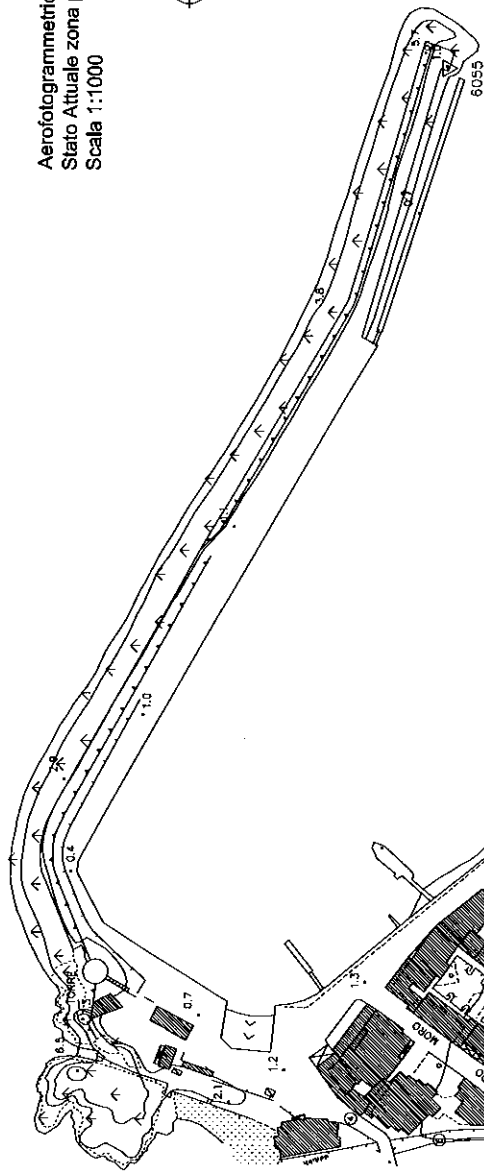


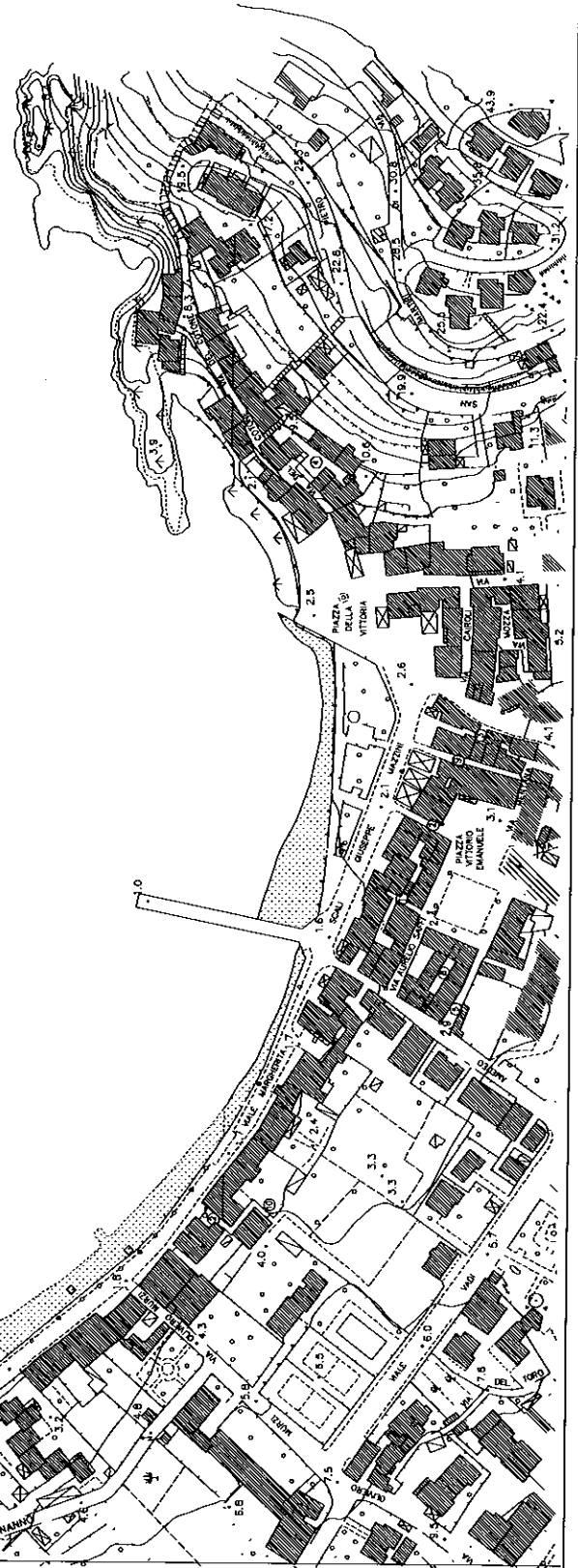
Aerofotogrammetrico - Marcliana Marina
Stato Attuale zona porto
Scala 1:1000



MARE TIRRENO

MARCIANA MARINA

PUNTA NERA



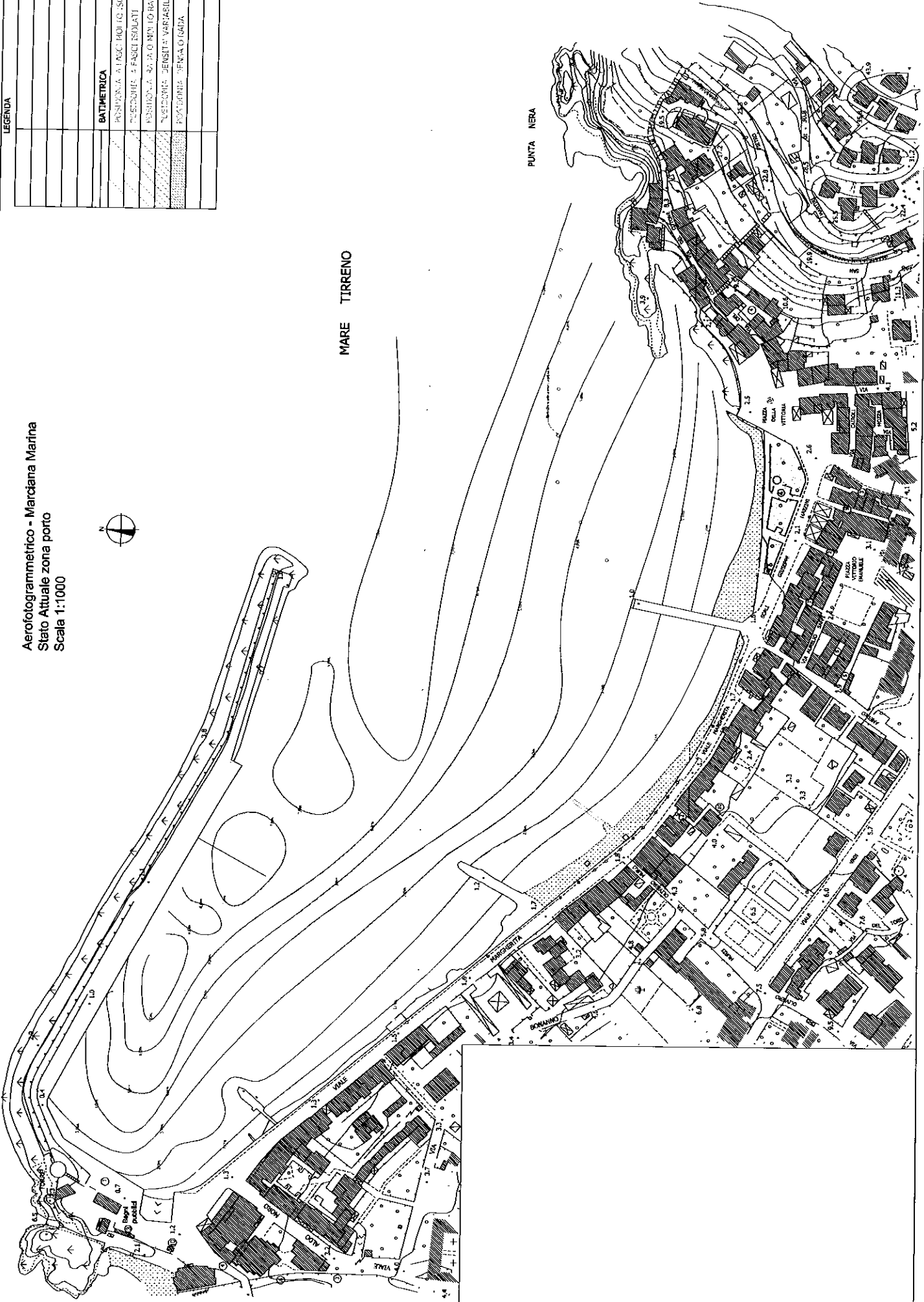
Aerofotogrammetrico - Marciara Marina
 Stato Attuale zona porto
 Scala 1:1000



LEGENDA	
	BATIMETRIA
	POSIZIONE A TASCHE MOLI (C. SOLALI)
	RESIDUUM - 4 PIANI ESALATI
	POSIZIONE - 40 P. O. M. T. O. BALIA
	POSIZIONE - 40 P. O. M. T. O. BALIA
	POSIZIONE - SENSIB. VARIABILE
	POSIZIONE - SENSA O NADA

