Proposte del Comitato Sarzana, che botta! nell'ambito dell'Inchiesta Pubblica di VAS

Premessa: Avanziamo queste proposte per rispetto della presidenza, che ha accolto la richiesta di una terza riunione dell'Inchiesta pubblica. Ci siamo assunti l'impegno di formulare proposte e lo portiamo a termine, anche se l'approvazione del Piano del litorale da parte del Consiglio comunale in palese e consapevole violazione dell'art. 4 della legge di VAS, vanifica il significato della stessa Inchiesta. Anzi ci chiediamo perché sia stata fatta: ci appare come una pura formalità per consentire all'Amministrazione di accreditarsi come aperta alla partecipazione e al confronto, quando nei fatti (approvazione) dimostra noncuranza o addirittura disprezzo. Questa inchiesta è stata condotta con serietà dalla presidenza, rischia di concludersi in farsa. Per la prima esperienza di VAS a Sarzana, non male. Ovviamente saremmo ben lieti di essere contraddetti dalle decisioni che la Regione assumerà in merito alla delibera di approvazione.

Proposte

Parcheggi. Condividiamo l'impostazione del Parco Magra e riteniamo che le indicazioni siano il "minimo sindacale" per un Piano che voglia almeno rispettare l'ambiente, se non proprio valorizzarlo, limitando il consumo di suolo agricolo e rinunciando ad assumere il numero massimo di auto presenti nei giorni di punta come indicatore a cui subordinare le scelte di mobilità,. La riduzione delle aree agricole da destinare a parcheggio, contenendo la dimensione dello stesso a una superficie inferiore rispetto a quella occupata attualmente nel retrospiaggia, è necessaria anche per incentivare l'adozione di interventi che favoriscano la mobilità sostenibile, che, in caso contrario, verrebbero rinviati sine die.

A tal fine auspichiamo che l'Amministrazione comunale voglia subito aprire un confronto con l'Atc, i comuni confinanti, la Regione per individuare e assumere soluzioni idonee a partire, ad esempio, da un piano corse che incentivi le frequenze e la velocità del trasporto e da un piano tariffario che incentivi l'uso del mezzo pubblico da parte delle famiglie.

Torniamo a sottolineare il grande limite di questa VAS: non conosciamo le previsioni di parcheggi nella fascia costiera di Fiumaretta, che rischiano di aumentare l'impatto sull'area agricola.

Per restare in territorio sarzanese, essendo il presente SUA una variante al PRG di Sarzana, è possibile **riperimetrare il confine del Piano**.

Si propone di comprendere nel perimetro tutte le aree già oggi destinate a parcheggio, ormai compromesse per l'uso agricolo e che non sono state conteggiate. Una loro più efficiente sistemazione può consentire di recuperare molti più stalli degli attuali e consentire di tagliare

aprendo la strada a nuovi abusi (attrezzature collocate anche senza richiesta per catturare i clienti ecc.,). Inoltre si aggiungono altre superfici commerciali, che Marinella spa dovrebbe cedere al Comune, tenendo per sé le superfici, più consistenti ed economicamente appetibili, per le attrezzature balneari. A nostro avviso sarebbe opportuno ridurle almeno a cinque.
Noi abbiamo già evidenziato come tutto il Piano con l'arretramento degli stabilimenti in proprietà privata comporti un grande affare per Marinella spa (con la quale questo Piano è stato concordato nel protocollo d'intesa siglato nel novembre 2013 dal sindaco Cavarra e dall'AD Reverberi) e una perdita per le finanze pubbliche in prospettiva della Bolkestein (le future aste per arenili su cui non si può più realizzare nulla, avrebbero come partecipanti i soli titolari di impianti nel retrospiaggia a dispetto del principio di concorrenza della normativa europea).
Pensiamo che Marinella spa, che da questo Piano si vede significativamente valorizzare dalla destinazione a superfici commerciali e parcheggi i terreni a monte della litoranea, attualmente senza valore di mercato, essendo da tempo abbandonati e degradati, possa cedere in compensazione al Comune tutta la fascia di territorio compresa tra la spiaggia e la strada litoranea. Il Comune in questo modo avrebbe la possibilità di mettere all'asta le superfici edificabili destinate alle attrezzature balneari, commerciali e agli stabilimenti e trarre incassi per le opere pubbliche, senza ricorrere a quelle forme di "opere a scomputo" che hanno nella piscina di Sarzana, nei parcheggi interrati della Vetraia e del Biava e nelle infrastrutture pubbliche del Piano Botta la più eloquente e incontestabile testimonianza d'inefficienza.
Il danno all'erario, che si produrrebbe aggirando la Bolkestein, verrebbe compensato da un maggior ricavo per il Comune, salvaguardando quell'interesse pubblico, che questo Comitato si preoccupa di tutelare al pari dell'ambiente e che a noi sembra gravemente compromesso nell'attuale formulazione del Piano. Si tratta di modificare il protocollo d'intesa e le NTA.
In caso contrario vorremmo capire cosa mette sul piatto in euro Marinella spa, che in quarant'anni ha abbandonato al degrado borgo, pineta e area circostante, a fronte della considerevole rendita che viene ad essa garantita dalla trasformazione dei terreni abbandonati in superfici commerciali e in parcheggi pertinenziali.
Nel tempo, inoltre, i maggiori introiti che potrebbero derivare al Comune dalle concessioni dei terreni potrebbero essere utilizzati per l'ulteriore qualificazione ambientale di tutta la fascia costiera.

