

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: lunedì 2 maggio 2016 17.06
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2016 - 9541
Allegati: 9541.pdf

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0012086 DVA del 04/05/2016

Ad integrazione del precedente protocollo n. 9539

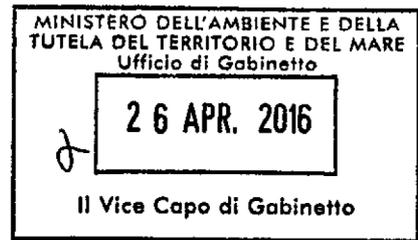
DVA - RITIRARE ORIGINALE

Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: lunedì 2 maggio 2016 16.49
A: A: DVA-UDG
Oggetto: 2016 - 9539

DVA - RITIRARE ORIGINALE



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0009541/GAB del 02/05/2016



Spettabile Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente

- “ Direttore Generale per le valutazioni ambientali
- “ Presidente della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale via e vas
- “ Segretario della commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale via e vas
- “ Segreteria Tecnica del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
- “ Direzione della Segreteria del Sindaco di Venezia
- “ Direzione della Segreteria del Presidente della Regione Veneto
- “ Senatore Architetto Renzo Piano

Oggetto: Salvaguardia di Venezia; Interventi sulla laguna correlati al progetto "Grandi Navi"

Con la presentazione dei sotto indicati allegati, mi riprometto di mettere in risalto gli ostacoli che a mio avviso si evidenzieranno nell'alternativa "grandi navi" che vede l'utilizzo del canale V.Emanuele-Tresse, fornendo mirate indicazioni che, non solo renderebbero compatibile l'opera, ma fornirebbero le basi per indispensabili interventi anche a opera ultimata, in grado di risanare ulteriormente l'ambiente lagunare.

Gino Gersich

Allegati:

- 1) Lettera sulla "Nuova di Ve" del 27/2/2016: soluzioni presentate sull'argomento di cui in oggetto
- 2) Lettera " " " del 09/3/2016 analisi tecnico-nautiche sulla soluzione proposta
- 3) Lettera " " " del 05/4/2016 analisi del miglioramento ambientale della laguna centrale con la soluzione canale V: Emanuele-Tresse
- 4) Cartina geografica con indicati gli interventi da eseguirsi nella laguna centrale
- 5) Informativa sulla cartina geografica riguardo due degli interventi indicati
- 6) Linee guida per il ripristino ambientale della laguna di Venezia. Relazione.

Gino Gersich
e-mail
e-mail gersichgino@pec.it
www.gersich.eu

Allegato 1 Lettera sulla Nuova di Venezia del 27 Gennaio 2016

A cicli alterni, assistiamo sulla stampa cittadina e in particolare sulla "Nuova Venezia", al riproporsi dei progetti aggiornati sul tema grandi navi. Da oltre tre anni i veneziani hanno potuto così conoscere dettagliatamente condividendo o meno quanto proposto per risolvere il problema, creandosi a riguardo delle idee precise. Così sono rimaste in corsa la soluzione Marghera, a mio avviso inadeguata e troppo complessa da portare a termine e, con qualche variabile, l'avanporto alla bocca di Lido davanti all'isola del Mose, senza tralasciare ovviamente il ripristino del canale V. Emanuele con variante Tresse. Quest'ultima soluzione, dal sottoscritto presentata entro la scadenza dei termini alla Capitaneria di Porto, si limitava a tracciarne il percorso unitamente a tutta una serie di indicazioni per la sua esecuzione, indicazioni proseguite con l'invio nei tre anni successivi di una serie di relazioni ai ministeri interessati che andavano ad evidenziare in modo sempre più preciso le cose da fare e quelle da evitare. La stampa si limitò, all'inoltrare dei progetti, a segnalare anche il mio che con il tempo fu dimenticato. Cosa successe con l'arrivo del nuovo Sindaco di Venezia? Si presentò come colui che aveva fornito già da anni la soluzione Vittorio Emanuele per arrivare alla Marittima (vero!), senza aver mai -da quanto mi risulta- speso una parola nel fornire doverose indicazioni per chiarire i termini della sua proposta. Anzi mi chiedo perché mai al momento opportuno, non privo di risorse economiche, non si sia attivato per inoltrare un formale progetto che sarebbe entrato in competizione con gli altri da subito, senza perdere tre anni preziosi. Forse che allora non ne valeva la pena? Che abbia inteso giocare le sue carte al momento opportuno? Ma in tali vicende non dovrebbero essere le ragioni personali le sole a guidare i comportamenti di un uomo pubblico. Di mezzo ci sono le sorti di Venezia! Non essendoci di conseguenza alcuna conoscenza di come si intenderà procedere, molti potrebbero sentirsi preoccupati dal fatto che l'incarico di predisporre il progetto V. Emanuele-Tresse sia stato affidato alla Autorità Portuale di Venezia che non ha certo brillato nell'aver abbandonato il progetto Contorta, dopo averlo sostenuto come il migliore in assoluto. Si tratta evidentemente, da parte loro, di scarsa visione strategica sull'intera questione Venezia, che trova conferma sul sostegno incondizionato al Mose fin dall'inizio e sul quale progetto il giudizio che si sente comunemente esprimere consiste in un benevolo "speriamo che funzioni". Ma non è finita! Continuano a proporre il porto in mare ad otto miglia dalla costa senza tenere in debito conto tutta una serie di motivi per i quali, se mai si facesse, difficilmente sarà competitivo. Ma principalmente, senza considerare il danno che si verrà a creare alla laguna di Venezia andando a decuplicare con i traghetti necessari, i passaggi di navi al suo interno. Un risultato, comunque, tale progetto già lo sta raggiungendo. Essere divenuto, certo in modo trasparente e legittimo, collettore di ingenti finanziamenti per studi di fattibilità e consulenze, per intrecciare rapporti e ottenere visibilità. Perciò ritengo che sarebbe più opportuno ci fosse un percorso più partecipato per decisioni così importanti, che potesse indicare anche altre prospettive. Nell'immediato venga chiarito subito, per non iniziare a ridiscuterne dopo l'eventuale approvazione, come si intende procedere con la questione grandi navi. E mi auguro che verranno tenute in debita considerazione tutte le mie indicazioni, che sono anche nelle mani del Sindaco e che di certo non avrà fatto mancare copia alla Autorità Portuale. Un caldo invito al variegato mondo degli ambientalisti affinché desistano nel dare appoggio ad un progetto che a mio avviso mai sarà possibile realizzare e ai quali rammento le parole del vicepresidente di Italia Nostra di Venezia, che da queste pagine ebbe a chiedere sul Porto fra le dighe a S. Nicolò: ma siete proprio certi, amici, che sia la migliore soluzione per Venezia?