MARE TIRRENO

PUNTA NERA



Aerofotogrammetrico - Marciana Marina
 Stato Attuale zona porto
 Scala 1:1000

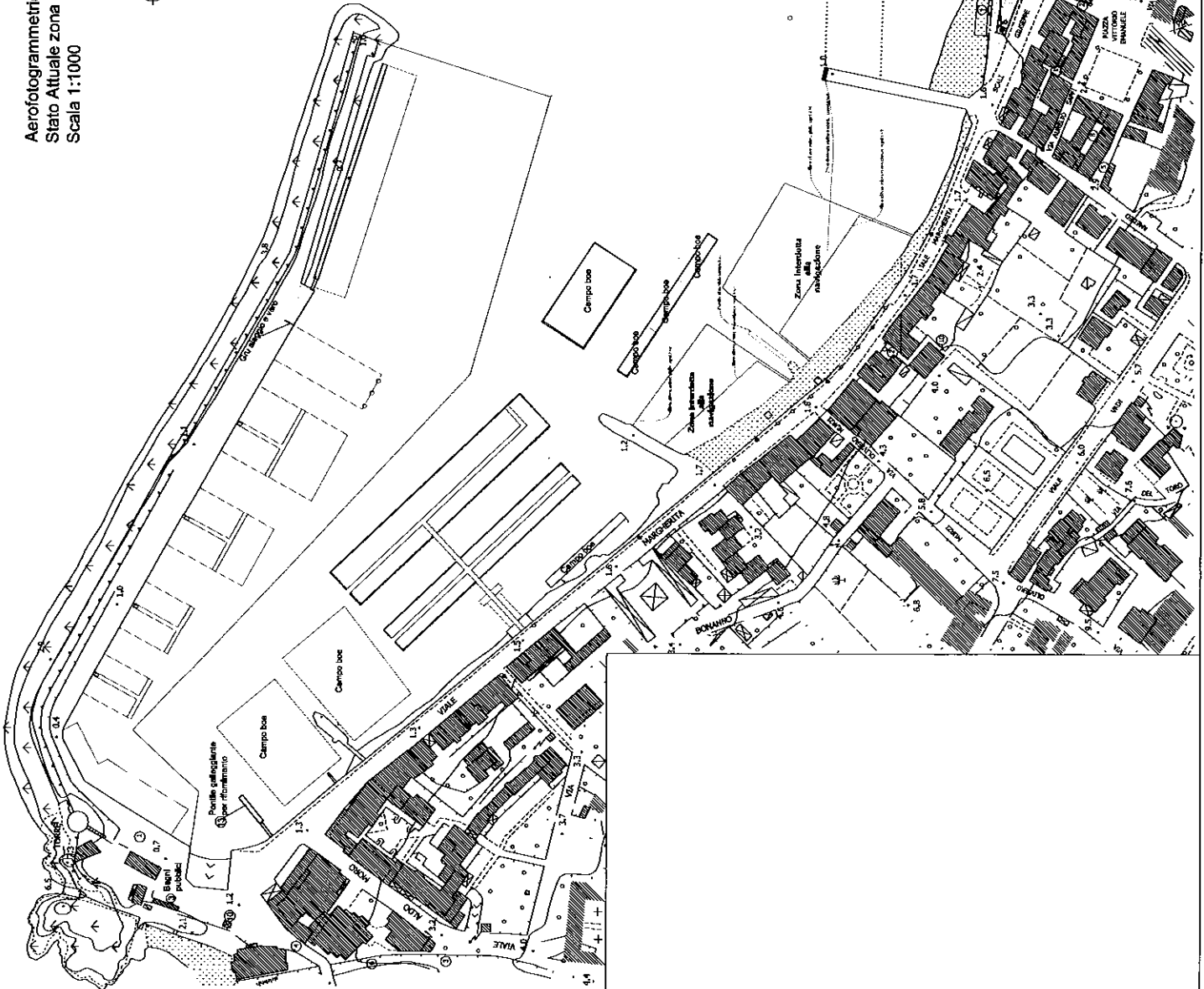


LEGENDA

	PONTILE SU PALI
	BANCHINA GALLEGGIANTE
	SPAZIO IMBARCAZIONI OR SEGGIATE
	CONCESSIONI PRIVATE
	CONCESSIONE COMUNALE
	LIMITI DI NAVIGAZIONE

MARE TIRRENO

PUNTA NERA





VARIANTE AL PIANO STRUTTURALE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO TURISTICO

Accordo di Pianificazione ai sensi dell'art.21 della L.R. 1/2005

Sindaco
ANDREA CIUMEI

Responsabile
del Procedimento
GEOM. ROSARIO NAVARRA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Progettista

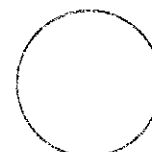
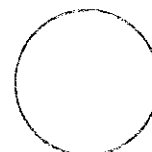
ARCH. SILVIA VIVIANI

Collaboratori

ARCH. A. PIRRELLO
ARCH. G. BARTOLETTI,
ARCH. L. NINNO
ARCH. P. TERR. L. COLTELLINI,
DOTT. S. CAPPELLI

Aspetti giuridici
Aspetti idraulici e diportistici
Aspetti naturalistici
Aspetti geologici
Aspetti valutativi
Aspetti partecipativi

AVV. LUCIANO GALLO
ING. DOMENICO MEI
DOTT. GIUSEPPE MESSANA
GEOL. STEFANO ROSSOMANNO
ARCH. ANNALISA PIRRELLO
ARCH. CHIARA PIGNARIS



PROCESSO PARTECIPATIVO
Documenti preparatori e relazione sui risultati

Febbraio 2012

PARTE 1) – DI COSA STIAMO PARLANDO

Il porto di Marciana Marina

Il porto di Marciana Marina esiste dal '900 ma il suo assetto attuale è conseguenza degli ampliamenti realizzati negli anni ottanta, quando fu prolungata la diga foranea e la relativa banchina per renderlo più sicuro e funzionale. Il porto è riparato da un molo lungo 330 metri quasi parallelo a riva, sulla cui radice sorge una torre troncoconica del XVI secolo, e può ospitare circa 500 barche. Il fondale nel porto è di sabbia e pietre e ha una profondità che varia dagli 8 metri dell'imboccatura agli 80 centimetri in adiacenza della passeggiata.

L'area portuale è interessata da numerose concessioni demaniali marittime, nel corso del tempo rilasciate, dapprima dalla locale Capitaneria di Porto e, poi, dal Comune, poiché legge regionale n. 88/2008 ha riconosciuto tale funzione agli enti locali. Di queste concessioni, che si riferiscono ai vari utilizzi del bene demaniale (uso turistico-ricreativo, alaggio e varo, rifornimento carburante e altro) sono oggi titolari il Comune e alcuni operatori privati.

L'Amministrazione comunale ha recentemente avviato un processo di riorganizzazione in via sperimentale e temporanea degli ormeggi, regolamentandone gli usi e la distribuzione, al fine di giungere alla gestione unitaria del porto, secondo le previsioni di un apposito piano. Alla fine del 2009 ha avviato la procedura per la redazione del piano regolatore portuale.

Per approfondimenti:

- il porto di Marciana Marina
http://www.marcianamarina.toscana.it/index.php?option=com_inform&view=article&id=51&Itemid=996&lang=it
- relazione di avvio del procedimento di pianificazione portuale

Cos'è il piano regolatore portuale?

La Regione Toscana ha stabilito che le aree portuali debbano essere disciplinate da un apposito strumento di pianificazione: il piano regolatore portuale.

Il piano regolatore portuale definisce *l'assetto complessivo del porto*, individuando le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica, al servizio passeggeri, alla pesca, e le aree dedicate alla nautica da diporto e ai relativi servizi commerciali e turistici. Poiché è un atto di governo del territorio, deve essere coordinato, a livello comunale, con il piano strutturale e con il regolamento urbanistico, mentre a livello sovracomunale è posto in rapporto al piano territoriale di coordinamento provinciale e al piano di indirizzo territoriale regionale (PIT).

Il master plan "*La rete dei porti toscani*", allegato al PIT regionale, stabilisce – fra l'altro – i *criteri* per la qualificazione della portualità turistica, nonché le *direttive* e gli *standards* per la pianificazione e la progettazione dei porti turistici.

Per approfondimenti:

- legge regionale n. 1/2005 "*Norme per il governo del territorio*"
http://www.regione.toscana.it/regione/multimedia/RT/documents/1204110470995_LR1_03-01-05mod.pdf
- master plan "*La rete dei porti toscani*"
http://www.regione.toscana.it/regione/multimedia/RT/documents/1209549316791_documento_di_piano.pdf

Chi lo elabora?

L'elaborazione del piano regolatore portuale è un'attività molto complessa dove le linee d'indirizzo e le scelte politiche dell'Amministrazione comunale richiedono di essere supportate da approfonditi studi multidisciplinari. Da qui la scelta di affidare a un gruppo di lavoro, esterno all'Ente, il compito di supportare l'Amministrazione lungo tutto il procedimento di pianificazione.

Il gruppo di lavoro è composto da:

- arch. Silvia Viviani, progettista insieme ai collaboratori arch. Gabriele Bartoletti, arch. Coltellini Letizia, arch. Simone Cappelli
- arch. Annalisa Pirrello, valutazione integrata
- ing. Domenico Mei, progettista ingegnere
- dott. Giuseppe Messina, biologo esperto in studi degli ecosistemi
- geol. Stefano Rossomanno, geologo
- avv. Luciano Gallo, esperto in gestione delle problematiche portuali (profilo legale)

Chi lo approva?

La legge regionale sul governo del territorio prevede un articolato procedimento di adozione e di approvazione del piano regolatore portuale, che coinvolge tutte le amministrazioni interessate (Comune, Provincia e Regione), chiamate a promuovere la conclusione del cosiddetto *accordo di pianificazione*.

Dopo l'avvio del procedimento su impulso dell'amministrazione competente (il Comune), il gruppo tecnico elabora la proposta di piano regolatore portuale e delle relative varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico, che sono approfondite insieme ai tecnici degli uffici regionali e provinciali e, previa intesa preliminare con tali enti, inviate al Consiglio comunale per l'adozione. L'avviso dell'avvenuta adozione è pubblicato sul bollettino ufficiale della regione toscana (BURT) e da quel momento si apre la fase delle *osservazioni*: 45 giorni di tempo durante i quali i cittadini e i soggetti interessati possono presentare richieste di modifica cui l'Amministrazione è tenuta a dare motivata risposta (accogliendole o no). Terminata l'istruttoria comunale sulle osservazioni, si stipula l'*accordo di pianificazione*, che viene ratificato dai Consigli regionale, provinciale e comunale. L'avviso di avvenuta approvazione è pubblicato sul BURT e dal quel momento il piano diventa efficace.

Il percorso di formazione del piano regolatore portuale e delle varianti a esso relative, è accompagnato da complessi processi di valutazione (valutazione ambientale strategica e valutazione integrata) che hanno lo scopo di verificare i possibili effetti ambientali e socio-economici delle alternative progettuali. Questi processi prevedono anche la partecipazione dei cittadini e dei soggetti interessati.

Qual è il ruolo dei cittadini?

La Regione Toscana promuove la partecipazione dei cittadini come parte essenziale della valutazione delle scelte territoriali e invita gli enti nominare una figura incaricata di assicurarne l'informazione, il *Garante della comunicazione*, che nel caso del piano regolatore portuale è l'arch. Rosario Navarra.

Il coinvolgimento dei cittadini durante il processo di formazione degli atti di governo del territorio ha come obiettivo quello di portare migliorie al progetto, raccogliendo

pareri, segnalazioni, proposte, contributi utili alla valutazione dei possibili impatti delle soluzioni alternative. Il Comune di Marciana Marina ritiene questo momento un'importante occasione per creare sinergie tra le conoscenze scientifiche dei tecnici e la conoscenza diffusa degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio e per questo ha affidato la gestione del processo di coinvolgimento dei cittadini a una figura esterna esperta in metodologie partecipative, l'arch. Chiara Pignaris.

Per approfondimenti:

- regolamento di attuazione dell'articolo 11, comma 5, della legge regionale n. 1/2005 *"Norme per il governo del territorio"* in materia di valutazione integrata
<http://www.comune.lari.pi.it/urbpart/pdf/DPGR%20%209febbraio2007%20n.4R.pdf>
- legge regionale n. 10/2010 *"Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza"*.
<http://raccoltanormativart.mediamind.it/stampe/stampepdf/legge-2010-00010.pdf>

PARTE 2) – A CHE PUNTO SIAMO

Cos'è stato fatto finora?

Il percorso per l'elaborazione del piano regolatore portuale e delle relative varianti al piano strutturale e al regolamento urbanistico ha preso avvio dalla delibera n. 66/2008 "Indirizzi per la gestione, la messa in sicurezza e la pianificazione dell'area portuale", cui hanno fatto seguito diversi passaggi procedurali (v. elenco delle delibere). I documenti d'avvio del procedimento sono stati presentati alla cittadinanza il 22 febbraio 2010.