19.10.2015 Per il Comitato Sarzana, che botta!

Roberta Mosti (presidente) Carlo Ruocco (segretario)

PROCEDURA VAS
PIANO DEGLI ARENILI E DELLA FASCIA COSTIERA DI SARZANA

Sintesi delle osservazioni presentate da Italia Nostra, Lega Ambiente e Stop al consumo di territorio

Le differenze che caratterizzano le società del mondo moderno si spiegano sulla base di differenze di tipo ambientale.

Jared Mason Diamond

1.0 - PREMESSA

Le nostre osservazioni rilevano alcune incongruenze o il mancato approfondimento di temi legati al piano degli arenili di Marinella. Ciò nonostante riteniamo che quanto ad oggi visionato possa rappresentare un punto di partenza ma non risolutivo per la frazione balneare sarzanese.

Il Piano è comunque soggetto ad un rischio particolare che risiede nel profondo disagio, vissuto da troppo tempo dalla popolazione marinellese; i cittadini, giustamente stanchi, sono disponibili ad accettare qualunque proposta purché si dia inizio ad un processo di riqualificazione della loro frazione.

L'attuale condizione in cui versa Marinella non piace a nessuno: agli abitanti, ai turisti, ai sarzanesi, agli abitanti della piana che da sempre amano e vivono la spiaggia, ai forestieri, ai proprietari di case che vivono tra Marinella e Monte Marcello nei periodi estivi e a chi vi lavora (gestori di stabilimenti e attività commerciali, attività di servizio, ...).

La necessità di avviare rapidamente un Piano globale su Marinella è innegabile; un nuovo processo deve interessare la frazione, dove la programmazione urbanistica, la sistemazione infrastrutturale, la protezione ambientale e il consolidamento del tessuto economico oltre che sociale della frazione, possa porre rimedio a decenni di distrazioni da parte delle istituzioni e al degrado che ne è derivato.

Ad oggi la "rivisitazione" del Piano si concentra sulla manipolazione dei luoghi legati agli arenili ma il livello di interferenze sulla frazione (parcheggi, viabilità, attività economiche, ...) è sostenuto, compromettendo in modo pesante aree di pregio e non solo legate all'agricoltura.

L'analisi fatta dal Piano e le proposte avanzate a parziale risoluzione delle problematiche della frazione, generano ancora perplessità; gli obiettivi di riqualificazione sono più che condivisibili ma i percorsi indicati e le procedure necessarie per attuarlo si presentano ancora incerte e condizionabili.

Si spera che questo passaggio – la VAS – segni, con la partecipazione di tutti, l'inizio di un percorso concreto per il recupero di Marinella.

Queste consultazioni non sono un orpello burocratico, anzi allargano i sentimenti dei cittadini per la conoscenza e il coinvolgimento che a loro volta generano attenzione e consapevolezza del territorio (da intendere anche come difesa dei *beni comuni*), Alla luce dell'approvazione del Piano, avvenuta prima della conclusione della VAS, ne discende che sarebbe necessaria una maggiore attenzione e rispetto da parte dell'Amministrazione comunale non solo nei confronti delle procedure ma delle volontà dei cittadini.