Gino Gersich

Allegato 2 Lettera alla Nuova di Venezia del 9 Marzo 2016

Seguendo le tematiche legate alla salvaguardia di Venezia ed essendomi espresso più volte sull'argomento, anche sulla "Nuova Venezia", reputo opportuno, nell'attuale decisiva fase del dibattito sulle grandi navi, entrare nello specifico per definire gli interventi più volte da me genericamente indicati quali risolutivi, illustrandone ragioni e finalità.

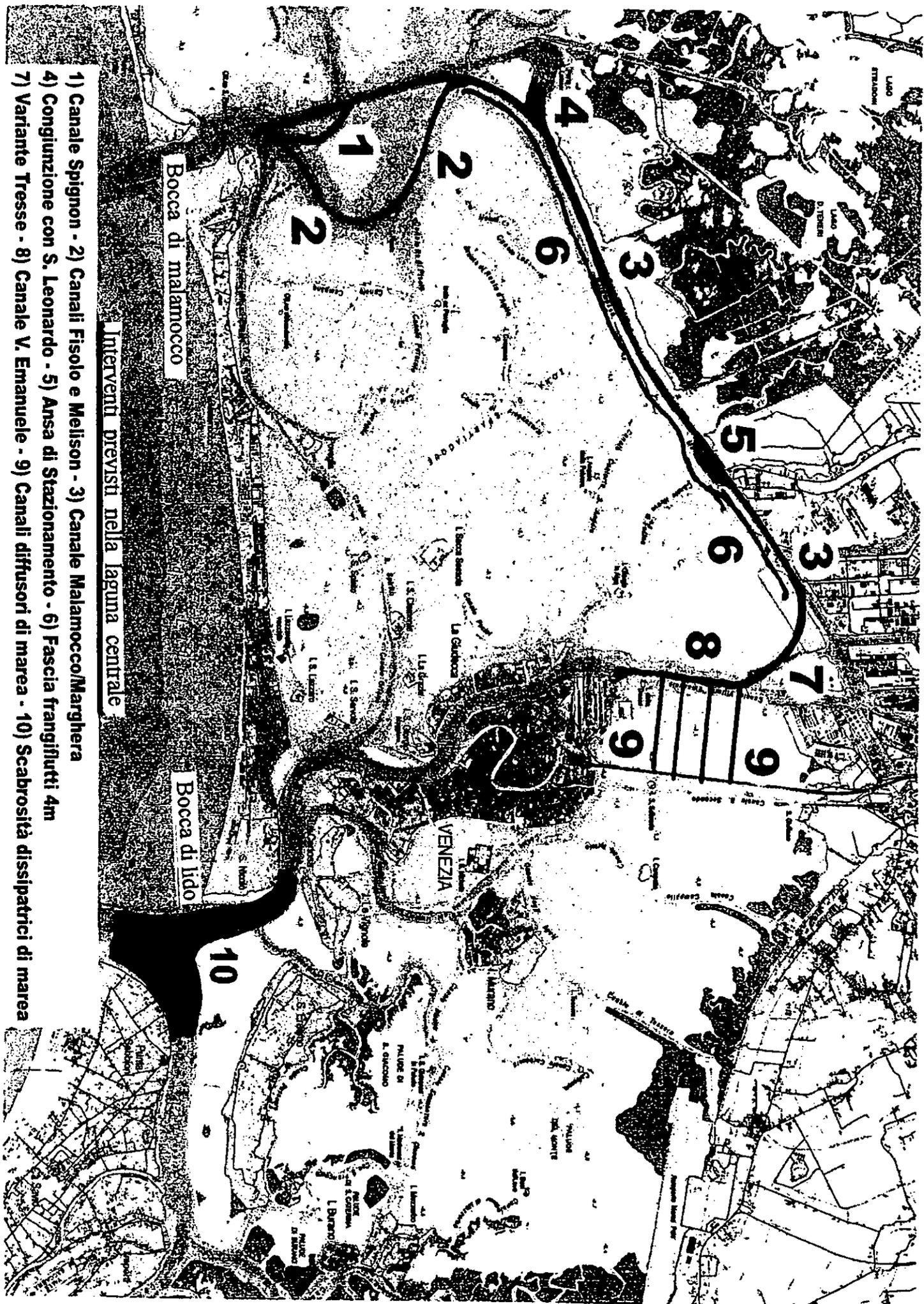
Inizierò con delle riflessioni sulla navigazione in laguna. Laguna che verrebbe sottoposta, con il passaggio delle grandi navi dirette alla marittima qualora ne venisse approvato il progetto, ad una pressione tale da poterne ulteriormente alterare l'ecosistema. Solo l'uso di particolari e mirate accortezze potrà ridurre al minimo il rischio e consentire di cogliere l'opportunità per riscattarsi da alcune alterazioni idrodinamiche che nel tempo si sono create. Si prenda atto di quella regola guida che vuole un canale navigabile essere largo tre a uno nei confronti della nave che lo percorre. In particolari situazioni tale regola accetta delle variabili. Percorsi rettilinei e marginature fangose obiettivamente consentono una certa riduzione della sezione del canale e quello Malamocco - Marghera rientra in questa configurazione, con l'eccezione della curva della variante Tresse apposta prevista con sezione maggiore. Ma tutto semplice non è! La faccenda si complica dal momento che le navi crociera, a causa delle loro alte murate, sono molto sensibili al vento laterale. Percorrendo il canale dei