Nei mesi successivi i professionisti, nell'ambito delle rispettive competenze, hanno sviluppato una serie di studi, indagini, analisi, sopralluoghi e interviste, per arrivare alla definizione del *quadro conoscitivo*. I sopralluoghi, svolti tra marzo e maggio 2010, hanno interessato sia l'area del porto sia il patrimonio edilizio del lungomare e hanno permesso di elaborare schede di valutazione dello stato di conservazione e della destinazione funzionale di 114 complessi edilizi e 23 spazi aperti. Lo studio ha approfondito con particolare cura il sistema della sosta, censendo tutti gli stalli del territorio comunale effettivamente presenti e in progetto, e il sistema dell'accessibilità e viabilità urbana e portuale.

Il percorso e i risultati di questa complessa indagine sono riassunti in una relazione tecnico-metodologica e in tavole tematiche, che evidenziano risorse e criticità.

Per risolvere le criticità riscontrate, sono quindi state elaborate alcune possibili ipotesi d'intervento alternative, che sono state approfondite insieme ai tecnici degli enti sovraordinati al fine di valutarne la fattibilità in vista del confronto pubblico.

Per approfondimenti:

- elenco delle delibere riguardanti il piano regolatore portuale
- relazione tecnico-metodologica del quadro conoscitivo

Quali attori sono stati coinvolti?

Durante le fasi di studio e approfondimento per l'elaborazione del quadro conoscitivo e delle prime ipotesi progettuali, sono stati svolti diversi incontri con le amministrazioni e gli enti interessati nel procedimento di pianificazione portuale.

Sono stati, pertanto, interpellati:

- **Provincia di Livorno** – la struttura operativa interdisciplinare ha esaminato la documentazione inviata dal Comune di Marciana Marina il 20 aprile 2010 e ha chiesto approfondimenti e studi specifici, che sono stati svolti dai tecnici incaricati tra maggio e settembre 2010. Le integrazioni sono state inviate nel mese di ottobre e sono state accolte dalla struttura operativa, dopo un confronto diretto con il gruppo di lavoro comunale, nel dicembre 2010.
- **Regione Toscana** – hanno formulato pareri e osservazioni i seguenti uffici: Settore Sperimentazione e pianificazione territoriale; Settore Tutela del Territorio e della Costa; Settore Strumenti della programmazione regionale e locale; Settore Sistema integrato dei Porti, degli Aeroporti e della logistica; Settore Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali (incontro del 20 dicembre 2010 per la valutazione degli effetti delle ipotesi progettuali sulla *Posidonia* e sulla vicina zona a protezione speciale).
- **SIIT (ex Genio Civile delle Opere Marittime) di Livorno** – che ha espresso la propria valutazione positiva in ordine alla fattibilità delle diverse ipotesi

- progettuali alternative proposte.
- **Ministero per i Beni e le Attività culturali** – nell'esprimere una valutazione di massima positiva, rinvia – per l'espressione del proprio parere, secondo le previsioni del "Codice dei beni culturali e del paesaggio" – alla successiva presentazione degli elaborati progettuali di dettaglio, da subito suggerendo di utilizzare materiali naturali (pietra del luogo, legno marino, ecc.) per garantire la conservazione della naturale immagine della zona.
 - **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** – suggerisce di adibire uno spazio all'interno dell'area portuale per l'attracco dei mezzi navali dei Vigili del Fuoco, delle Forze dell'Ordine e della Capitaneria di Porto.

È stata inoltre coinvolta la cittadinanza marinese, mediante il già citato incontro pubblico del 22 febbraio 2010 durante il quale gli amministratori e i tecnici hanno illustrato i documenti relativi all'avvio del procedimento. A seguito di tale incontro sono stati inviati all'amministrazione diversi contributi scritti da parte di operatori portuali e associazioni di cittadini.

Per approfondimenti:

- verbale dell'incontro pubblico del 22 febbraio 2010
- contributi ricevuti

Quali saranno i prossimi passi?

Gli studi e gli incontri descritti nei punti precedenti hanno permesso di elaborare un quadro conoscitivo molto approfondito dal punto di vista tecnico, e di formulare alcune ipotesi progettuali alternative, che sono state valutate come sostenibili dagli enti sovraordinati.

Il prossimo passo sarà la presentazione alla cittadinanza marinese di quanto fatto finora e l'apertura di un processo partecipativo finalizzato a raccogliere ulteriori contributi per l'approfondimento delle conoscenze e per la valutazione delle scelte ipotizzate.

I risultati del processo partecipativo saranno, conseguentemente, riassunti e consegnati agli amministratori e ai tecnici incaricati prima dell'elaborazione della proposta definitiva, che sarà presentata alla cittadinanza in concomitanza con l'adozione da parte del Consiglio comunale.

Da qui in avanti seguiranno le tappe richiamate in precedenza (v. **Chi lo approva?**)

PARTE 3) – QUESTIONI APERTE E PRIME PROPOSTE

Che problemi ha il porto attuale?

Il quadro conoscitivo mette in luce alcune criticità che hanno a che fare sia con aspetti strutturali, ambientali e funzionali propri dell'area portuale, sia con problemi di tipo urbanistico.

Problemi dell'area portuale:

- formazione, con venti provenienti da Est, di onde vive che entrano nel porto rendendo l'attracco disagiata e malsicuro;
- insabbiamento della zona opposta al molo frangiflutti e erosione della spiaggia interna, causate dagli interventi realizzati circa trent'anni fa;
- localizzazione del distributore di carburante in area avente spazi di manovra ristretti e fondale che non consente l'attracco a barche con pescaggio superiore a 1 metro;
- cattivo stato di conservazione delle tubazioni delle prese a mare collocate nella parte più interna del porto, in parte crollate;
- mancanza di servizi dedicati alla nautica, se si esclude la sede di un club velico;
- disagiata trasporto delle imbarcazioni tra la gru di alaggio e varo, situata lungo il molo, e i cantieri di rimessaggio (collocati su v.le Aldo Moro);
- interferenza tra le attività di navigazione e la balneazione all'imboccatura del porto, con conseguenti problemi di sicurezza;
- distribuzione di oltre un terzo degli ormeggi in campi boe, che determina un affollamento disordinato di piccole imbarcazioni di servizio nei pressi della passeggiata;
- mancanza di servizi igienici adeguati che comporta, soprattutto nel periodo estivo, il rischio di sversamenti da parte di quei natanti che non abbiano metodi di recupero dei liquami.

Problemi urbanistici:

- congestionamento del traffico lungo l'asse d'accesso all'area urbana costituito da v.le Cerboni e v.le Principe Amedeo, in particolare nel periodo estivo;
- mediocre stato di conservazione di diversi complessi edilizi collocati nei pressi di p.zza della Vittoria e degli scali Mazzini;
- sovrapposizione di usi e funzioni poco compatibili tra di loro in p.zza Bernotti;
- isolamento e scarsa frequentazione della piazza compresa tra v.le Margherita e via Bonanno.

Quali sono gli obiettivi del nuovo progetto?

Il nuovo progetto si pone come primo obiettivo la risoluzione dei problemi sopra elencati, rendendo il porto più sicuro, più attraente, più in armonia con l'ambiente. La riorganizzazione dell'area portuale vuole però anche essere occasione per migliorare l'integrazione del porto con il centro abitato, riqualificando il lungo mare, il sistema degli spazi pubblici, la mobilità e la sosta, i servizi per turisti e residenti.

I porti turistici, pur facendo parte del demanio marittimo, sono di fatto zone di grande attrattiva per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero; sono spazi di relazione che possono svolgere la funzione di vere e proprie "piazze".

Quali sono i vincoli da rispettare?

L'area portuale di Marciana Marina si trova vicina all'area protetta del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, e in particolare della zona a protezione speciale "*Monte Capanne e Promontorio dell'Enfola*", ed è sottoposta a vincolo paesaggistico.

Qualunque intervento deve essere realizzato nel rispetto dell'immagine della zona, utilizzando il più possibile materiali naturali e locali. Altro vincolo ambientale importante è dato dalla presenza di banchi di *Posidonia* sotto lo specchio acqueo del porto, mappate con precisione grazie a rilievi subacquei, che non devono essere danneggiati per la loro funzione vitale per l'ecosistema.

Il porto è soggetto anche a molti vincoli specifici, legati alla necessità di garantire la sicurezza e i necessari spazi di manovra, nonché fornire attracchi riservati ai pescatori, ai servizi di trasporto passeggeri, all'accoglienza dei naviganti.

L'ampliamento dei posti barca e l'allocatione di funzioni sulle nuove banchine, devono inoltre essere compatibili con l'approvvigionamento idrico, lo smaltimento dei rifiuti e la dotazione di parcheggi.

Le prime ipotesi progettuali

Le prime ipotesi progettuali si basano sul principio di mettere in sicurezza il porto ottimizzando gli ormeggi e i servizi, limitando gli interventi invasivi e di profondità così da produrre bassi impatti ambientali. Sono state studiate quattro possibili soluzioni alternative, che sono state valutate anche in base al loro impatto sul moto ondoso, sulle correnti marine e sui banchi di *Posidonia*. Tutte le ipotesi hanno in comune la realizzazione di alcune opere:

Nuovi pontili

L'intervento principale, che ha lo scopo di riparare il porto dalle onde vive prodotte dai venti provenienti da Est, è la realizzazione di un pontile frangiflutto di sopravento che, partendo dalla testata del molo, si stende a Sud verso il "molo del pesce". Tale pontile avrà una scogliera con funzione frangi-onde e sarà costruito su pali isolati che non impediranno il passaggio delle correnti marine e la crescita della *Posidonia*.

Altro intervento importante è la previsione di un pontile frangiflutto di sottovento nella zona Sud del porto, posto perpendicolarmente al v.le Margherita, che avrà lo scopo di limitare l'insabbiamento dell'area interna al porto e favorire il ripascimento della spiaggia. Tale pontile avrà anche la funzione di delimitare l'area portuale, consentendo di eliminare il divieto di balneazione nello specchio acqueo che si trova di fronte dalla spiaggia.

Dragaggio

Per consentire una più razionale riorganizzazione delle funzioni, si rendono necessarie all'interno del porto operazioni di dragaggio, limitate alla zona vicina alla passeggiata e alla fascia dove sarà realizzato il canale d'accesso alla nuova zona di alaggio e varo, che sarà posta in adiacenza allo scivolo attuale. Lo scavo avrà uno spessore massimo di 1 metro, non altererà lo strato di base del porto, e sarà eseguito isolando via via le zone interessate con teli piombati fino al completo deposito dei materiali in sospensione. Nell'area d'intervento non sono presenti banchi di *Posidonia*. Il materiale di scavo, bonificato sul posto se necessario, sarà riutilizzato per il ripascimento della spiaggia e la realizzazione della nuova scogliera.

Nuovi servizi

La disposizione dei nuovi moli e l'eliminazione dell'ancoraggio nella baia consentiranno approdi e ormeggi sicuri in ogni condizione meteo. La nuova sistemazione del porto renderà inoltre possibile l'ormeggio di barche di maggiori dimensioni.

