



LA COSTRUZIONE DEL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

Analisi e metodi di indagine per i processi di progettazione partecipata

Introduzione	2	Capitolo IV:	
Capitolo I:		IL CASO DEL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA	57
SINTESI DEL PERCORSO FORMATIVO	3	Localizzazione	58
Presentazione corso di laurea	4	Evoluzione del sito portuale di Marina di Carrara	62
Laboratorio I: Scala urbana	5	Il rapporto tra Porto e Città	67
Laboratorio II: Scala territoriale	10	Il Percorso Partecipativo: Porto le mie Idee	74
Laboratorio III: Analisi per la progettazione	15	Conclusioni	99
Tabella di sintesi del percorso formativo	18	Capitolo V:	
Capitolo II:		LINEE GUIDA PER UN'ALTERNATIVA POSSIBILE	100
GESTIONE DEL PROCESSO E PROGRAMMAZIONE PARTECIPATA	19	Bibliografia – Siti di Riferimento	113
Processi di trasformazione territoriale	21		
Le strutture organizzative ricorrenti	24		
Partenariato Pubblico – Privato	27		
La programmazione partecipata	29		
Quadro di sintesi	35		
Capitolo III:			
WATERFRONT, ORIGINI E MODELLI	36		
Evoluzione del waterfront	37		
Il caso di VadoLigure	40		
Il caso di La Spezia	44		
Il caso di Trieste	48		
Il caso di Genova	52		
Conclusioni	56		

Struttura della tesi La tesi presentata è finalizzata ad indagare quali sono i meccanismi che ruotano dietro ai processi di progettazione partecipata per i lavori pubblici, argomento che prende sempre più campo soprattutto nei programmi elettorali di molte realtà politiche. Iniziando con il resoconto degli insegnamenti principali dei tre anni di corso, viene intrapreso un ragionamento che, anche grazie alle conoscenze acquisite, attraversa il campo dei rapporti di partecipazione e partenariato pubblico/privato, per poi focalizzarsi sul caso concreto di Marina di Carrara per la realizzazione del nuovo Waterfront.

Capitolo Primo Sintesi dei laboratori che scandiscono i tre anni di corso

Capitolo Secondo Relazione sugli attuali sistemi di partenariato pubblico e privato

Capitolo Terzo Breve analisi dei principali casi presi a modello come riferimenti per un confronto col caso studiato, ma soprattutto necessari per capire quali siano le linee guida in materia di progettazione di waterfront.

Capitolo Quarto Focalizzazione sul caso di Marina di Carrara. Dopo la presentazione dei progetti proposti viene eseguita un'analisi dei procedimenti scelti e delle strategie progettuali intraprese.

Capitolo Quinto Alla fine di questo esercizio viene presentata un'ipotesi progettuale possibile, che non si pone come la soluzione ottimale, ma come un'alternativa scaturita dalle considerazioni fatte in precedenza.

Capitolo I: SINTESI DEL PERCORSO FORMATIVO

Presentazione corso di laurea 4

Laboratorio I: Scala urbana

Analisi interpretazione e rappresentazione della città: 5

Localizzazione 6

Lettura della carta e morfologia dei percorsi 7

La normativa 8

Struttura dell'insediamento e del tessuto urbano 9

Laboratorio II: Scala territoriale

Analisi per il progetto territoriale: 10

Lo strumento informatico GIS 11

Idrologia e morfologia del territorio 12

Ecologia vegetale 13

Analisi e valutazione ambientale 14

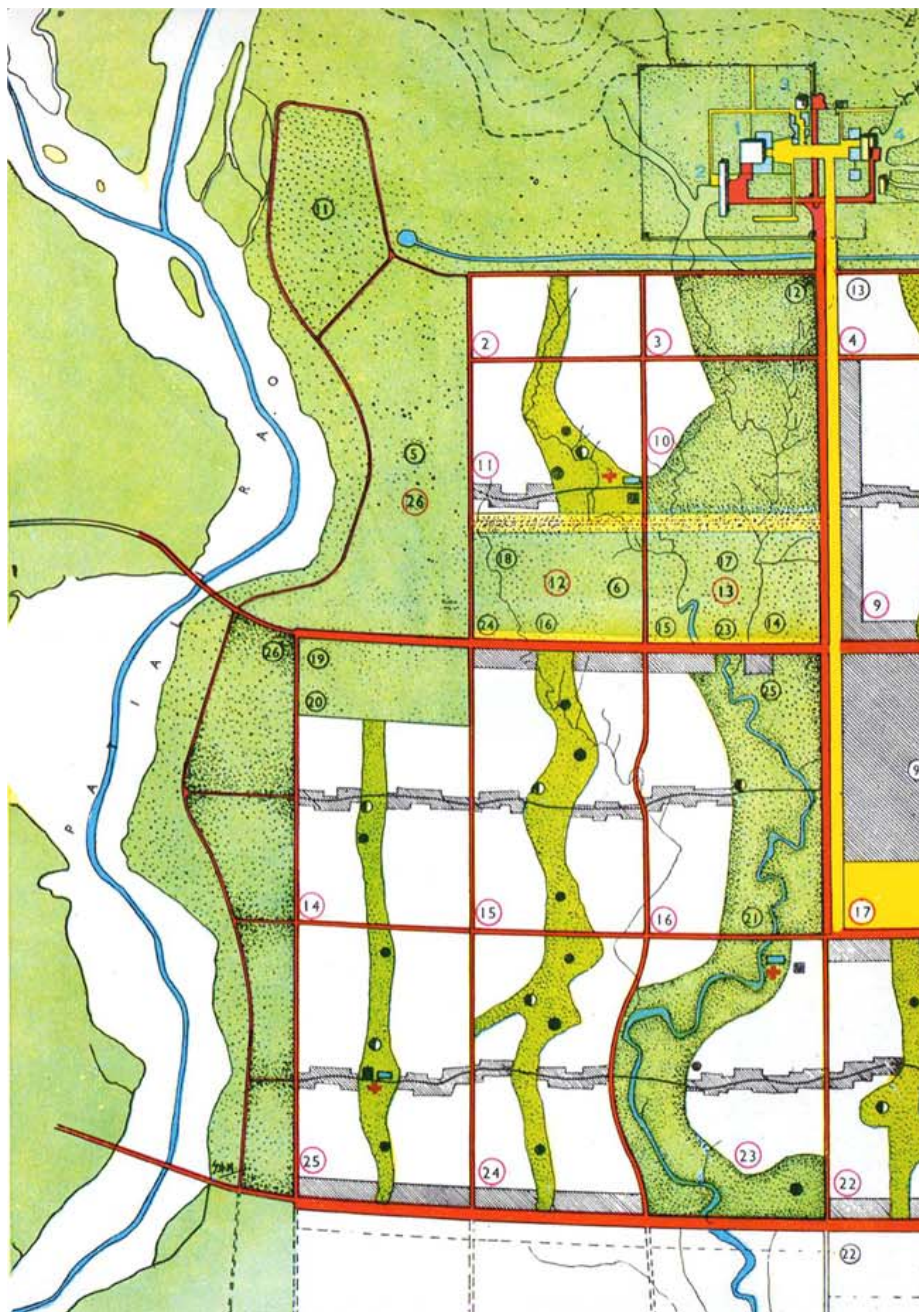
Laboratorio III: Analisi per la progettazione

Analisi per il progetto urbano – Tecniche per la riqualificazione 15

Analisi per il progetto urbano 16

Analisi per la riqualificazione urbana 17

Tabella di sintesi del percorso formativo 18



Obiettivi del CDL

- Possedere le conoscenze di base per analizzare i processi di trasformazione della città e del territorio.
- Conoscere le teorie, i metodi e le tecniche di analisi delle forme e delle relazioni funzionali dell'ambiente fisico e dei suoi processi evolutivi.
- Possedere le conoscenze di base relative alla pianificazione e alla progettazione urbanistica, territoriale, ambientale.
- Analizzare il montaggio e la gestione dei processi complessi e dei programmi di opere pubbliche.
- Possedere le conoscenze di base per valutare gli effetti delle azioni di pianificazione sul contesto insediativo, ambientale, paesaggistico, sociale ed economico.

Principi e concetti

• Territorio

Delimitazione di uno spazio fisico definito in base ad un obiettivo specifico, contraddistinto da una sua dimensione oggettiva.

• Ambiente

Concetto che si è diffuso nel secondo dopoguerra, nato da motivazioni scientifiche tese a risolvere gli effetti di un progresso senza controllo. Questo termine connota un modo di vedere la realtà, ha anch'esso una dimensione oggettiva fornitagli, come detto, dalle discipline scientifiche ad esso connesse, e va concepito come l'insieme delle relazioni tra una specie (l'uomo) e ciò che lo circonda (la natura).

• Paesaggio

Termine le cui origini sono da far risalire al XVIII secolo, periodo in cui si riflette coscientemente sulle idee di bello e sublime. Esso va inteso come l'immagine del territorio così come è percepita dalle persone.

Finalità in campo lavorativo

- Condurre analisi delle strutture urbane, territoriali e ambientali.
- Concorrere e collaborare all'elaborazione di atti di pianificazione, programmazione, gestione e valutazione.
- Contribuire alla definizione di strategie delle amministrazioni, istituzioni ed imprese con riferimento al recupero, alla valorizzazione e alla trasformazione della città, del territorio e dell'ambiente.

Modalità di apprendimento

- Laboratori e confronto interdisciplinare.
- Corsi ex cathedra.
- Esperienza di tirocinio.
- Seminari e corsi di approfondimento.

Temi trattati

Lettura e interpretazione delle forme urbane, in base a differenti fondamenti culturali e scientifici e in relazione agli obiettivi progettuali. Rassegna critica di metodi ed esperienze di analisi morfologica.

Scala

Dimensione urbana.

Articolazione del laboratorio

• *Tecniche e legislazione urbanistica*

Rapporto tra organizzazione sociale ed organizzazione spaziale; parametri ed indici; opere di urbanizzazione, standard abitativi, urbanistici e relativa legislazione; zoning; esproprio e perequazione; vincoli; interventi di recupero del patrimonio edilizio; titoli abilitativi alle trasformazioni; sistema dei piani; leggi regionali liguri dopo il trasferimento delle competenze alle regioni, fino alla L.U.R. 36/97.

• *Elementi di rilievo urbano*

Sistemi di rappresentazioni nelle varie scale grafiche; lettura con il disegno dal vero e per proporzioni, la fotografia storica e attuale; l'ambiente e le forme insediative; tecniche per la restituzione di carte tematiche; il rendering di scene urbane e fotointerpretazioni.

• *Evoluzione dell'impianto urbano*

Nascita, crescita ed evoluzione degli insediamenti; lettura della città attraverso le tipologie edilizie che ne rappresentano la consistenza solida e l'elemento imprescindibile che ha determinato il tipo di sviluppo della città stessa; mutamento nel tempo del concetto di casa e dell'organizzazione dei sistemi aggregativi.

• *Morfologie e strutture dei sistemi insediativi*

Quadro generale delle analisi per il piano; lettura e interpretazione delle forme urbane, in base a differenti fondamenti culturali e scientifici e in relazione agli obiettivi progettuali; rassegna critica di metodi ed esperienze di analisi morfologica.



Foto aerea periferia statunitense: "Sprawl"

Genova Voltri

Voltri è la delegazione genovese collocata all'estrema periferia della città sviluppatasi alla foce del torrente Leiro. Assieme alla attigua frazione di Prà ha assistito al progressivo ampliamento del porto di Genova, che se pur risparmiando le sue spiagge, e portando nuovi posti di lavoro e occupazione grazie anche alle attività cantieristiche connesse, ne ha gravemente compromesso il rapporto con l'ambiente.



Individuazione della delegazione di Voltri all'interno del Comune di Genova

Obiettivi

- Presentare questioni fondamentali di conoscenza dell'ambiente urbano e introdurre all'uso di metodi di analisi applicabili in fase di piano e progetto urbano.
- Sviluppare capacità e tecniche personali di analisi e descrizione della città, evidenziando la complementarietà delle diverse chiavi di lettura.
- Far emergere le finalità operative dell'analisi urbanistica ed i limiti e le valenze del lavoro che l'urbanista compie nell'interrogare la città, nelle sue componenti e in relazione al suo territorio.



Immagine satellitare dell'abitato di Voltri. Fonte: GoogleMaps

Il Comprensorio di Voltri:

La valle di Voltri si presenta come un cuneo incassato nella catena dell'Appennino ligure. La ricchezza di torrenti e di vegetazione fa sì che in tutto il comprensorio si sviluppino particolarmente l'industria cartiera, che sin dal XV secolo caratterizza la produzione di tutta l'area.

Letture di una carta e della morfologia di un territorio.

A tal scopo l'esercizio principale del modulo del laboratorio consiste nell'individuazione delle componenti principali di un Bacino idrografico:

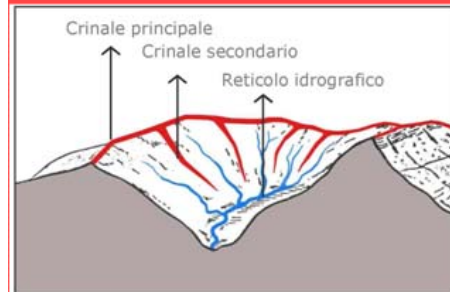
CRINALE:

linea immaginaria che collega tutti i punti di maggiore altezza di un rilievo montuoso e che funge da spartiacque tra un versante e l'altro del rilievo. Sono individuate due categorie di crinali:

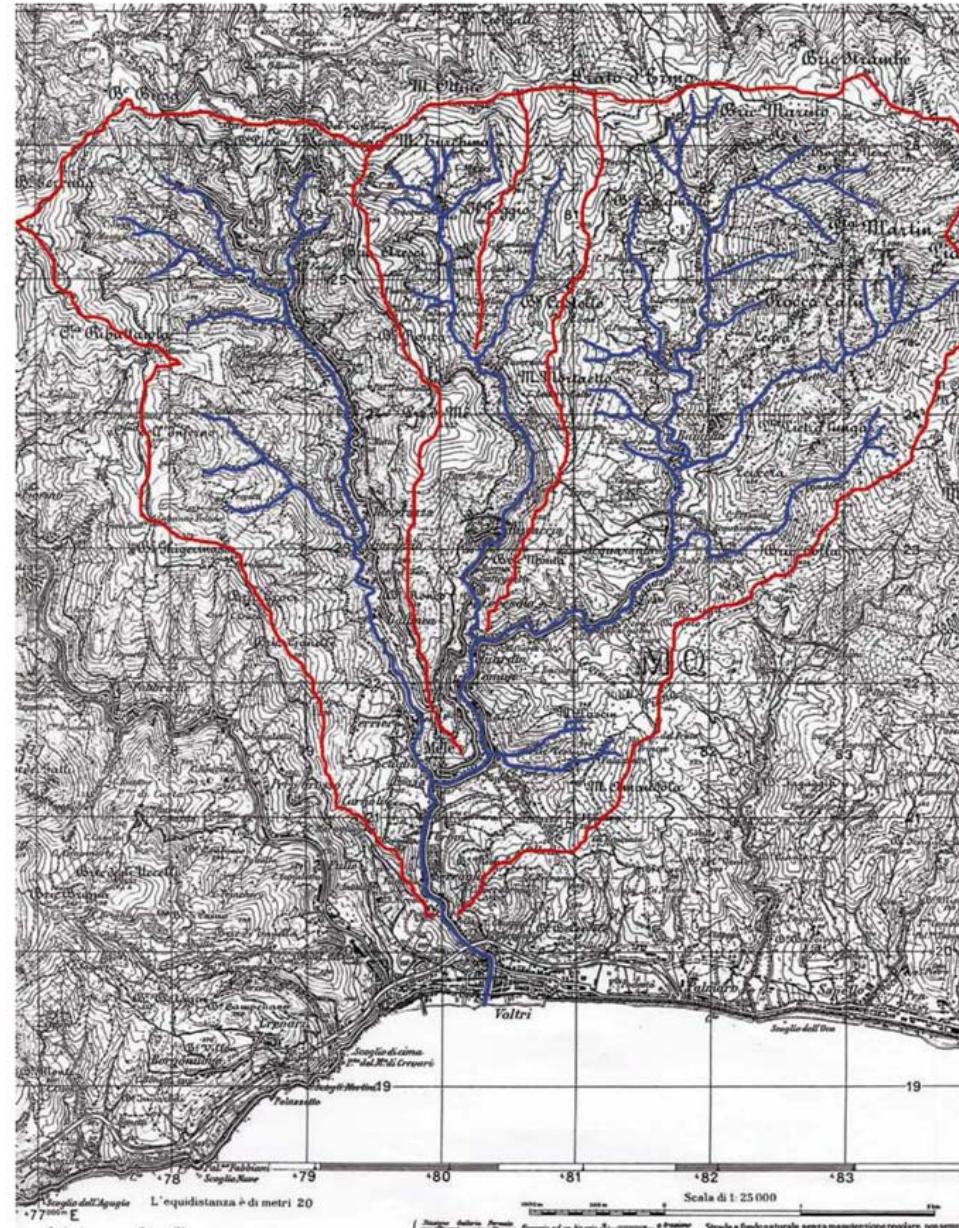
Principali e Secondari.

RETICOLO IDROGRAFICO:

l'insieme delle linee di impluvio e dei corsi d'acqua presenti all'interno del bacino costituiscono il reticolo idrografico.



Sopra: schema di Crinali e Reticoli



Sopra: reticolo idrografico del torrente Leiro e dei Crinali della valle.

Morfologia dei percorsi:

Da G.Caniggia, G.Maffei "Letture dell'edilizia di base. Composizione architettonica e tipologia edilizia"



Modello teorico del primo ciclo territoriale (impianto)

1-percorsi di crinale principale, 2-percorsi di crinale secondario, 3- contro crinali locali, 4- contro crinali continui.

Tipologie dei percorsi:

Crinale Principale: si forma con lo sviluppo di economie nomadiche, utilizzato per collegare polarità esterne alla valle, il tutto con un buon grado di sicurezza grazie alla buona visibilità data dalle quote elevate e alla scarsa presenza di ostacoli naturali.

Crinale Secondario: caratterizzano la prima fase stanziale degli insediamenti, corrono dai crinali principali agli insediamenti più alti seguendo i promontori della valle.

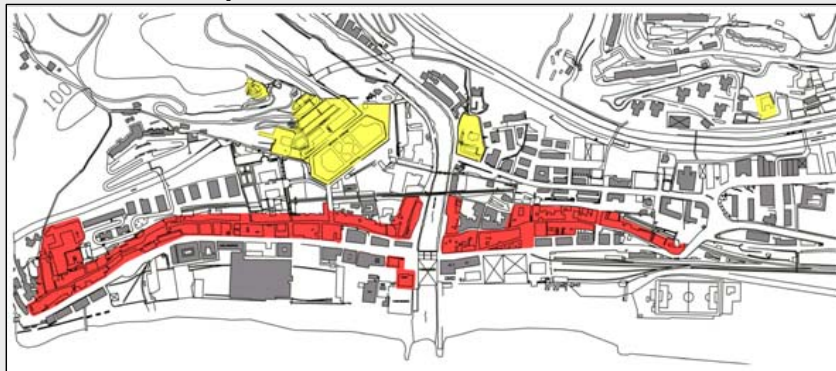
Mezzacosta: si sviluppano lungo le curve di livello per collegare tra loro i vari promontori.

Fondovalle Principale: seguono l'andamento del collettore principale.

Fondovalle Secondario: risalgono gli affluenti per giungere spesso sino nelle unità vallive contrapposte.

Controcrinali Sintetici: mettono in comunicazione due polarità esterne alla valle percorrendo i percorsi di crinale secondario, guardando il corso d'acqua per poi vallicare in corrispondenza dei percorsi di crinale principale.

Insedimento preindustriale



Tessuto urbano storico. Individuato nei vecchi borghi di Sant'Erasmus e Gattega, che si estendono linearmente lungo la costa tra il torrente Cerusa e Leiro.

Tessuto rurale storico. Immediatamente alle spalle dell'abitato costiero si trova il comprensorio della villa Duchessa di Galliera e al margine est dell'abitato il convento dei Francescani.

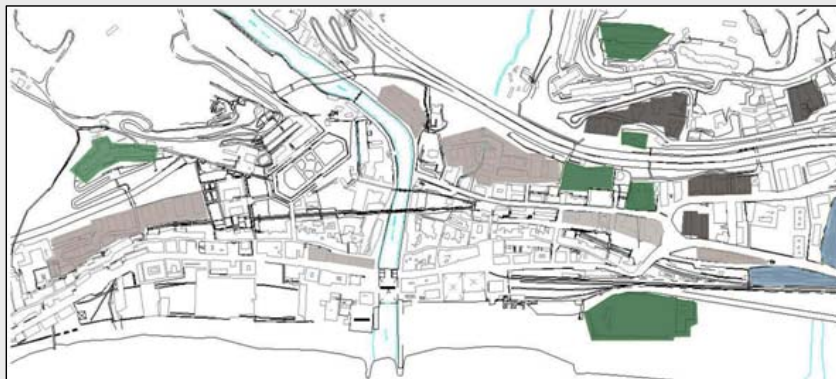
Insedimento di età industriale



Impianti industriali. Si sviluppano lungo il torrente per sfruttarne l'acqua per le industrie cartiere, e lungo la costa dato il proliferare della cantieristica navale.

Espansione residenz. Si colloca principalmente in prossimità dei nuovi impianti produttivi, nascono come alloggi per i lavoratori, assistiamo ad altri interventi come la ristrutturazione del castello del Leiro.

Città contemporanea



Espansioni residenziali. Si collocano per la maggior parte nell'area collinare.

Progetti unitari. Tipico esempio di pianificazione si attestano sempre nell'area collinare.

Impianti produttivi.

Servizi speciali. Ospedali scuole campo sportivo si collocano nell'area di levante della città, quella cioè di ultima espansione.

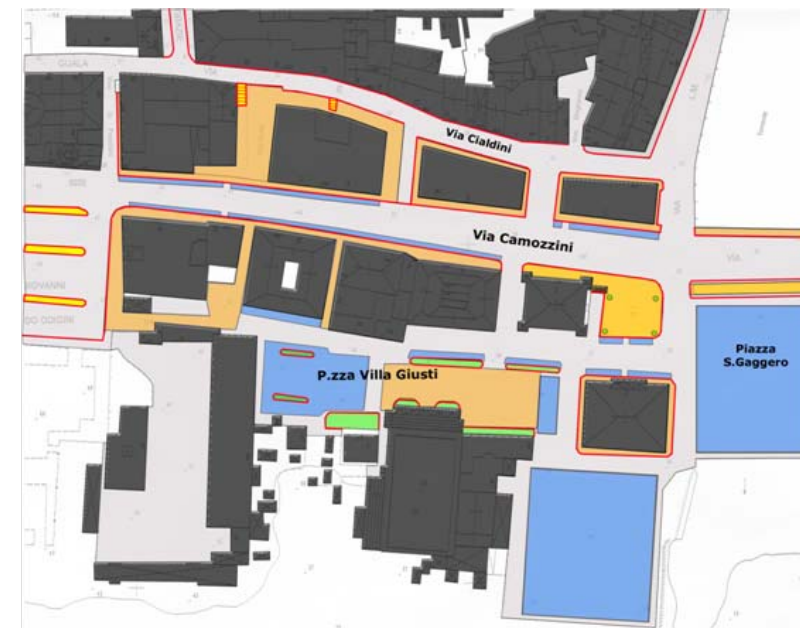
Analisi dello spazio urbano

L' esercitazione finale del laboratorio prevedeva, oltre all'analisi dell'evoluzione dell'insediamento di Voltri, anche un ragionamento sullo stato attuale della città.

Attraverso l'analisi puntuale di alcune tematiche prestabilite come:



Per poi giungere ad una tavola di sintesi delle analisi svolte, che rappresentasse la struttura del tessuto urbano della porzione di territorio presa in esame, utile per una lettura critica dello stato attuale, e delle condizioni di vivibilità.



Struttura dell'area centrale di Voltri

Temi trattati

Quadro generale delle analisi per il piano. Lettura e interpretazione delle forme urbane, in base a differenti fondamenti culturali e scientifici e in relazione agli obiettivi progettuali. Rassegna critica di metodi ed esperienze di analisi morfologica.

Scala

Area vasta.

Articolazione del laboratorio

• *Analisi e valutazione ambientale*

Strumenti urbanistici per il controllo degli aspetti ambientali e paesistici del territorio; analisi ambientali e ambiente costruito; rete dei collegamenti e mobilità; tessuto produttivo agrario; valori del paesaggio.

• *Ecologia vegetale*

Comprensione dei rapporti tra copertura vegetale ed ambiente; fattori ecologici e loro influenza su distribuzione e forme di crescita delle piante; popolamenti vegetali; specie tipiche di ambienti vegetali; criteri e scelte per la pianificazione, riqualificazione, salvaguardia.