petroli, in caso di vento di scirocco o di bora anche solo teso, e che sempre la nave avrà di fianco sia in entrata che in uscita, il pilota avvertendo lo scarroccio, non potrà che virare per contrastare la deriva per poi, recuperato margine con la prua, controvirare per riportare la poppa in linea e riprendere la rotta. Con tale manovra la nave verrà a trovarsi diagonalmente rispetto all'asse del canale e considerando le dimensioni che hanno raggiunto gli scafi, con tendenza all'aumento, la prua e la poppa verranno a trovarsi fuori della cunetta del canale a strisciarne le scarpate, con alto rischio di finire incagliata con spiacevoli conseguenze. Oltre a ciò, altro grave danno ne verrà dalle turbolenze delle possenti eliche sotto spinta per recuperare la rotta. Le gengive del canale saranno, con vere e proprie frane, letteralmente frantumate, rendendo necessari frequenti ed intriganti scavi per mantenere la navigabilità. Ah, dimenticavo. Quanto dureranno le briccole ed i punti luce di segnalazione ai margini del canale? Ecco perché non si può fare a meno di calibrare la sezione di un canale a dimensioni tali da escludere tali pericoli, che potrebbero metterne in discussione la funzionalità. Come detto sopra, tralascio la trattazione sulla correlazione tra adeguamento del canale Malamocco-Marghera (dei petroli), che lo vedrebbe interessato dalla volta di San Leonardo fino alla marittima includendo ovviamente il canale Vittorio E.-Tresse, ed i risultati positivi che si andrebbero ad ottenere, seguendo le mie indicazioni, contro ogni facile supposizione negativa.