Il "molo del pesce" potrà essere dedicato all'approdo dei servizi di trasporto passeggeri, perché i pescherecci avranno un apposito spazio all'interno del porto. Sarà inoltre possibile disporre di una banchina per servizio e forze dell'ordine nei pressi dell'imboccatura del porto e di pontili galleggianti per l'accoglienza o sosta temporanea, oltre a un campo boe utilizzabile in condizioni meteo favorevoli.

I servizi di alaggio e varo delle imbarcazioni saranno più efficienti e più comodi. Il nuovo impianto di rifornimento di carburanti per la navigazione, posto all'entrata del porto ma con i serbatoi interrati a riva secondo la normativa, consentirà il rifornimento anche a imbarcazioni a vela di elevato pescaggio.

Sulle banchine potranno trovare posto piccoli uffici al servizio del porto e alcuni servizi di accoglienza e ristoro, utilizzabili anche dai cittadini privi di posto barca.

Confronto delle 4 soluzioni

La principale differenza tra le diverse ipotesi progettuali, oltre al diverso andamento dei pontili, è la localizzazione del pontile di sottovento. Mentre le prime tre ipotesi prevedono la sua realizzazione in corrispondenza dell'attuale molo di sassi perpendicolare al v.le Margherita, la terza soluzione lo colloca 80 metri più a Est, in corrispondenza di via Murzi (dove oggi esiste una piccola scogliera a protezione di uno scarico di fognatura bianca), così da rendere possibile la realizzazione in area portuale di un terzo nuovo molo, dedicato al rifornimento carburante e all'accoglienza.

Le prime tre soluzioni hanno il vantaggio di poter destinare alla balneazione una porzione più ampia di mare, ma non consentono un aumento dei posti barca rispetto alla situazione attuale e rischiano, almeno due di esse, di produrre maggior impatto sui banchi di *Posidonia*.

La quarta ipotesi comporta il sacrificio di un tratto di spiaggia lungo 70 metri, ma permette un aumento di circa 80 posti barca e produce probabilmente minor impatto sui banchi di *Posidonia*.

Per approfondimenti:

- Planimetrie delle 4 ipotesi progettuali
- Fotoinserimento delle 4 ipotesi progettuali

Quali sono i temi progettuali ancora aperti?

Le soluzioni elaborate dai tecnici sono ancora delle ipotesi di massima, che possono essere modificate e migliorate, nel rispetto dei vincoli normativi e delle necessità funzionali dell'area portuale.

Resta ancora da progettare il sistema degli spazi pubblici: la riqualificazione del lungomare, le connessioni con le piazze, i percorsi, i luoghi d'interesse, le funzioni sociali, culturali o commerciali da collocare sulle nuove banchine.

PARTE 4) – COME PARTECIPARE

Quale contributo possono dare i cittadini?

La trasformazione dell'ormeggio di Marciana Marina in porto turistico potrà essere occasione per valorizzare il lungomare, creare nuova occupazione, realizzare nuovi spazi pubblici. Per questo è importante che tutti i cittadini, anche quelli che non dispongono di un ormeggio, partecipino al processo di costruzione delle scelte portando bisogni, desideri e punti di vista diversi, che saranno in ogni caso valutati con attenzione dagli amministratori e dai tecnici.

Per partecipare al percorso di costruzione del piano regolatore portuale basta recarsi a Marciana Marina il primo fine settimana di marzo, in occasione dell'iniziativa "*Il porto in piazza*". Saranno illustrati i risultati degli studi svolti finora e approfondite insieme ai cittadini, con apposite tecniche di progettazione partecipata, le prime ipotesi progettuali per il nuovo assetto del porto.

Programma delle attività

Venerdì 4 marzo

in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

ore 19.00 - 20:00 saluto del sindaco e presentazione del programma delle giornate

ore 21.00 - 23:00 presentazione del quadro conoscitivo e prime ipotesi progettuali

Sabato 5 marzo

ore 10:00 - 13:00 in piazza Vittorio Emanuele (in caso di maltempo presso il Palazzo dei Congressi):

punto di informazione e ascolto

ore 15:00 - 17:00 presso la Sala consiliare comunale:

laboratorio di progettazione partecipata per associazioni e operatori (a invito)

ore 21:00 - 23:00 in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

laboratorio di progettazione partecipata per i cittadini (ingresso libero)

Domenica 6 marzo

ore 10:00 - 13:00 in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

incontri tematici di approfondimento (ingresso libero)

Per informazioni o invio di contributi scritti:

- tel. 0565 99002 (geom. Rosario Navarra)
- email: ediliziaprivata@marcianamarina.toscana.it



COMUNE DI MARCIANA MARINA

PROVINCIA DELL'IVORNO

Viale G. Vadori n. 7 - 57055 Marciana Marina

Tel. 0565 99002 - 99368 - Fax 0565 994324

www.comune.marcianamarina.toscana.it



“IL PORTO IN PIAZZA”

Giornate di partecipazione
per il Piano Regolatore Portuale

Vuoi conoscere le prime proposte per la nuova sistemazione del porto?

Vuoi contribuire alle scelte per rendere il nostro porto più efficiente e più sicuro?

Venerdì 4 marzo

ore 19.00

In via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

Saluto del sindaco e presentazione del programma delle giornate

dalle 21.00 alle 23.00:

Presentazione del quadro conoscitivo e delle prime ipotesi progettuali

ore 15:00

presso la Sala consigliare comunale:

Laboratorio per associazioni e operatori (a invito)

dalle 21:00 alle 23:00

In via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

Laboratorio di progettazione partecipata per i cittadini (ingresso libero)

Sabato 5 marzo

dalle 10:00 alle 13:00

In piazza Vittorio Emanuele (In caso di maltempo presso il Palazzo dei Congressi):

Punto di informazione e ascolto

Domenica 6 marzo

ore 10:00 - 13:00

In via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:

Incontri tematici di approfondimento (ingresso libero)

Per informazioni

www.marcianamarina.toscana.it
tel. 0565 99002 (Geom. Rosario Navarra)



COMUNE DI MARCIANA MARINA
PROVINCIA DEL GIUGU



VIA MARCIANA 100 - 07020 MARCIANA MARINA (CI) - TEL. 0765/23111



“IL PORTO IN PIAZZA”

Giornate di partecipazione
per il Piano Regolatore Portuale

relazione sui risultati del processo partecipativo

a cura di Chiara Pignaris

“IL PORTO IN PIAZZA”

prima parte: le attività svolte

OBIETTIVI

L'iniziativa "Il porto in piazza" ha rappresentato un passaggio fondamentale del percorso di pianificazione per il Piano Regolatore Portuale di Marciana Marina. Durante tre giorni di lavoro intensivo "sul campo", sono stati illustrati ai marinesi i risultati di un anno di studi, ricerche e incontri con gli enti, ascoltate perplessità e proposte, messe insieme le idee per definire un progetto complessivo che andrà a costituire la base dell'accordo di programma che il Comune siglerà con Regione e Provincia e che costituirà il punto di partenza per la realizzazione del porto turistico.

Le attività del processo partecipativo avevano le finalità di:

- integrare il quadro conoscitivo attraverso la conoscenza degli abitanti
- arricchire le strategie d'intervento con ulteriori idee
- approfondire insieme ai tecnici alcune ipotesi progettuali

Il processo d'ascolto ha permesso di aumentare il grado di consapevolezza dei cittadini riguardo alle scelte del piano, a partire dai requisiti di fattibilità e di opportunità delle possibili azioni e in un'ottica di rispetto delle esigenze del bene comune, ma ha anche permesso di fornire ai progettisti diverse indicazioni riguardo ai requisiti prestazionali e qualitativi percepiti come prioritari dai cittadini.

FACILITATORI E ESPERTI

Il processo partecipativo non è stato inteso come un adempimento burocratico, ma come un'opportunità di apprendimento reciproco finalizzato a creare sinergie tra le conoscenze "scientifico-disciplinari" dei tecnici e degli amministratori e la conoscenza diffusa degli abitanti che vivono e fruiscono il territorio marinese. Per questo, il gruppo di lavoro ha partecipato attivamente, in collaborazione con la responsabile delle attività partecipative, arch. Chiara Luisa Pignaris, ai diversi momenti pubblici previsti. Sono stati presenti agli incontri: l'arch. Annalisa Pirrello; gli architetti Gabriele Bartoletti, Letizia Coltellini e Lucia Ninno dello Studio Viviani; l'ing. Domenico Mei; il dott. Giuseppe Messana e l'av. Luciano Gallo.

METODOLOGIE

Per attivare la discussione sono state utilizzate metodologie d'interazione appositamente studiate per permettere, anche ai cittadini meno esperti o meno abituati a parlare in pubblico, di esplicitare le proprie idee e proposte, interloquendo con i tecnici e gli amministratori in modo diretto e informale. Durante le tre giornate sono state quindi organizzate diverse attività di coinvolgimento, ispirate alla metodologia dell'*outreach* e della progettazione partecipata.

L'approccio *outreach* significa spostarsi, andare a incontrare le persone in piazza, parlando la lingua di chi si ha davanti e non quella dei tecnici, al fine di attivare tra la popolazione un dibattito informale sul tema, acquisire informazioni, conoscenze e proposte.

La progettazione partecipata usa tecniche di derivazione anglosassone, alternative all'assemblea pubblica in cui spesso parlano solo le persone più abituate o più preparate. Il setting di lavoro è organizzato in modo da facilitare l'accessibilità, intesa non solo in senso fisico ma anche come modo di comunicare e interagire:



ci si dispone tutti intorno a un tavolo, appuntando le idee su post-it e utilizzando materiali di simulazione progettuale semplici, manipolabili, che usano linguaggi iconografici di facile comprensione anche per i "non addetti ai lavori".

INFORMAZIONE

In preparazione dell'iniziativa "Il porto in piazza" sono stati prodotti dei materiali informativi riassuntivi del lavoro svolto finora, redatti in stile divulgativo, che sono stati pubblicati sul sito internet comunale insieme a tutti i documenti elaborati dai tecnici, e ad alcuni fotomontaggi delle prime ipotesi progettuali. Una sintesi di tali documenti è stata pubblicata anche sul sito "Tirreno Elba News", che in una sola giornata ha superato le 5.000 visite. È stata inoltre aperta una pagina su *facebook* e sono state inviate lettere d'invito a partecipare alle giornate d'ascolto, a firma del sindaco, a tutti i capi famiglia. È stata anche realizzata una locandina con il programma delle iniziative, affissa nei posti pubblici e nelle vetrine degli esercizi commerciali disponibili.

PARTECIPANTI

Le giornate d'ascolto hanno visto una partecipazione numerosa, considerando la stagione invernale e la dimensione demografica, di poco superiore ai 1.900 residenti. Alla presentazione dell'iniziativa (venerdì ore 19.00) hanno partecipato una cinquantina di persone, ma durante la serata sono passati a farsi spiegare il progetto dai tecnici oltre 200 cittadini. Altrettanti sono passati, durante la mattina seguente, presso i "tavoli d'ascolto" in piazza Vittorio Emanuele. Nel pomeriggio della stessa giornata (sabato 5 marzo) si è svolto il laboratorio riservato agli operatori, a cui sono venuti rappresentanti di una ventina di organizzazioni.