• *Idrologia*

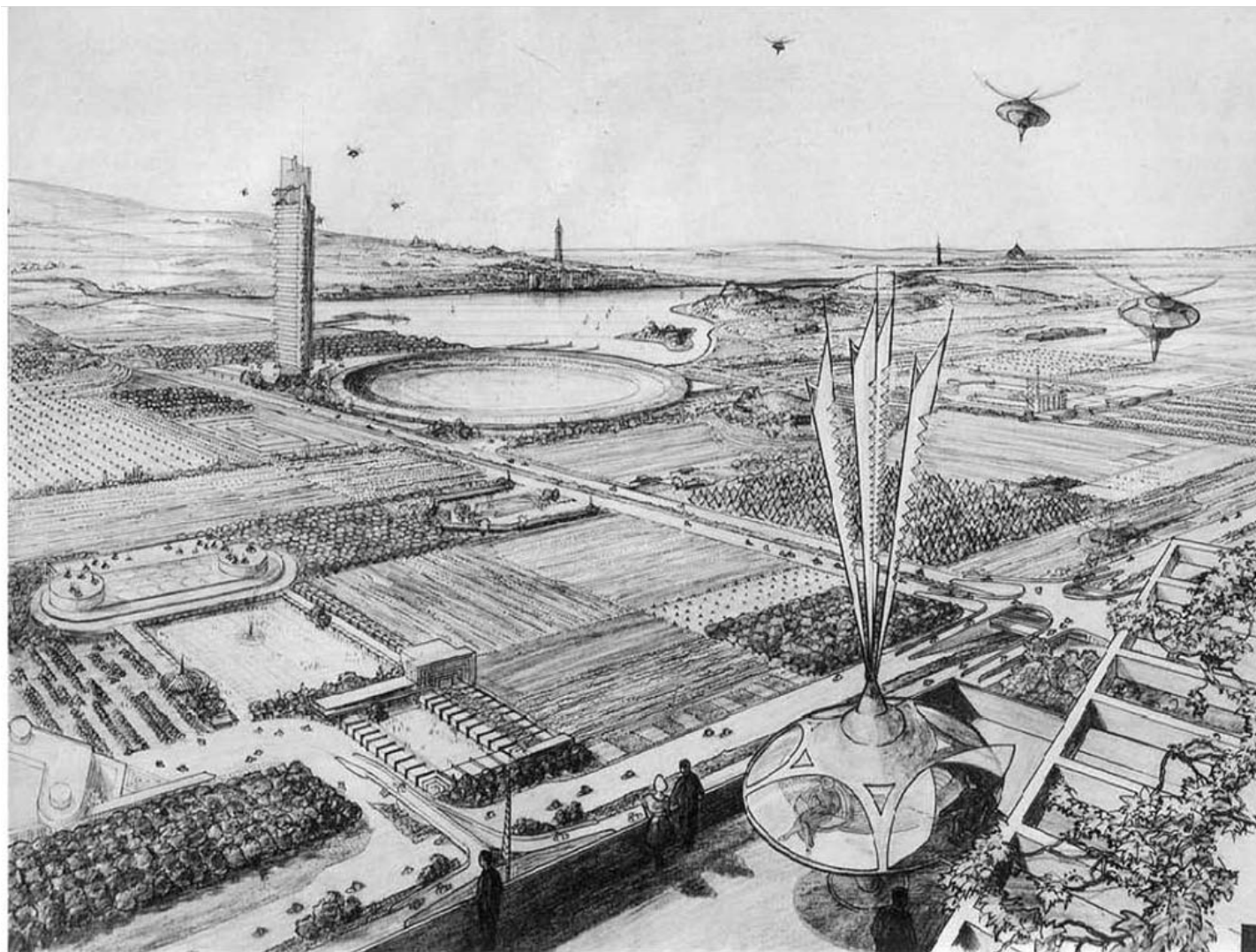
Ciclo idrologico; bacino idrografico; reticolo di drenaggio; parametri morfologici; misure idrologiche; criteri interpretativi delle misure idrologiche; rappresentazione del regime di un corso d'acqua; caso di studio del torrente Ceresa.

• *Strumenti e metodi della storia locale*

Ricerca storica; impiego delle fonti storico-documentarie; approccio storico allo studio del territorio ed al popolamento rurale.

• *Gestione e politiche del territorio*

Leggi e strumenti di piano e programma di area vasta; politiche integrate di gestione; problemi di sussidiarietà e copianificazione; modalità di individuazione delle priorità di intervento, dei finanziamenti pubblici e privati, degli operatori.



F.L. Wright: ipotesi di città ideale "Broadacre" U.S.A. 1932

IL GIS

La caratteristica principale ed innovativa di questo laboratorio è il fatto che le analisi e le valutazioni sono prodotte con il supporto delle tecnologie GIS (Geographical Information System), che costituiscono l'ambiente informativo comune anche agli altri moduli del laboratorio.

Le tecnologie sono state utilizzate non solo per costruire una base di dati interdisciplinari, ma attraverso elaborazioni più articolate volte a individuare le relazioni tra i fenomeni studiati nei differenti moduli del laboratorio, potranno essere costruite anche basi di informazioni. Geomedia è un prodotto pensato per visualizzare e analizzare dati e progetti GIS in formato nativo integrandoli in un unico ambiente. Geomedia facilita la comunicazione geografica e offre la possibilità di effettuare analisi su più banche dati contemporaneamente.

La struttura

-**GeoWorkspace.** È l'ambiente di lavoro di Geomedia, all'interno del quale è possibile visualizzare dati geografici. All'interno possono essere create più connessioni a progetti GIS esistenti.

-**Warehouse.** Sono le connessioni aperte all'interno del GeoWorkspace. Ognuna contiene dati geografici provenienti da una fonte unica, ad esempio da Access, ARC/INFO o CAD.

-**Feature.** È un'entità geografica rappresentata su mappa da una geometria e definita da attributi alfanumerici in un database.

-**Feature Class.** Classificazione della tipologia geometrica che caratterizza una feature.

-**Query.** Sono delle interrogazioni eseguite sulle tabelle degli attributi delle diverse feature Class.



Elementi determinanti un bacino

Il bacino idrografico del torrente Cerusa è stato individuato tenendo conto di due tipologie differenti di elementi naturali:

- i crinali principali;
- la rete idrografico.

Collocazione geografica

Il Cerusa ha una superficie complessiva pari a 24 kmq. Ha origine sulle pendici del Bric del Dente, a quota 1050 m s.l.m. circa e, dopo un percorso di circa 10.7 km in direzione nord-ovest/sud-est, defluisce in mare. È delimitato a levante con il bacino del torrente Leiro, a occidente con il bacino del torrente Lerone.

Aspetti litologici generali

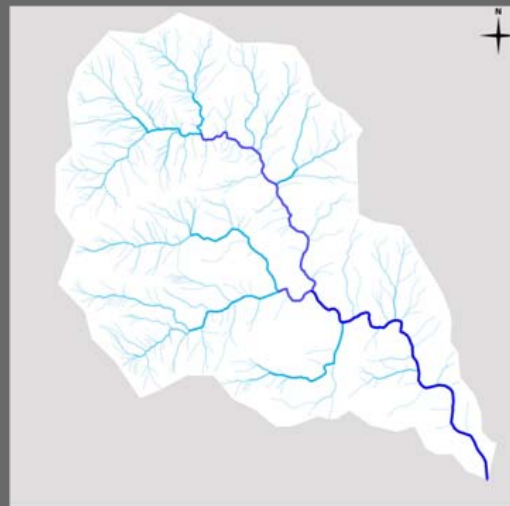
Il bacino si sviluppa in un'area caratterizzata dalla presenza di terreni appartenenti al complesso litologico ofiolitifero noto come "Gruppo di Voltri".

Le unità che sono state distinte nel Gruppo di Voltri sono riunite in due insiemi:

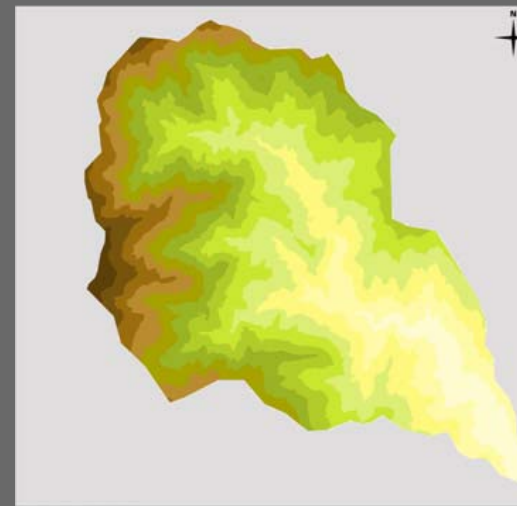
- rocce gabbriche e serpentinitiche;
- calcescisti e prasiniti.

La valle Cerusa è adagiata ai piedi dei monti Reixa e Bric del Dente, rilievi facenti parte del massiccio del Monte Beigua, caratterizzati dall'accentuato degradare dei versanti esposti a mezzogiorno; tale morfologia del terreno è dovuta al substrato roccioso formato da serpentinite, un roccia che in relazione alle proprie caratteristiche chimiche non permette un grande sviluppo della vegetazione. Il caratteristico aspetto brullo del paesaggio è dovuto alle notevoli quantità di magnesio e metalli pesanti presenti nei versanti.

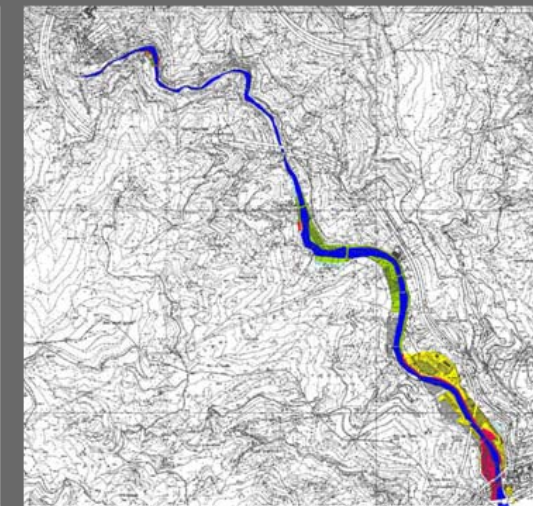
ORDINI GERARCHICI DEL BACINO



CARTA IPSOGRAFICA



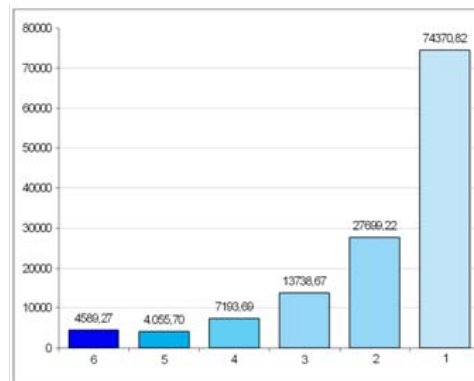
CARTA DEL RISCHIO IDRAULICO



Il metodo Horton-Strahler

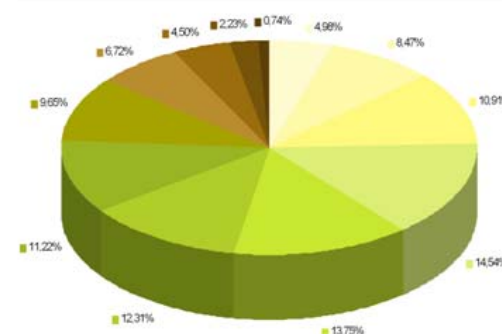
Uno dei sistemi di ordinazione più seguito è quello di Strahler. Per ogni bacino idrografico esiste una relazione fra il numero d'ordine dei rami fluviali (u) e il totale dei rami fluviali (Nu). In genere il valore del secondo diminuisce all'aumentare del primo.

Analisi statistico-quantitativa



Analisi statistico quantitativa

Il grafico a torta sotto rappresentato contiene le percentuali di territorio appartenenti ad ogni fascia altimetrica in rapporto alla superficie totale del bacino.



Caratteristiche

Il rischio idraulico è stato determinato mediante sovrapposizione delle tre fasce di inondabilità (con periodi di ritorno di 50, 200 e 500 anni) con gli elementi a rischio secondo i risultati indicativi riportati nella matrice rappresentata nella tabella sottostante.

Elementi a rischio	PERICOLOSITA' (fasce fluviali)		
	P1 200<T<500 fascia C	P2 50<T<200 fascia B	P3 T<50 fascia A
E0	R0	R1	R1
E1	R1	R2	R3
E2	R2	R3	R4
E3	R2	R4	R4

Obiettivo

Lo scopo consiste nell'elaborare una tavola che ipotizzi una rete ecologica partendo dall'analisi del l'utilizzo del suolo mediante:

- la carta dell'uso del suolo della Regione Liguria;
- la carta forestale della Regione Liguria.

La preparazione delle tavole è basata sull'elaborazione dei dati in base alla legenda del CORINE Land Cover 2000.

Materiale fornito

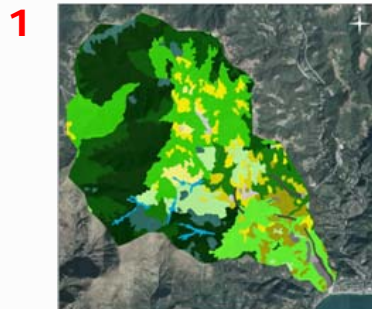
- carta dell'uso del suolo della Regione Liguria;
- carta forestale della Regione Liguria;
- legenda del CORINE Land Cover 2000.

Programma CORINE: significato e utilizzo

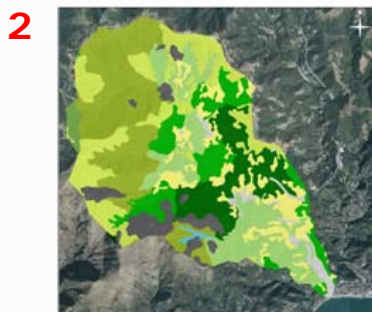
Dal 1985 al 1990 la Commissione Europea ha realizzato il Programma CORINE (Coordination of Information on the Environment) con lo scopo principale di ottenere informazioni ambientali armonizzate e coordinate a livello europeo. Il Programma, oltre raccogliere i dati geografici di base in forma armonizzata (coste, limiti amministrativi, industrie, reti di trasporto ecc.), prevede l'analisi dei parametri ambientali quali copertura e uso del suolo (CORINE Land cover), emissioni in atmosfera (CORINE Air), la definizione e l'estensione degli ambienti naturali (CORINE Biotopes), la mappatura dei rischi d'erosione dei suoli (CORINE Erosion).

Procedure di analisi

I passi fondamentali per l'elaborazione dell'ipotesi di rete ecologica si possono riassumere:



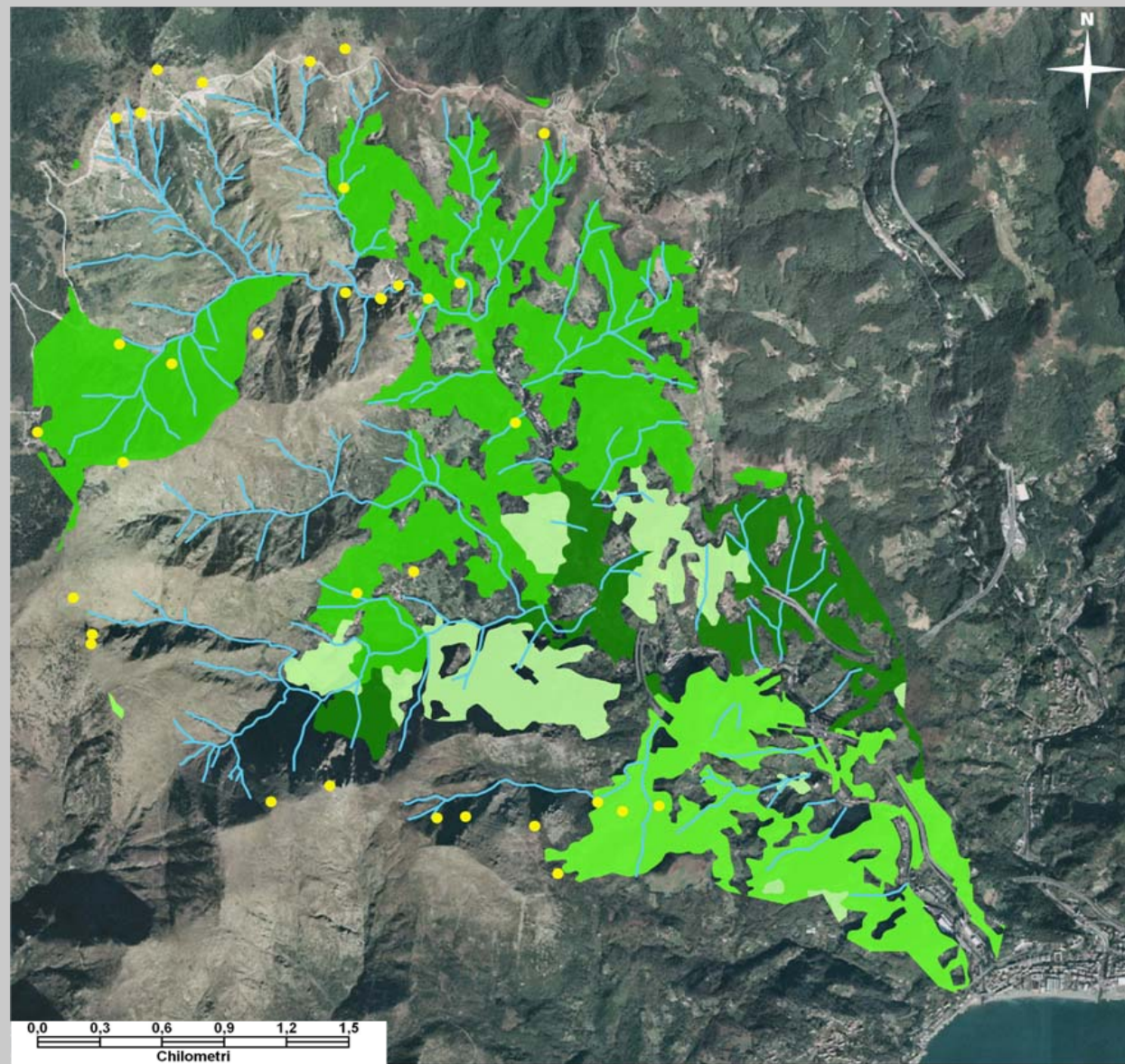
Estrapolazione dei dati della carta dell'uso del suolo della Regione Liguria



Estrapolazione dei dati della carta Forestale del Parco del Beigua



Individuazione delle aree SIC secondo la legenda CORINE Land Cover 2000

I POTESI DI RETE ECOLOGICA

Obiettivi

- sviluppare analisi e valutazioni sui caratteri generali delle forme dell'insediamento extraurbano e sulla evoluzione, che ha caratterizzato le trasformazioni del territorio dalla fase di sviluppo della "città industriale" alla fase attuale di fine del ciclo della città industriale e di affermazione di una nuova "regione urbana" postindustriale;
 - considerare le strutture ed i manufatti dell'insediamento periurbano e rurale, avendo particolare attenzione per il patrimonio abitativo, la viabilità ed i collegamenti, le sistemazioni dei suoli e la regimazione delle acque.

Contenuti

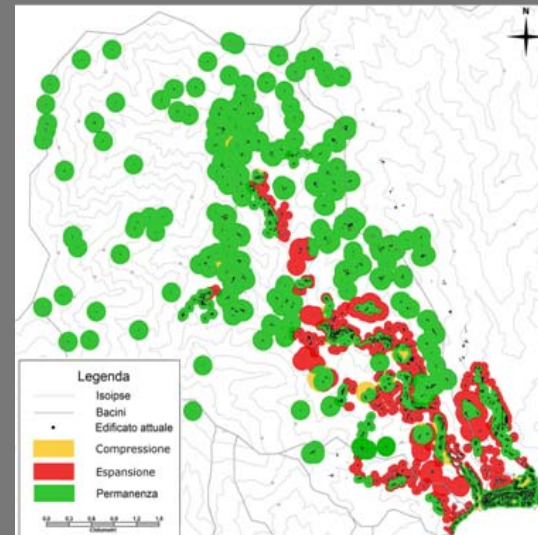
Nel modulo viene analizzata l'evoluzione dell'insediamento periurbano e rurale di un'unità valliva del ponente genovese dalla fase di prima industrializzazione all'attuale fase postindustriale. Vengono studiate le forme ed i tipi dell'insediamento e la struttura gerarchica e funzionale delle reti della viabilità e dei collegamenti, nonché le sistemazioni dei suoli ed i terrazzamenti, nei due momenti storici rappresentati:
 -dalla carta IGM 1:25000 del 1940 circa;
 -dalla carta tecnica regionale (CTR) 1:25000 DEL 1996).
 Per ciascuna sezione storica vengono svolte le analisi di delimitazioni dei sistemi ambientali (Urbano, Periurbano, Rurale, Natural e); precisandone l'accessibilità e la sistemazione dei suoli. I risultati vengono poi tradotti in elaborazioni quantitative per facilitare in seguito il lavoro di confronto tra le diverse epoche.

Unità insediative '96



Stato insediativo 1996

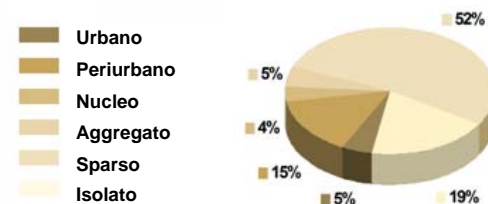
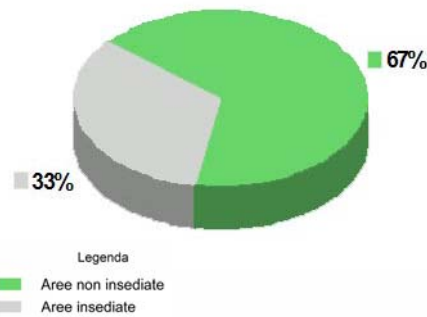
Evoluzione dal '40 al '96



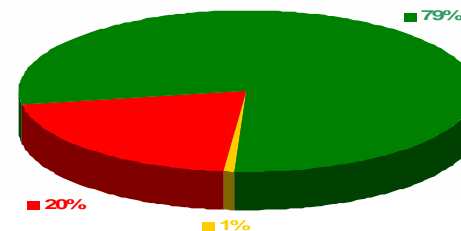
Viabilità archi e nodi



Analisi statistico-quantitativa



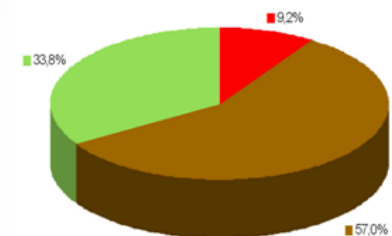
Analisi statistico-quantitativa



Lo scopo consiste nell'elaborare misure statistico-quantitative riguardanti il processo di evoluzione dello stato insediativo dal 1940 al 1996. Questo risultato è ottenibile attraverso la realizzazione di:

- un grafico a torta che esemplifichi statisticamente i risultati ottenuti operando sulla tavola sopra riportata.

Analisi statistico-quantitativa



Il grafico a torta sotto rappresentato contiene le percentuali di lunghezza appartenenti ad ogni tipologia di percorso in rapporto alla totalità dei percorsi.

Strada	Lunghezza (km)
Principale	1,14
Collegamento	1,94
Servizio	2,50

Analisi per il progetto urbano

Obiettivo

- Operare analisi e inquadramenti nell'ambito della formazione di piani/programmi, avvalendosi della pluralità delle discipline coinvolte.

Obiettivi specifici

- Fornire un apporto di tipo conoscitivo/metodologico su temi e pratiche della riqualificazione e valorizzazione della città.
- Affrontare, con la progettazione, problemi riguardanti sia il costruito che le aree naturali, con misure sia di trasformazione che di tutela.

Temi trattati

- Progetto urbano con un'articolazione in moduli che concorrono a costruire un sistema di conoscenze finalizzate agli interventi di riqualificazione.

Articolazione del laboratorio

- Igiene urbana ed ambientale
- Progetto urbano
- Valutazione economica dei progetti

Tecniche per la riqualificazione urbana e ambientale

Obiettivi

- Definizione di ipotesi progettuali basate su interventi di trasformazione e conservazione, a partire dal riconoscimento dei segni della storia, delle risorse territoriali, dell'identità delle comunità insediate.