Nei primi commenti alla presentazione, tre anni fa, della mia idea progettuale sull'utilizzo della bocca di porto di Malamocco per giungere alla marittima, ne fu posta in risalto l'inadeguatezza, in quanto, l'aggiungersi delle navi crociera avrebbe creato una commistione pericolosa con il restante traffico commerciale ed industriale con destinazione Marghera. Mi chiedo perché mai fino ad oggi ancora non si sia udita una voce per far conoscere cosa sia stato escogitato per trovare soluzione ad un problema che semplicemente ora è scomparso. La mia proposta consisterebbe nell'utilizzo dei canali Fisolo e Melison, principalmente ma non solo, per deviarci le navi minori in caso di incrocio, consentendo di poter tenere occupato il canale nei due sensi di navigazione contemporaneamente, il tutto programmato e seguito ovviamente dalla torre piloti. Faccio presente che i canali Fisolo e Melison, nelle adiacenze della bocca di porto di Malamocco e posizionati in modo tale da poter essere imboccati e percorsi con facilità, non abbisognano se non di modestissimi interventi, avendo sezione e profondità sufficienti per svolgere il ruolo loro richiesto.

Gino Gersich

Sostenitore fin dalle prime battute della soluzione del problema grandi navi che ne vedrebbe l'entrata in laguna dalla bocca di porto di Malamocco per ormeggiarsi alla attuale marittima usufruendo del canale V. Emanuele-Tresse, illustro alcune motivazioni che a mio avviso rendono questa soluzione più adatta di altre nel voler eliminare il traffico delle navi crociera davanti a San Marco. In un mio intervento precedente, avevo indicato che avrei esaminato la correlazione tra il dovuto adeguamento del nuovo percorso e gli effetti benefici che ne sarebbero derivati seguendo una certa linea operativa. Inizio col sottolineare alcuni punti. La marea, ovviamente, spinge inevitabilmente il suo carico in laguna durante le sue movimentazioni. Con le dimensioni delle attuali bocche di porto (è stata poco diffusa la recente decisione di aumentare la soglia di accesso di quella di Chioggia,) si sono create le premesse per i livelli di marea in laguna che conosciamo, e sui quali, le dimensioni del canale dei petroli non incidono per nulla. Quindi, andrebbe frenato il flusso di marea che monta in laguna, dove possibile intervenendo alle bocche di porto libere da esigenze di navigazione (vedi bocca di Lido, quando verranno deviate le navi crociera dalla attuale rotta per San Marco) e dove non possibile, (vedi bocca di Malamocco), imbrigliando tale flusso e agevolandolo verso una direzione voluta. La funzione del canale dei petroli maggiorato svolgerebbe tale compito. Infatti, per la sua configurazione in linea con la bocca di porto, gran parte del flusso di marea andrebbe a convogliarsi su di esso, facendo diminuire la pressione nel vasto bacino lagunare di Malamocco che, per la frequente presenza del vento di scirocco nelle circostanze dell'acqua alta, risulta in grado di generare picchi di marea aggiuntivi anche oltre venti cm. superiori alla media, proprio su Venezia insulare che si trova sottovento rispetto al bacino sopraindicato. Sia chiaro, sono accorgimenti insufficienti con fenomeni di acque alte eccezionali, per le quali ci si augura potrà provvedere il sistema Mose, ma risolutivi in quelle frequentissime situazioni che impongono misure cautelative che tanto disagio comportano. Infatti, proprio in virtù di quei non pochi centimetri guadagnati, verrà a diminuire notevolmente la frequenza dei "normali" allagamenti, come pure la loro durata, creando margini per una minor frequenza della attivazione del sistema Mose. Ma vediamo come intervenire nei riguardi di quel flusso di marea che, percorso il canale dei petroli e non trovando dove espandersi, non potrebbe che contribuire ad alzare il livello dell'acqua in città, come già succede. Si prenda atto che il ponte della libertà si comporta attualmente come una diga, dal momento che le luci delle sue arcate si sono con il tempo occluse quasi completamente, a causa del proliferare di mitili e simili. Ora, se dal canale V. Emanuele si creasse una serie di pur modesti canali che, quali denti di pettine, andassero a convergere sulle luci delle arcate del ponte ovviamente liberate dalle ostruzioni, si potrebbe disporre del vasto bacino lagunare di Lido. Il quale, ampliandosi a nord e sottovento della città, sarebbe in grado di ricevere un carico di marea aggiuntivo senza arrecare danni, risentendo molto meno poiché marginale, dell'espansione di marea che lo raggiunge dalla bocca di Lido. Tale risultato verrà raggiunto in modo ottimale quando le grandi navi utilizzeranno la bocca di Malamocco. A quel punto, con il sollevamento parziale delle paratoie del Mose di Lido e la creazione di scabrosità fra le dighe foranee che si addentrassero in laguna anche ben oltre il forte di S. Andrea, si andrebbe ad incidere sulla quantità e velocità della marea, consentendo maggiori livelli di riempimento nel sopraccitato bacino di Lido. La creazione delle citate scabrosità, mi offre l'opportunità di indicare per lo scopo, i fanghi di risulta degli scavi dell'adeguamento dei canali di navigazione, e non già semplicemente stendendoli, ma sistemandoli in quelle grosse sacche per il trasporto dei materiali lapidei. Tali sacche, collocate irregolarmente e in volumetrie variabili, sarebbero in grado di generare turbolenze e vortici tali che contrastandosi, risulterebbero molto efficaci allo scopo. Manovre, che avrebbero comunque la possibilità di essere dosate progressivamente, per trovare il giusto equilibrio tra sicurezza e ambiente.

