiuto di piccoli canali ( ghebi ) fatti convergere verso il medesimo, si riuscirebbe in due intenti. Far trovare sfogo alle acque del canale dei petroli quando troppo violente e andare a sanare quella parte di laguna sul lato est del canale Vittorio Emanuele e oltrepassando il ponte della libertà, far rinascere le barene di Campalto ove allo stato attuale la marea arriva troppo lenta. Tutto ciò con notevoli vantaggi per la Venezia insulare. Aggiungo un'ipotesi: potrebbe essere che un livellamento dei picchi di marea nelle zone limitrofe a Venezia , possano quanto meno far diminuire il proliferare di un tipo abbastanza recente di alghe non autoctone infestanti che a mio avviso proprio per la vicinanza della bocca di porto vengono alimentate dalle maree troppo violente.

- 5) Debbo a questo punto affrontare un argomento sul quale dovrebbe essere tutto chiaro, ma che a me tale non risulta. Non ho ancora capito se la ricalibratura del canale dei petroli, indipendentemente dalla opzione che sarà scelta nella sua parte terminale, prevede il raddoppio delle sue dimensioni per far cessare il transito a senso unico alternato per passare al doppio senso. Sarebbe a mio modo di vedere una vera pazzia. Vi immaginate la compressione dell'acqua che si verrebbe a formare con due navi in fase di avvicinamento e di incrocio? Quali danni simili forze andranno a creare? Spero soltanto di non essere riuscito a capire bene! Il traffico deve rimanere a senso unico ed utilizzare le soluzioni che ho avuto modo di illustrare con l'uso dei canali navigabili nei pressi della bocca di porto di Malamocco per consentire lo scambio tra le navi.
- 6) Viene indicato che lo scavo per poter utilizzare il Vittorio Emanuele e il canale delle tresse nonché per l'allargamento del bacino di evoluzione a Marghera per le navi mercantili comporterebbe uno scavo di fanghi superiore che non per la creazione del canale Contorta. Non ci siamo proprio, si continua a mistificare la realtà. Il bacino di evoluzione di Marghera non verrebbe interessato dal percorso delle grandi navi che per accedere al Vittorio Emanuele si servirebbero del canale delle tresse, l'unico ad essere interessato da uno scavo importante. Ma per la brevità del tracciato e per la disposizione geografica di tale canale che faciliterebbe le virate e che inizia prima del bacino in questione la cosa non sarebbe tale da impensierire. Inoltre con ciò si eviterebbe lo scavo del Vittorio Emanuele nella sua parte terminale nord che non verrebbe utilizzato. Perciò il percorso del canale dei petroli dalla ipotetica volta del contorta alla marittima, volendo percorrere il canale Vittorio Emanuele ed il canale delle tresse comporterebbe evidentemente minore scavo di fanghi di qualsiasi altro tracciato.

Avevo finito al punto 6 ma proprio all'ultimo apprendo dalla stampa le dichiarazioni di De Piccoli che dopo aver illustrato gli ultimi adeguamenti al suo progetto, conclude augurandosi che il governo nella sua decisione sappia guardare al futuro per dare risposte fin d'ora alla necessità di dare ormeggio alle prossime future grandi navi di oltre 400 metri. Giudica il suo l'unico progetto in grado di far ciò. Sostengo fermamente che la sola prospettiva per risolvere e non solo questo problema, consista nello spostamento di tutte le attività portuali fuori dalla laguna davanti il litorale di Pellestrina nelle modalità da me illustrate. Quanto riguarda il problema grandi navi deve essere valutato come una transizione verso una soluzione globale.

Gino Gersich

Gino Gersich via Julia 21 30013 Cavallino Treporti Ve t. 0415301997 3339052807  
e-mail: [gino.gersich@com](mailto:gino.gersich@com) [www.gersich.eu](http://www.gersich.eu)