Obiettivi specifici

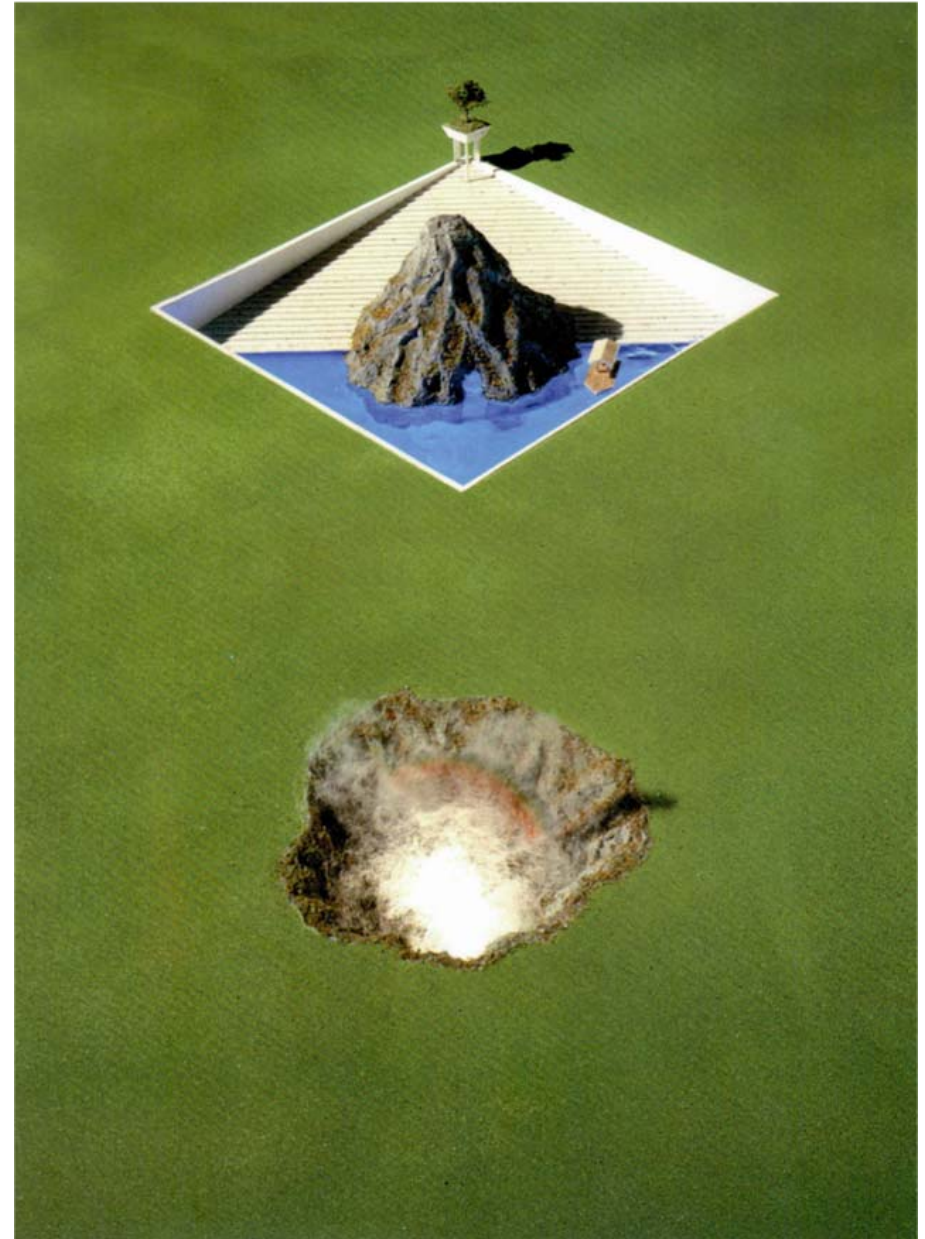
- Guidare nella progettazione degli spazi aperti e incompleti della città.
- Sviluppare una riflessione sui principi di base dell'architettura del paesaggio, per migliorare la qualità ambientale e le modalità di fruizione del territorio.

Temi trattati

- Quadro generale delle analisi per il piano.

Articolazione del laboratorio

- Composizione architettonica urbana
- Architettura del paesaggio
- Riqualificazione urbana ed ambientale



E. Ambasz: Emilio's Folly, come un'utopia si trasforma in progetto

Obbiettivi / Finalità

Il tema indagato è la situazione delle aree di sosta nella cittadina di Celle Ligure.

Attraverso due proposte diversificate per aree cercheremo di fornire un'idea alternativa a quella che è la situazione attuale dei parcheggi, ponendoci l'obiettivo di diminuire l'impatto visivo ed ambientale, ed allo stesso tempo potenziare la capacità ricettiva di tutta l'area.

I ipotesi Progettuale

Le molteplici necessità riscontrate hanno portato all'elaborazione di un ipotesi che prevede due diverse tipologie di intervento, dagli obbiettivi ben differenti.

- un intervento di riqualifica, col preciso obiettivo di alleviare il degrado visivo prodotto dai presenti parcheggi;
- un intervento di nuova costruzione, col preciso obiettivo di incrementare la disponibilità di parcheggi

Cos'è il fotovoltaico?

-Un impianto fotovoltaico produce energia elettrica utilizzando l'energia solare, senza impiegare alcun tipo di combustibile. La trasformazione è determinata dall'effetto fotovoltaico", ossia dalla proprietà di alcuni materiali semiconduttori (tra cui il silicio) che, se opportunamente trattati ed interfacciati, quando esposti alla radiazione solare sono in grado di produrre energia elettrica in corrente continua

Località Celle Ligure

1° INTERVENTO

2° INTERVENTO

1° INTERVENTO
Localizzazione: Largo G. Giolitti
Stato Attuale: Parcheggio a raso
Capacità: Ca. 80 posteggi
Caratteristiche: l'intervento pensato cerca di riqualificare l'area centrale di Celle Ligure, tramite un sistema di schermatura visiva del parcheggio già presente, utilizzando piante e arbusti sempre verdi. Per la sua semplicità viene poi riproposto come soluzione anche per le altre aree della città.

2° INTERVENTO
Posizione: A10 Uscita Celle Ligure
Stato Attuale: Terreni incoltivati
Caratteristiche: L'intervento prevede la realizzazione di una nuova autorimessa sotterranea in via Negrin, vicino al casello autostradale, in modo tale da fornire un comodo e pratico parcheggio per i turisti e quindi una soluzione all'intenso traffico cittadino che caratterizza il periodo estivo.

I POTESI PROGETTO 1

elementi orizzontali
 elementi verticali

Stato Attuale Parcheggio
 Nuova Struttura e Barriera Visiva
 Inserimento di Pannelli solari e Alberi

PROSPETTO 2
 il render mostra il nuovo parcheggio nel contesto

PROSPETTO 1
 In rosso viene evidenziata la nuova barriera visiva

I POTESI PROGETTO 2

Area intervento: Stato Attuale
 Struttura progetto
 Progetto e Contesto

PROSPETTO 1
 Vista del percorso effettuato dalla cremagliera per la salita e discesa

PROSPETTO 2
 Oltre al percorso della cremagliera viene visualizzata la futura disposizione per l'impianto fotovoltaico

FOTVOLTAICO

CELLE SOLARI
 REGOLATORE DI CARICA
 ACCUMULATORI
 INVERTER
 UTENZA

Generatore fotovoltaico: utilizzato per la trasformazione di energia solare in energia elettrica.
Regolatore di carica: regola la ricarica e la scarica degli accumulatori, interrompe la ricarica ad accumulatore pieno.
Inverter: trasforma la corrente continua proveniente dai moduli in corrente alternata a 220 V.
Accumulatori: forniscono l'energia elettrica quando i moduli non sono in grado di produrne per mancanza di irraggiamento.

IPOTESI DI APPLICAZIONE DI PANNELLI SOLARI PER IL PROGETTO 1

POSSIBILE APPLICAZIONE DI PANNELLI SOLARI PER IL PROGETTO 2

Collina di Coronata

Coronata, si sviluppa sul crinale, perpendicolare alla costa, che separa il Polcevera dalla collina degli Erzelli.

Nel corso degli anni, è stata soggetta a massicci interventi residenziali di edilizia popolare, ma ora si presenta come un quartiere dormitorio.

Nell'assetto di Coronata si osservano distintamente la successione dei diversi paesaggi che costituiscono la zona di Cornigliano, Campi e Coronata.

Il fondovalle è caratterizzato da:

- un'occupazione a destinazione prevalentemente commerciale, dovuta al processo di riconversione industriale iniziato negli anni '80 del XX secolo;

- l'insediamento urbano di Cornigliano.

In mezzacosta sono individuabili:

- l'espansione residenziale, immediatamente alle spalle del centro di Cornigliano;

- un'area agricola, definita di "transizione", dal momento che si presenta in uno stato di evidente abbandono e si colloca tra due situazioni dense e critiche quali Coronata e la zona di Campi;

- un'ulteriore area agricola, i cui terreni risultano coltivati in prossimità degli insediamenti sparsi presenti sul versante.

Lungo il crinale, si trova:

- il centro di Coronata, appartenente ormai alla sfera urbana, ma contraddistinto ancora da una seppur debole identità che si esprime, anzitutto, in una differente relazione tra le percorrenze e gli edifici.

LOCALIZZAZIONE



Riqualificazione Urbana e Ambientale



Composizione Architettonica Urbana

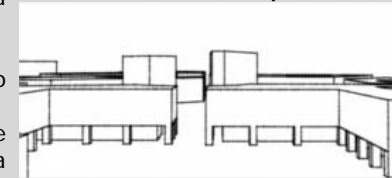
Al territorio in oggetto viene applicata una griglia studiata in base alle esigenze riscontrate e alle idee sviluppate nella fase iniziale di progettazione. Con l'applicazione della griglia sono individuate delle aree o quartieri principali che a loro volta vengono interessati da una ulteriore griglia più o meno fitta necessaria per definire i contenuti.



Renderizzazione del modello



Analisi dei piani e vuoti



Particolare di un isolato



volumetrie

	LABORATORIO I Analisi, Interpretazione e rappresentazione della città	LABORATORIO II Analisi per il progetto territoriale	LABORATORIO III Analisi per il progetto urbano Tecniche per la riqualificazione urbana e ambientale
SCALA	Dimensione urbana	Area vasta	Dalla città al comprensorio
APPROCCIO	Approccio Immediato: _ Rappresentazione a mano libera _ Lettura della cartografia e dei piani	Approccio Mediato: _ Uso del GIS per la rappresentazione del territorio _ Consultazione degli Archivi storici	Approccio Propositivo: _ Uso dei render per la progettazione
MATERIALE	_ Planivolumetrico _ C.T.R. _ P.R.G.	_ Cartografia Storica _ C.T.R. / I.G.M. / Ortofoto _ P.R.G. e Piani d'area vasta	_ Riferimenti progettuali _ Prescrizioni degli strumenti di piano vigenti
OBIETTIVI	_ Descrivere e comprendere le forme che compongono il territorio e la loro evoluzione _ Acquisire capacità di rappresentazione _ Conoscere i principali strumenti di governo del territorio, in particolare a livello comunale	_ Interpretare e analizzare in modo critico le parti che disegnano l'ambiente costruito e l'ambiente naturale, le loro relazioni e il modo in cui le une influiscono sulle altre _ Interpretare i processi progettuali che hanno guidato all'evoluzione del territorio	_ Progettare possibili interventi seguendo una strategia chiara ricavata dall'attenta analisi delle criticità e delle potenzialità di un territorio. _ Valutare la qualità di vita dei quartieri _ Avvicinare lo studente a tecniche di architettura del paesaggio

Capitolo II: GESTIONE DEL PROCESSO E PROGRAMMAZIONE PARTECIPATA

Processi di trasformazione territoriale	21
Processi decisionali e strutture organizzative	21
Tabella di sintesi delle fasi d'intervento sul territorio	23
Le strutture organizzative ricorrenti	24
Tabella di sintesi delle organizzazioni ricorrenti	26
Partenariato Pubblico - Privato	27
La normativa in materia di partenariato	27
Gestione del progetto e azioni strategiche	28
La programmazione partecipata	29
Gestione delle pratiche partecipative	31
Processi decisionali inclusivi	33
Quadro di sintesi	35

Io Partecipo

Tu Partecipi

Egli Partecipa

Noi Partecipiamo

Voi Partecipate

Essi **DECIDONO**

(Michel Crzier, sociologo francese)

Processo di trasformazione territoriale

La complessità e la molteplicità delle problematiche che confluiscono all'interno dei programmi di riqualificazione territoriale e l'integrazione tra i vari livelli di governo del territorio, richiedono da parte di tutti i soggetti coinvolti l'adozione di una programmazione efficiente, di un'efficacia attuativa e di alte prestazioni di risultato.

Durante la discussione del processo di progettazione, dato lo stretto legame tra le problematiche esistenti, è necessario coinvolgere tutti gli attori che rappresentano le differenti istanze, al fine di avviare un dialogo che possa divenire poi un vero processo negoziale e che quindi porti ad uno sviluppo condiviso del progetto.

In tal senso, il successo delle operazioni di recupero e trasformazione territoriale dovranno confrontarsi con numerosi aspetti riferibili a:

- *capacità e potere decisionale delle autorità competenti e delle strutture organizzative;*
- *corretta programmazione e gestione delle risorse economico-finanziarie, tecniche ed operative, incluso il rafforzamento di forme di partenariato pubblico-privato;*
- *definizione di approcci innovativi ed azioni strategiche per la gestione dei progetti urbani e loro implementazione;*
- *coinvolgimento partecipativo della cittadinanza per una costruzione comune della priorità degli interventi e la condivisione delle responsabilità*
- *promozione del marketing territoriale come strumento strategico per lo sviluppo*

Processi decisionali e strutture organizzative

Lo sviluppo di progetti urbani richiede una visione strategica a lungo termine che parta

proprio da una corretta impostazione nella fase iniziale, ottenibile solo con una forte leadership nei processi decisionali capace di gestire tutto il lungo processo di realizzazione.

Le amministrazioni che programmano queste iniziative devono spesso confrontarsi con anni di studi, analisi e proposte, prima ancora di poter arrivare ad una definizione univoca delle strategie da mettere in atto; la fase iniziale, infatti, è caratterizzata da numerosi dibattiti e confronti tra i diversi livelli amministrativi e di governo (nazionale, statale, regionale, provinciale, metropolitano/locale) che fanno capo alle aree in esame e i vari portatori d'interesse rappresentati di volta in volta dalle autorità portuali, dal settore privato e dai comitati/gruppi cittadini.

A Boston, New York, Londra, Toronto ci sono voluti tra i 10 e i 15 anni per trovare il consenso tra i rappresentanti politici, developer e i vari portatori di interesse prima di poter iniziare i maggiori progetti di waterfront e approvarne i piani.

Data la portata di questi interventi, la loro importanza strategica e l'impegno finanziario di cui necessitano, sono pochi i casi in cui la loro realizzazione è completamente demandata alle autorità locali.

Il principale ostacolo nella realizzazione di grandi processi di trasformazione urbana è insito nelle dilatate tempistiche che richiedono tutti i passaggi, dalla progettazione alla messa in opera, può capitare che cambi di coalizione o mutamenti delle visioni strategiche dovuti all'insediamento di un'altra amministrazione ritardino o addirittura sospendano la realizzazione dell'opera ecco perché nella maggiore parte dei casi vengono definite delle agenzie o enti incaricati della gestione e dello sviluppo delle opere di trasformazione al fine di avere un punto di riferimento per tutti i portatori di interesse e, di conseguenza, una coordinazione

generale del tavolo di lavoro.

Per esempio, quando nel 1966 l'attuale governatore di New York, Nelson Rockefeller, prese l'iniziativa di Battery Park City, il risultato del confronto con il neo-eletto sindaco Lindsay e le sue politiche portò ad un ritardo nel progetto di quattro anni, nonostante entrambi facessero parte del partito repubblicano. Risulta evidente, quindi, che una intelligente gestione dei cambiamenti politici nel lungo termine è fondamentale per il successo degli interventi sui waterfront e che questa dipenda necessariamente dalla capacità di saper promuovere processi decisionali inclusivi proprio nella fase iniziale del procedimento in modo che la stesura degli obiettivi sia definita univocamente.

Un altro punto fondamentale è dato dalla capacità degli enti di offrire a coloro a cui verranno demandate la presentazione delle proposte progettuali ed economiche, tutti gli elementi necessari alla corretta definizione e attuazione delle fasi di realizzazione delle opere ipotizzate, compresi gli aspetti finanziari e gestionali. L'esperienza sui waterfront ha, infatti, messo in evidenza l'importanza di avere una chiarezza sia sulla distinzione delle strutture organizzative, dei ruoli e delle figure professionali, per avere chiare responsabilità ai vari livelli, che sulla definizione delle attività di programmazione, progettazione, realizzazione, gestione, il cui prodotto è rispettivamente rappresentato dal programma, progetto, opera, e gestione della stessa nella vita utile per essa ipotizzata. In questo senso, il Responsabile Unico del Procedimento (RUP), prima di procedere alla fase di progettazione, dovrà prendere visione dello Studio di Fattibilità e disporre del Documento preliminare

all'avvio della progettazione (Dpp), che dovrà contenere: finalità, obiettivi, esigenze, vincoli (leggi, norme cogenti e prestazioni attese), i requisiti, le risorse economiche che si intende investire nell'iniziativa presa in considerazione, sia per la produzione e la gestione dell'opera nel ciclo di vita per essa ipotizzato, e le possibili condizioni per la finanza di progetto (L109/94, art.16, comma 1 «limiti di spesa prestabiliti»). Il progettista, sulla base del Dpp e del disciplinare di incarico, dovrà presentare elaborati completi e tali da mostrare la conformità alle norme ambientali e urbanistiche, il soddisfacimento dei requisiti definiti dal quadro normativo comunitario e nazionale, la fattibilità dell'opera in condizioni di sicurezza per i lavoratori e l'efficacia e l'efficienza dell'opera durante tutto il suo ciclo di vita. Essendo la progettazione la fase di attuazione dei contenuti del Dpp, ovvero traduzione delle scelte programmatiche in elaborati preliminari, definitivi, esecutivi ed operativi (questi ultimi ottenuti con l'apporto dell'impresa che si è aggiudicata l'appalto), risulta evidente, quindi, l'importanza di prevedere a monte del processo qualsiasi forma di partecipazione degli attori in gioco; in questo senso, è molto importante che il settore privato venga coinvolto già in fase di programmazione degli interventi. Gli enti che hanno dimostrato una maggiore efficienza si sono distinti per strutture organizzative caratterizzate da gruppi di lavoro ben selezionati, diretti, a loro volta, da un numero limitato e forte di registi/responsabili del procedimento, e per strategie mirate a rendere più snelli i processi di approvazione dei piani, a conservare la fiducia degli investitori privati e quindi ad implementare forme di partenariato pubblico-private.

Fasi	Attività	Figure	Risultati attesi
PROGRAMMAZIONE	Scelte politico/sociali sulla base di servizi da rendere Finalità Obbiettivi	Committente con aiuti adeguati all'entità. Eventuali forme di partecipazione degli utilizzatori	Programma
	Valutazione del programma in base agli Studi di Fattibilità (SDF) e confronto tra più soluzioni della medesima entità.	Responsabile Unico del procedimento (RUP), Figure professionali e gruppi di lavoro multidisciplinare.	Validazione del Programma
	Informazione e definizione delle caratteristiche dell' intervento	RUP con aiuti	Documento preliminare all'avvio della progettazione
PROGETTAZIONE	Modalità di scelta dei progettisti	Gruppo progettuale (verifiche funzionali con l'utilità e in rapporto alle risorse) (costi globali)	Elaborati preliminari, definitivi, ed esecutivi. Piano di manutenzione
	Verifiche a stime in fase progettuale del costo globale in confronto a quello programmato nel , Dpp	Valutatori interni al gruppo progettuale, design rewiev	Documento di auto verifica in itinere.
	Verifiche esterne	RUP con aiuti (Analisti del Valore)	Validazione degli elaborati esecutivi del progetto(riconoscimento da parte dei RUP della completezza e rispondenza al Dpp)
REALIZZAZIONE	Valutazione dell'offerta di gara. L'offerta economicamente più vantaggiosa.	RUP e Imprese di costruzione	Offerta economica più vantaggiosa
	Controlli e collaudi in corso d'opera con verifiche dei costi e dei tempi di realizzazione.	Valutatori interni/esterni incaricati dall'impresa.	Documenti previsti
	Collaudo globale	Committente con aiuti	Documento di collaudo
GESTIONE	Monitoraggio durante la vita utile ipotizzata. Manutenzione programmata, Eventuali programmi di riuso.	Committente con Aiuti	Documento da archivio per realizzare banca dati (gestione input per le future programmazioni)

Tab. 1: Attività, figure, risultati attesi nelle quattro fasi del processo d'intervento sul territorio

Strutture Organizzative Ricorrenti

Tenendo conto delle diverse caratteristiche degli interventi - in termini di dimensioni delle aree interessate, loro natura giurisdizionale, natura delle operazioni di recupero/trasformazione, strategie di implementazione dei progetti - le strutture organizzative correntemente incaricate dello sviluppo dei waterfront possono essere così individuate:

A - Società semi-pubbliche

Questo tipo di società vengono create ad hoc da parte degli enti governativi promotori delle iniziative (Comune, Provincia, Regione) con lo scopo di coordinare gli interventi di sviluppo delle aree di waterfront, nonché attrarre e gestire capitali da parte di investitori privati. La struttura organizzativa si comporta come un'entità le cui competenze e efficacia seguono i principi di funzionamento propri dell'impresa privata, ma rimanendo pur sempre soggetta alle politiche ed al controllo fiscale delle amministrazioni pubbliche in carica. A seconda del tipo di regolamentazioni tipiche di ogni realtà e paese, queste entità possono assumere forme di organizzazione diverse e stabilire accordi specifici relativi ai compiti ad esse demandati. Ora risulta evidente che questi tipi di società, essendo istituite da parte delle amministrazioni pubbliche, dovrebbero cercare di conservare una certa autonomia di potere all'interno della loro organizzazione; infatti, per poter affrontare il loro mandato nel lungo termine, anche in caso di cambiamenti politici all'interno delle amministrazioni sponsor degli interventi è di fondamentale importanza che a capo di queste agenzie si abbiano responsabili e professionisti politicamente neutrali.

B - Comitato/Commissione/Ente

Per la gestione delle prime fasi del processo, l'istituzione di un ente responsabile è spesso la scelta più veloce ed efficace, essendo composti da esperti in

materia e da eventuali portatori di interesse. Purtroppo risultano inefficaci quando gli interessi dei maggiori stakeholder pesano sull'area d'intervento o quando vengono previste strategie a lungo termine, in quanto non hanno né il potere di acquisire le aree necessarie attraverso operazioni di esproprio per pubblica utilità, né di gestire i finanziamenti.

c. Autorità Portuali

A differenza dei casi in cui la gestione dei processi di trasformazione del territorio è interamente affidata ad agenzie pubbliche, a volte la natura dell'intervento richiede l'introduzione di nuovi attori nel processo, come nel caso delle Autorità Portuali per la pianificazione di nuovi waterfront strettamente connessi a operazioni di sviluppo di nuovi porti turistici e o commerciali. In questi è evidente l'importanza a livello progettuale di tale soggetto per coordinare i diversi livelli di giurisdizione interessati nelle operazioni di sviluppo.

I limiti dati dalla scelta di demandare alle Autorità Portuali l'intera gestione del processo può ricercarsi nel fatto che gli interessi relativi alle funzioni del porto possono prevalere, se non talvolta contrastare, quelli più connessi alle attività di interesse pubblico. In questo senso sono auspicabili forma d'intesa e partenariato tra Autorità Portuali e istituzioni che possano creare un tavolo di lavoro congiunto al fine di poter condividere e portare avanti visione strategiche di sviluppo condivise.

D - Società pubbliche di sviluppo ad hoc

Società pubbliche costituite ad hoc con lo scopo di coordinare e gestire le operazioni di sviluppo relativo esclusivamente alle aree d'intervento, hanno pieni poteri sul piano degli strumenti urbanistici, nonché amministrativi e legali. Le società municipali hanno anche il compito di favorire un processo di decentralizzazione amministrativa che permette di non togliere risorse alle attività ordinarie delle amministrazioni pubbliche.

E - Società privata di sviluppo di natura for-profit

Questa tipologia di organizzazione risulta molto efficace nel caso di uno sviluppo di interventi moderati, in cui l'amministrazione pubblica non possiede le competenze e le risorse necessarie per concludere autonomamente il progetto. Nel caso di piccoli interventi, può avere senso sviluppare un piano e poi richiedere proposte da parte di società private per sviluppare l'intervento in una o due fasi. Nel caso, invece, di interventi di waterfront di grandi dimensioni, potrebbe essere auspicabile una strategia che preveda di affidare ad una unica società tutte le operazioni connesse allo sviluppo e alla gestione delle aree, tenendo però conto dei possibili rischi, ovvero eventuali disagi della compagnia che potrebbero ritardare o addirittura bloccare il lavoro.

F - Società di sviluppo non-profit

Indipendenti dal governo, sono legalmente autorizzate a stipulare contratti con il settore pubblico e, a seconda della loro struttura organizzativa, possono essere anche in grado di rilasciare obbligazioni esentasse per finanziare progetti pubblici, che diverranno poi proprietà dello Stato. Operando come organizzazioni indipendenti, queste offrono l'opportunità di diminuire i rischi finanziari associati alla realizzazione di grandi progetti, e di beneficiare maggiormente delle competenze e dei principi di funzionamento propri dell'impresa privata. Inoltre, essendo tecnicamente al di fuori del governo, possono godere di un livello di agilità operativa non sempre fattibile nel settore pubblico e la loro indipendenza dai possibili cambiamenti ai vertici politici durante l'evolversi dei progetti offre una garanzia aggiuntiva al buon successo e alla continuità delle operazioni di sviluppo nel lungo termine.

G - Società a partecipazione pubblica – privata

Attraverso accordi ben definiti, ciascun settore (pubblico e privato) definisce quelle

che saranno le sue competenze e attività, che saranno comunque in ambo i casi finalizzate a fornire un servizio o opera di interesse pubblico generale. Oltre alla condivisione delle risorse, ogni parte condivide i rischi ed i potenziali benefici dati dalla fornitura del servizio e /o dell'opera. L'importanza della partecipazione del settore privato risulta fondamentale anche per il dialogo costruttivo tra pubblico e privato, che soprattutto in fase di progettazione, è capace di creare le condizioni per poter efficacemente programmare interventi di qualità, data la competitività caratteristica del settore privato e gli ingenti capitali necessari per poter attuare queste opere.

Conclusioni

La scelta della struttura operativa da seguire deve essere basata sull'attenta analisi dei pro/contro che ogni modello offre rapportato al territorio d'intervento e prevedere quelli che saranno gli sviluppi futuri (possibili implementazioni) o la gestione nel tempo dell'opera. Alla luce di queste considerazioni, non è sbagliato pensare che possano esserci più strutture organizzative che rispondano meglio alle diverse fasi attuative dei progetti. Nel caso dei waterfront, un'unica agenzia incaricata della progettazione e dello sviluppo potrebbe essere la scelta adatta in fase iniziale, quando vi è la necessità di acquisire aree e gestire i finanziamenti. Un modello No-profit si dimostrerebbe la scelta ideale in seconda fase per la gestione e manutenzione degli spazi pubblici.