Gino Gersich



- 1) Canale Spignon - 2) Canali Fisolo e Melison - 3) Canale Malamocco/Marghera
- 4) Congiunzione con S. Leonardo - 5) Ansa di Stazionamento - 6) Fascia frangiflutti 4m
- 7) Variante Tresse - 8) Canale V. Emanuele - 9) Canali diffusori di marea - 10) Scabrosità dissipatrici di marea

Interventi previsti nella laguna centrale

Bocca di Malamocco

Bocca di Lido

INFORMATIVA RIGUARDANTE LA CARTINA GEOGRAFICA DEGLI INTERVENTI PREVISTI NELLA LAGUNA CENTRALE

Nella cartina allegata della laguna veneta, ho cercato di rendere chiaro il mio pensiero sugli argomenti di cui in oggetto, fornendo, in modo certo artigianale, una panoramica visiva degli interventi nella laguna centrale che ho previsto debbano essere eseguiti, in coerenza con le mie conoscenze sull'argomento.

Nondimeno, per due di tali interventi, esattamente al punto numero 4 e punto numero 6 ho ritenuto opportuno fossero accompagnati da delle note.

Inizio dal punto quattro, là dove indico una possibile congiunzione del canale Malamocco-Marghera con il bacino del porto S. Leonardo. Tale intervento, rispondente alla logica con la quale ho cercato varianti nel canale Malamocco-Marghera, tali da poter far scambiare le navi in caso di incrocio, in un percorso che da senso unico alternato, si trasformerebbe in doppio senso, richiede un accurato esame e valutazione. Pur a conoscenza del ridotto attuale utilizzo della funzione di terminal petrolifero di porto S. Leonardo, che forse renderebbe possibile la commistione con il transito di altre navi, ove gli eventuali futuri piani di sviluppo non risultassero compatibili con gli interventi da me proposti, vedrei il superamento dell'ostacolo usando delle accortezze che cercherò di spiegare.

Nella cartina ho indicato l'abbattimento del diaframma là dove minore risulterebbe l'intervento, ma tale abbattimento potrebbe divenire un canale che inizierebbe un po' prima entrando nelle barene con direzione ovest, per poi, con una volta di ritorno ampia a sufficienza, presentarsi davanti alla dirittura del canale S. Leonardo che porta diretto al mare. Quando inseriti nell'esistente detto canale, si godrebbe di ampi spazi, senza influenzare il bacino a lato dedito alle operazioni petrolifere che proseguirebbero senza intralci.

Al punto sei, indico l'utilizzo di una fascia frangiflutti 4 M che, come altre volte ho avuto occasione di illustrare, avrebbe il compito di moderare il flusso e riflusso delle masse d'acqua spostate dal passaggio delle navi nel canale dei petroli. Tali movimentazioni, nella misura in cui più stretti sono i canali, sono micidiali, e influenzano ampi spazi a lato del canale, nel quale vengono risucchiati i fanghi che vanno in sospensione. Simulando la funzione di una selva di canneti, si consentirebbe il passaggio del flusso d'acqua, offrendo al battente d'onda una parte convessa che ne abbatterebbe in buona parte la spinta, mentre nella successiva fase di riflusso, offrendo una parte concava se ne rallenterebbe la movimentazione, riuscendo a trattenere alla base dei dispositivi 4 M, (modulistica di mantenimento morfologico marino) i fanghi in sospensione. Tali dispositivi non sarebbero necessariamente visibili, in quanto non determinante la loro fuoriuscita dall'acqua, potendo svolgere il loro compito anche ben sotto il livello dell'acqua, senza così essere d'intralcio alla navigazione per quei natanti ai quali è consentito il transito sopra i bassi fondali lagunari. In coscienza, posso indicare un solo motivo che potrebbe creare perplessità sul loro uso, potendosi realizzare con nient'altro che la plastica. Ma raccogliendo le indicazioni dei biologi marini, e in collaborazione con qualificate aziende chimiche, confido che sarà possibile realizzare un materiale sufficientemente affidabile all'uso. Concludo queste mie considerazioni sul punto quattro, confessando che i dispositivi illustrati sono frutto di sola teoria, dovendosi provvedere alla loro produzione e collaudo; Ma sono quasi certo che saprebbero superare la prova.