Le osservazioni presentato dall'Ente Parco di Montemarcello Magra sono pienamente condivise e ritenute ineludibili dalle associazioni firmatarie di questo documento.

2.0 - RILEVANZA URBANISTICA

Il Piano, oltre alla regimazione degli arenili, prevede alcune soluzioni che interferiranno in modo significativo col futuro strumento urbanistico comunale, oramai prossimo all'avvio delle procedure di bando.

Per motivi a noi sconosciuti, Il Piano degli arenili consolida non solo alcuni aspetti infrastrutturali, rivelando così un'incongruente disattenzione a temi che, al contrario, meriterebbero una maggiore considerazione; la viabilità, il sistema del verde, l'integrazione delle attività commerciali, ..., così come previste, potranno contribuire ad un assetto diverso, più funzionale e capace di migliorare sostanzialmente le condizioni odierne di Marinella?

Tutto questo non dovrebbe essere oggetto di analisi e proposte di uno strumento urbanistico? Il PUC è sovraordinato e il piano degli arenili rappresenta la successiva e naturale definizione per l'attuazione puntuale del PUC; è per questo motivo che una parte delle proposte presentate si rivelano ibride nelle soluzioni oltre che inconsuete nel percorso procedurale.

Tutto ciò diventa maggiormente incomprensibile quando, analizzando alcune "visioni" progettuali, emergono effetti indotti che rischiano di non far decollare il Piano e quindi di pregiudicare il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Altro fattore critico è la composizione della proprietà delle aree; il 90% fa capo ad un unico soggetto proprietario, la Marinella SpA. In questo contesto il Piano (attuativo di iniziativa pubblica) segna un processo di valorizzazione accentrato intorno al patrimonio della SpA, mentre appaiono sfumate e quindi indefinite le necessarie compensazioni per la collettività e per il territorio.

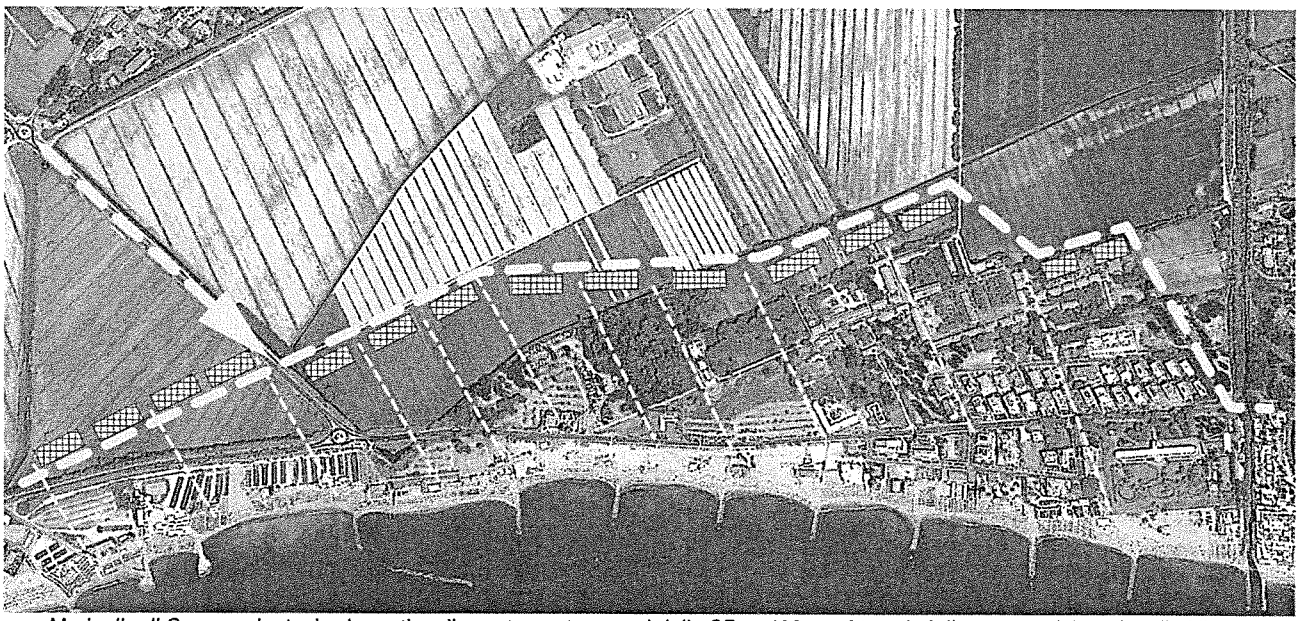
Questo Piano ha il potere di far trasmigrare - a costi per ora incerti – le attività imprenditoriali legate alla balneazione dalla fascia demaniale a quella di un privato; tutto si muove, con qualche piccola eccezione, in favore e a beneficio di un unico soggetto privato.