Modello	Vantaggi	Svantaggi
Semi Pubblica	<p>Efficiente sviluppo del progetto se:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Buona indipendenza politica; -Visione condivisa 	<ul style="list-style-type: none"> - Cambi al potere politico indeboliscono efficacia; - Nomine compiute per sostegno politico piuttosto che per qualità dei candidati.
Comitato/Enti	<ul style="list-style-type: none"> - Facili da istituire; - Particolarmente utile in fase iniziale per stabilire una visione condivisa. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potere limitato in quanto non può vendere obbligazioni o acquisire proprietà.
Autorità Portuali	<ul style="list-style-type: none"> -Possono reperire aree che la città non può recuperare; -Esperienza nel campo 	<ul style="list-style-type: none"> -Possono prevalere gli interessi settoriali a scapito dei valori urbani.
Pubblico/private	<ul style="list-style-type: none"> -Il settore pubblico può esercitare un maggior controllo. -La struttura organizzativa può variare flessibilmente da caso a caso. 	<ul style="list-style-type: none"> - Potrebbero esserci dei problemi legali relativi a cosa la città può effettivamente fare.
Società di sviluppo private for-profit	<ul style="list-style-type: none"> -Utile nel caso di dimensioni ridotte delle aree di waterfront interessate dagli interventi. - Utile nel caso le amministrazioni interessate abbiano competenze limitate per questo tipo di interventi. - Utile nel caso le compagnie di costruzione locali non abbiano particolari competenze. 	<ul style="list-style-type: none"> -Possibilità di controllo limitato. -Le priorità da parte degli imprenditori/promotori possono cambiare soprattutto nel caso di cambiamenti nel mercato immobiliare. - I promotori/imprenditori potrebbero procedere lentamente a causa della mancata capacità di gestione dei progetti o per mancanza di fondi.
Società No-profit	<ul style="list-style-type: none"> -Indipendente dai cambiamenti politici e di governo. -L'indipendenza permette all'organizzazione di essere più agile nelle sue prestazioni. -Può emettere obbligazioni. 	<ul style="list-style-type: none"> -Non può acquisire terre attraverso l'esproprio per pubblica utilità. -La troppa autonomia può portare ad abusare della fiducia pubblica se vi è una cattiva amministrazione.

Tab. 2: sintesi dei modelli di gestione utilizzati nello sviluppo di progetti di waterfront (Gordon, 2004)

Partenariato Pubblico – Privato

Nell'ultimo decennio abbiamo assistito all'evolversi di un complicato processo di riforma in molti settori della sfera pubblica come sanità, scuola e infrastrutture, in particolare ha preso sempre più campo la necessità di coinvolgimento di capitale privato nella gestione di servizi pubblici, a causa della continua crescita del debito pubblico; questo processo ha portato all'affermarsi di nuovi strumenti di cooperazione tra soggetti pubblici e privati chiamati appunto "partenariato pubblico-privato" o PPP.

Nelle attività che coinvolgono "Pubblico" e "Privato", è bene specificare sin dagli inizi quale siano i ruoli delle due componenti e quali siano le procedure tali da massimizzare i risultati sia sociali che economici, ma pur sempre a condizioni ragionevoli per ambo le parti.

Le forme di collaborazione tra settore pubblico e privato garantiscono significativi vantaggi, tra i quali:

- incremento del potenziale di dotazione di opere infrastrutturale e servizi a parità di risorse pubbliche impegnate;
- miglioramento dell'efficacia della fase di programmazione degli interventi;
- miglioramento della qualità complessiva delle infrastrutture realizzate e dei servizi erogati;
- introduzione di meccanismi che stimolano un'effettiva concorrenza sui costi di realizzazione e gestione dei servizi.

Tramite l'uso del PPP il settore privato può dare un grosso contributo mettendo a disposizione del settore pubblico le sue capacità di gestione, la sua efficienza, il suo potenziale di finanziamento e investimento, lasciando alla pubblica amministrazione il compito di assicurare la fornitura dei servizi pubblici, la regolamentazione dell'economia e ovviamente la condivisione del rischio con il settore privato.

Normativa in materia

Nel 2004 la Commissione Europea redige e pubblica il "Libro Verde relativo ai partenariati pubblico-privati e al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni", riconoscendo di fatto l'importanza dello strumento e volendo anche far un primo passo per disciplinare e puntualizzare alcune regole che possano considerarsi coerenti con i principi generali di diritto comunitario, superando l'eterogeneità di rapporti riconducibili alle possibili formule di partnership.

Definisce il PPP come un contratto complesso tra l'amministrazione e l'operatore privato, in cui possono essere presenti uno o più tra gli elementi chiave: Progettazione; Finanziamento; Costruzione; Gestione e Manutenzione.

Le principali differenze che possono distinguere i PPP sono:

- la durata relativamente lunga della collaborazione, che implica una cooperazione tra il partner pubblico ed il partner privato in relazione a vari aspetti di un progetto da realizzare;
- la modalità di finanziamento del progetto, garantito da parte dal settore privato, talvolta tramite relazioni complesse tra diversi soggetti;
- il ruolo importante dell'operatore economico, che partecipa a varie fasi del progetto (progettazione, realizzazione, attuazione, finanziamento). Il partner pubblico si concentra principalmente sulla definizione degli obiettivi da raggiungere in termini d'interesse pubblico, di qualità dei servizi offerti, di politica dei prezzi, e garantisce il controllo del rispetto di questi obiettivi.
- la ripartizione dei rischi tra il partner pubblico ed il partner privato, identificando i soggetti più idonei a sopportarne gli effetti.

Proprio in base al livello di rischio vengono individuate due tipologie di progetti realizzabili attraverso forme di PPP:

a) Progetti capaci di generare reddito:

- I progetti che consentono il recupero totale degli investimenti nell'arco della durata della concessione.
 - I progetti in cui il privato viene remunerato direttamente dalla pubblica amministrazione.

b) Progetti che richiedono contribuzione pubblica:

Per coprire i costi si rende necessario una contribuzione pubblica. Sono interventi di beneficio sociale.

La commissione individua alcune delle condizioni necessarie per cui i progetti di pubblico interesse finanziati da un partenariato, vadano a buon fine, e sono:

- "Chiara" definizione del progetto;
- Concreta volontà politica per evitare di rimettere i discussioni decisioni iniziali;
- Trasparenza e tutela della concorrenza nella gestione delle procedure di gara;
- Ambiente giuridico preciso e stabile;
- Definizione di opportune garanzie finanziarie;
- Ritorni finanziari entro tempi ragionevoli;
- Definizione dei rischi connessi al progetto;
- Trasparenza dei costi e delle condizioni del progetto.

L'inserimento di capitali privati nei progetti porta generalmente dei benefici soprattutto in campo di efficienza produttiva e innovazione, selezione dei progetti o allocazione del rischio, soprattutto grazie alla competitività e alla ricerca di massimizzazione del profitto da parte dei privati.

Per contro vanno analizzati anche alcuni rischi insiti nella partecipazione privata a progetti pubblici;

- Primo tra tutti è la possibilità di un'eccessiva riduzione dei costi da parte dei privati, con effetti negativi sul prodotto finale, arrivando addirittura a prediligere progetti non ottimali per la società, ma economicamente più gestibili.

Altro problema potrebbe sorgere in fase di

complementarietà dei progetti. Un'infrastruttura risulta essere più appetibile, quanto più si integra con le altre già esistenti, ma assegnando diversi progetti a imprese diverse, raramente si raggiungerà il grado di compatibilità necessario.

- Gli interventi pubblici possono rientrare nell'ambito di scelte politiche, soggette a vincoli di visibilità e di scadenze. Talvolta possono essere preferiti progetti dalla scarsa rendita a lungo termine, ma che forniscano un grande riconoscimento sul breve termine.

Va comunque detto che le sopracitate problematiche, possono essere evitate, da una attenta gestione e organizzazione da parte dell'amministrazione pubblica, che si occuperà proprio di vigilare su tutti i procedimenti per non incorrere in gravi problemi.

Risulta comunque evidente che l'opportunità di una collaborazione tra pubblico e privato e la scelta dei modelli e delle strategie di partenariato possibili nel finanziamento, costruzione, riqualificazione, gestione o manutenzione di opere infrastrutturali o di servizi pubblici, non possano essere fatte a priori, ma debbano essere attentamente studiate caso per caso tenendo sempre ben presenti le caratteristiche del luogo e dell'intervento.

Gestione del progetto urbano e azioni strategiche

Azioni specifiche e progetti di gestione mirati al lungo termine, consentono al privato, una maggiore partecipazione. Alti costi iniziali, lunghi tempi nell'assemblaggio dei terreni, bonifica dei siti e previsione di nuove infrastrutture, sono tutte voci capaci di scoraggiare la partecipazione ai progetti di imprenditori privati; la buona riuscita dell'intervento, sta soprattutto nella dimostrazione di credibilità da parte dell'ente responsabile, che deve convincere l'investitore privato delle potenzialità del progetto, adottando politiche di intervento

che dovrebbero portare a:

1. Previsioni di azioni strategiche differenziate nel breve/medio/lungo termine;
2. Implementazione delle infrastrutture in fasi definite;
3. Accesso pubblico continuo alle strutture;
4. Flessibilità nel programma funzionale e previsioni di adattamento.

Tra i primi compiti di ogni agenzia incaricata dello sviluppo di processi di trasformazione ambientale o territoriale, come può essere il caso della realizzazione di un nuovo waterfront, è di fondamentale importanza creare un'immagine positiva dell'intero intervento, sottolineando in particolare i benefici e il rinnovamento del sito che potrebbe portare l'opera completata; per raggiungere questo traguardo, le strategie di intervento dovrebbero mirare attraverso fasi di attuazione ben definite a:

- Riquilibrare il patrimonio storico-culturale esistente attraverso la rifunzionalizzazione degli edifici presenti.

- Migliorare (nel caso specifico dei waterfront) l'accesso pubblico all'acqua, con l'inserimento di passeggiate, parchi, e quant'altro sia necessario per attirare potenziali utenti attraverso semplici infrastrutture da implementare per fasi.

Un'attenzione particolare va rivolta anche all'incremento e all'avanzamento delle opere. Al fine di non incorrere in un unico cantiere monolitico, che sminuisca il valore dell'area agli occhi dei fruitori, sarebbe opportuno pensare a un tipo di implementazione per fasi che fornisca sin da subito benefici visibili, mitigando l'effetto dato dal resto dei lavori ancora in atto.

La programmazione partecipata

Non sempre gli interventi hanno accontentato i gruppi sociali, esistono casi in cui il cittadino si è visto privato del godimento di paesaggi senza possibilità di poter intervenire nel processo di trasformazione. Da qui la necessità di rafforzare metodi di governo fondati sulla cooperazione tra attori, attraverso la creazione e la sperimentazione di modelli di decisione pubblica partecipati, per trovare una congruenza tra le esigenze dei residenti presenti sul territorio interessato e le scelte strategiche di sviluppo della città. Vallega effettua uno studio sulla "percezione sociale del ruolo del waterfront", e definisce essenziale tenere sempre in mente il pubblico interesse insito nella natura del waterfront, in quanto l'acqua di per sé rappresenta e viene avvertita come un bene ed una risorsa che appartiene alla comunità. Secondo Vallega il ruolo del waterfront all'interno dell'ambito urbano può essere associato a cinque livelli di percezione sociale distinta che dovrebbero fare riflettere attentamente coloro che si accingono a promuovere interventi, i quali possono essere così definiti:

1. Intervento sul waterfront come riqualificazione ordinaria di aree urbane dismesse:

Nelle città portuali, le comunità locali vivono la riqualificazione del waterfront come azione principalmente finalizzata a ri-funzionalizzare determinate aree urbane con il fine di introdurre nuove destinazioni d'uso più redditizie soprattutto legate al terziario ed altre attrezzature di natura commerciale e ricreativa che possano arricchire la dotazione di servizi della città. In questo caso, però, i gruppi sociali non percepiscono le trasformazioni sul waterfront come un evento che possa effettivamente portare ad un beneficio su larga scala dell'economia cittadina, ma possono comunque beneficiare di nuovi spazi per il tempo libero e per attività di natura diversa offerti dall'intervento.

2. Intervento sul waterfront come cambiamento funzionale della città portuale:

In questo caso, i gruppi sociali comprendono le potenziali ricadute sociali ed economiche innescate dagli interventi di trasformazioni ipotizzati, soprattutto in quei casi in cui l'economia della città è strettamente connessa all'attività portuale. Questa percezione può essere più o meno diffusa a seconda delle dimensioni della città; nel caso di ambiti urbani di ampie dimensioni e altamente sviluppati, dove l'economia locale non è basata esclusivamente sull'andamento produttivo del suo porto e le sue strutture, allora la riconversione è considerata come un evento importante, ma non in grado di cambiare l'orientamento della economia locale. D'altro canto, all'interno di contesti di piccola e media dimensione, gli interventi sul waterfront assumono un ruolo centrale nello sviluppo economico della città e pertanto vengono percepiti come eventi in grado di rivoluzionare gli assetti precedenti, anche in modo traumatico.

3. Intervento sul waterfront come processo di riqualificazione e recupero del patrimonio storico-culturale:

Le comunità locali fortemente legate alla loro identità locale sono orientate ad associare i cambiamenti come una fase dell'evoluzione sociale e culturale del proprio territorio. Questa percezione comporta due implicazioni importanti; la prima fa sì che i gruppi sociali siano generalmente più inclini a valutare positivamente quelle trasformazioni finalizzate a recuperare e valorizzare il patrimonio storico della propria città; in secondo luogo, il waterfront riqualificato è visto come un'occasione importante per rafforzare l'immagine e l'identità storico-culturale della propria città, aumentandone anche il senso di appartenenza da parte della collettività.

4. Intervento sul waterfront come strumento di riqualificazione ambientale:

Normalmente, le comunità locali consapevoli della loro storia e dei valori paesaggistico - ambientali tipici del loro territorio risultano essere anche più attente ai temi legati agli aspetti di sostenibilità ambientale. In questi casi, gli interventi sul waterfront vengono percepiti anche come uno strumento importante di riqualificazione ambientale dei siti, sia in termine di riduzione delle possibili fonti d'inquinamento che come occasione per ripristinare l'ecosistema. Il valore sociale del progetto trova forte legittimazione nella scelta di riqualificare l'ambiente naturale, valorizzarlo e preservarlo.

5. Intervento sul waterfront come cambiamento delle funzioni di gateway della città portuale:

Il porto, oggi, assume i caratteri del nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante ed assume una importanza fondamentale nella crescente competitività a livello globale tra le città. In questo senso il waterfront viene percepito come un gateway e si configura come fattore strategico di sviluppo, capace di attrarre persone, attività, investimenti. Quando i gruppi sociali riescono a comprendere le potenzialità offerte dalla trasformazione urbana del margine d'acqua sullo sviluppo economico e il rilancio a livello internazionale della città, allora il waterfront rinnovato viene percepito come un catalizzatore importantissimo per lo sviluppo urbano.

È importante comunque sottolineare che l'ipotesi di avviare un processo decisionale inclusivo da parte delle pubbliche amministrazioni va preso in considerazione soprattutto quando vi è la possibilità che esistano forti conflitti attuali o potenziali ed in generale ogni qual volta vengano a mancare le risorse legali (autorizzazioni, pareri, ecc.), finanziarie, politiche e

conoscitive per le quali risulta fondamentale il coinvolgimento di altri soggetti, nonché nel caso di politiche pubbliche co-prodotte e di progetti integrati. Inoltre, risulta fondamentale capire in quale momento del processo decisionale di un piano, programma o intervento vada inserito il momento partecipativo o concertativo. Risulta evidente che nel caso si voglia realmente beneficiare delle opportunità offerte dalla pianificazione partecipata, il coinvolgimento degli stakeholders dovrebbe avvenire a monte, ovvero nel momento in cui è ancora possibile affrontare e risolvere eventuali conflitti, prendere in considerazione esigenze, valutare le problematiche oggetto di intervento e vagliare ipotesi alternative, prima di scegliere la soluzione maggiormente condivisa.

All'interno delle esperienze di pianificazione partecipata si possono individuare principalmente tre categorie di utenti che con pesi diversi potranno - di volta in volta o contemporaneamente - far parte dei processi decisionali di trasformazione e utilizzazione del territorio: gli attori pubblici, i gruppi di interesse ed i cittadini. Soffermandoci, in particolare, sul coinvolgimento dei cittadini vediamo ora in che modo sia possibile promuovere i processi partecipativi. Innanzitutto è possibile fare una prima distinzione generale tra partecipazione formale e partecipazione attiva.

TOP.down: Si parla di *partecipazione formale* o passiva quando, nonostante i cittadini vengano informati sulle attività della pubblica amministrazione e possono esprimere la loro opinione su specifiche tematiche prendendo parte agli incontri indetti dai funzionari pubblici, in realtà essi non abbiano la possibilità di intervenire efficacemente sulle decisioni che riguardano l'intera collettività. In questo caso si parla di *approccio top-down*, in quanto la comunicazione avviene in forma unidirezionale, dall'alto verso il basso, ed è

basato su una concezione reattiva di partecipazione che si esplica attraverso l'informazione o la raccolta di osservazioni, attraverso questionari, indagini o sondaggi; qui, il coinvolgimento degli abitanti avviene solo nella fase finale del processo quando essi vengono chiamati ad esprimere il proprio assenso o dissenso su politiche già formulate e quindi le loro opinioni fungono solo da preferenza in vista di una decisione finale.

Bottom-UP: Nel caso in cui, invece, i cittadini abbiano la garanzia che i procedimenti da essi promossi (referendum, interrogazioni, petizioni) verranno presi in considerazione, abbiano la possibilità di essere coinvolti in laboratori di quartiere, associazioni e comitati che si interessano di problematiche ambientali o urbanistiche (nei quali mettere a disposizione la loro conoscenza specifica non solo dei luoghi ma anche dei bisogni e delle potenzialità della collettività), e possano persino ricoprire ruoli di responsabilità nella stesura degli obiettivi e delle modalità di intervento, si farà riferimento ad una *partecipazione attiva*, forte, capace di promuovere una progettazione responsabile e consapevole delle trasformazioni sociali, economiche e culturali sul territorio. In questo caso, infatti, si parla di *approccio bottom-up*, in quanto la comunicazione che si instaura tra amministratori e utenti è bidirezionale e promuove il dialogo e la cooperazione tra le diverse forze politiche, sociali ed economiche che compongono la società. Questo tipo di approccio risulta molto più complesso da gestire, ma i benefici possono essere notevoli, contribuendo ad accrescere nella cittadinanza un senso di responsabilità nei confronti dei problemi da risolvere e di appartenenza alla scelte sul territorio rappresentandone bisogni e gli interessi alla costruzione di una immagine condivisa della città.

Gestione delle pratiche partecipative.

A tale proposito particolarmente interessante risulta lo schema curato dal Prof. Bobbio nel suo manuale *A più voci*, in cui mette in luce i punti chiave dei processi inclusivi, ovvero quali sono i soggetti coinvolti, quando attuarli, come seguirli e che risultati attendersi:

- **Chi:** Nella scelta dei partecipanti è fondamentale tenere in considerazione due principi chiave: il primo, *Nessun impatto senza rappresentanza*, è quello che ci impone di includere tutti coloro che sono interessati dal progetto (la sfida è proprio quella di mettere a confronto e in evidenza tutte le posizioni dei soggetti coinvolti); il secondo è quello che per ovvie ragioni di gestione del processo suggerisce di individuare come partecipanti solo i principali stakeholder, ovvero coloro che hanno un interesse (hold) specifico sulla posta in gioco (stake);

- **Quando:** La tempistica da adottare è un tema molto discusso, in quanto esistono due strade possibili:

La prima e la più adottata attualmente dalle Amministrazioni è quella di attivare il processo inclusivo il più tardi possibile, ovvero quando si è in grado di presentare un progetto finito e considerato inattaccabile. I risvolti negativi di questa soluzione sono molteplici, tra i quali c'è il senso di non considerazione crescente della popolazione, la possibilità di costi progettuali vanificati dalle contestazioni, la sindrome di D.A.D., ovvero di difendere ad ogni costo la proposta presentata, anche in caso di critiche fondate e costruttive.

La seconda prevede di avviare il processo inclusivo ancora prima della progettazione, quando ancora tutte le alternative sono possibili e le risorse utilizzate sono state minime. Il rischio più grande che può portare questa scelta è quello di perdere il controllo del processo inclusivo con una dilatazione dei tempi eccessiva e quindi uno stallo del progetto.

- **Come:** per la gestione del processo possono essere utilizzate varie tecniche:

Tecniche per l'ascolto, finalizzate a capire come i problemi siano percepiti dagli stakeholder e dai cittadini ed impiegate soprattutto nella fase preliminare, quando si tratta di avviare un processo inclusivo, individuare i possibili interlocutori e capire quali siano i temi su cui lavorare. Tra queste le principali sono l'outreach, l'action research, le camminate di quartiere, l'istituzione di punti informativi, le open house, le urban house, i focus group, i brainstorming, etc.;

Tecniche per l'interazione costruttiva, finalizzate a favorire un'interazione costruttiva tra i partecipanti ed impiegate per organizzare e gestire il processo decisionale inclusivo. Tra queste vi sono quelle che si basano sulla costruzione di scenari (EASW, Action Planning e la Search Conference), quelle basate sulla simulazione (Planning for Real), quelle basate sulla spontaneità (Open Space Technology); inoltre, tra le tecniche interattive rientrano anche i Laboratori di quartiere e gli incontri di scala;

Tecniche per la risoluzione dei conflitti, finalizzate ad affrontare questioni controverse ed ogni qualvolta insorga una situazione conflittuale (negoziazione posizionale o creativa, i processi deliberativi, le analisi multi criteri, il bilancio partecipativo).

In Italia ci si sta attivando in questo senso, soprattutto in riferimento a quelle trasformazioni e riqualificazioni in atto sul territorio e sui waterfront, risultato delle previsioni di una pianificazione strategica mirata a costruire un impegno consapevole ed attivo della società locale e rispetto al quale si concepiscono e finalizzano le politiche e gli interventi attraverso un approccio flessibile ed aperto.

-**Risultati:** I vantaggi che derivano dalla buona riuscita dei processi inclusivi riguardano due tipologie di risultati:

Decisioni migliori: si tratta di quelle più:

. Efficienti: permettono di raggiungere soluzioni con tempi e costi contenuti;

. Eque: tutti gli interessi coinvolti sono egualmente considerati;

. Sagge: permettono di trovare nuove soluzioni;

. Stabili: i partecipanti al processo non avranno interesse a spingere per ulteriori modifiche;

. Facili da attuare: si avranno più consensi e minori opposizioni.

Relazioni migliori tra i partecipanti (beni relazionali o capitale sociale): l'importanza e la buona riuscita del processo inclusivo non si misura solo in relazione all'importanza della problematica affrontata e dalla soluzione trovata, ma anche dalla capacità di instaurare nuove relazioni tra i partecipanti, permettendo quindi un aumento del capitale sociale.

Questi due tipi di risultato sono considerati in parte collegati in quanto nel caso in cui un processo partecipativo non riesca a risolvere nessuna delle problematiche indagate, difficilmente i rapporti tra i protagonisti potranno ritenersi migliori e durare nel tempo. Viceversa, se viene trovata una soluzione, anche se non del tutto soddisfacente, si avrà comunque un miglioramento delle relazioni interpersonali.

Processi decisionali inclusivi e pianificazione strategica.

La scelta di rafforzare metodi di governo fondati sulla cooperazione tra attori, attraverso la creazione e la sperimentazione di modelli di decisione pubblica partecipata trova riscontro, nell'ultimo decennio, anche in ambito normativo, dove prendono forma vari programmi complessi volti a supplire le carenze della pianificazione tradizionale e dell'attuale strumentazione urbanistica. Sono diversi oramai gli strumenti progettuali – soprattutto finalizzati agli interventi di riqualificazione della città o di quartieri con disagio sociale e ambientale – che prevedono all'interno dell'iter procedurale il ricorso ad un momento partecipativo e negoziale, tra i quali quelli previsti dalla normativa comunitaria (Leader, PIC Urban, Agenda 21) e dalla legislazione italiana (Contratto di quartiere, Piano di Recupero Urbano, Pru, Prusst, ecc.). In ogni caso, nonostante l'ambito normativo, la reale diffusione e sperimentazione dei processi decisionali inclusivi dipende molto dalle scelte maturate all'interno delle singole amministrazioni di impostare le politiche di sviluppo della città su una visione condivisa degli obiettivi e delle strategie da mettere in atto sul territorio. In questo senso, là dove le amministrazioni si stanno attrezzando per la definizione di una pianificazione strategica che prevede anche la riqualificazione dei waterfront e la loro trasformazione tra le azioni strategiche e le politiche generali di sviluppo della città si registrano tendenze innovative ispirate ai principi di concertazione, sussidiarietà e partecipazione; ne sono un esempio Palermo, La Spezia e Venezia. A Palermo, per dare inizio al processo di pianificazione strategica, l'Amministrazione ha costituito l'Urban Center, un Board di riferimento scientifico e tecnico, che tra gli obiettivi generali della sua missione punta ad *"incrementare la governance urbana,*

attivando processi di co-decisione e co-pianificazione tra i gestori e gli attori della trasformazione urbana". Tra le strategie complessive di riqualificazione, sviluppo e promozione della città, per quanto riguarda l'ambito del progetto urbano - nel quale rientra anche la riqualificazione ed il potenziamento infrastrutturale delle aree del waterfront [fig.11]- si registra un percorso innovativo sul versante decisionale ed attuativo che prevede l'attivazione di strumenti di comunicazione e diffusione degli obiettivi attraverso pratiche di pianificazione partecipata dei cittadini alle scelte di pianificazione urbanistica finalizzate alla costruzione del consenso ed alla responsabilizzazione attiva del partenariato istituzionale, sociale ed economico di riferimento. Inoltre, per la definizione del Master Plan del waterfront, tra le varie strutture operative è stato istituito l'organismo dell' *Officina del Porto*, una delle principali innovazioni strumentali della rigenerazione urbana del waterfront e network decisionale, scientifico e professionale che coinvolge amministratori, esperti e progettisti in un laboratorio permanente per la rigenerazione del waterfront, nonché luogo della riflessione, dell'analisi, della progettazione e della comunicazione.