Gino Gersich

Gino Gersich

LINEE GUIDA PER IL RIPRISTINO AMBIENTALE DELLA LAGUNA DI VENEZIA

Oltre alla mia personale e sempre sostenuta convinzione che prima o poi alla soluzione “canale Vittorio E. con variante Tresse” si sarebbe arrivati, lo si poteva dedurre non solo dal formarsi del fronte dei favorevoli che ha visto schierarsi giunta comunale ed autorità portuale di Venezia, ma pure dalle cronache della stampa cittadina che riportavano gli “umori” di Roma. Con l’arrivo in visita a Venezia del ministro dei lavori pubblici e delle infrastrutture nei primi giorni di aprile del corrente anno, tali umori sembra siano stati confermati. C’è da dire che il fronte dei favorevoli non si è formato dopo un confronto che mi vedeva unico ed inascoltato sostenitore dell’attuale favorita soluzione, ma a seguito del buon senso intuitivo del nuovo sindaco che avendo preconizzato la soluzione sopraccitata, ha saputo imporsi in un momento di grande confusione dove sembrava che proprio il buon senso fosse stato smarrito.

Tutto bene? Mica tanto continuo a dire. Infatti nulla è mai trapelato, e continua a non esserlo, sulla linea operativa che verrà intrapresa per portare a termine tale progetto. Certo esistono varie istituzioni preposte all’esame e alla valutazione dei progetti, ed a tali istituzioni mi sono rivolto per offrire le mie conoscenze che spesso non mi riesce di notare guardandomi attorno. Ho intenzione di continuare ad operare in tal senso dal momento che mi riesce congeniale quale esercizio intellettuale. Ora giudico sia la volta di affrontare quella serie di problematiche con la soluzione delle quali sarà possibile, non solo rendere accettabile l’esecuzione del canale V.Emanuele-Tresse, ma porre le basi per intervenire sulla laguna in modo tale da mirare al mantenimento ottimale della città di Venezia. Nella terza delle ultime mie tre lettere pubblicate sul quotidiano “La Nuova”, delle quali ho allegato copia, indico gli interventi che a mio avviso contribuirebbero almeno in buona parte a creare un certo equilibrio nella laguna centrale, pur con i vincoli della bocca di Malamocco, per il tempo che esisterà com’è attualmente. Sono cosciente di ripetermi, evidenziando ancora i provvedimenti che ebbi a suggerire ormai venti anni or sono nel mio “Piano per la salvaguardia globale di Venezia e della sua laguna”. Tali suggerimenti si possono riassumere in due punti essenziali. Riduzione notevole delle dimensioni delle tre bocche di porto che mettono in comunicazione la laguna con il mare aperto, e l’altrettanto notevole riduzione della capienza idrica lagunare. Attualmente non risulta possibile raggiungere tali obiettivi, se non parzialmente, per le esigenze portuali. Tali esigenze verranno meno quando le attività portuali tutte saranno svolte nel nuovo porto fuori della laguna, con le modalità indicate nel mio piano. Ma fin d’ora, secondo le mie stime e pur limitandosi alla laguna centrale, si potrebbero mitigare notevolmente gli effetti negativi che le irrinunciabili attività portuali comportano, seguendo le mie indicazioni. Terminato l’intervento necessario a rendere operativo lo spostamento della rotta delle grandi navi da San Marco per arrivare alla marittima dalla bocca di Malamocco dopo aver percorso il canale Malamoco-Marghera e il canale V. Emanuele con variante Tresse, si dovrà pensare alla laguna nord, la quale, meno antropica, potrà rivelarsi un laboratorio stupendo per verificare come poter mantenere o riportare allo stato ottimale, tale parte di ambiente lagunare, prima che perda anch’esso quella ancora visibile connotazione che era patrimonio dell’intero territorio lagunare di Venezia. E quanto suggerisco, farà maturare tante e tali esperienze, da consentire di affrontare le altre sfide in altre zone lagunari con maggior consapevolezza. Senza voler approfondire troppo, non posso a questo punto, fare a meno di porre l’accento su un aspetto, da molti fatto credere un ostacolo alla mia indicazione di ridurre la capacità idrica della laguna. Affermano che con la riduzione delle bocche di porto, si verrebbe pure a ridurre lo scambio delle acque tra mare e laguna, con ciò venendosi a creare condizioni di anossia, sfocianti in casi di eutrofizzazione, in particolare nelle zone marginali che formano la gronda lagunare e che già ora capita di vedere.

Ho già esposto le mie osservazioni sulla questione, che si possono trovare in una delle mie lettere pubblicate dalla “Nuova Venezia” riportate in coda al mio sito internet, ma non sarà male riproporle. Ciò per togliere la possibilità di usare l’argomento quale pretesto, da quanti sostengono di mantenere soglie d’accesso profonde alle bocche di porto per non intralciare la navigazione.