È questa una riflessione che meriterebbe anche una più attenta considerazione; i destini di una frazione sono in ostaggio di una SpA, soggetta a mutazioni e "terremoti" societari, come peraltro già successo. Tutto ciò, potrebbe generare una gestione monopolistica del territorio?

3.0 - VIABILITA'

L'assetto viabilistico odierno penalizza notevolmente l'abitato di Marinella; nel Piano, pur confermandolo, non abbiamo trovato né analisi dei flussi e né la consistenza e quindi neppure un conseguente indice di sostenibilità, utile a comprendere il livello di tollerabilità del territorio e delle attività economiche esistenti.

L'attraversamento della Strada Provinciale n.432, che divide inesorabilmente frazione e litorale, è l'elemento strategico che pregiudica la trasformazione di Marinella.



Marinella di Sarzana: ipotesi schematica di spostamento a nord della SP: n.432 con i tracciati di accesso ciclopedonali al litorale

Non affrontare la realizzazione di un nuovo tracciato, alternativo a quello attuale, vuol dire consolidare un disagio a totale scapito dell'offerta di qualità della località balneare.

Negli ultimi mesi e in più occasioni l'Amministrazione Comunale sarzanese ha sostenuto che la Provincia è contraria ad uno spostamento della SP n.432 ma a noi risulta che non c'è stato né alcun parere richiesto e neppure nessun pronunciamento da parte dell'Ente spezzino.

Non è complesso ipotizzare una sorta di circonvallazione che, staccandosi dal ponte sul Parmignola attraverso una racchetta, potrebbe agevolmente scorrere dietro la fattoria per ricongiungersi poco dopo sulla direttrice Sarzana-Marinella. La viabilità della SP 432 che scorre nella frazione potrebbe essere ridotta ad un senso unico (a bassa incidenza di percorrenza) per i residenti e per le attività economiche, utilizzando solo metà della careggiata della strada provinciale attuale e trasformando la corsia sud per le altre tipologie di traffico (pedonale e ciclabile).

Il primo lembo di Liguria meriterebbe, soprattutto per sopravvivere anche commercialmente, la proposizione di un'offerta diversa e di qualità, ben distante dal modello versiliese, massivo, caotico e in parte non più attrattivo.

Sulla confinante costa toscana sono differenti le caratteristiche ambientali, gli spazi, le storie, le tradizioni e le tipologie turistiche e non ultimo il substrato imprenditoriale ed economico.

Immaginare una ***Marinella parco tra terra e mare***, non significa cercare o rincorrere la cristallizzazione del territorio: al contrario occorre lavorare sulle potenzialità tangibili ed esistenti per costruire una nuova proposta.

Riscoprire e ricucire mare, arenile, attività commerciali, colonia Olivetti, residenza, fattoria, centro "storico" e l'area parco/campagna è l'unica soluzione percorribile per ripartire, perché si basa su elementi concreti, unici e irripetibili.

È indubbio che questa unicità oggi è frantumata nella realtà dei fatti e negata dal Piano per il futuro, proprio grazie alla presenza della strada n.432.

Il masterplan degli anni 2000 ha tentato invano – e forse per fortuna - di trasformare Marinella (e tutta la restante piana di proprietà del Monte dei Paschi di Siena) in un polo turistico ma gli eventi e i tracolli della società proprietaria (Monte dei Paschi di Siena) aggiuntisi all'avvento della crisi economica hanno svuotato fattibilità e consensi.