L'organizzazione di questi organismi per l'attività di pianificazione territoriale mira a realizzare anche un secondo obiettivo guida del Programma, ovvero governare attraverso un tavolo di lavoro multidisciplinare e le attività costanti di *brainstorming* la complessità della valorizzazione del waterfront. Il carattere innovativo del programma prevede, inoltre, *"la promozione e il controllo dei processi di integrazione sociale e di empowerment, coinvolgendo la popolazione residente in un sistema di partenariato attivo per il controllo e la gestione diffusa di alcuni interventi di preminente interesse collettivo".* Per quanto riguarda La Spezia, il rilancio della pianificazione strategica si fonda sulla

consapevolezza - da parte delle istituzioni e delle forze economiche e sociali della città - dell'importanza e della necessità di un processo di costruzione partecipata e parternariale di una visione complessiva per il futuro, da realizzare attraverso una serie di progetti condivisi ispirati da quattro obiettivi di fondo: identità, competitività, solidarietà, sostenibilità.

Nel Secondo Piano Strategico, questi quattro grandi obiettivi si declinano in nove Assi Strategici di sviluppo, sui cui hanno lavorato otto commissioni, tra i quali si trova il *mare*, come grande risorsa naturale, culturale, sociale, territoriale ed economica e la *partecipazione* come strumento per il ruolo attivo dei cittadini al sistema delle decisioni che li riguardano.

La valorizzazione del mare si riferisce in particolare alle aree del waterfront di

ponente e sulle potenzialità di rilancio, urbanistico, produttivo e fruitivo, del borgo di Cadimare, in una prospettiva di grande valore collettivo. Il rilancio del grande affaccio della città e dei comuni limitrofi sul mare diventa, infatti, una occasione importante non solo dal punto di vista economico; nel rapporto con il waterfront, infatti, si identifica gran parte della identità collettiva locale e la sua riqualificazione deve essere mirata anche ad un miglioramento della qualità urbana e della qualità della vita dei suoi cittadini. In questo senso, il tema della partecipazione diventa centrale nella costruzione della visione condivisa del futuro dell'area spezzina e la Commissione che se ne è occupata ha prodotto una "carta della partecipazione" per garantire il governo partecipato ai progetti sul territorio.

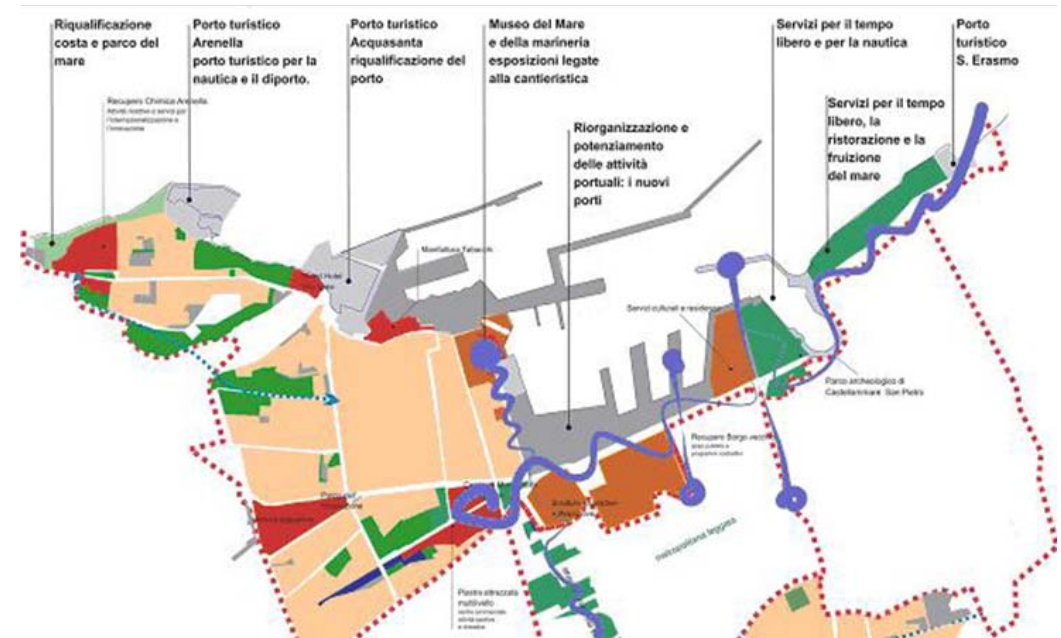


Fig. 11 – Schema generale delle funzioni previste per le aree del waterfront di Palermo (tratto da Carta M., "Processi e progetti di rigenerazione urbana per Palermo capitale")

	TECNICHE	DESCRIZIONE	ATTUATORI	
TECNICHE PER L'ASCOLTO ATTIVO	OUTREACH	Segue il principio della "Montagna che va da Maometto": è l'Amministrazione che, attraverso articoli di giornale e la distribuzione di materiale informativo casa per casa, va a consultare i possibili interlocutori, senza aspettare che questi si presentino spontaneamente	Amministrazione	
	RICERCA-AZIONE PARTECIPATA	Tipo di indagine che, pur avendo scopi conoscitivi, promuove il coinvolgimento attivo di tutti gli stakeholder in quanto depositari del sapere locale	Amministrazione, Operatori che lavorano sul campo	
	CAMMINATE DI QUARTIERE	Metodo che punta a far comprendere ai tecnici presenti come la località viene percepita dai cittadini, attraverso una passeggiata nei luoghi oggetto di intervento, che punti ad attirare più partecipanti possibili	Associazioni o gruppi di cittadini	
	PUNTI INFORMATIVI	Centri di informazione che mediano tra i lavori di un grosso cantiere e il pubblico. Solitamente sono impiegati per tutta la durata dei lavori	Amministrazioni, Società private	
	FOCUS GROUP	Colloquio informale di un gruppo ristretto e selezionato per mettere a fuoco e chiarire delle possibili complicazioni, allo scopo di definire obiettivi operativi e impostare un lavoro di progettazione	Amministrazione, Operatori che lavorano sul campo	
	BRAIN STORMING	<i>Tempesta di cervelli</i> : viene usato per trovare soluzioni creative ed alternative a problemi già definiti e relativamente semplici. Si tratta di piccoli gruppi che cercano di arrivare a progetti originali partendo da idee apparentemente fantasiose	Amministrazione, Operatori che lavorano sul campo	
TECNICHE PER L'INTEGRAZIONE	COSTRUZIONE DI SCENARI	EUROPEAN AWARENESS SCENARIO WORKSHOP (E.A.S.W.)	Si propone di accompagnare uno sviluppo tecnologico, in grado di rispondere ai reali bisogni sociali della collettività. Consiste in un workshop di circa due giorni, suddiviso in due fasi, in cui quattro categorie (Politici/amministratori, operatori economici, tecnici/esperti, utenti/cittadini) scelgono la soluzione condivisa fra le proposte formulate	Gestori del processo inclusivo
		ACTION PLANNING	Metodo di progettazione partecipata che serve a definire problemi e caratteristiche di una località, avvalendosi dell'aiuto di chi la vive o ne usufruisce. È un processo molto strutturato in più fasi, che parte da domande ad ampio respiro, fino ad ottenere linee guida per la progettazione	Gestori del processo inclusivo
	SIMULAZIONE	PLANNING FOR REAL	Studiato per far partecipare attivamente anche il pubblico più timido, grazie all'anonimato. Su di un plastico dell'area vengono posizionate come in un gioco delle "carte Opzione Intervento", precedentemente verificate con tecnici specializzati	Gestori del processo inclusivo
	SPONTANEITÀ	OPEN SPACE TECHNOLOGY (OST)	Si tratta di una conferenza alternativa che risulta dinamica e divertente per i partecipanti oltre che a responsabilizzarli, spronandoli a impegnarsi a fondo nella discussione. Non ci sono relatori ufficiali, ma ogni argomento è curato dal cittadino che lo propone	Gestori del processo inclusivo
		LABORATORI DI QUARTIERE	Teorizzato negli anni '80, è uno strumento didattico per il coinvolgimento degli abitanti e delle scuole negli interventi di recupero. Più che un metodo, definisce un luogo dove tecnici e utenti possono incontrarsi per discutere	Gestori del processo inclusivo, Amministrazione

Capitolo III: WATERFRONT, ORIGINI E MODELLI

Evoluzione del waterfront	37
Dal rinascimento alla prima metà del XIX secolo	37
XIX e XX secolo	38
Il caso di VadoLigure	40
Caratteristiche generali	42
Criteri per la progettazione	43
Il caso di La Spezia	44
Caratteristiche generali	46
Criteri per la progettazione	47
Il caso di Trieste	48
Caratteristiche generali	50
Evoluzione del pensiero progettuale	51
Il caso di Genova	52
La situazione del porto antico	53
Evoluzione della progettazione	54
Caratteristiche generali	55
Conclusioni	56

Dal primo Rinascimento alla prima metà del XIX secolo

Per una corretta ricostruzione del processo storico che ha portato alla definizione del concetto di waterfront così come oggi lo intendiamo, è fondamentale partire dall'analisi della città portuale preindustriale, intesa come insieme indissociabile di corpo urbano e porto.

Tra il '400 e il '500 in Italia, in concomitanza ai progressi nel campo delle costruzioni navali e delle esplorazioni geografiche d'oltre mare, si sviluppa anche lo studio teorico sull'organizzazione dei porti, con un palese ritorno ai modelli dell'antichità ed in particolare del porto antico individuato da Vitruvio nel *De Architectura* come uno dei principali edifici pubblici di ogni città.

Nel 1521 il pittore e architetto Cesare Cesariano per primo in Italia traduce, commenta e arricchisce con un ampio apparato iconografico il *De Architectura*, ricostruendo con delle varianti il prospetto del Porto di Alicarnasso e inserendo l'edificio-porto di Vitruvio, fatto solo di moli, banchine, fondali, magazzini, ecc., all'interno di una *città ideale*, una città-porto costituita come un'unica entità fisica, i cui edifici e spazi urbani sono integrati alla struttura portuale. Il concetto di porto come edificio verrà superato solo dopo la Restaurazione a seguito della Rivoluzione industriale ed in particolare della costruzione dei nuovi bastimenti a vapore.

Nel Rinascimento il porto viene progettato attraverso l'utilizzo di moli di altezza rilevante, adatti a riparare il bacino (di forma generalmente circolare) dalle onde, proteggere i bastimenti e impedire l'ingresso ai nemici.

L'invenzione di questo nuovo porto è attribuita a Francesco di Giorgio Martini, che per primo prevede la possibilità di localizzare i magazzini tutto intorno al porto, lungo i moli; le banchine, destinate

allo scalo, sono collocate in fondo al porto, in una zona direttamente a contatto con la città, quella che oggi definiremmo il *waterfront*. Tale città-porto si caratterizza per la presenza di due centri: la *piazza d'acqua*, un *foro* per imbarcazioni intorno al quale dispone contrapposti la chiesa e il palazzo del capitano del porto e la piazza tradizionale urbana, su cui si affacciano i palazzi più rappresentativi della città, posta dietro al portico monumentale, che unisce le due piazze.

Per tutta la prima metà del '500 il trattato di Francesco di Giorgio Martini costituisce il principale riferimento per gli architetti dell'epoca, tanto che anche Leonardo da Vinci si ispira al suo esempio per elaborare il progetto del porto di Piombino (vedi immagine p. 29), richiestogli per migliorare l'apparato difensivo della città e nel suo progetto richiama fedelmente i disegni di Francesco di Giorgio Martini.

Nella seconda metà del '500, per esigenze difensive, il porto cessa di rappresentare un luogo propriamente urbano e diventa un'infrastruttura tecnica destinata fondamentalmente alla difesa della città e al trasporto marittimo. Il bacino non è più delimitato dai moli, ma da poderose muraglie emergenti dalle acque, munite di bastioni e cammini di ronda.

Nel corso del '600 si affievolisce l'interesse teorico per lo studio architettonico del porto, con una relativa esclusione degli aspetti tecnici dell'ingegneria idraulica. Un esempio comunque di realizzazione architettonica di sostanziale modifica del margine urbano costiero è costituito dal porto della città di Messina. Viene realizzata la così detta Palazzata, una sorta di quinta di edifici forati da porte, che mettevano in comunicazione il porto con la città: una specie di balconata teatrale dalla quale osservare lo spettacolo del porto: imbarcazioni, viaggiatori, ecc. Mancavano invece sul waterfront piazze e passeggiate sul lungomare, in quanto solo una sottile

lingua di terra separava gli edifici dalla linea costiera. A partire dalla seconda metà del '700 in Francia si ha un rinnovato interesse teorico per gli studi architettonici dei porti. Tra i progetti portuali di questo periodo si riscontra un'ampia oscillazione tra elaborati ancora legati alla concezione rinascimentale ed altri, più moderni, che si rifanno alle idee dell'architetto abate Marc-Antoine Laugier e alla sua metafora della città-foresta, una città mai uguale a se stessa in ogni sua zona e dove, in ogni caso, l'equilibrio visivo dell'insieme prevalga sulla forma del singolo edificio.

Un progetto interessante è quello dell'ingegnere Chaubry del 1788, nato per risolvere il problema dell'insabbiamento dell'imboccatura dei porti dei mari oceanici e del mare del Nord, prodotto dai processi idraulico-dinamici esistenti lungo le coste. Chaubry notò che nei porti in cui confluiva un fiume, il fenomeno dell'insabbiamento era ridotto, grazie alla corrente che liberava l'imboccatura. Progetto quindi all'interno del porto un bacino di riserva in cui far confluire e trattenere l'acqua durante l'alta marea, programmando di liberarla con la bassa marea, in modo tale da garantire un movimento capace di rimuovere i materiali depositati all'imboccatura. La particolarità di tale progetto non è tanto la soluzione tecnico scientifica, seppur brillante, quanto la capacità, partendo da un problema reale, di dare una risposta in termini progettuali concreta e teorica, divenendo quindi un modello di riferimento. (vedi disegno p. 34)

A cavallo tra il XVIII e il XIX secolo, in conseguenza dell'affermarsi delle arti figurative, Quatremère de Quincy con il suo *Dizionario storico dell'Architettura* sancisce l'abbandono definitivo del tema portuale da parte dell'architettura europea. Gli architetti abbandonano la progettazione dei porti (tranne moli, bastioni, fari), ritenendola priva di dignità progettuale, focalizzandosi solo sugli abbellimenti esteriori della loro periferia. La valorizzazione della periferia attigua al porto determina la nascita del porto moderno e del suo waterfront.

XIX e XX secolo

In questo periodo si assiste ad un radicale cambiamento dell'uso del territorio tra città e porto, determinato dall'aumento dei traffici via mare, per canali e per fiumi navigabili, nonché del trasporto terrestre ferroviario, che produce un'enorme proliferazione di moli, darsene e binari.

Viene creato un nuovo suolo artificiale di grande estensione per attività specialistiche e utilitaristiche che va a sostituire il ristretto spazio di interfaccia tra porto e città settecentesco. Questo nuovo territorio portuale è concettualmente più vicino a quello di supporto di un meccanismo piuttosto che ad una parte della città e le sue regole di formazione, ideazione e progettazione sono indipendenti dalle regole e dalle consuetudini della progettazione urbana.

Alla morfologia statica della città si contrappone quindi quella dinamica del porto.

In questa nuova dimensione del rapporto tra porto e città, anche il mezzo acqueo assume una nuova connotazione passando da elemento naturale a superficie infrastrutturale.

Il waterfront urbano-portuale moderno assume quindi una duplice connotazione: appartiene sia al mondo terrestre che a quello marittimo o fluviale, ma non può essere considerato come una parte specializzata della città costiera in quanto la sua formazione avviene secondo regole non urbane.

Un esempio di città profondamente modificata tra '700 e '800 è Amburgo che vede espandersi proprio l'area portuale, sia in termini di consumo, che di modificazione morfologica, che portò allo sdoppiamento territoriale tra porto e città e cioè ad una profonda separazione fisica e funzionale tra i due territori (vedi pianta e foto pp. 38-39). Un altro esempio è costituito dalla città di Rotterdam, dove fino alla metà dell'800 esiste una sorta di continuità spaziale tra la

città e il porto; l'espansione del porto sulla riva sinistra del fiume porta all'interruzione dell'unità tra città e porto e col tempo alla nascita di due città sulle due rive del Nieuwe Maas: Stadsdriehoek sulla destra e Feijenoord sulla sinistra.

L'avvento delle ferrovie e quindi della Stazione ferroviaria va a incidere in profondità sull'assetto fisico e sull'organizzazione della città portuale dell'800: vicino alla stazione nascono magazzini, empori, alberghi, ristoranti, banche, ecc. La ferrovia, attraversando la città, spesso crea una barriera fisica che ostacola gli scambi tra i diversi quartieri e determina anche aree sociali ed ambientali opposte e spesso in contrasto, caratterizzate da condizioni abitative e di vita più o meno ricche e felici. Un esempio è la costruzione della nuova Stazione centrale e del tracciato ferroviario nella città di Amsterdam, che ha come conseguenza l'interruzione della continuità tra la città settecentesca e il suo porto fluviale. Il waterfront portuale inizia quindi a svilupparsi in relazione ai traffici commerciali ed edifici per magazzini, silos, ecc. vengono collocati a ridosso della ferrovia, finendo col costituire come una cinta muraria che impedisce alla città portuale il suo naturale contatto con il porto (vedi pianta di Amsterdam p. 42).

Riassumendo, si può affermare che esista un processo evolutivo piuttosto omogeneo nell'evoluzione delle relazioni tra porto e città costiera, come sostenuto da autorevoli geografi, quali A. Vigariè, B. Hoyle, A. Vallega. Nella letteratura scientifica si riconoscono infatti 5 fasi distinte nell'evoluzione dei fatti urbani sul waterfront:

1.città-porto nucleare: che va dalle origini fino alla fine del XVIII secolo. Esiste una stretta interdipendenza sia spaziale che funzionale fra città e porto. Il waterfront è costituito essenzialmente dalla casa mercantile;

2.città-porto moderna: che arriva sino all'inizio del XX secolo. Il rapido sviluppo commerciale e industriale costringe il porto a estendersi oltre i confini urbani. Si forma un nuovo territorio artificiale che si frappono tra la città e la costa, cambiando profondamente la struttura del waterfront;

1.città-porto industriale contemporanea: che nasce verso la metà del XX secolo. Lo sviluppo della raffinazione, l'introduzione dei container e delle navi ro-ro (cargo) necessitano di ampi spazi liberi e portano alla separazione tra porto e città;

3.tra il 1970 e il 1980 si abbandona il waterfront portuale ottocentesco e si ha il conseguente abbandono di gran parte delle attrezzature sulle vecchie banchine, che si trasformano così in aree industriali dismesse;

4.tutt'ora in corso è la ristrutturazione del waterfront. Il nuovo grande porto moderno occupa grandi spazi terrestri e marini fuori dei centri abitati; il nucleo storico viene restaurato e destinato a nuove funzioni.

Emergono due considerazioni:

-E' indubbio che il ritiro delle attività portuali dal waterfront non sempre implica un completo ritiro funzionale del porto dalla città, in quanto alcune funzioni portuali restano compatibili con le funzioni urbane e permangono perciò sul waterfront, favorendo, anche positivamente la complessità delle relazioni porto-città. Se il distacco tra funzioni portuali e funzioni urbane è totale, invece, le due realtà diventano sempre più indipendenti l'una dall'altra e il waterfront, esonerato dalle sue funzioni portuali, diventa un territorio da riurbanizzare, spesso a vantaggio di una connotazione ludica, sconosciuta sia in ambito portuale che urbano;

Se le 5 fasi dell'evoluzione del waterfront portuale corrispondono ad un temporalità di eventi principali, non altrettanto si possono individuare modificazioni fisiche significative

dei rapporti tra porto e città, tanto che si può parlare di una condizione ibrida del waterfront rispetto ai tre differenti assetti urbani:

1.La città come porto: nella città-porto preindustriale l'area portuale corrisponde alla città, in quanto architettonicamente si concepisce il porto come un edificio, o comunque come una parte della città e le attività portuali utilizzano gli stessi edifici e spazi costieri della città, determinando una condizione ibrida complessa, ma allo stesso tempo di grande significato civico;

2.Il porto come città: nel waterfront ottocentesco si sviluppa sia la città dei magazzini, sia la città del marinaio, rendendo la zona simile ad una città, pur essendone molto diversa, in quanto non possiede piazze e raccoglie solo attività marittime. Si tratta di una seconda condizione ibrida, in quanto il porto assomiglia alla città;

3.Mutazioni infrastrutturali: la strada del waterfront si trasforma in un nuovo territorio artificiale specializzato di attraversamento: merci e persone non vanno in città, ma la oltrepassano senza fermarsi, non arrivano, ma semplicemente transitano, creando un singolare spazio ibrido di difficile progettabilità.

Riguardo al rapporto tra struttura del waterfront e tessuto urbano, non sono individuabili aspetti costanti nel tempo e generalizzabili, in quanto è impossibile prescindere dal contesto storico di riferimento. Ogni fase dello sviluppo del waterfront modifica sostanzialmente il rapporto tra la struttura dell'interfaccia e la città, determinando sempre nuove problematiche e nuove relazioni da sviluppare e questo è tanto più vero se consideriamo il waterfront come spazio di attraversamento, ovvero come un gateway.



VADO LIGURE

Il ruolo di Vado nella pianificazione urbana, territoriale e portuale.

Paese dall'estensione di ca. 23 Km² Vado ligure conta non più di 8500 abitanti. Conosce il periodo di maggiore sviluppo durante il boom economico degli anni '50, quando anche grazie al suo porto, vado viene riconosciuto come snodo strategico fondamentale per il commercio in tutto il Mediterraneo. Ad oggi, per gli effetti della forte conurbazione dell'area, il comune di Vado Ligure e soprattutto il suo porto, sono parte fondamentale dell'economia savonese, tanto che la gestione dello scalo marittimo è sotto il controllo dell'Autorità portuale di Savona.

Rapporto Città / Porto.

In questa prospettiva si comprende come si acuisca il problema del rapporto tra città e porto – rapporto tanto più critico quanto più si allarga il divario tra la scala dell'insediamento urbano storico (preesistente) e quella delle nuove infrastrutture portuali. Sotto tale aspetto il caso di Vado è esemplare: la città si vede oggi letteralmente schiacciata dalla previsione di un'espansione portuale che porta alla realizzazione di una piattaforma multifunzionale (container e rinfuse) della superficie di 22,5 ettari, almeno pari all'estensione del centro abitato. Il PUC mostra di affrontare questo problema con la consapevolezza maturata da un lungo e travagliato percorso caratterizzato dal confronto sia tecnico-amministrativo, sia politico, nelle sedi proprie degli organismi elettivi e con la partecipazione allargata dei soggetti a vario titolo coinvolti. La

soluzione risiede, in una parola, nell'imprimere una spinta allo sviluppo della città, tale da riequilibrare il peso dell'espansione portuale: sviluppo non solo in termini quantitativi ma anche e soprattutto qualitativi, ponendo l'obiettivo di un rafforzamento dell'identità sia culturale e storica, come anche ambientale e paesaggistica. Il progetto ha il compito di interpretare questa indicazione, dando corpo e sostanza ad uno scenario che vede la città e il porto crescere insieme, traendo vantaggio da un rapporto equilibrato e sinergico.

Vuoto Urbano.

Con il delinearsi della nuova piattaforma nella rada di Vado, si delinea anche un'area identificabile come "vuoto urbano", che va appunto dalla nuova installazione portuale, sino alla foce del Segno che delimita il centro abitato. Per vuoto urbano intendiamo un'area senza alcun tipo di attrattiva per la cittadinanza, un'area sottosviluppata dall'unica funzione di "passaggio" tra il porto e il centro. In quest'area si devono concentrare gli sforzi dei progettisti per introdurre elementi nuovi, funzionali e vitali, necessari per suscitare interesse, oltre che verso la popolazione, anche verso un'utenza turistica.

Obiettivi e Metodo

Obiettivo del progetto sarà quello di far sviluppare un sentimento di appartenenza al luogo, attraverso la valorizzazione di testimonianze del passato, ma soprattutto facendo rivivere lo spirito dei luoghi attraverso il ricordo di cose perdute. "Nel progetto gli edifici evocano l'immagine di grandi navi arenate sulla spiaggia in attesa di demolizione. E' tutto

un paesaggio che riemerge ed affiora, come in una archeologia della memoria, svelando il nesso necessario tra ciò che è dato e ciò che sarà – a cui solo potrà affidarsi un'operazione ambiziosa come questa, di costruire un nuovo "pezzo" di città" (Arch. Paolo Cevini)

Nel perseguire tale obiettivo viene prima di tutto suddiviso l'intero litorale in ambiti dalla foce del Segno fino a Capo Vado.