È evidente che maggiore risulterà la quantità d'acqua che rimarrà nella laguna al termine della fase di bassa marea, e maggiore sarà quella che dovrà entrare per mantenere buone condizioni di ossigenazione. Avvenendo per ipotesi una miscelazione delle acque al 50%, è chiaro che anche l'ossigeno risulterà miscelato al 50%. Per contro, se pure con un minor apporto idrico, tale quantità fosse superiore in percentuale a quella che rimanesse in laguna al termine della fase di bassa marea, si avrebbe una miscelazione con maggior concentrazione di ossigeno. Perciò, fatti i debiti calcoli, si tratterà di trovare, intervenendo in modo progressivo alla bocca di Lido riducendola con la posa delle scabrosità fangose, il giusto equilibrio tra il carico di marea che entra e ciò che ne rimane in laguna finite le sei ore che intercorrono tra le fasi di marea. E con ciò si sarebbe giocata la partita di ridurre la marea montante. Che però resta secondaria rispetto alla necessità di ridurre il volume d'acqua che rimane in laguna finita la fase calante. Gli anziani come me, che hanno frequentato la laguna ancor ragazzi, ricordano che le paludi, contornate e interrotte al loro interno da barene, rimanevano già prima della fine della fase di una media bassa marea, per gran parte all'asciutto. C'erano zone lagunari dove, a parte gli arabeschi disegnati dai canali, non si scorgeva l'acqua per chilometri, oserei affermare. Logicamente con l'arrivo dell'alta marea, tali ampi spazi venivano totalmente riempiti con nuova acqua carica d'ossigeno. Viene da chiedersi perché mai in pochi decenni sia potuto cambiare così tanto l'ambiente da vedere ora solo acqua. Perché è potuto avvenire tutto ciò? Subsidenza ed eustatismo è probabile ne siano state le cause iniziali. Dopo di che, per il successivo abbassamento dei fondali nelle ampie paludi, ed il contemporaneo aumento del livello del mare, è aumentata l'azione negativa del moto ondoso, provocato dalle imbarcazioni e soprattutto dal vento. Tale moto ondoso, che poco si sviluppava nelle paludi con basso livello d'acqua, ha iniziato a demolire poco alla volta le sponde delle barene, arrivando molto spesso al loro spianamento, dal momento che nei bacini paludosi si sono venute a creare moti ondosi più violenti, a causa del vento in grado di acquistare velocità e forza potendo percorrere distanze maggiori senza gli ostacoli delle barene. Dopo di che, ci sono stati gli intervenuti alle bocche di porto che hanno velocizzato maggiori volumi di marea, ed ora, complice l'aumento del traffico acqueo di ogni tipo, possiamo vedere non più una laguna, ma un bel catino d'acqua. Ma nessuno può dire che non sia possibile far qualcosa, anzi sostengo che possa essere fatto molto! Pur potendo sembrare in contrasto con quanto indicato finora, ci sarà la necessità di riportare alle dimensioni anteguerra tutti quei canali medio piccoli che formavano la rete idrica per veicolare le maree fin nelle zone più interne, prima che iniziassero a tombarci non potendo con ciò svolgere al meglio la loro funzione. Ora la propagazione di marea avviene, nelle zone marginali della laguna, principalmente per espansione a macchia d'olio, certamente meno efficace che non attraverso i canali. Infatti si può notare che tutto attorno alla gronda lagunare avvengono, specie in estate ovviamente, frequenti episodi di putrefazione delle alghe, mentre nelle vicinanze delle bocche di porto proliferano da tempo alghe non autoctone proprio per l'eccessiva ossigenazione. Quanto mi viene di suggerire, lo faccio confortato dai risultati dei progetti portati a termine ai tempi della Repubblica Veneta, per creare equilibri che hanno consentito di mantenere in salute la laguna e che senza i quali ora non ci sarebbe neanche più. Perciò ognuno risponda alla domanda se le mie indicazioni, in alternativa a quelle di altri soggetti, sarebbero valide o meno a raggiungere i medesimi obiettivi. Il non porsi tale domanda, porta ad affrontare le situazioni senza visuali e di conseguenza andare incontro all'ignoto. Ci si immagini dover eseguire oggi i lavori portati a termine ai tempi della Repubblica Veneta; Da morirci!

La possibilità di intervenire nella laguna nord, risulterebbe possibile da subito in quanto con la cessazione del passaggio delle navi attraverso la bocca di porto di Lido, verrebbe data la massima libertà di operare per l'utilizzo dei fanghi di risulta delle ricalibrature del canale dei petroli, variante Tresse e canale V. Emanuele, e ovviamente solo con quelli non inquinati. E sempre comunque col restante dei fanghi dopo il prioritario intervento di riduzione della bocca di porto di Lido.