Al laboratorio serale rivolto ai cittadini hanno partecipato circa una trentina di persone, alcune delle quali si sono fermate a lungo a discutere. Minor presenza si è vista invece alla mattinata di domenica 6 marzo, dedicata al lavoro a gruppi su temi proposti dai partecipanti. Con i cittadini intervenuti, circa una quindicina, si sono potuti comunque approfondire alcuni temi "chiave" che erano già stati oggetto di animate discussioni durante i giorni precedenti.

L'età dei partecipanti è risultata molto variabile, mentre riguardo al genere si è vista una predominanza di uomini, in particolare ai momenti di approfondimento del sabato sera e domenica mattina (alcune donne, presenti in sala, non hanno voluto prender parte al dibattito dicendo, scherzosamente, che "del porto non ne possono più").

CLIMA

Le tre giornate hanno visto discussioni animate, per la presenza di posizioni molto diverse riguardo all'importanza del porto e all'utilità degli interventi previsti. Il clima delle discussioni si è mantenuto comunque rispettoso delle opinioni altrui e gli interventi, anche i più critici, sono risultati quasi sempre propositivi. In particolare, grazie alle modalità di confronto che favorivano l'informalità, si è creato un buon rapporto con i tecnici presenti, che sono stati impegnati per tutto il tempo a fornire spiegazioni e ad ascoltare i suggerimenti dei cittadini.

COMUNE DI MARCIANA MARINA



"IL PORTO IN PIAZZA"

Giornate di partecipazione
per il Piano Regolatore Portuale

**Vuoi conoscere le prime proposte per la nuova sistemazione del porto?
Vuoi contribuire alle scelte per rendere il nostro porto più efficiente e più sicuro?**

Venerdì 4 marzo

ore 19.00

in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:
Saluto del sindaco e presentazione del
programma delle giornate

dalle 21.00 alle 23.00:

Presentazione del quadro conoscitivo e
delle prime ipotesi progettuali

ore 15.00

presso la Sala consigliare comunale:

Laboratorio per associazioni e operatori
(a invito)

dalle 21.00 alle 23.00

in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:
Laboratorio di progettazione partecipata
per i cittadini (ingresso libero)

Sabato 5 marzo

dalle 10.00 alle 13.00

in piazza Vittorio Emanuele (in caso di
maltempo presso il Palazzo dei Congressi):

Punto di informazione e ascolto

Domenica 6 marzo

ore 10.00 - 13.00

in via Lloyd presso il Palazzo dei Congressi:
Incontri tematici di approfondimento
(ingresso libero).

Per informazioni

www.marcianamarina.toscana.it
tel. 0565 95502 Geom. Rosario Navone

APPUNTAMENTI

1. presentazione del quadro conoscitivo e delle prime ipotesi progettuali

La prima serata si è svolta come un confronto aperto durante il quale i cittadini potevano interloquire direttamente con i tecnici, che li attendevano accanto alle carte tematiche e al pannello illustrativo delle prime ipotesi progettuali, affissi alle pareti della sala congressi. I cittadini hanno così potuto farsi illustrare il lavoro svolto e soffermarsi ad approfondire le questioni, sulla base dei propri interessi e della propria disponibilità di tempo.

L'interesse dei partecipanti è stato alto, e la maggior parte delle persone ha commentato positivamente il lavoro presentato, complimentandosi con i tecnici per l'accuratezza delle ricerche svolte. Particolarmente apprezzati sono stati gli studi sulla situazione del traffico e dei parcheggi e quelli svolti per mappare lo stato di conservazione dei banchi di *Posidonia*. I pannelli che hanno attirato maggiormente le persone sono stati quelli sullo stato di fatto del porto, contenente molte informazioni sui vincoli, spazi di manovra, direzione dei venti, servizi esistenti, attrezzature, e quello sulle prime ipotesi progettuali, che presentava alcune simulazioni realizzate con la tecnica del fotomontaggio, facilmente comprensibili.

Le domande hanno riguardato soprattutto le modalità costruttive dei pontili (in particolare quelli su pali) e la quantità di posti barca che le diverse alternative progettuali comportavano. Le opinioni dei cittadini hanno permesso di approfondire il quadro delle criticità e di individuare alcuni temi "chiave", che sono stati poi approfonditi nelle giornate seguenti, in particolare: la questione del giusto equilibrio tra funzione portuale e balneabilità, la riqualificazione del lungomare, il problema della difesa dal grecale.

2. punto di informazione e ascolto

La mattinata d'ascolto in piazza ha visto la partecipazione di un pubblico molto variegato, composto anche da donne di diversa età e da tanti giovani. Grazie anche alla bella giornata, in alcuni momenti i tre tavoli collocati sotto ai gazebo sono stati letteralmente "presi d'assalto" da cittadini curiosi di capire le intenzioni dell'amministrazione e di vedere le prime ipotesi progettuali. Le discussioni sono state spontanee e spesso accalorate, e hanno fatto capire che il porto è davvero sentito come "il cuore" di Marciana Marina, elemento indispensabile per l'economia del paese ma anche spazio di relazioni e di aggregazione sociale.



Le posizioni però si sono subito divise tra due estremi opposti: i sostenitori della necessità di dare impulso e maggior spazio alla portualità, per la maggior parte nativi di età matura e lunga esperienza in mare, e i fautori di un turismo d'élite basato sulla qualità ambientale e paesaggistica, principalmente di età più giovane o di residenza recente.

3. laboratorio per associazioni e operatori

All'incontro hanno partecipato: Attilio Adriani (Ristorante Capo Nord); Riccardo Anselmi (Parking car & yacht service); Riccardo Anselmi (G.T.B. di Carpinacci e C.); Danilo Arnaldi (ASD Circolo "Amici del mare"); Piero Canovai (Circolo della Vela M.M.); Stefano Ciumei (Cantieri Marinesi s.r.l.); Gian Piero Landi (Comitato "Porto comune"); Antonio Lapica (Elba Yacht Assistance); Umberto Mazzantini (Legambiente arcipelago); Claudio Mazzei (La Timonaia s.r.l.); Fabrizio Mazzei (Bagni "La Fenicia"); Marisa Mazzei (Paolini Lucia & co. sas); Maresciallo Lgt. Giuseppe Micali (Capitaneria di Porto); Maurizio Muzzi (Ristorante "Borgo al Cotone"); Paolo Peria (associazione pescatori professionisti); Luciano Puppo (Consorzio L'Erbavoglio); Giovanni Rossignoli (Acquavision PSCRL A.I.A.T.P.); Franca Rosso (Confcommercio); Alessio Spataro (Isola d'Elba rent boat); Paola Strada Maggi (FAI, delegata MI); Giacchino Torino (Associazione Albergatori).

All'incontro sono stati presenti anche alcuni cittadini, in qualità di osservatori.

I partecipanti hanno preso posto intorno a una grande planimetria in scala 1:500 raffigurante l'area portuale di Marciana Marina e, insieme ai tecnici e al sindaco, hanno approfondito le criticità attuali e le possibili soluzioni appuntando, con l'aiuto della facilitatrice, le idee su post-it.

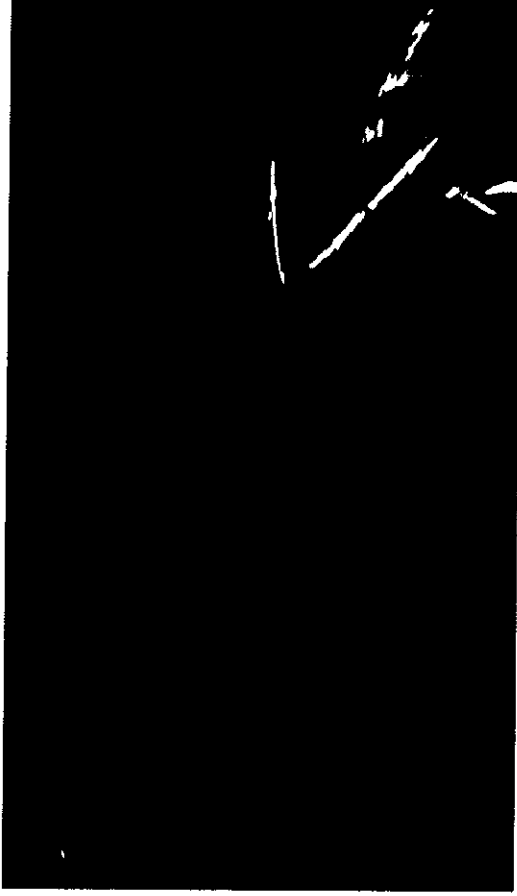
Sulla medesima mappa sono state simulate anche le diverse ipotesi progettuali per i nuovi pontili, riprodotte su sagome in scala.

Quasi tutti i partecipanti sono intervenuti, chiedendo chiarimenti e assicurazioni riguardo agli aspetti non ancora definiti (in particolare gli spazi riservati alle barche dei residenti e dei pescatori e le future modalità di gestione dei servizi), ed esprimendo opinioni, suggerimenti, preoccupazioni.

Pur manifestando visioni diverse e in alcuni casi contrarie alle scelte dell'Amministrazione, i partecipanti hanno mantenuto un comportamento propositivo e rispettoso.

L'incontro ha permesso di tranquillizzare riguardo ad alcune preoccupazioni derivanti dalla mancanza di informazioni, in particolare quelle (infondate) relative al timore che il porto possa essere tutto privatizzato, che non sia lasciato spazio per le barche dei residenti e dei pescatori, che lo scalo a mare non rimanga pubblico, che non sia previsto un punto d'attracco per l'approdo passeggeri.

I contributi dei partecipanti hanno permesso di arricchire il quadro delle criticità elaborato dai tecnici con considerazioni nate dall'osservazione diretta dei fenomeni naturali, o derivanti dall'esperienza tramandata attraverso le generazioni.