Gli ambiti individuati vengono poi risolti singolarmente secondo rispettive specificità:

- Verde e attività sportivo-ricreative;
- spiccata connotazione comunitaria sorta di "piazza" urbana, teatro della vita di relazione degli abitanti di Porto Vado;
- il verde e la modellazione del terreno giocando un ruolo anche sul piano della mitigazione dell'impatto acustico e percettivo della piattaforma.

Ma il tutto è infine visto e pensato unitariamente, come un percorso che si svolge lungo il litorale inanellando episodi di vario rilievo e importanza: un lungomare che iniziando dal centro di Vado non potrà che finire a Capo Vado, trovando nel forte di San Giacomo la sua logica conclusione.





Il concorso prevede la redazione di un Master Plan per la sistemazione del fronte Urbano/Portuale di Vado Ligure.

Scopo del concorso è ottenere il disegno urbano dell'area, definire cioè la forma ed il contenuto della trasformazione di questo ambito territoriale, dalla morfologia dello spazio pubblico all'architettura, con un livello di dettaglio sufficiente perché si possa successivamente procedere alla elaborazione dei progetti individuali fino alla loro realizzazione.

Il tutto ai fini di una accettabile transizione tra le aree a destinazione urbana e gli antistanti interventi previsti dal piano Portuale (Piattaforma Multipurpose).

Hanno partecipato al concorso più trentacinque candidati, tra cui nomi di spicco internazionale (Ove Arup, Boris Podrecca...).

Caratteristiche generali:

Località: **Vado Ligure**

Area Int.: **ca. 22 ettari**

Attività previste: **Centro culturale**

Centro giovani

Nuova piazza delle feste

Impianto natatorio

Capitaneria di Porto

Nuovi parchi pubblici

Capogruppo: **Arch. Paola Cevini**

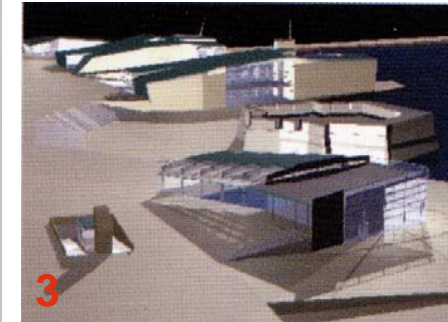
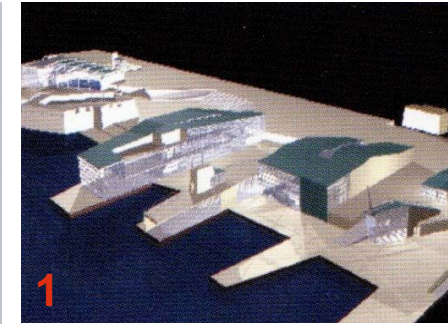
Gruppo di progettazione: Pietro Cevini, Annalisa Calcagno Maniglio, Viola Ing. E Architetti Associati.

Criteri per la progettazione

• **Ottimizzazione:** la superficie relativamente modesta dell'intervento rispetto alle sue ambizioni, impone fin da subito l'ottimizzazione della risorsa Suolo. Le soluzioni presentate tendono a contenere la densità edilizia entro limiti congrui rispetto al livello del nuovo insediamento previsto.

Questo si traduce in parcheggi interrati così come alcuni volumi ad esempio l'auditorium e la media superficie commerciale. Il risultato di tale pratica è contenute altezze fuori terra, bassi indici di copertura, il tutto a vantaggio di ampi spazi verdi pedonali riservati al pubblico e sottratti al condizionamento del traffico veicolare.

• **Visuali verso il mare:** al fine di salvaguardare la visuale verso il mare, gli edifici sono stati disposti perpendicolarmente alla costa, lasciando ampi spazi liberi tra di loro. L'alternanza di pieni e vuoti è alla base di un rapporto percettivo con il mare, che si fortifica nell'articolazione dell'assetto altimetrico della composizione. Due livelli dunque per distinguere l'ambito superiore legato alla viabilità litoranea (quello superiore, identificato nell'Aurelia trasformata in strada locale e destinato a verde pubblico in connessione con gli esistenti giardini al di là del Segno) e l'ambito inferiore legato al rapporto con il mare. Grazie agli elementi di raccordo come la grande piazza e gli stessi edifici che si protendono verso il mare digradando dalla quota superiore, la differenza di quota non viene sentita come una separazione, ma come condizione favorevole per una migliore percezione del fronte marino.





La Spezia porto militare.

La Spezia, oggi cittadina di circa 100.000 abitanti, nasce come porto militare fortemente voluto dal Regno Sabauda, diventa dopo la seconda guerra mondiale una città principalmente basata sull'industria di stato e durante gli anni ottanta si sviluppa in uno dei principali porti mercantili del Mediterraneo. La crescita urbanistica e economica della città è principalmente legata a quella militare tant'è che il piano di espansione e sviluppo del porto e della città viene affidato nell'800 al Generale Domenico Chiodo del Genio Militare. Tutto questo susseguirsi di elementi porta la città a dimenticare completamente il suo stato di ambiente marino e di paesaggio unico nel Nord del paese, golfo protetto per la nautica da diporto a sole due ore dalle principali città del nord, così con il progressivo disimpegno nella zona da parte della Marina Militare, iniziato negli anni ottanta e culminato ai giorni nostri con la chiusura del Centro Addestramento Reclute ed il trasferimento di alcuni reparti presso la base di Taranto, è venuto a determinarsi un periodo piuttosto critico per l'economia spezzina, che ha inciso in modo negativo anche sull'andamento demografico della popolazione.

Nove prospettive

Attualmente sono comunque in corso numerose iniziative volte a favorire una nuova crescita economica: nel dettaglio

molte zone non più necessarie alle attività militari sono state o stanno per essere riconvertite ad uso civile, in modo particolare nel settore della nautica da diporto, che è in forte espansione in questo periodo. Infine, punto di forza dell'economia spezzina sta diventando, negli ultimi anni, anche il turismo: questo fenomeno ha subito una forte crescita sia in riviera (ricordiamo le Cinque Terre, visitate ogni anno da migliaia di turisti provenienti da tutto il mondo) che nell'entroterra (in particolare in Val di Vara, zona all'avanguardia nel settore dell'agricoltura biologica).

In questo quadro la riconversione del primo bacino portuale deve essere l'obiettivo principale di chi si occupa del futuro di una città come quella di La Spezia. I nuovi strumenti urbanistici della città non sono più finalizzati all'espansione, ma bensì a opere di riconversione del territorio urbanizzato.

Intervento principale.

In questa ottica per localizzazione e per estensione d'area, il progetto più significativo sarà quello di riqualifica del waterfront, contenitore principale di tutte le funzioni pubbliche necessarie al nuovo modello di sviluppo, ma anche significativo affaccio sul mare e possibilità di riqualificazione dell'asse urbano di Viale Italia.

Diversamente da quanto accade in altri porti italiani, qui l'area portuale viene dismessa, non perché zona marginale o

non operativa, ma perché è precisa scelta urbanistica rivalutare e valorizzare quella risorsa fondiaria che è il waterfront.

"La trasformazione che interessa la città portuale ligure nasce da un'assoluta intenzionalità di appropriarsi di un ambito significativo in prossimità del centro urbano, per recuperare il rapporto di La Spezia con il Waterfront", ha affermato Massimo Federici, sindaco della città, nel descrivere la scelta politica ed urbanistica avvenuta attraverso un processo di contrazione tra Comune e Autorità Portuale nel corso della revisione del Piano Regolatore del porto.





Nel 2006 l'Autorità portuale in intesa con il Comune della Spezia bandisce un concorso di idee per la progettazione del "Nuovo Waterfront".

Obiettivo delle amministrazioni è ottenere un nuovo progetto che preveda una trasformazione saldamente connessa al tessuto esistente e capace di reinventarlo; un mix funzionale di destinazioni d'uso per caratterizzare l'area come luogo centrale della città.

Il progetto deve anche prevedere il potenziamento dell'offerta turistica, non solo terrestre (inserimento di alberghi e strutture ricettive), ma anche nautica, prevedendo un nuovo porticciolo e servizi per il trasporto marittimo integrati al trasporto su gomma pubblico e privato.

Caratteristiche generali:

Località: **La Spezia**

Area Int.: **ca. 150 ettari**

Costo Int.: **€ 250.000.000**

Attività previste: **Centro congressi**

Nuova terminal crociere

Hotel

Nuova marina

Nuovi parchi pubblici

Progettisti: **Arch. Llavador,**

Arch. Mazzanobile,

Arch. Schiattarella

Criteria per la progettazione

Il piano prevedeva circa 15.000 mq a destinazione pubblica, di nuova edificazione, con tipologie a cortina analoghe a quelle già presenti sul lato opposto di Viale Italia, tipiche dell'espansione novecentesca della città; la completa riconfigurazione urbanistica dei piazzali e delle banchine con la demolizione totale dei volumi produttivi oggi presenti; il prolungamento del sistema pedonale costiero a partire dalla nuova passeggiata, aperta verso l'acqua nel primo tratto prospiciente la grande piazza a mare nel tratto centrale e nel tratto finale caratterizzata dai portici delle cortine di palazzi.

Di fatto tali previsioni sono state ottenute seguendo criteri di:

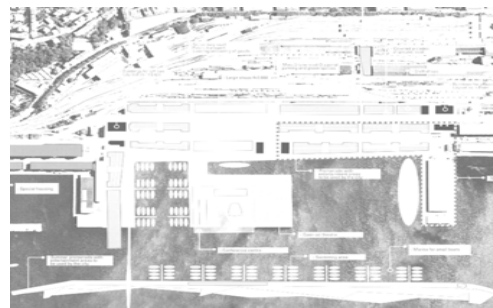
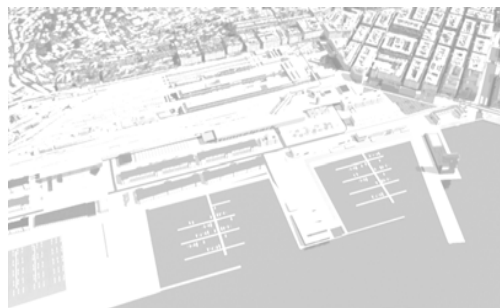
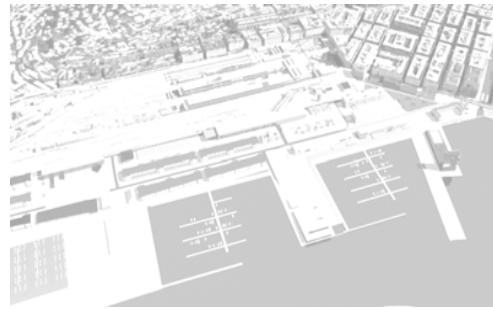
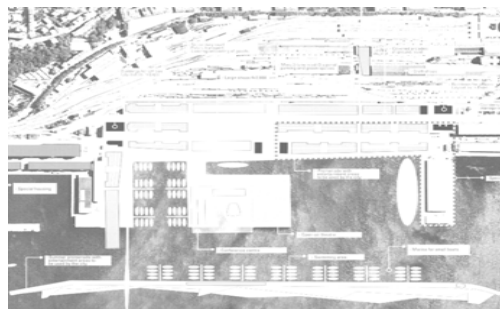
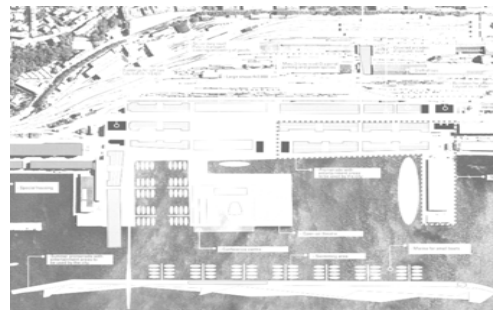
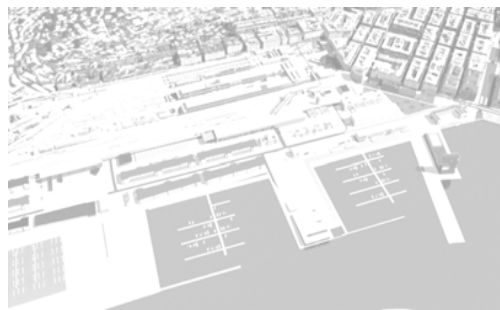
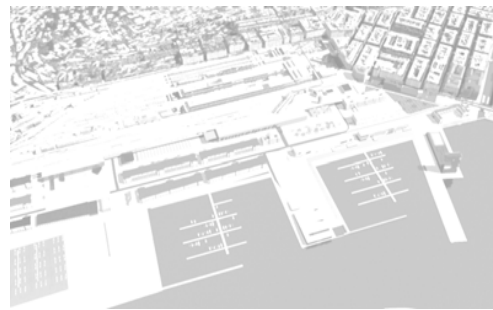
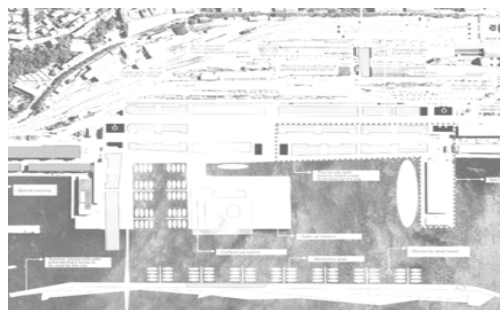
- Copianificazione:** intesa tra Comune e Autorità portuale da tradurre nei rispettivi strumenti Urbanistici, condivisi con la città, e supportati da una seria fattibilità economica dell'operazione.

- Contenuti e Flessibilità:** mettere a fuoco i contenuti funzionali, sempre nell'ottica di un'ampia flessibilità, stabilendo le necessarie relazioni morfologiche con la città costruita e i suoi problemi, anche in relazione alle fasi di riconversione. Dare regole base al progetto.

- Fedeltà al Progetto di riferimento:** per chiarire ai progettisti il pensiero delle amministrazioni, è stato predisposto un progetto di base sul quale elaborare le opportune modifiche per realizzare i cambiamenti desiderati.



TRIESTE



Fondazione e sviluppo.

Il porto e di conseguenza la città di Trieste vede il suo periodo di sviluppo più florido verso la fine dell'800, quando si ha un passaggio fondamentale nell'attività portuale da un antiquato regime emporiale a un regime di transito i linea con i nuovi traffici commerciali. Oltre all'autorità imperiale Austriaca, che si rivolge a Trieste come primo porto dell'impero asburgico, un'altra artefice del cambiamento di strategie, e degli sviluppi fisici della struttura portuale è la Società ferroviaria Suedbahn, che ne decide la collocazione proprio vicino al suo nuovo parco ferroviario. Per facilitare il traffico delle merci tutta l'area portuale viene dichiarata zona franca, così grazie a queste agevolazioni, fiorisce un traffico di merci così florido tanto che, a soli quaranta anni dalla costruzione, la mancanza di fondale e l'impossibilità di ampliamento, rendono necessario lo studio di un nuovo insediamento portuale che sorgerà nella parte sud - est della costa. Ha quindi inizio un processo di colonizzazione industriale del territorio, che porterà alla definizione del waterfront così come lo conosciamo oggi.

Waterfront urbano e produttivo.

Nel lungo affaccio a mare triestino si distinguono bene due ambiti vicini, ma molto differenti: un primo dai caratteri più urbani e molto legato alla città; il secondo caratterizzato da monofunzionalità produttiva e da inaccessibilità.

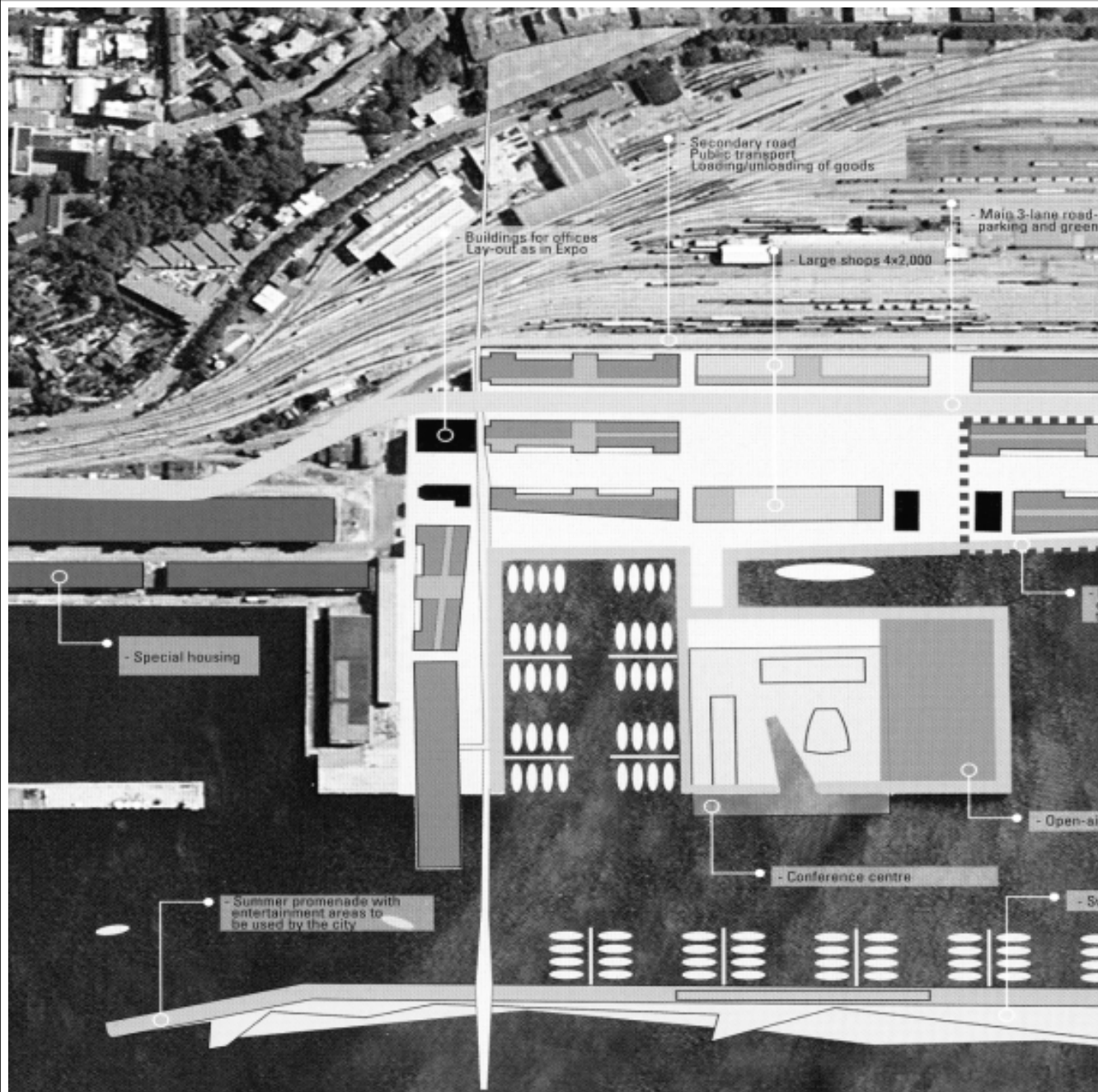
Il primo dei due ambiti è caratterizzato dalla strada costiera che dal 1927 collega Trieste a Monfalcone. Punteggiata da strutture ricettive e balneari, assume la connotazione di lungomare urbano balneare, con a ridosso un tessuto residenziale sviluppatosi nonostante l'immediata pendenza dei terreni ai piedi del Carso.

L'altro ambito, quello prettamente produttivo, a causa della sua monotematicità risulta quasi scollato dall'ambiente circostante; il suo essere a tutt'oggi area demaniale soggetta a vincoli di punto franco contribuisce ancor più alla sua caratteristica di inaccessibilità. Ciò nonostante è riconosciuto come area strategica per il rilancio urbano ed economico di Trieste nel territorio e quindi è oggetto di piani di recupero da più di quaranta anni.

Porto Vecchio all'interno della città.

Oggi l'intera area del Porto Vecchio o del Punto Franco vecchio (PFV) viene percepita e definita come uno "spazio sospeso", un'entità ben definita in attesa di una utilizzazione.

Di contro possiamo anche vedere tale spazio come una "parte urbana" progettata e realizzata in maniera unitaria con schemi non differenti da quelli che hanno favorito l'espansione dei restanti borghi cittadini dalla meta del '700 in poi, quindi si potrebbe considerare l'area del PFV al pari di borghi triestini riconosciuti come quello teresiano o giuseppino.



Con la variante al Piano Regolatore portuale del 2007 si prevede il decentramento di alcune attività portuali nella periferia orientale della città, rendendo così disponibile, un' area di circa 700.000 mq. L'idea portante dell'intervento è far convivere attività commerciali e portuali con altre funzioni prettamente urbane, localizzando lungo il waterfront magazzini portuali e attività produttive, servizi legati al diporto nautico e alla cantieristica, poli universitari e centri di ricerca, strutture ricettive e spazi pubblici. Per la realizzazione del progetto contribuiranno con un cospicuo investimento lo Stato, l'Autorità Portuale e investitori Privati.

Caratteristiche generali:

Località: Trieste

Area Int.: 700 ettari

Costo Int.: € 1.500.000.000

Tempi previsti: 15 anni

Attività previste: 3 Marine

Artigianato e Cantieristica

Hotel

Centro congressi

Musei

Evoluzione del pensiero progettuale.

Procediamo ora ad effettuare una veloce analisi cronologica dei progetti presentati negli ultimi quaranta anni per la riqualificazione dell'area di Porto Vecchio. Tale analisi ci servirà per comprendere, anche da un punto di vista storico, le scelte dell'ultimo masterplan presentato.



1969: Semerani e Tamaro

Il primo progetto urbanistico che ne riconsidera forme e funzioni risale al 1969, data in cui al «Concorso di idee per il piano particolareggiato del Centro storico di Trieste» viene premiato il progetto di Semerani e Tamaro che ipotizza una radicale trasformazione delle strutture di Porto vecchio, proponendo la sostituzione totale del tessuto edilizio.

Un'ipotesi di *tabula rasa* che, sebbene resti lettera morta e non venga più riproposta, condiziona per parecchi anni l'idea che il Porto vecchio sia non tanto un luogo da conoscere e rivalorizzare quanto un "vuoto urbano" da reinventare totalmente.

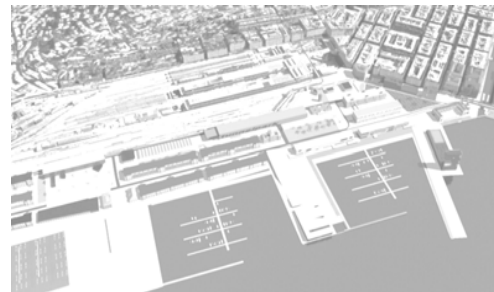


1999: M. de Solà Morales

L'Associazione Trieste Futura, nata per iniziativa del mondo produttivo triestino, commissiona allo studio di De Solà Morales, un progetto di riqualifica dell'area di porto vecchio, con specifiche relative alla reintegrazione nel tessuto urbano e alla valorizzazione della natura di spazio collettivo del porto. Per conseguire tali direttive il piano viene basato sulla:

- piena accessibilità delle aree demaniali;
- costruzione di un diverso rapporto città-acqua;
- ristrutturazione di alcuni dei magazzini che precedenti progetti condannavano alla demolizione.

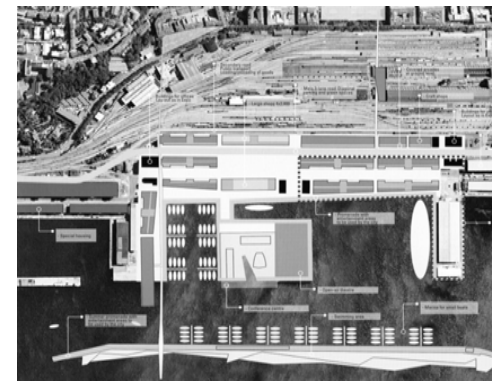
L'idea innovativa è quella di creare una continuità operativa mettendo l'area in esame in relazione con il vicino sistema delle Rive, mettendo in gioco tre idee di grande importanza come: processi per parti ma con una visione globale; identificazione del tessuto portuale con quello dei borghi; priorità della cura dello spazio collettivo.



2001: Boeri

Nel 2001 l'Autorità portuale affida allo studio Boeri un progetto di recupero unitario dal quale si auspica possano scaturire progettualità locali.

Il progetto prevede una suddivisione temporale in fasi di cinque, dieci e oltre i dieci anni, suddividendo l'ambito d'intervento in comparti funzionali: ricettivo/diportistico nel settore orientale; terziario/direzionale nel settore centrale; espositivo/fieristico in quello occidentale.