In un certo senso, il tempo si è fermato a Marinella; una mancata programmazione nel tempo ha congelato e quindi preservato in parte la frazione evitando ulteriori scempi edilizi dopo quelli avvenuti tra gli anni '60 e '70, ma non ne ha arrestato il degrado.

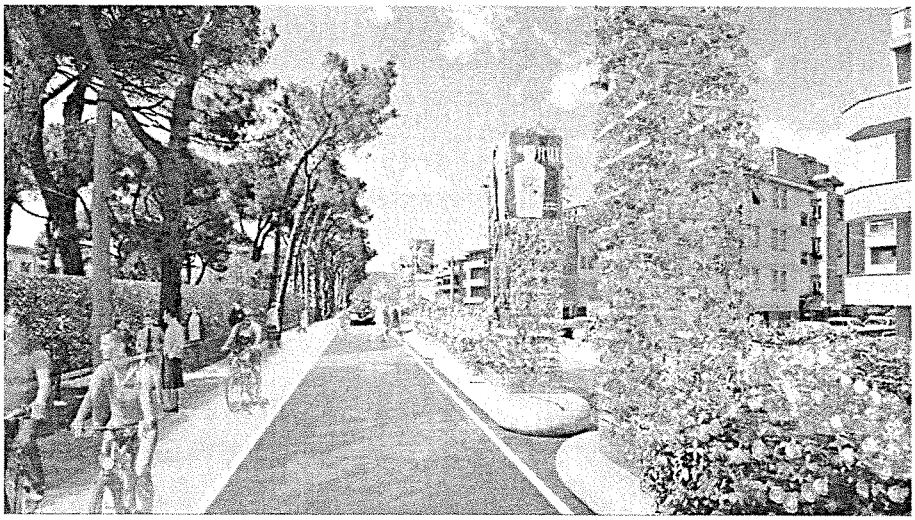
Oltre a queste valutazioni storico/urbanistiche sono evidenti altri motivi di incongruità circa il mantenimento dell'asse principale della SP 432:

- *3.1 - traffico veicolare*: è sicuramente un'arteria di collegamento importante e rilevante a scala territoriale e come tale sopporta un traffico ordinario con rilevanti componenti legate al commercio, ai servizi e alle attività indotte dal vicino porto di Marina di Carrara (peraltro in via di raddoppio).

  Questi flussi già consistenti, d'estate sono gravati ulteriormente da quelli turistici che a loro volta rendono la strada provinciale insufficiente a contenere i transiti, provocando intasamenti non trascurabili. A tutto ciò si sommano i numerosi punti di intersezione con la viabilità interna della frazione e in parte serviti da impianti semaforici.

- *3.2 - qualità ambientale*: da quanto sopra esposto ne discendono due fattori che influiscono sulla qualità ambientale. Oltre ai flussi correnti, i semafori inducono anche fermate temporanee degli automezzi che sono più frequenti e consistenti proprio nel periodo estivo, causando un naturale innalzamento del livello d'inquinamento (nel piano non troviamo riscontri o monitoraggi di riferimento).

  A questo tema si aggiunga quello della sicurezza fisica, riferito ai percorsi ciclabili e pedonali previsti, ricavati a margine della carreggiata stradale e privi di protezioni. Le tre differenti tipologie di traffico richiederebbero una separazione fisica efficace che andrebbe a confliggere con l'insieme urbano per l'impatto visivo che ne conseguirebbe (presenza di guardrails, banchine, ...).



Marinella di Sarzana: una simulazione progettuale estratta dal Piano degli Arenili

Nel piano non abbiamo trovato modelli o soluzioni mirate a proteggere pedoni e ciclisti e le accattivanti ricostruzioni virtuali non mostrano dettagli sufficienti e capaci di soddisfare l'esigenza di una sostanziale protezione, oltre che lungo la carreggiata, anche in prossimità nei numerosi punti di incrocio e di attraversamento.