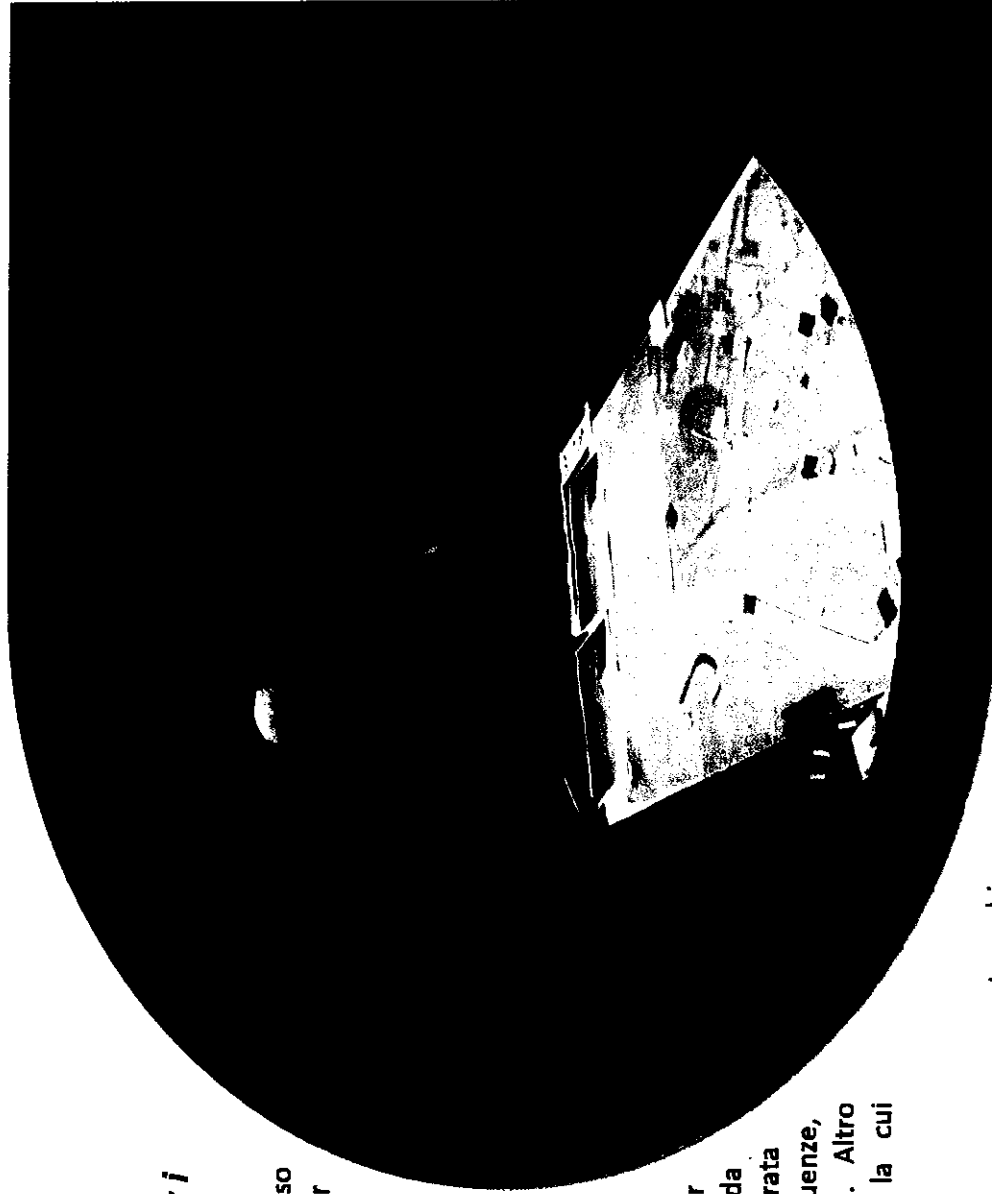


4. laboratorio di progettazione partecipata per i cittadini

Al laboratorio per i cittadini si sono avvicendati durante il corso della serata circa una trentina di partecipanti, per la maggior parte uomini, interessati a vario titolo al miglioramento del porto. Sulla grande mappa in scala 1:500 sono state simulate le diverse soluzioni progettuali, ponendo a confronto in particolare la terza e la quarta, ritenute le più interessanti. La discussione è stata a tratti animata, poiché sono emerse fin da subito due visioni completamente diverse e inconciliabili: da una parte i sostenitori della necessità di ampliare il più possibile il porto, per lo più residenti con lunga esperienza di lavoro nella marineria; dall'altra i fautori di una visione tesa a cambiare il meno possibile l'esistente, per la maggior parte persone non native ma frequentanti il borgo da lungo tempo (20-30 anni). La discussione si è quindi concentrata sul rapporto tra il porto e il paese e sulle possibili conseguenze, anche economiche, delle proposte progettuali ipotizzate. Altro argomento molto discusso è stato il lungomare, per la cui riqualificazione sono state raccolte diverse proposte.

5. incontri tematici di approfondimento

La mattinata della domenica è stata caratterizzata dalla presenza di alcuni marinai "storici" del borgo, venuti a esporre le loro perplessità riguardo alle ipotesi progettuali che avevano già avuto modo di vedere nelle giornate precedenti. Il punto di vista da loro proposto, teso a preservare la funzionalità dell'intero specchio acqueo di Marciana Marina come spazio portuale, con interventi più "robusti" e definitivi quali il prolungamento del molo attuale e la collocazione di un nuovo molo a



est a chiusura

completa del golfo, ha incuriosito i cittadini presenti, suscitando un vivace scambio di idee tra i sostenitori dell'importanza del porto e i sostenitori dell'importanza della balneazione.

L'incontro è stato anche occasione per offrire informazioni e raccogliere i contributi di alcuni cittadini che per impegni familiari o di lavoro non avevano ancora potuto prender parte ai precedenti incontri del processo partecipativo, e per incontrare alcuni villeggianti proprietari di seconde case, venuti a trascorrere il fine settimana all'Elba.

“L PORTO IN PIAZZA”

NOTA METODOLOGICA

I risultati del processo sono stati accorpati per argomenti, poiché nei diversi appuntamenti sono stati affrontati più volte i medesimi temi, dal momento che i partecipanti non erano gli stessi. Nel confronto delle opinioni non è stato, inoltre, applicato un criterio quantitativo teso a conteggiare le preferenze espresse dai singoli partecipanti, bensì un approccio qualitativo che mira a valorizzare la diversità dei punti di vista, anche se espressi da una minoranza. L'obiettivo dell'Amministrazione non era, infatti, quello di verificare quale ipotesi progettuale fosse più gradita alla maggioranza dei cittadini, ma quello di arricchire il quadro conoscitivo elaborato dei tecnici con elementi nuovi e valutare l'impatto delle prime proposte sulle abitudini sociali e le aspettative riguardo al futuro dei cittadini marinesi.

CONFRONTO DELLE OPINIONI

Il problema del Grecale

Gli interventi ipotizzati sono visti dagli operatori come un'importante occasione per porre rimedio a un problema che fino a oggi non ha visto soluzione, nonostante gli importanti interventi realizzati negli anni '80: la difficoltà a entrare in porto quando tira il grecale (diversi cittadini hanno ricordato l'episodio di un grande yacht in balia delle onde che rischiò di danneggiare le barche ormeggiate; altri hanno detto che *“Quando c'è il mare mosso, i pescherecci che hanno un pescaggio superiore ai 3 metri hanno grossi problemi a entrare in porto, perché rischiano di battere sul fondo”*. Il prolungamento del molo di sopraflutto proposto dai tecnici è visto quindi, in generale, positivamente, anche se riguardo alla sua disposizione alcuni esperti pescatori suggeriscono di variare l'angolo di rotazione, per intercettare meglio la direzione delle onde. Qualcuno ha suggerito di studiare l'ipotesi di un pontile più lungo, che forse potrebbe favorire la difficile manovra di entrata in porto, oltre ad avere l'effetto di riparare meglio le spiagge, che d'inverno sono erose dalle onde. Questo suggerimento contrasta però con la richiesta d'interventi i meno possibili invasivi, espressa da molti.

*seconda parte:
i risultati del
processo*

L'insabbiamento del porto

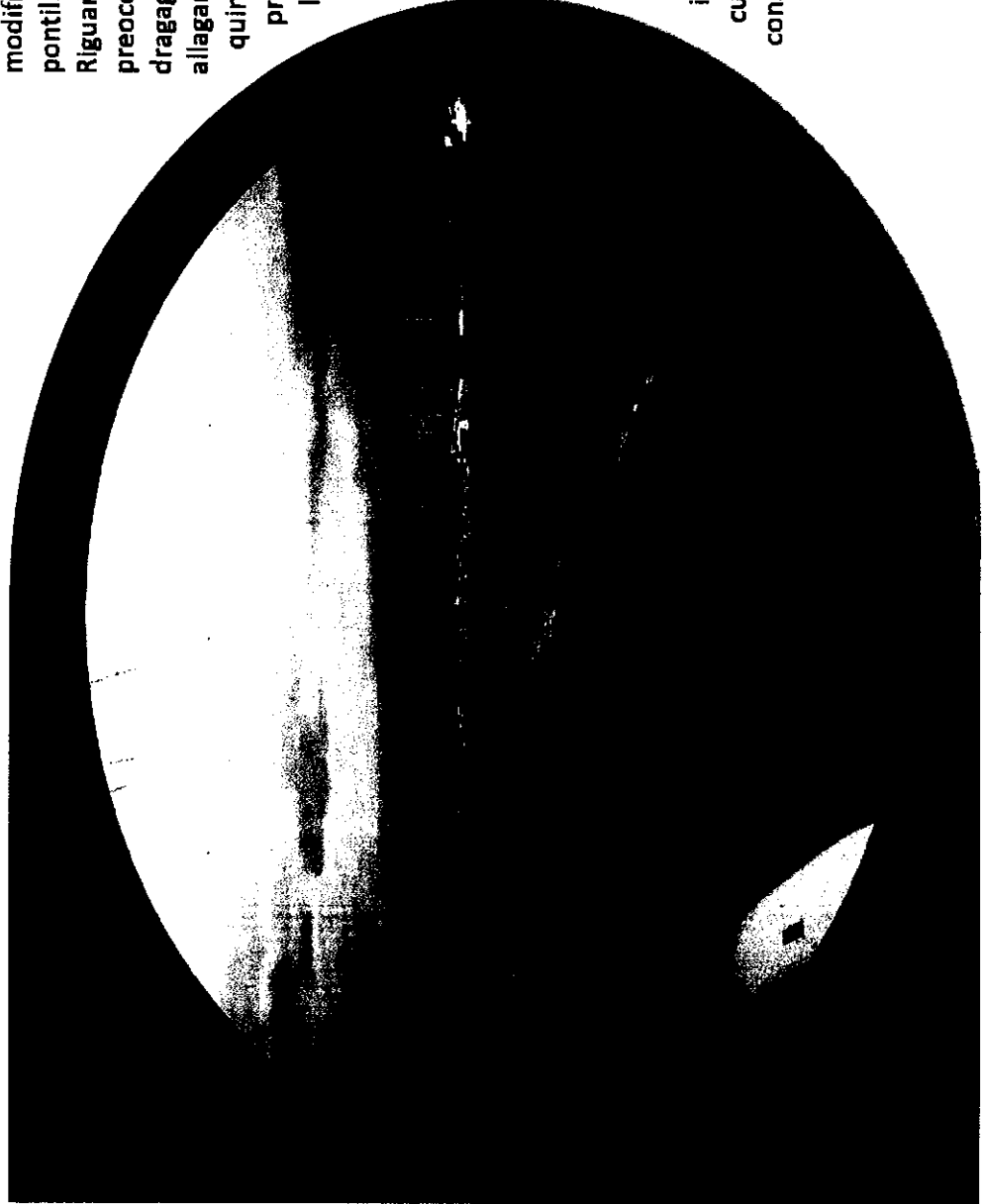
Il problema dell'insabbiamento è particolarmente sentito dagli operatori più anziani, che hanno visto peggiorare la situazione negli anni. Secondo alcuni, il problema è peggiorato a seguito della mancata realizzazione di tutti gli interventi che erano previsti negli anni '80, in particolare il prolungamento a est del molo frangionda di sopraflutto posto in direzione parallela al lungomare. Anche il ripascimento naturale della spiaggia, indotto a detta di molti da una modificazione delle correnti causata dalla realizzazione del moletto di

sassi, viene visto da alcuni come elemento negativo, come problema di "insabbiamento" di un'area che potrebbe essere utilizzata ai fini portuali. Il problema è visto come non facilmente risolvibile, per la difficoltà di prevedere le conseguenze degli interventi realizzati sul ripascimento e sull'insabbiamento ("La sabbia va dove vuole, è impossibile fermarla"; "Se gli ingegneri avessero il potere di deviare le correnti marine, Venezia sarebbe salva"). A parte qualche proposta isolata quale quella, già citata, di realizzare nuovi moli a chiusura completa del porto, o quella di prevedere periodici dragaggi, è emersa una generale richiesta di studi accurati sulle possibili modificazioni delle correnti, in relazione all'inserimento dei nuovi pontili.