2004: A. Cecchetto

Nel 2004 Trieste Expo Challenge 2008 spa, società costituita da Comune, Provincia e Camera di Commercio di Trieste, promuovono un progetto per la candidatura di Trieste all'Expo 2008. L'area è di circa 25 ha e focalizza l'attenzione sulla parte centrale di Porto Vecchio. Padiglioni espositivi ospitati dai magazzini storici, collegati da strutture effimere (passerelle sospese, ecc.) la cui demolizione è prevista al termine della manifestazione – mentre verso Barcola altri edifici storici vengono recuperati come sede dell'Expo Village (residenza e servizi) e, quindi, riconvertiti a residenze speciali. mare, di una nuova strada di accesso a Trieste in luogo del percorso centrale tra i magazzini storici e di un

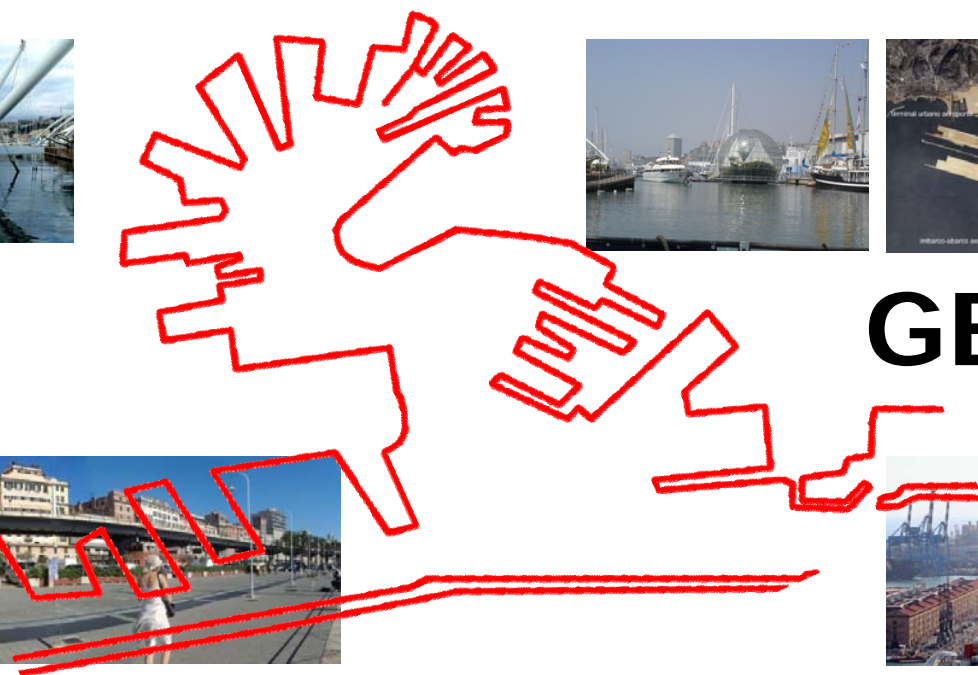
nuovo quartiere-parco residenziale verso Barcola caratterizzano la proposta di TriestExpo, arenatasi come noto per la scelta da parte del Bureau International des Expositions della città di Saragozza.

2007: One Works

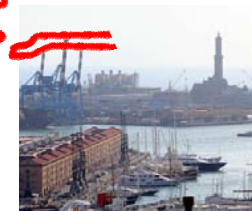
Il *Masterplan per il recupero di Porto vecchio*, elaborato da One Works con la supervisione di Norman Foster&Partners tra 2006 e 2007, è uno strumento in evoluzione in quanto fornirà il quadro di coerenza dei progetti che verranno presentati dai concessionari che si aggiudicheranno le diverse aree di Porto vecchio.

Scopi principali del *masterplan* sono:

- individuare gli elementi decisivi per il successo dell'operazione di trasformazione urbana;
- individuare le possibili destinazioni degli spazi coperti e scoperti e un programma di intervento per il breve, medio e lungo periodo;
- definire e calibrare la rete di accesso e collegamento fra Porto vecchio e il territorio;
- eseguire tutte le verifiche necessarie per la fattibilità tecnica ed amministrativa delle scelte progettuali;
- individuare i costi di tutti gli interventi attraverso stime preliminari;
- definire l'articolazione dettagliata delle fasi per ciascuna area e manufatto.



GENOVA





La situazione del porto antico

Verso la metà degli anni '60 la commissione incaricata della revisione al Prg di Genova, presieduta dall' urbanista G. Astengo, sottolinea l'inadeguatezza dei moli del porto antico ad ospitare il nuovo traffico di container che si sviluppa nel porto. A questa osservazione rispondono le ipotesi progettuali del Cap (*consorzio autonomo portuale*) di Genova, che riaffermano la natura prettamente commerciale della vecchia infrastruttura, previo interrimento di alcuni punti del porto antico ripensato come piazzale per stoccaggio e movimentazione dei container. L'evoluzione pensata è governata da un puro spirito funzionale, in cui i progressi e l'espansione della città sono ancora illimitati.

La revisione del Prg viene approvata dalla Regione nel 1980 e si prevedono per la prima volta funzioni urbane in aree di proprietà comunale su suolo demaniale e facenti parte del porto antico.

Sempre nel 1980 lo *Studio organico d'insieme* del comune genovese, sottolinea l'importanza d'impostare gli interventi sul waterfront, come un'occasione per recuperare le aree del centro storico, dandogli uno sbocco a mare e dotandole di quei servizi pubblici e tecnologici, necessari a identificare il porto antico e il centro storico, non più come polo commerciale e area "marginale" della città, ma come nuovo centro di un possibile turismo.

Evoluzione della progettazione

Nel maggio del 1985 La Regione Liguria , il comune di Genova e il Cap (Consorzio autonomo portuale), siglano il Protocollo d'Intesa per operare all'interno dell'area portuale del porto antico.

Il significato assume una valenza particolare perché individua il periodo storico preciso in cui lo sviluppo della città non è più pensato come espansione urbana, ma come riqualifica delle zone interne già esistenti.

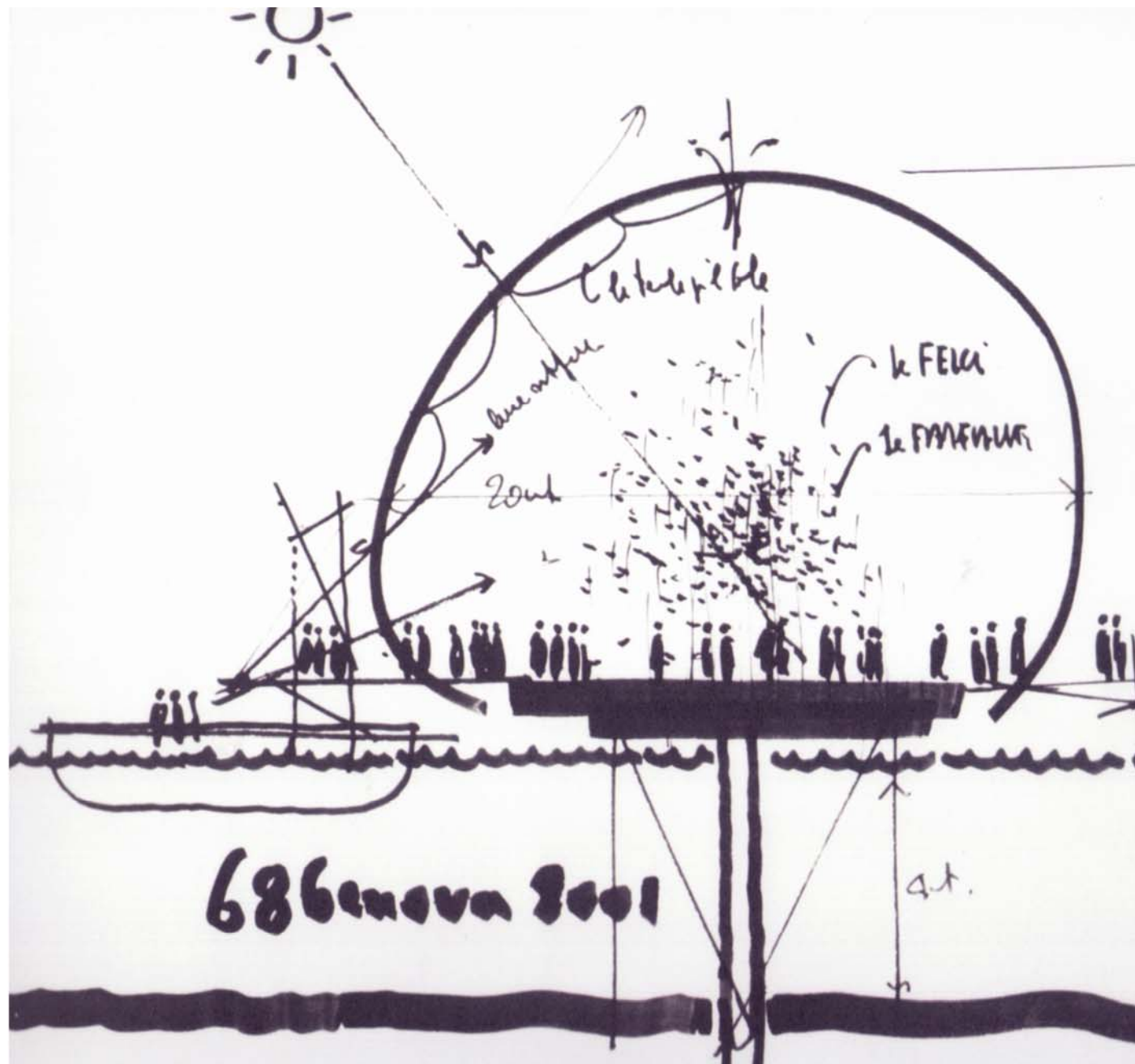
Dallo studio d'insieme del porto storico per l'individuazione di nuove funzioni Viene decretato:

- il mantenimento dell'attuale impianto portuale;
- la salvaguardia dei moli calate e manufatti di valore storico;
- Eliminazione delle barriere doganali per la maggiore connessione col centro storico.

Queste direttive sono riprese negli anni seguenti dalla variante al piano regolatore del 1987 che di fatto cambia le destinazioni d'uso commerciale per trasformare i moli in area urbana.

Grazie alle conferenze di servizi rese possibili dal susseguirsi di eventi come i mondiali del 1990 o dall' esposizione internazionale "C.Colombo :la nave e il mare", l'organizzazione dei lavori ha avuto un notevole snellimento delle procedure e un notevole aumento dei finanziamenti che hanno reso possibile la realizzazione della maggior parte dei progetti di riqualifica previsti.





Dal 2004 al 2006 la costa genovese, che va dall'area della Foce a Voltri, è interessata da tre "Affreschi" dell'architetto Renzo Piano che si propone di dare coerenza ed organicità ai molteplici progetti esistenti, dandogli un'impronta personale con novità inerenti il miglioramento della viabilità urbana, il potenziamento dell'offerta di servizi per il turismo, e l'eliminazione dei fattori di rischio ambientale, in particolare modo attraverso lo sviluppo del porto a ponente.

Caratteristiche generali:

Località: Genova

Area Int.: 1.6/2 milioni mq.
loc. "Voltri" da loc. "Foce" a

Costo Int.: ca. € 4 miliardi

Tempi previsti: -

Attività previste: Nuovo aeroporto

"Città del Mare"

Nuovi parchi pubblici

Porto petroli

Progettista: Renzo Piano

In Italia

Nel 2001 il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture dà il via all'operazione "Porti e Città", con il quale si propone, tramite la distribuzione di finanziamenti statali, di favorire proposte e progetti per l'integrazione tra il porto e la città retrostante. Da quel momento sono trascorsi quasi dieci anni di gare e concorsi, dieci anni in cui si sono accumulati centinaia di progetti per i circa 8000 km di costa italiana, ma che concretamente hanno prodotto pochissimi cantieri. Si potrebbe cercare una possibile giustificazione nella crisi economica globale che ha rallentato anche le operazioni di altri paesi, ma nelle parole di specialisti del settore come Rino Bruttomesso, direttore del centro "Città d'Acqua di Venezia", troviamo una preoccupante conferma della cattiva gestione dei progetti "nostrani": «<< la "scusa" della recessione, non vale per l'Italia che soffre di una crisi cronica nel settore. Servono strumenti operativi e una riforma concreta sul fronte della legislazione, e resta fondamentale la capacità decisionale politica.>> [intervista tratta da "Il sole 24 ore", waterfront: gare flop, sviluppo solo privato. P. Pierotti].

I Casi trattati

I casi appena trattati sono stati esposti secondo le caratteristiche principali del loro intervento.

Per prima sono stati esposti i casi di Vado Ligure e di La Spezia: tecnicamente sono casi ben distinti, ma in generale rappresentano due metodologie di progetto sicuramente efficaci, ma a cui è facile muovere alcune critiche.

Vado Ligure

ipotizza un intervento molto ben strutturato nei progetti, con aree dedicate alle più disparate attività e al contempo ricerca una continuità nella fruizione della costa. Il motivo principale che però salta agli occhi è la tentata attenuazione dell'impatto che la nuova banchina portuale potrebbe provocare sulla costa. L'intervento quindi non è finalizzato al recupero del rapporto tra città e mare quanto a filtrare l'impatto tra nuovo ampliamento del porto e città, viene quindi stravolto, per così dire, il ruolo del waterfront.

La Spezia

anche in questo caso il progetto, vincitore di un concorso di idee internazionale, tiene molto conto della permeabilità soprattutto pedonale per una maggiore fruizione della costa. La massima appetibilità del nuovo waterfront viene garantita però oltre che con l'inserimento di nuovi parchi pubblici, con ca. 1.500 mq di suolo dedicato a nuova edificazione. Pure recuperando aree dismesse e degradanti per la città, si paga con una forte cementificazione della costa.

Gli ultimi due esempi esposti sono quelli in cui si è rilevato non un migliore progetto, ma una maggiore attenzione al recupero della costa e del suo rapporto con il territorio retrostante:

Trieste

con un programma di intervento di oltre 15 anni la città tenta non solo di riqualificare delle ampie aree a mare dismesse, ma tenta di trovare una nuova apertura a mare che identifichi una nuova porta d'entrata per la città. Il tutto nel rispetto dell'attuale conformazione delle strutture e nella valorizzazione degli edifici presenti tentando recuperi anzi che nuove costruzioni.

Genova

il capoluogo ligure ci fornisce un esempio di progettualità condivisa e soprattutto di come esposizioni nazionali o eventi internazionali garantiscano una maggiore possibilità di realizzazione senza dovere ripiegare solo su stralci di progetto, ma adottando scelte ben ponderate e avendo obiettivi ben precisi.

Si denotano infatti fin dai primi progetti due assiomi, concentrare gli sforzi progettuali per il recupero del centro storico e il recupero virtuoso del patrimonio esistente per promuovere l'intero sistema urbano.

Capitolo IV: IL CASO DEL NUOVO WATERFRONT DI MARINA DI CARRARA

Localizzazione	58
La provincia di Massa Carrara	58
Uso del suolo	59
Foto satellitare di Marina di Carrara	60
Report Fotografico	61
Evoluzione del sito portuale di Marina di Carrara	62
Primi insediamenti	63
Dal Porto di Lunae al Porto di Avenza	64
Innovazioni del trasporto meccanizzato	65
Il Porto oggi: informazioni generali	66
Il rapporto tra Porto e Città	
<i>Progetti e soluzioni proposte</i>	67
Previsioni della variante al Piano Regolatore Portuale 2001	68
La Filtering Line	70
Aggiornamento dell'intervento di riqualificazione interfaccia Porto-Città	72
Il Percorso Partecipativo: Porto le mie Idee	74
Evoluzione temporale del progetto	75
Attori principali del percorso partecipativo	76
Strutturazione del percorso partecipativo	78
Normativa vigente	79
Percorso partecipativo Porto le mie Idee	80
Conclusioni	99



Principali comuni della provincia

Città	Popolazione (ab)	Superficie (km ²)
Massa	70.144	94
Carrara	65.439	71
Aulla	10.743	59
Montignoso	10.326	16
Fivizzano	8.815	180
Pontremoli	7.942	182

Collocazione geografica

Il comune di Carrara è localizzato nella riviera apuana a confine con la Liguria e con i comuni di Massa, Aulla e Fivizzano.

È servito dalla linea autostradale A12 la Genova - Livorno che l'attraversa parallelamente alla linea ferroviaria distanziata di un chilometro a monte.

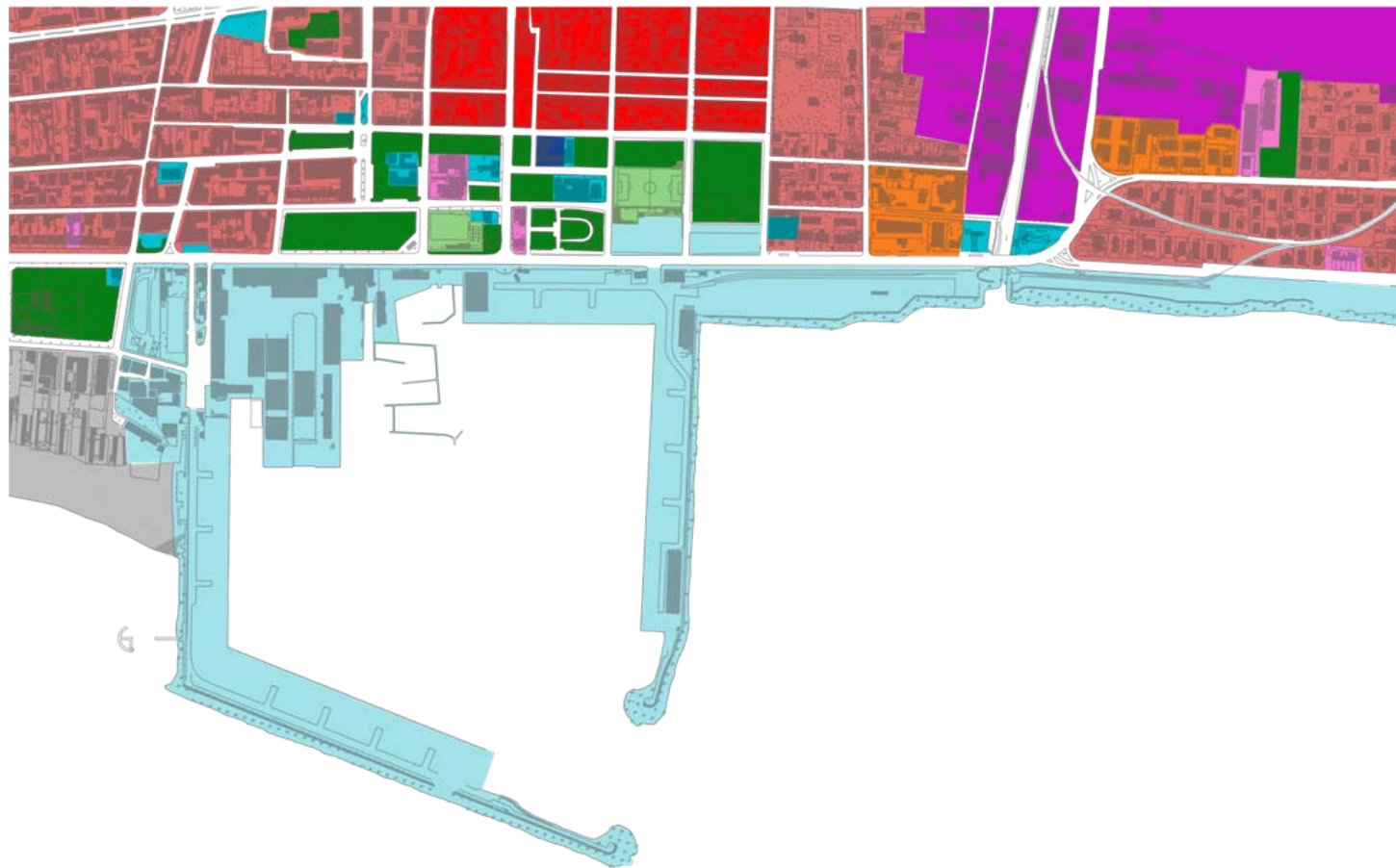
La provincia di Massa e Carrara









L'Ex provincia Apuana è la più settentrionale della regione Toscana con una popolazione di circa 204.000 abitanti. I suoi confini vengono definitivamente stabiliti nel 1938, quando il regime fascista stabilisce l'unione dei comuni di Carrara, Massa e Montignoso in un unico distretto chiamato Apuana. Nel 1946, dopo la guerra, la provincia prende il suo nome definitivo di "Massa-Carrara".

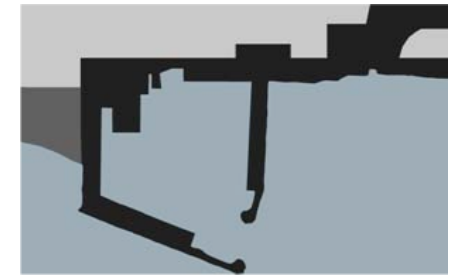
I Comuni della provincia

Attualmente la provincia occupa una superficie di ca. 1.160 Km² divisi in 17 comuni con una densità pari a 180 ab/Km².

USO DEL SUOLO



	Area Portuale		Zona Industriale Apuana		Impianti Sportivi
	Arenile		Centro Storico		Attrezzature commerciali
	Edificato		Aree verdi pubbliche		Centri Direzionali



Marina di Carrara – stato attuale

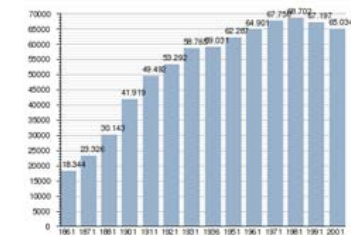
Lo schema indica come le aree portuali e industriali occupino la maggior parte del territorio costiero oggetto di studio.

Popolazione

Carrara è il secondo comune più popoloso della provincia con circa 65.000 abitanti seconda solo a Massa.

Qui la fascia d'età più rappresentata è dai 30 ai 34 anni indice di una particolare dinamicità del centro.

Di seguito viene riportata una tabella dello sviluppo demografico.



Il sistema insediativo

L'area di studio si sviluppa per circa 1200 m lungo viale Da Verrazzano e assolve al ruolo di cerniera tra l'edificato cittadino e il sistema portuale. Tutto il comune di Carrara si sviluppa prevalentemente attorno al commercio del lapideo e il suo porto non fa eccezione. Lo sviluppo prettamente commerciale ha compromesso la relazione tra la città e il mare precludendone l'accesso per più della metà del territorio.



Foto satellitare: Marina di Carrara



Evoluzione del sito portuale di Marina di Carrara

Il Territorio

In epoca protostorica (il secondo periodo della preistoria, cioè quello generalmente compreso tra la prima età del bronzo [prima metà del IV millennio a.C.] e quella del ferro, che ha inizio nel Mediterraneo orientale attorno al XII secolo a.C.) una vasta area d'Europa era abitata da una popolazione d'origine indoeuropea, i Liguri, che, divisa in tribù, occupava un'area che andava dalle foci del Rodano all'alta valle dell'Arno, a nord arrivava alla Valpadana, occupata da popolazioni sia d'origine Ligure, che d'origine celtica.

La zona che andava dal fiume Magra all'Arno era abitata dai Liguri Apuani.

Le Antiche Rotte Commerciali

Diodoro Siculo nel I sec. a. C. descrive questi popoli come forti e valorosi e come mercanti dediti al commercio marittimo; si deve quindi ovviamente presumere che lungo la costa esistessero diversi porti o approdi nei quali svolgere i commerci.

Nell'epoca protostorica, nei secoli VIII e VII a.C., il Mediterraneo era percorso da una fitta rete di rotte mercantili, che servivano per il commercio di minerali e metalli semilavorati (rame e stagno per la produzione del bronzo, dal quale ricavare oggetti ornamentali come braccialetti, collane ed armi) e per il commercio di stoffe, ceramiche, vino ed olio. Queste rotte marittime percorse da navi greche, fenicie, etrusche e liguri, mettevano in comunicazione il bacino orientale del Mediterraneo con quello occidentale.

Il Porto della Luna

Le prime fonti scritte parlano in modo impreciso di un porto che è stato successivamente collocato dagli storici nel golfo di La Spezia. Non va però dimenticato che in quei secoli la linea della costa era molto arretrata rispetto a quella di ora e che l'insediamento ligure di Amelia godeva di una posizione talmente invidiabile da far pensare impossibile che la foce del fiume

Magra non sia stata utilizzata come porto commerciale e come rifugio per le navi sorprese da burrasche durante la navigazione sottocosta.

E' opinione comune che i due porti, quello all'interno del golfo di La Spezia e quello dentro la foce del Magra, nelle fonti antiche, per la difficoltà di riscontrare quanto affermato dai naviganti, siano diventati un unico *Porto della Luna*.

