

## Succede a Santa Marta

Succede che il presidente di un'autorità portuale pensi che per sviluppare un vecchio porto, costretto in bassi fondali, sia necessario realizzare a mare un'isola di attracco per le grandi navi portacontainer dalla quale trasbordare poi in continente i container con navi più piccole.

Succede che il presidente che gli subentra ritenga quell'idea non buona (e in effetti degli operatori portuali presentano poi una loro diversa proposta per realizzare non un'isola ma una sorta di penisola artificiale che si protenda fino ai fondali necessari per l'accosto delle grandi portacontainer).

Succede però che l'elaborazione di un nuovo, necessario, piano portuale si perda in un autentico porto delle nebbie, malgrado il piano vigente risalga agli anni 1908 e 1964.

Succede pure che nel frattempo, senza varianti urbanistiche e valutazioni ambientali, siano stati fatti interventi su canali e strutture a favore della grande crocieristica, anche lì dove era prevista la restituzione alla città delle vecchie banchine portuali.

Succede al contorno che il governo della regione nella quale insiste questo porto si appresti ad approvare, dopo una gestazione di ben tre lustri, un piano urbanistico territoriale di coordinamento con un asterisco indicante nella cartografia la previsione di un avamposto a mare e contemporaneamente anche un piano regionale dei trasporti che dribbla elegantemente ogni questione al riguardo, sia per la portualità commerciale che per quella crocieristica.

Succede che la stessa autorità portuale vinca un annoso contenzioso in sede civile con Rete Ferroviaria Italiana spa aggiudicandosi i terreni di un'area sostanzialmente dismessa dagli usi ferroviari in quanto "demanio necessario portuale", seppure sia stata usata in precedenza solo per la sosta e la pulizia di carrozze ferroviarie.

Succede che ancora la medesima autorità portuale faccia elaborare un masterplan per la valorizzazione di quell'area, ed altre contermini, per realizzare in particolare "parcheggi ... isole ecologiche, fermate per il trasporto pubblico urbano terrestre, aree per carico e scarico delle merci destinate ai quartieri urbani limitrofi", ecc.

Succede che i residenti in quella zona si chiedano cosa succederà e di altrettanto si preoccupi il presidente della municipalità, istituto di decentramento amministrativo del tutto depotenziato dal sindaco in carica.

Succede che il presidente dell'autorità portuale ribatta che non v'è motivo di preoccuparsi e che vi sarà modo a tempo debito di informare i cittadini (di informarli, non di ascoltarli) e fa capire che vuole pensarci lui al recupero del waterfront cittadino.

Succede ancora che intanto il medesimo si preoccupi di realizzare un parcheggio libero per 135 motociclette di pendolari e turisti investendo per questo 470.000 euro.

Succede anche che qualcuno evidenzi che le nuove funzioni per valorizzare quelle aree (ed anche altre funzioni per le aree contermini che qui tralasciamo per semplicità) non attengano proprio a attività prettamente portuali.

Succede che l'art. 35 del Codice della Navigazione disponga che una volta cessati i "pubblici usi del mare" le aree già portuali debbano esser trasferite al demanio civile e che di conseguenza tali aree in virtù del federalismo demaniale possano oggi esser trasferite all'ente locale e che dunque sia il comune a detenerle e a pianificarne convenientemente l'uso.

Le strane contingenze di cui si è fatto cenno riguardano Venezia e nel particolare l'area denominata "ex Platea Lavaggio [convogli ferroviari]" tra l'abitato di S. Marta e il Canale della Scomenzera. Per le altre aree prossime, in analoga situazione di dismissione, l'autorità portuale intende trarne valorizzazioni turistico-alberghiere connesse alla crocieristica, segmento portuale peraltro da tempo alla ricerca di un destino appropriato consono alla delicatezza dell'ambiente lagunare ed ora del tutto bloccato causa Covid19.

Il sindaco interessato sembra in questi giorni molto preso da tale ultima questione ma è pur vero che negli anni scorsi neppure si è accorto che l'Autorità Portuale subconcede a terzi aree preziose che hanno ormai perso qualsiasi funzione ed interesse portuale e che sono piuttosto, con ogni evidenza, semplicemente aree cittadine, ... solo molto redditizie per il bilancio portuale.

E stupisce che si possa oggi anche solo pensare di realizzare nuovi parcheggi sul bordo della città storica! Confidiamo dunque in Santa Marta, protettrice delle casalinghe e di quanti si occupano di cose domestiche!

*Stefano Boato  
Carlo Giacomini  
Maria Rosa Vittadini  
Marco Zanetti*