Riguardo agli interventi sui fondali, non si sono raccolte particolari preoccupazioni, se non il timore che fossero previsti interventi di dragaggio vicini al lungomare (alcuni ricordano episodi di allagamento delle cantine, verificatosi in passato). L'ing. Mei ha quindi spiegato più volte che gli interventi sui fondali non prevedono scavi ma solo un livellamento e una "scarifica" che lascerà al loro posto le sabbie e i fanghi, prelevando solo il pietrame più grosso, riutilizzato per la costruzione dei nuovi pontili.

La salvaguardia dell'ambiente

La maggioranza dei cittadini ha mostrato di avere a cuore il rispetto dell'ambiente e la salvaguardia della *Posidonia*, che è sempre stata tenuta in considerazione durante il confronto delle diverse ipotesi. Anche l'attenzione al paesaggio e alla bellezza dei luoghi ha mostrato di essere non un vincolo imposto dall'alto, ma una componente fondamentale della cultura locale, e come tale ha permeato tutte le considerazioni sulle future trasformazioni.



Le ipotesi progettuali prospettate non sono state giudicate, in generale, come particolarmente invasive, se non dalle associazioni ambientaliste partecipanti al laboratorio a inviti e da una decina circa di cittadini per lo più non residenti, che hanno espresso contrarietà a qualsiasi ipotesi che preveda la realizzazione di nuovi pontili o aumento dei posti barca. Alcune preoccupazioni, tuttavia, sono emerse anche da parte di singoli abitanti che hanno partecipato al processo, in particolare nei confronti dell'ipotesi di localizzazione del nuovo distributore di carburante e nei confronti di un'eccessiva occupazione dello specchio acqueo (*"Lo spazio acqueo sembra un po' congestionato"*; *"Provate a inserire nei fotomontaggi anche tutte le barche"*). L'ipotesi più apprezzata dal punto di vista dell'inserimento ambientale e paesaggistico è risultata la terza, poiché sembra interferire meno con i banchi di *Posidonia* e presenta una forma dei pontili più "morbida".

Il suggerimento più frequente è di valutare bene l'impatto degli interventi anche dal punto di vista visivo, attraverso simulazioni e foto inserimenti, in particolare per le costruzioni previste sui moli e per l'eventuale spostamento della gru di alaggio e varo, ma anche per la disposizione dei posti barca di dimensione più grande, che non devono creare "stonature" con le dimensioni ridotte dei prospetti sul lungomare (*"Attenzione a preservare la veduta dal mare: il lungomare ha case basse..."*; *"Non fare come a Lerici, dove troppe barche hanno compromesso la veduta del castello"*).



Il recupero della balneazione

Escluso gli operatori, già citati, che vedono la formazione della spiaggia come un problema, il mantenimento dell'arenile è visto da tutti i cittadini coinvolti come un elemento da salvaguardare nel progetto di pianificazione. La piccola spiaggia di fronte al lungomare è considerata importante soprattutto per la sua funzione sociale (*"La Marinella è un passaggio obbligato per la crescita dei marinesi: si passa tutti di lì, da bambini, poi crescendo ci si sposta alla Fenicia"*). Non manca chi la vede anche come opportunità economica, poiché richiama il turismo familiare e offre la possibilità di svolgere alcune attività lavorative, quali l'affitto di attrezzature balneari o sportive. Il fenomeno del ripascimento naturale della sabbia sembra piuttosto recente, ed è visto ancora come un "regalo" inaspettato che potrebbe essere sfruttato meglio, se fosse eliminato il divieto di balneazione (*"Molti turisti credono che Marciana Marina sia una località priva di spiaggia"*). Il sacrificio di 70 metri di spiaggia previsto nell'ipotesi n. 4 è accettato - sebbene a malincuore - perché ci si rende conto che è la soluzione che potrebbe dar spazio a tutte le attività auspiccate da cittadini e operatori. Emerge però la richiesta che, in cambio, si garantisca una maggior qualità nella parte restante: arenile più ampio, servizi, accessibilità ai disabili, area per i cani, eliminazione degli scarichi a mare.

La compatibilità tra il porto e la balneazione è comunque vista come una "sfida" non facile, anche a causa del problema delle barche in rada che scaricano a mare. I suggerimenti raccolti sono tanti e a volte originali, come ad esempio l'idea di mettere - in attesa della riqualificazione degli scarichi fognari - una piscina galleggiante davanti alla spiaggia, oppure la proposta di costruire una piattaforma lungo il muraglione del molo esistente, verso il mare aperto, per collocarvi attrezzature estive per la balneazione e migliorarne l'estetica.

La compatibilità tra spazi e funzioni

Una delle principali preoccupazioni, emerse durante tutto il processo d'ascolto, è stata quella che la riorganizzazione degli spazi introdotta dal Piano Regolatore Portuale possa comportare la perdita di alcune funzioni che oggi convivono, sebbene in modo caotico.

Tale preoccupazione è stata espressa con ripetute domande tipo: "Dove andranno a finire gli ormeggi per le barche a noleggio?" "Dove andranno le barche dei residenti?"; "Dove finiranno le barche dei pescatori?"; "Dove sarà collocato l'approdo per il trasporto dei passeggeri?". Se da parte degli operatori vi è il timore che la limitatezza degli spazi possa indurre a favorire le attività economicamente più redditizie a scapito della altre, da parte dei cittadini si manifesta il timore di perdere piccoli privilegi acquisiti, che incidono in modo significativo sulla qualità della vita ("La qualità della vita è anche poter tenere una barchetta in mare").

Le proposte sono numerose, e vanno dalla richiesta di salvaguardare le funzioni esistenti, quali gli ormeggi per i residenti, i pescatori e le barche a noleggio, al suggerimento di prevedere alcuni spazi liberi per eventuali nuove licenze o sviluppi futuri. È stata avanzata anche più volte la proposta di riservare uno spazio alla scuola di vela e alla pratica libera dei ragazzi.

Tra le diverse ipotesi progettuali, quella che sembra convincere di più i cittadini riguardo agli spazi è la quarta, perché prevede uno specchio acqueo a "cuscinetto" tra il porto e la zona balneabile che può essere usato per gli ormeggi dei residenti o delle barche a vela. Alcuni cittadini, durante il laboratorio, hanno proposto di lasciare in questo punto una piccola spiaggetta per le barche dei ragazzi o le attività sportive (canoa, kajak, windsurf, ecc.).

Sempre durante il laboratorio, è stata avanzata la richiesta di mantenere in testa al molo del pesce, oltre all'attracco del servizio di trasporto passeggeri, anche quello del peschereccio per la vendita del pesce fresco. Il mantenimento di queste funzioni in quel punto, è però criticato da altri, perché appare in contraddizione con l'intento di migliorare la balneabilità dello specchio acqueo posto di fronte alla spiaggia.

L'ipotesi di collocare, nell'area a est del porto, un campo di "boe intelligenti" che emergono dall'acqua solo in condizioni meteo favorevoli all'ormeggio, ha raccolto molti pareri favorevoli e alcune critiche, derivanti entrambe alla vicinanza al quartiere del Cotone ("Buona idea quella di portare i turisti al Cotone, che rimane troppo isolato"; "Il campo boe in quel punto crea troppo impatto: giù le mani dal Cotone"). Riguardo agli aspetti tecnici, qualcuno suggerisce di prevedere gli ormeggi non a poppa ma "alla ruota", perché più sicuri.



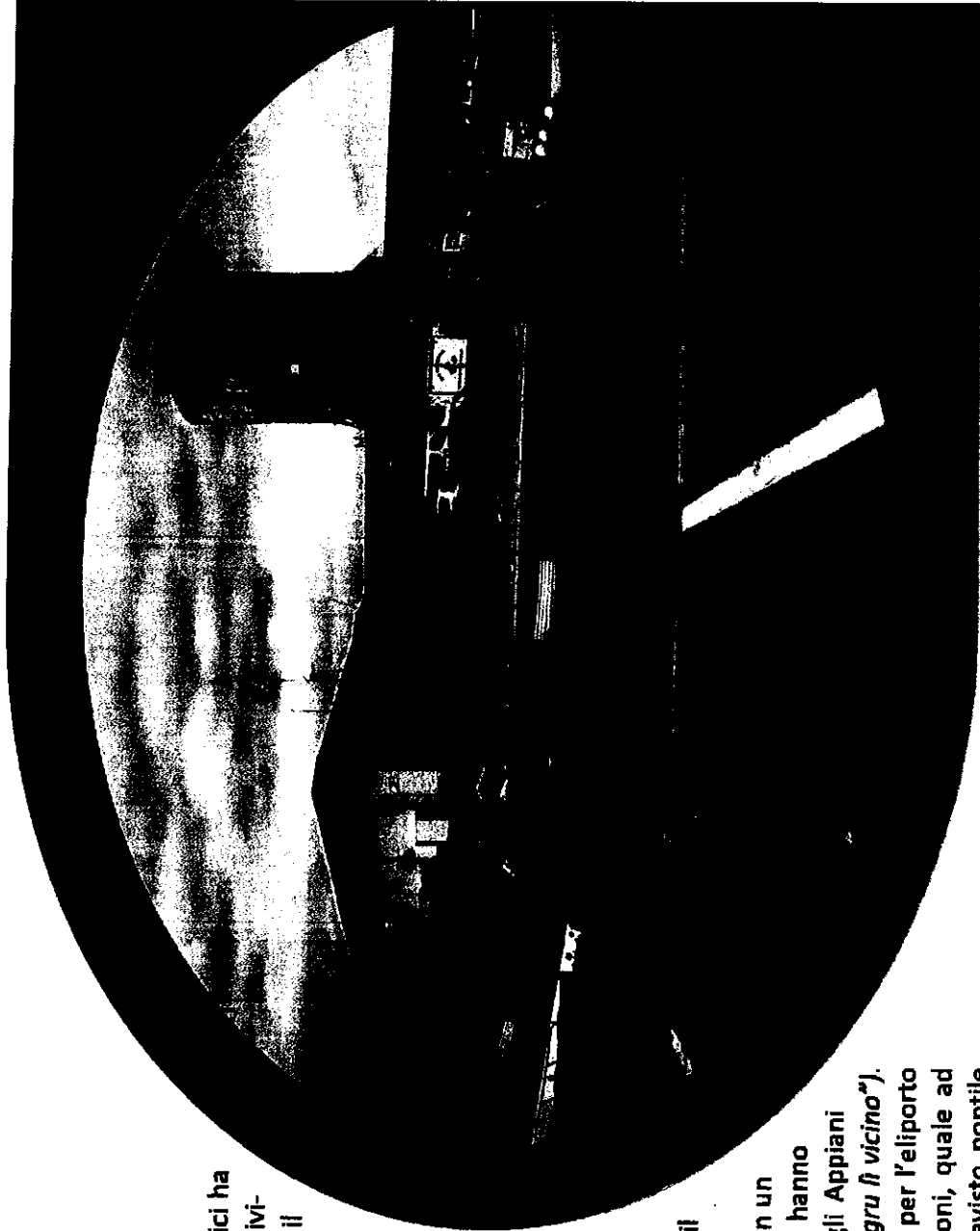
I nuovi servizi e la loro gestione

Il miglioramento dei servizi portuali ipotizzato dai tecnici ha incontrato piena condivisione, in particolare l'individuazione di nuove aree da destinare a parcheggi e il miglioramento della viabilità d'accesso al porto (v. punto seguente).