- La particolarità di quanto previsto (siepi, alberature, ...), pur nella sua validità estetica, inserito in un asse viabile di rilievo, si scontrerebbe con elevati costi di manutenzione e gestione oltre a rappresentare – proprio in una fase di rivalutazione e valorizzazione della frazione – una proposta progettuale conflittuale rispetto agli obiettivi di razionalizzazione.
- *3.3 - parcheggi*: la localizzazione massiva delle aree di parcheggio rende sbilanciata l'offerta complessiva; quanto proposto, oltre a comportare concentrazioni negli accessi e in fasce ristrette di tempo, utilizza aree pregiate sia ai fini agricoli che ambientali. Anche in questo caso, la previsione di uno spostamento della strada provinciale verso nord consentirebbe la realizzazione di una viabilità di penetrazione diretta al litorale del tipo "a pettine"; questa soluzione offrirebbe maggiori possibilità di distribuire le aree di parcheggio e diluirebbe maggiormente i flussi veicolari sia in fase di accesso e sia in uscita. La realizzazione di "piantate" nelle aree a parcheggio e di fasce con siepi di considerevole larghezza (4 metri) rischia di generare un territorio ibrido, più ampio di quello funzionalmente necessario e che nella quotidianità si presterebbe ad essere oltraggiato dalle devastanti abitudini dei tanti cultori dei parcheggi selvaggi.

  La soluzione della concentrazione delle aree di parcheggio, assimila la logica funzionale del centro commerciale, mentre per quanto riguarda Marinella è necessario un percorso più articolato nell'accesso al litorale a fronte del raggiungimento di un maggiore di decoro, di qualità e di sicurezza e per poter godere appieno della risorsa mare oltre che contribuire al suo mantenimento.

4.0 - IL SISTEMA DEL VERDE

Quanto rilevato in precedenza sottolinea uno scenario dove la ricomposizione del sistema del verde si muove più nell'ottica di mitigare le contraddizioni esistenti oltre a minimizzare le nuove proposte che presentare una nuova visione del sistema del verde.

Non potendo offrire, per motivi climatici e di antropizzazione, un progetto per compensare il patrimonio verde scomparso o in via di estinzione, non si colgono gli intenti di una diversa congruità e integrazione del sistema del verde e la sua fruibilità in relazione con le attività legate al turismo, alla ricettività e al tempo libero.

Le piantate di alberi e di siepi nei parcheggi si tramutano in elementi finalizzati alla mitigazione, dove l'aspetto della gestione e della manutenzione, peraltro rilevante, non è affrontato;

queste aree non possono rientrare a far parte del *bilancio del verde*, proprio per la pesante e incongruente commistione d'uso.

La stessa enfatizzazione delle dune, come sottolineato dagli uffici comunali in occasione delle osservazioni, ricade più in una tipologia di aiuola o, più benevolmente, in una cornice scenografica ad uso degli stabilimenti balneari che in una logica di ricomposizione ambientale.

Paesaggisticamente il sistema dunale si configura, oltre che per la casualità delle sue geometrie, per non essere circoscrivibile in soluzioni molto ristrette; in questo caso l'incasellamento proposto e una ridotta profondità della "fascia dunale" rischia di diluire l'appeal immaginato, e fortemente sostenuto come risolutivo, in un cumulo instabile di sabbia.

5.0 – UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

Con la localizzazione delle aree di parcheggio a immediato ridosso della strada costiera – il limite fisico della fascia degli arenili – il raggiungimento dei bagni è pressoché immediato e così non si è reso necessario porre il tema di una mobilità sostenibile; in realtà lo scambio auto/arenile si realizza in poche decine di metri.

Questa è una relazione non solo ambientalmente e culturalmente poco accettabile ma che allontana in modo deciso i tanto desiderati parametri della qualità del sito e delle sue modalità di fruizione.

Una localizzazione più a monte della strada costiera, come già precedentemente sostenuto, richiederebbe la creazione di un sistema di mobilità di prossimità (percorsi pedonali, bus elettrici, cicli, ...) che si affiancherebbe ad un sistema a scala più ampia costituito da una rete strutturata e interconnessa di piste ciclabili tra Sarzana, Luni Mare, Castelnuovo, Ortonovo, Carrara e la vicina Marina.

In prossimità di Luni Mare potrebbe essere realizzato un parcheggio di scambio tra auto e bicicletta, dotandolo di alcune stazioni di bike sharing in punti strategici, oltre che, nei periodi di maggior traffico, anche di un bus navetta, per collegare le spiagge con i parcheggi.