A questo punto (e già molto si sarebbe fatto) sarà necessario che maturi la mia idea progettuale del porto fuori in mare per ulteriori interventi significativi in tutta la laguna. Pur con tutto l'impegno, non mi riuscì alla presentazione di tale idea, avere l'interesse dei media, che si dedicarono alla

presentazione dell'ultima alternativa al Mose, consistente nella proposta del sindaco di allora, di procedere con iniezioni nel sottosuolo, al sollevamento di Venezia e forse anche della laguna. Dopo vent'anni dalla mia uscita, la mia soluzione potrebbe essere divenuta realtà e a mio avviso, aver risolto tutte le criticità che ancora sono rimaste tali.

Inoltre, con lo scavo dei tunnel necessari per far comunicare il porto con la terraferma si sarebbe potuto disporre di quella notevole quantità di fanghi puliti che avrebbe reso possibile la pianificazione in tutta la laguna dell'apporto di sedimenti, nonché la riduzione della sezione delle tre bocche di porto e dei grandi canali di navigazione onde ottenere, con maree ridotte e meno veloci, una notevole diminuzione delle acque alte. A proposito ho tralasciato di indicare, per la laguna nord, che lo scavo di quella rete di canali medio piccoli con la funzione di far giungere la marea maggiormente ossigenata il più possibile all'interno della medesima, darebbe l'opportunità di versare i fanghi di risulta nelle adiacenti paludi, contribuendo con nuove barene alla riduzione della capienza idrica lagunare.

Ovviamente mi è d'obbligo parlare della soluzione del porto off-shore proposta dalla Autorità portuale di Venezia, almeno da come è stata fatta conoscere. Non è possibile pensare ad altro che si sia voluto, per motivi che neanche mi sforzo di immaginare, scientemente presentare un progetto a mio parere, senza alcuna possibilità di essere realizzato. Ma mi è possibile far notare che non solo tale progetto non consentirebbe alcun intervento di ripristino ambientale in laguna, salvo nella zona nord come indicato, ma lasciandola congelata così com'è, ne aggraverebbe le condizioni per l'aumento del traffico navale al suo interno. Esiste la mia idea, che consentirebbe la realizzazione di un porto nuovo, multiruolo, collegato alla terraferma, con la possibilità di essere ampliato secondo necessità, in grado con varie soluzioni, compreso, a mio parere, il possibile adeguamento dell'attuale canale di allineamento fuori delle dighe foranee di Malamocco già di suo parecchio profondo, di poter ricevere anche le eventuali super navi del futuro. Sull'arrivo delle quali sono in molti ad esprimere parecchie perplessità; Vogliamo prima vederle, viene mormorato. Il tutto senza il consumo di nuovo territorio, anzi creando nuove aree in zone di Mestre-Marghera che varrebbero un tesoro, potendo far decollare una economia che sentendosi in quelle aree compressa, cerca di riempire ogni spazio, facendo proseguire quel disordinato sviluppo, che ancora non si è riusciti a dominare. Eppure la tendenza di strappare spazi al mare là dove utile, è ormai consolidata in tutti quei dinamici paesi che, partiti da condizioni non invidiabili, stanno imponendosi nel mondo. Un'ultima considerazione; Penso possa essere l'unico caso in cui un grande progetto, in grado di andare incontro alla attuale tendenza di creare con nuove infrastrutture sviluppo e lavoro, attraendo una notevole massa di capitali, possa essere portato a compimento non solo senza danni, ma salvando Venezia e la sua laguna, proiettandola in un radioso futuro.

Gino Gersich

Gino Gersich

Da: Per conto di: gersichgino@pec.it <posta-certificata@pec.aruba.it>
Inviato: lunedì 25 aprile 2016 22:33
A: segreteria.capogab@pec.minambiente.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Salvaguardia di Venezia - Interventi sulla laguna correlati al progetto Grandi Navi
Allegati: daticert.xml; postacert.eml (8,32 MB)
Firmato da: posta-certificata@pec.aruba.it

Messaggio di posta certificata

Il giorno 25/04/2016 alle ore 22:33:25 (+0200) il messaggio "Salvaguardia di Venezia - Interventi sulla laguna correlati al progetto Grandi Navi" è stato inviato da "gersichgino@pec.it" indirizzato a: segreteria.capogab@pec.minambiente.it
Il messaggio originale è incluso in allegato.
Identificativo messaggio: opec281.20160425223325.24220.01.1.62@pec.aruba.it



Da: gersichgino <gersichgino@pec.it>
Inviato: lunedì 25 aprile 2016 22:33
A: segreteria.capogab@pec.minambiente.it
Oggetto: Salvaguardia di Venezia - Interventi sulla laguna correlati al progetto Grandi Navi
Allegati: Salvaguardia di Venezia - Interventi sulla laguna correlati al progetto Grandi Navi.pdf

In allegato documento.
Gersich Gino