Anche la necessità di spostare il distributore di carburante è vista come un problema prioritario, ma la proposta di collocarlo sul pontile al centro del porto (ipotesi 4) non convince molto, per la vicinanza ai banchi di *Posidonia* e all'area riservata alla balneazione. Gli sforzi dei cittadini per individuare localizzazioni migliori, come ad esempio sul molo di sopraflutto, si sono però scontrati con la difficoltà tecnica, imposta dalla normativa, di mantenere il serbatoio sulla terraferma.

Riguardo all'ipotesi di spostare la gru di alaggio e varo in un punto più vicino a piazza Bernotti, diverse persone hanno manifestato perplessità per la vicinanza alla torre degli Appiani (*"È il simbolo di Marciana Marina, non può esserci una gru lì vicino"*). Sono state raccolte anche proposte per spostare l'area per l'eliporto da piazza Bernotti a un luogo meno affollato di funzioni, quale ad esempio il campo sportivo o un'area collocata sul previsto pontile frangionda di sopravento.

Durante i laboratori i cittadini e gli operatori hanno anche suggerito nuovi servizi, quali la previsione di cisterne per l'acqua, una centralina elettrica di media tensione per le barche più grandi (che spesso hanno frigo e condizionatore), servizi per i portatori di handicap (es. una piccola gru per imbarcare le carrozzine) e la realizzazione di una rete wi-fi per avere internet gratuito. L'idea di collocare sui moli piccoli esercizi commerciali sembra invece destare



apprensione,

per il timore che possa creare concorrenza alle attività già esistenti. Una piccola apertura si è registrata solo nei confronti della vendita di prodotti "freschi".

Nel laboratorio con gli operatori sono state avanzate molte domande riguardo alla futura gestione del porto, ed è stata espressa la preoccupazione che le imprese marinesi restino escluse dagli appalti per la realizzazione dei lavori e per la gestione dei

servizi. Il sindaco ha spiegato che in questo momento siamo solo nella fase della pianificazione urbanistica, rassicurando comunque che, per il futuro, l'intenzione non è di delegare tutto a un privato ma di tutelare innanzi tutto l'interesse pubblico. L'avv. Gallo ha spiegato quali possono essere le forme alternative di gestione previste dalla legge, ricordando che la scelta è comunque in capo agli amministratori.

Strade, piazze, parcheggi

Il PRP e le conseguenti varianti al Piano Strutturale e al Regolamento Urbanistico sono viste come importanti occasioni per riorganizzare il sistema degli spazi pubblici di Marciana Marina, risolvendo alcune criticità esistenti in particolare riguardo alla viabilità e ai parcheggi. L'intervento più atteso sembra essere il grande parcheggio al servizio del porto collocato lungo viale Aldo Moro, all'incrocio con viale Bonanno, di cui si parla da tantissimi anni.

Per il viale Aldo Moro si vorrebbero interventi di allargamento, che però non comportino il sacrificio di alberi. Riguardo a questa strada, una cittadina ha osservato che il nuovo progetto in fase di realizzazione sembra in contraddizione con l'obiettivo del PRP di fluidificare il traffico, poiché prevede un aumento dei parcheggi.

La questione dei parcheggi è stata toccata spesso anche quando si è parlato della riqualificazione del lungomare: diverse persone hanno avanzato la proposta di pedonalizzare il lungomare, almeno per alcuni tratti, trasformandolo una "piazza lineare", e spesso tali proposte hanno ipotizzato l'eliminazione dei parcheggi in linea oggi esistenti.

Riguardo alle piazze, sono stati raccolti alcuni suggerimenti per piazza Buonanno (portarvi dei servizi, inserire una copertura, realizzarvi un parco giochi con servizi per le famiglie, restituirla ai legittimi proprietari) mentre l'area di piazza Bernotti sembra vista solo come spazio di servizio al porto, come se i cittadini incontrassero difficoltà a immaginarne un uso.

Anche per un eventuale uso della torre degli Appiani non emergono proposte: il monumento pare percepito solo come un "intoccabile" icona visiva.



La riqualificazione del lungomare

Il tema della riqualificazione del lungomare è stato quello su cui i cittadini hanno prodotto il maggior numero di suggerimenti e proposte, ed è stato oggetto di discussione sia durante il laboratorio serale sia durante i gruppi di approfondimento tematici della domenica mattina.

Tra le criticità evidenziate, vi è non solo la dimensione ridotta della sede stradale - in alcuni tratti inferiore ai 7 metri - ma anche la mancanza di funzioni commerciali o aggregative nel tratto compreso tra il presidio socio-sanitario e il club velico. A questo si aggiunge l'osservazione, espressa da un gruppo di cittadini al tavolo d'ascolto in piazza, che tale tratto è anche il meno abitato dai residenti, poiché caratterizzato dalla presenza di seconde case e strutture ricettive a frequentazione esclusivamente estiva.

Quasi tutte le proposte vanno quindi nella direzione dell'inserimento di nuove funzioni e servizi in suddetto tratto, così da contrastare



l'effetto di "interruzione" e rendere fruibile il lungomare come spazio sociale unitario e continuo.

Riguardo alle funzioni da inserire, emergono però due visioni differenti: da una parte la proposta di una riqualificazione che punti sulla pedonalizzazione, così da creare l'effetto di una successione di "piazze" sul mare, dall'altra la proposta di un intervento che punti sull'allargamento della sede stradale, così da consentire la permanenza di più funzioni.

In questa direzione vanno le proposte di realizzazione di una pedana a sbalzo larga un paio di metri, magari realizzata in legno sullo stile delle terrazze esistenti. L'organizzazione della sede stradale è vista però come un problema di difficile soluzione, perché il mantenimento del traffico veicolare e l'inserimento di una pista ciclabile, come osservano alcuni cittadini, rischia di creare comunque una limitazione alla fruizione degli spazi ai fini sociali e aggregativi (*"La pista ciclabile può creare barriera per gli esercizi che hanno le terrazze sul lungomare"*; *"Una limitazione del traffico solo estiva o a orario, non risolve il problema della sicurezza"*).

A sostegno della prima soluzione si trovano le osservazioni che le abitazioni e le attività presenti sul lungomare sono comunque raggiungibili dalle diverse strade di penetrazione perpendicolari al lungomare e che via dei Sassi può essere utilizzata - migliorandone il fondo stradale - come strada alternativa.

A supporto della seconda ipotesi vanno le osservazioni che il lungomare è usato ai fini sociali solo nel periodo estivo, e per i residenti sarebbe troppo penalizzante non poterlo utilizzare in inverno come parcheggio.

Altre proposte riguardano il miglioramento dell'illuminazione e dell'arredo urbano, e la sistemazione della parte a terra lungo la passeggiata, per eliminare risacca e rumore e renderla esteticamente più gradevole.

CONCLUSIONI

In conclusione, si può dire che la trasformazione dell'ormeggio di Marciana Marina in porto turistico, sebbene interessi soprattutto i cittadini appassionati alla nautica e gli operatori che svolgono attività legate alla marineria, viene percepito in generale come possibile occasione per migliorare l'integrazione tra il mare e il paese, valorizzare il lungomare, potenziare l'economia, risolvere alcune criticità esistenti (viabilità, parcheggi, qualità architettonica, carenze del sistema fognario, interferenze tra funzioni, ecc.). Sembra invece poco compresa l'idea che il porto possa essere anche uno spazio di relazione, dove anche chi non dispone di un ormeggio può trovare servizi pubblici e collettivi che costituiscono un'estensione dei servizi urbani. In particolare sembra che il lungomare sia percepito nella sua funzione di "spazio pubblico" solo nel tratto più vicino a piazza della Vittoria, mentre via via che ci si sposta verso ovest è visto sempre più come spazio di servizio, quasi fosse un "retro" più che un "fronte".

Il quadro conoscitivo elaborato dai tecnici sembra comunque condiviso, anche per quanto riguarda l'evidenziazione delle principali criticità.

Riguardo alle ipotesi d'intervento, è emersa in tutti gli appuntamenti del processo partecipativo, una "spaccatura" tra i sostenitori di una soluzione meno invasiva possibile, che riordini semplicemente la situazione attuale modificando il meno possibile l'esistente, e i promotori di un progetto che risolve una volta per tutte i problemi del porto, migliorandone la qualità e l'aspetto. A questo gruppo appartengono soprattutto cittadini marinesi, preoccupati per la crisi economica e il futuro dei giovani, che vedono la riqualificazione del porto come possibile occasione per creare nuova occupazione e maggior qualità urbana. Nella prima categoria troviamo, oltre che rappresentanti dell'opposizione, molti residenti più recenti o fruitori

di lunga data (proprietari di seconde case, villeggianti fedeli), affezionati l'atmosfera pittoresca e genuina del borgo e alla qualità ambientale dei luoghi. Il confronto di questi due mondi così distanti ha visto momenti molto animati, per la difficoltà di comprendere le reciproche ragioni (*"il porto è la nostra vera ricchezza: bisognerebbe ampliarlo per almeno 1.200 barche così darebbe lavoro a tutto il paese"*; *"Stravolgete pure tutto, così noi ce andiamo e qui verranno solo i cinesi"*), ma forse è stato utile agli abitanti per comprendere che Marciana Marina deve puntare soprattutto sulla qualità dell'ambiente e dei servizi, per non perdere quel turismo esigente e raffinato che viene e fino qui per cercare un luogo non contaminato dal turismo di massa.

Volendo riassumere in "quattro parole" il bilancio delle tre giornate di partecipazione, si può dire che i principi-guida emersi con maggior frequenza siano i seguenti:

- 1) Marciana Marina deve puntare sulla qualità, piuttosto che sulla quantità, quindi se non si riesce a inserire tutte le funzioni meglio rinunciare a qualcosa, piuttosto che rischiare di compromettere la qualità dell'ambiente.
- 2) Il porto può diventare motore di sviluppo per tutto il paese, quindi deve essere potenziato e messo al servizio del pubblico interesse.
- 3) Deve essere trovato un giusto equilibrio tra le esigenze portuali e la balneabilità, perché quest'ultima è fondamentale sia per la qualità della vita degli abitanti, sia per rendere Marciana Marina turisticamente competitiva.
- 4) Il lungomare deve essere migliorato come spazio urbano unitario e continuo, ampliando l'area destinata ai pedoni e alle biciclette e introducendo nuovi servizi nel tratto più carente di esercizi commerciali (es. in piazza Bonanno).