In aggiunta si potrebbe prevedere (già presente sul nostro territorio: *Magra in bici*) un servizio pubblico di affitto biciclette, e anche di bike sharing elettrico per consentire anche a chi non possiede un suo velocipede di prelevarne uno a modico costo.

Arrivare a Marinella in bici, lasciarla nell'apposita griglia custodita per il tempo della balneazione e poi rientrare, rappresenta non solo una fruizione corretta del patrimonio ambientale ma anche un momento di educazione alla salute.

Una maggiore attenzione al processo di disincentivazione del traffico privato potrebbe ridurre sensibilmente i parcheggi previsti nel Piano, evitando di sottrarre ulteriore suolo pregiato in area Parco-Campagna.

Gli accessi ai soggetti con ridotta funzionalità motoria sarebbero comunque garantiti mediante varchi preferenziali, tali da consentire senza alcuna difficoltà la fruizione degli arenili e dei servizi connessi in tutto l'arco dell'anno.

6.0 – RAPPORTO ARENILE E MARE

L'essenza e il valore del litorale di Marinella è generato da due elementi basilari:

- 6.1 – *la sabbia*: costituisce il supporto di riferimento del litorale e la sua qualità determina, non poco, la preferenza da parte dell'utenza; gli arenili ad oggi si alternano tra depositi ghiaiosi e lame di sabbia frutto sia di ripascimento (non sempre di buona qualità) che di emergenza dei substrati. L'erosione ha portato spesso all'emersione di frange terrose, ricoperte solo in parte dai materiali riportati nelle opere di ripascimento.

  Ricordiamo che dopo un impegno previsto nel Piano e pari a circa 7 milioni di euro, non saremo garantiti che il litorale, abbellito con "dune artificiali", non subirà erosioni (con grave danno economico per le attività imprenditoriali).

  Negli anni '90 l'Università di Pisa aveva proposto un intervento di ripascimento con sabbia e ghiaia per un costo di 60 miliardi di lire; si prevedeva una manutenzione ogni 5 anni

che avrebbe risolto il problema dell'erosione del litorale. Il Comune di Sarzana, per motivi meramente economici, preferì, nonostante la contrarietà della maggioranza degli esperti, il progetto del prof. Aminti dell'Università di Firenze che prevedeva un sistema di pennelli frangiflutto costato solo 3 miliardi di lire.

Le proposte avanzate dal Piano rappresentano a tutt'oggi una soluzione tampone che non da garanzie di buona riuscita e rischia di essere inidonea; su questo tema, si minimizza la questione constatando che ad oggi non si rilevano sensibili fenomeni di erosione rispetto al passato.

Probabilmente sarebbe necessario riaffrontare la questione in modo più concreto con una verifica scientifica aggiornata, considerata anche la possibilità di poter accedere a nuovi sistemi di indagine, di monitoraggio e di simulazione. Tutto ciò sarebbe più che necessario anche in previsione del raddoppio del porto di Marina di Carrara che potrebbe modificare ulteriormente la situazione degli arenili. In questo modo si darebbero maggiore concretezza e tranquillità a chi su queste aree deve effettuare investimenti rilevanti e/o programmare l'attività aziendale.

- 6.2 – *le acque*: nel tempo si sono susseguiti numerosi allarmi circa la balneabilità. Una costante attenzione dei cittadini oltre all'incessante azione di prevenzione delle strutture sanitarie, non ha evitato che Marinella in alcuni brevi periodi fosse interessata da divieti di balneazioni. La fragilità della rete esistente e il non ampio bacino marino di smaltimento richiede che l'impianto fognario della frazione sia completato, frutto di grande e frequente disagio durante gli allagamenti che Marinella subisce non solo nel periodo invernale.
  Resta la difficoltà di garantire la balneabilità del mare impegnando ACAM, per contratto, ad eseguire ripetuti controlli del nuovo depuratore di Portonetti, al quale dovrebbero essere allacciati tutti i nuovi stabilimenti in costruzione, oltre a tutti gli edifici e le residenze civili della piana retrostante. Si propone, data la presenza di spazio adeguato, che l'impianto sia affiancato, come indica la più avanzata tecnologia sostenibile, da un fitodepuratore di 2°livello, per trattare al meglio - e continuativamente - con piante idrofile adatte, l'eluato del depuratore.

7.0 – DIRETTIVA BOLKENSTEIN

Il Piano degli arenili si prospetta anche come strumento per aggirare, anche se in un modo ingenuo, le regolamentazione europea per le concessioni demaniali. Si tratta si di un tema marginale e legato a differenti variabili (legislazione comunitaria, deroghe, aggiornamento della normativa italiana, ...) ma è pur vero che nel tempo potrebbe essere d'intralcio alle imprese; potrebbe non essere garantita ad esse la sicurezza del possesso nel tempo del litorale e quindi minare la legittima remunerazione degli investimenti eseguiti.

In varie occasioni la giurisprudenza italiana si è già espressa, avversando tentativi anche più raffinati di quanto previsto nel Piano odierno, e arrivando a vanificare numerosi progetti .

Quest'incertezza ad oggi rimane e potrebbe, nel tempo, rischiare di inficiare il Piano, sottraendo risorse e allentando le disponibilità degli operatori commerciali, perno strategico del recupero di Marinella.

8.0 – SOSTENIBILITA' ECONOMICA E MERCATO

Se da una parte al Piano va reso merito perché fornisce un primo approccio che garantisce, finalmente, una nuova infrastrutturazione tecnologica (rete fognaria, elettrica, illuminazione pubblica, piste ciclabili, ...) dall'altra l'ipotesi di rendere più lunga la stagione a Marinella oltre a quella balneare, cozza su presupposti fragili e poco attendibili.

In effetti si basa sulla proposizione di una rete di esercizi commerciali legati alla ristorazione e alla somministrazione (ristoranti, bar e pizzerie), connessi in parte agli stabilimenti balneari e in parte con nuove edificazioni; riteniamo che questa proposta possa difficilmente sostenere un progetto di rivitalizzazione della frazione durante tutto l'arco dell'anno.

Quest'ambiziosa ipotesi potrebbe trovare risposte solo se il progetto complessivo non si fermasse alla ricollocazione dei bagni ma rivolgesse una necessaria attenzione alle potenzialità del

patrimonio ambientale ed edilizio esistente (arenili, mare, tenuta agricola, colonia Olivetti, parco campagna, area archeologica di Luni, risorsa fiume, ...); incrociando questi elementi di riferimento, e di cui riconosciamo la strategicità, con le attività legate a Marinella (tempo libero, relax, sport, attività balneare, coltivazioni agricole, ...) può essere possibile favorire e incentivare lo sviluppo di iniziative imprenditoriali e non solo (circoli sportivi), affinché non ricadano sempre e comunque nel campo "salvifico" della somministrazione e della ristorazione.

Gli esempi di aree similari alla nostra, se non opportunamente guidate nello sviluppo, rischiano di trasformarsi in tutt'altro; parte del litorale romano e casertano, diventati negli ultimi anni un *non luogo*, hanno offerto le migliori condizioni affinché vi attecchissero attività illegali che a loro volta hanno espulso o contaminato le attività commerciali esistenti. I segnali, seppur deboli, di una deriva del genere sul nostro territorio, anche recenti, sono già percepibili; ne discende che l'obiettivo del Piano deve essere anche quello di rafforzare il tessuto economico esistente, ovviamente solo quello legato ad attività lecite!

Ne deriva che la sostenibilità economica delle iniziative è necessaria ed è un fattore determinante; infatti si correrebbe un rischio molto elevato di blocco, già in itinere, degli interventi su Marinella se, per la sua attuazione, il richiesto e necessario accordo tra il concessionario della spiaggia e il soggetto proprietario del retro spiaggia vacillasse per questioni economiche.

È pur vero che ogni passaggio dovrà essere rimesso ad accordi tra privati e non potrà essere subordinato al disegno, se esiste, della Marinella SpA o al volere pubblico.

Tale situazione è stata peraltro richiesta recentemente ed espressamente al progettista (in occasione del consiglio comunale) e lo stesso ha riconosciuto che se non via sarà accordo tra i privati il Piano potrebbe rimanere bloccato.

Sarzana, 19 ottobre 2015

ITALIA NOSTRA *La Spezia/Sarzana*

LEGA AMBIENTE *La Spezia/Val di Magra*

STOP AL CONSUMO DI TERRITORIO *La Spezia*