La Colonia Romana di Luni

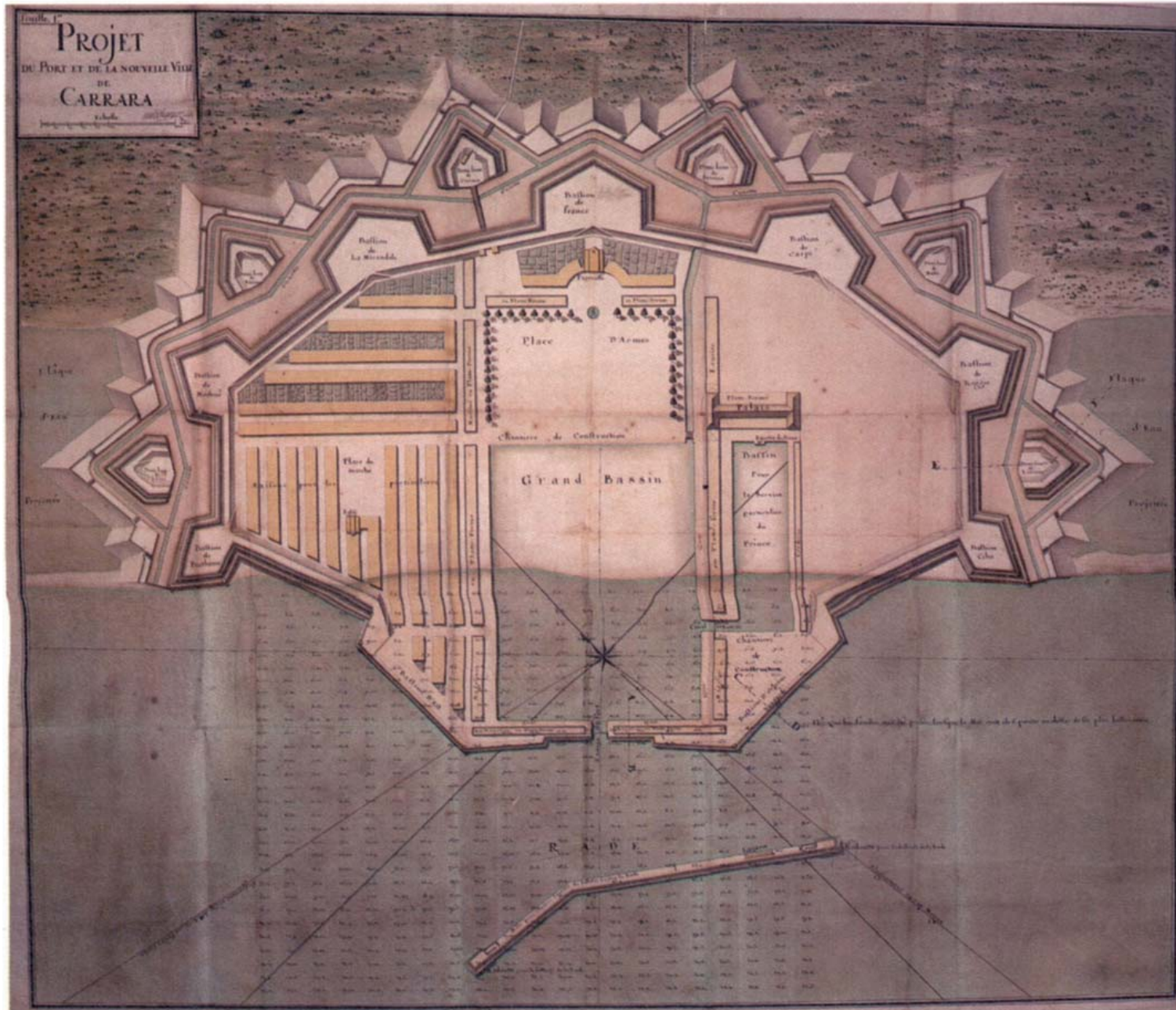
Il primo insediamento marittimo romano nella zona risale al 177 a.C., anno della nascita della colonia romana di Luni. La città è fondata in posizione leggermente sopraelevata rispetto alla costa, di circa 6/7 metri, e si estende fino alla riva orientale del fiume Magra.

Il porto di Luni è un importante scalo del commercio romano verso la Gallia e la Spagna.

A cavallo della seconda e terza guerra Punica, Roma occupa la Grecia e la Macedonia. Inizia una migrazione di statue dalla Grecia verso Roma e successivamente sorgono, in Roma e nei dintorni, laboratori specializzati nella produzione di statue di marmo che sono utilizzate sia in ambito religioso, sia in ambito laico. Il marmo delle Apuane, che nelle fonti più antiche non è mai menzionato, era quello che per posizione geografica era più vicino a Roma, oltre che essere di ottima qualità. Ben presto iniziò un fiorentissimo traffico commerciale tra Luni e Roma che fece la fortuna economica della città già al I secolo a.C.

I blocchi di marmo erano staccati dal monte da schiavi e fatti scivolare al piano di carico per mezzo di lizze per essere poi sollevati su carri che raggiungevano il porto di Luni; qui erano imbarcati su navi costruite appositamente per il trasporto di marmo, che raggiungevano Roma navigando dapprima sottocosta e poi risalendo il Tevere.





Il MedioEvo e la Decadenza del Porto di Luni

L'età d'oro del commercio del marmo dura per tutto il periodo di splendore dell'impero romano e cessa del tutto con le invasioni barbariche, durante le quali la città di Luni subisce numerosi attacchi. Nel frattempo alla foce del Magra si sono formati tomboli sabbiosi che hanno provocato l'avanzamento della costa, il porto si insabbia e la costa diventa paludosa e soggetta alla malaria. Per tutto questo insieme di motivi la città è pian piano abbandonata e la popolazione si trasferisce nella vicina città di Sarzana, controllata dai Vescovi di Luni.

Iniziano quelli che sono stati definiti i *Secoli Bui*, nei quali i commerci cessano quasi del tutto, il mare è infestato dai pirati e l'economia si riduce a mera sussistenza.

Il Rinascimento e la Nascita del Porto di Avenza

E' con la fine del Medio Evo e l'inizio del Rinascimento che le cave di marmo ricominciano ad essere utilizzate. La nuova committenza è costituita dal Papato che vuole riportare Roma al suo antico splendore e dai nobili delle casate fiorentine, genovesi e veneziane che si stanno arricchendo con le nuove attività. Da lì a poco il commercio del marmo assume dimensioni europee, blocchi e statue sbizzate sono caricate su navigli sulla spiaggia di Avenza con il metodo della "capra" o "vetta", ovvero particolari impalcature o piani inclinati di sabbia. Questo sistema di caricamento dura fin quasi alla fine dell'Ottocento.

L'unione del Ducato di Modena e di Massa - Carrara

Nel secolo XVIII si comincia a parlare della costruzione di una via di comunicazione diretta tra Modena e Massa, di notevole importanza politica ed economica. Questa arteria avrebbe dato uno sbocco al mare, favorendo i contatti con i territori recentemente acquisiti al ducato di Massa e Carrara col matrimonio politico di Ercole Rinaldo d'Este, figlio di Francesco III, allora Duca di Modena, con Maria Teresa Cybo Malaspina, nel 1741, quando la sposa aveva solo 16 anni. Al momento del matrimonio, la duchessa porta in dote, oltre alle cave piú prestigiose, una porzione di litorale di circa 12 chilometri.

Il Primo Progetto di Milet de Mureau

Il duca Francesco III, dà incarico ad alcuni ingegneri di costruire un grande bacino da adibire al carico e allo scarico di marmi e merci varie.

Il primo progetto fu proposto dal famoso ingegnere francese Milet de Mureau che, visitata la spiaggia, scelse il tratto di Avenza, dove si caricavano i battelli con i marmi provenienti da Carrara, in quanto appariva essere la piú protetta dai venti di tutto il litorale apuano e sufficientemente distante dal confine con Genova.

Nel 1753 circa sorse quindi una piccola darsena che si estendeva per 300 piedi di

apertura, mentre la sua estensione era di 560 piedi.

Appena morto Milet scoppiarono le polemiche, che furono tra le cause per le quali i lavori del porto si prolungarono per una decina di anni, con risultati assolutamente negativi; era impossibile infatti costruire il porto sulla spiaggia aperta di Avenza.

Per un secolo ancora si continuò a caricare il marmo con il sistema antico, che consisteva nel trainare a terra i barconi e caricarli sulla spiaggia aperta.

La Costruzione dei Pontili a mare aperto e la Ferrovia Marmifera.

Nel 1851 l'industriale William Walton, proprietario di una società all'avanguardia nella tecnologia dell'escavazione e della lavorazione del marmo, costruisce il primo pontile a mare aperto, dando soluzione razionale al problema mai risolto del carico dei marmi.

Già nel 1871 si costruisce il secondo pontile, il terzo è terminato nel 1880. La rapidità con la quale sono costruiti i pontili testimonia la velocità con la quale il commercio di marmo in blocchi e lavorato si sta espandendo su scala mondiale.

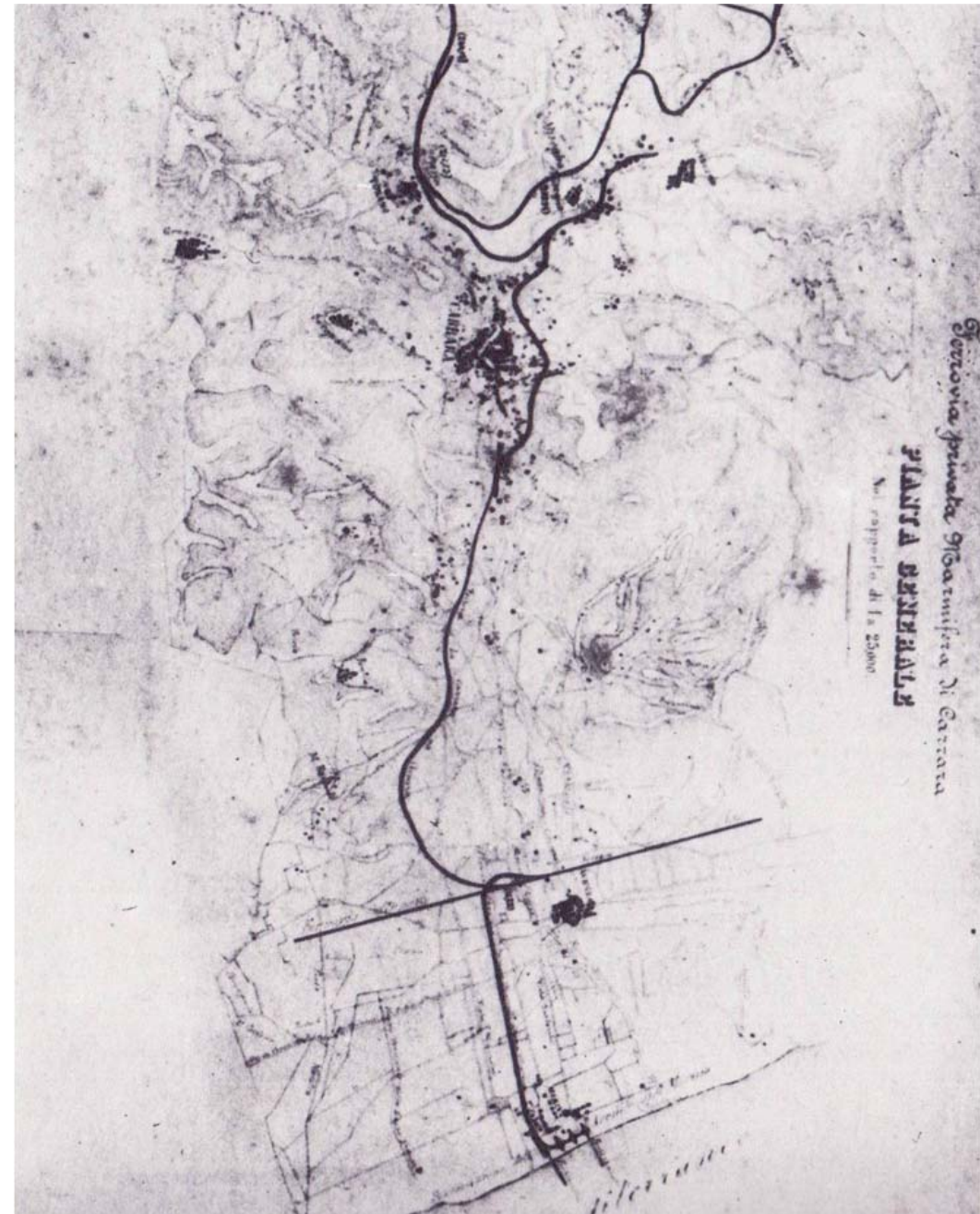
I pontili sono percorsi da binari sui quali corre il locomotore che trasporta i vagoni con i blocchi di marmo dalle cave al mare, la così detta Ferrovia Marmifera.

Gli operai del porto, addetti alle operazioni di carico delle navi, come i cavaatori sulle montagne, lavorano in condizioni di grande pericolo per una misera paga, la "busca" dalla quale deriva il termine dialettale "buscaiol" con il quale sono conosciuti.

La Necessità di un Porto Artificiale

I pontili sono costruiti da poco e già si inizia a parlare della costruzione di un porto artificiale che permetta di accrescere i volumi di commercio e faciliti le operazioni di carico e scarico che nei giorni di burrasca possono essere svolti solo con grande difficoltà.

Ai primi del '900 riprendono gli studi per la costruzione di un vero porto a protezione dei pontili a mare aperto, visto l'incremento dei marmi destinati all'estero. L'esigenza della costruzione di un porto sorse quindi dalla volontà collettiva di disporre di una struttura piú moderna e piú efficace di quanto non fosse quella ormai antiquata dei pontili caricatori, inoltrantisi nel mare aperto. La tendenza generale del mercato mondiale appariva, d'altra parte, essere quella di una sempre maggiore richiesta del bianco minerale carrarese: occorreva quindi procedere, all'alba del nuovo secolo, con sistemi e mezzi di trasporto che



consentissero l'imbarco del marmo a Marina di Carrara (ormai bonificata e diventata una delle frazioni più popolate del Comune di Carrara), direttamente per la destinazione finale, senza ulteriori e costosi trasbordi.

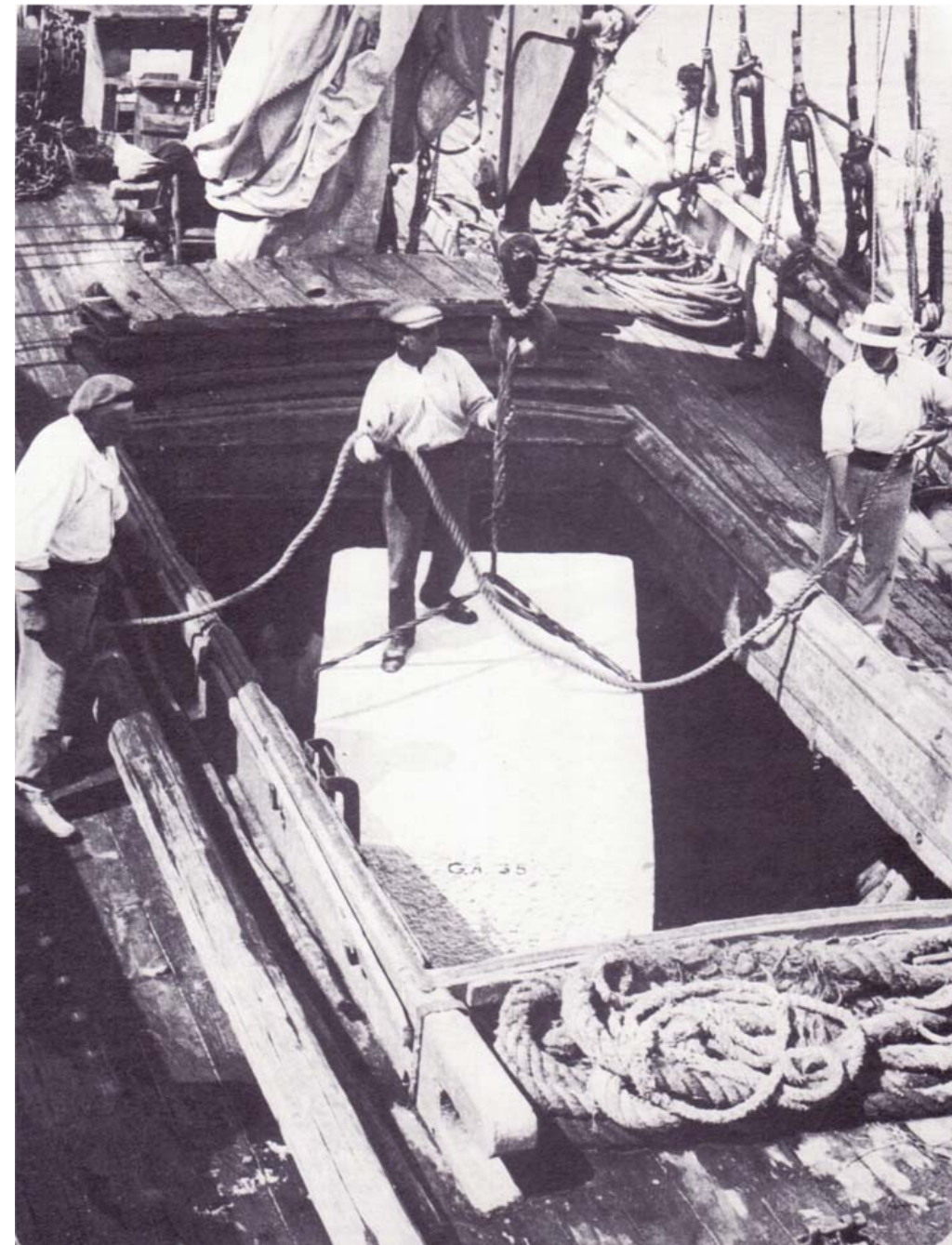
A Cavallo tra le Due Guerre

L'inizio della prima guerra mondiale sposta però al 1920 l'inizio dei lavori. E' infatti nel 1922 che il Ministero dei Lavori Pubblici dà il via alla realizzazione del porto di Marina di Carrara. I lavori procedono però lentamente e la prima diga è ultimata solo nel 1942, giusto in tempo per essere distrutta dagli eventi bellici.

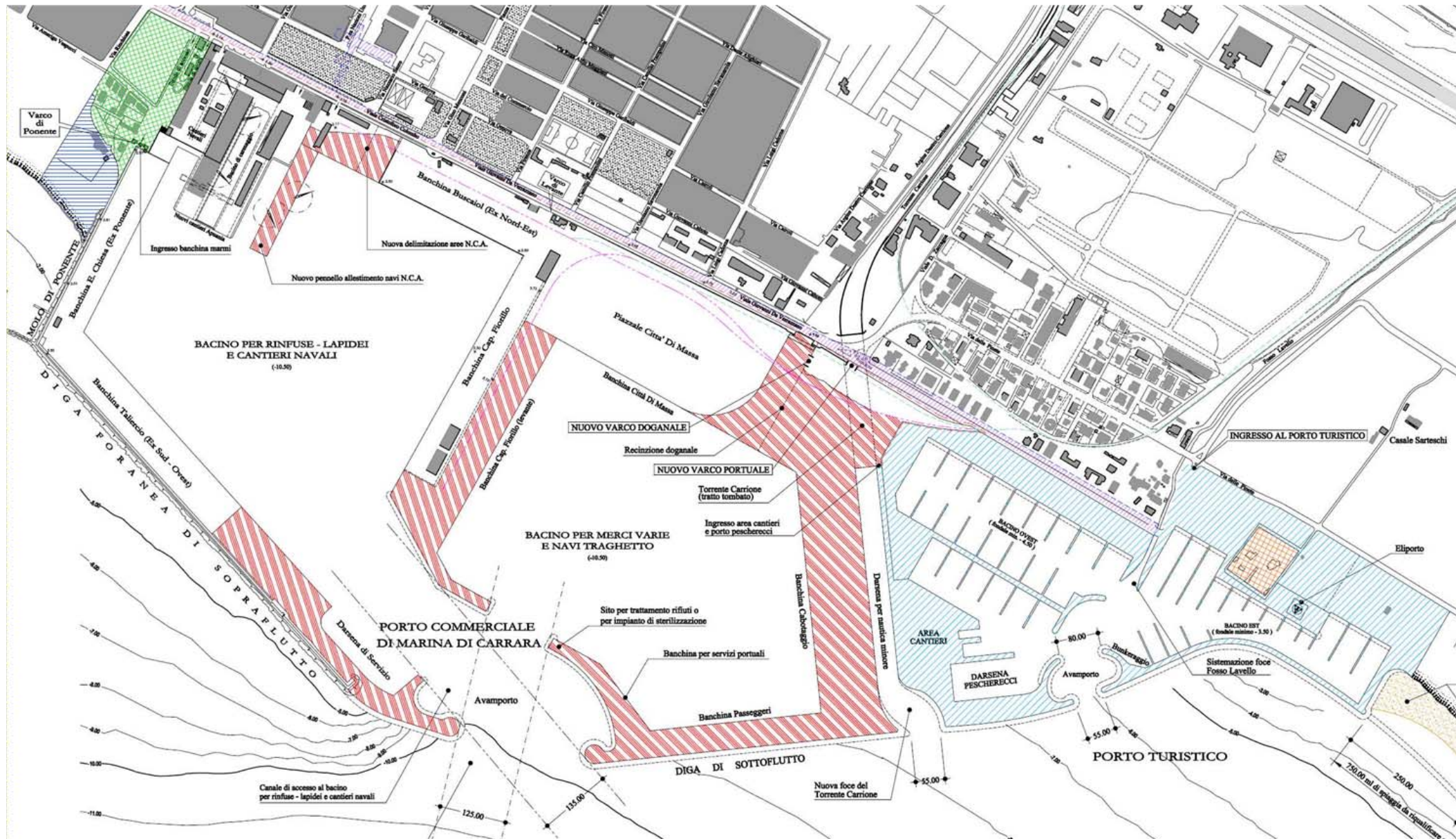
I lavori di ricostruzione riprendono subito dopo la guerra grazie all'impulso della Compagnia dei Lavoratori Portuali. Nel 1954 risultano costruite le due banchine di levante e di ponente e il porto, come lo conosciamo oggi, entra in attività.

Il Porto Oggi: Informazioni Generali

Particolarmente attrezzato per il traffico dei marmi, è protetto a ovest dal molo di ponente e dalla diga foranea e ad est dal molo di levante. Il molo di ponente (banchina Chiesa), lungo circa 260 m, è completamente banchinato. Alla radice della diga foranea, in prosecuzione della banchina del molo di ponente, ha origine, con direzione perpendicolare, una banchina lunga circa 430 m (banchina Taliercio). IL molo di levante è costituita da una banchina lunga circa 460 m chiamata banchina M. Fiorillo. In prossimità della testata della stessa esiste un tratto di banchina lungo circa 125 m denominato banchina Servizi, adibita all'ormeggio delle imbarcazioni dei servizi del porto e di altre unità dello Stato. Nell'angolo nord del porto ci sono gli scali d'alaggio ed un bacino di carenaggio lungo 207 m dei Nuovi Cantieri Apuania. Dalla radice del molo di levante, ortogonalmente ad essa, si sviluppa verso ovest un'ampia banchina di riva (banchina Buscaioli), lunga circa 300 m. Subito a levante di cantieri navali esiste un approdo per unità da diporto, costituito da alcuni pontili su palancole, gestito dal Club Nautico.



Il rapporto tra porto e città: progetti e soluzioni proposte



 **AMPLIAMENTO PORTO COMMERCIALE**

 **PROGETTO NUOVO PORTO TURISTICO**

 **Area Demaniale CAPITANERIA di PORTO**

 **Area Demaniale ARENILE**

Previsioni del P.R.P.

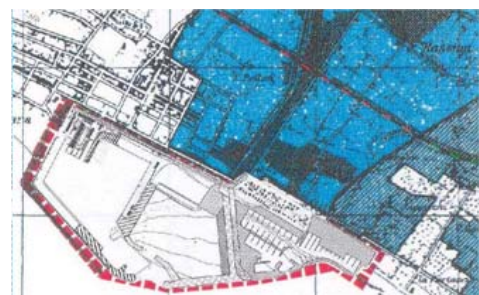
Come si legge nella Variante al Piano Regolatore Portuale elaborata dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara nell'anno 2001, si prevede:

- 1) *"Specializzazione e ampliamento del bacino commerciale del porto;*
- 2) *Razionalizzazione e ampliamento dei Nuovi Cantieri Apuania;*
- 3) *Delocalizzazione della attività diportistica interna al porto commerciale in quanto incompatibile e non adeguata rispetto agli standard di offerta dei servizi della nautica da diporto;*
- 4) *Progettazione del nuovo porto turistico e riorganizzazione qualitativa dell'interfaccia porto-città;*
- 5) *Riorganizzazione del sistema della mobilità locale e di connessione tra porto commerciale e porto turistico con le reti di livello nazionale ed internazionale;*
- 6) *Riorganizzazione urbanistica e funzionale delle aree produttive connesse al sistema portuale, in particolare l'area del centro intermodale e quelle limitrofe comprese all'interno della zona industriale apuana;*
- 7) *Connettersi con la riorganizzazione urbanistica e funzionale delle aree urbane di influenza sul sistema portuale quali: il fronte di Viale delle Pinete-Via Zaccagna, il centro storico, il tratto terminale del sistema funzionale del Carrione comprese le aree del parco di Villa Ceci;*
- 8) *Prevedere la razionalizzazione del trasporto su gomma e su ferro migliorando l'interferenza con il Viale C. Colombo. Particolare attenzione, in prospettiva, dovrà essere posta alla previsione di adeguate opere infrastrutturali e di servizio dentro e fuori l'area portuale connesse alla nautica crocieristica".*

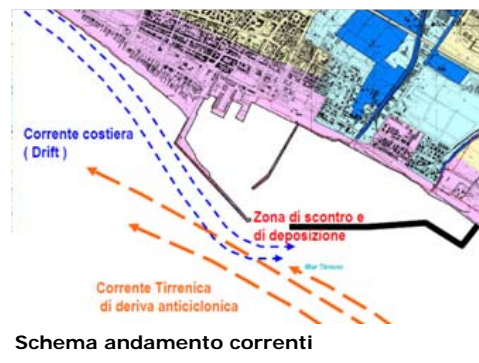
Principali Osservazioni alla Variante di Piano



Inquadramento porto commerciale/turistico



Stralcio piano di Bacino: Rischio idraulico



Schema andamento correnti

Scelta dell'area compresa tra le foci Torrente Carrione e del Fosso Lavello

- La critica maggiore sulla localizzazione dell'intervento è sostenuta dalla difficoltà nel trattare un'area in cui insistono due foci di torrenti fondamentali per lo smaltimento delle acque piovane in tutta l'area retrostante.

Detta area viene comunque individuata dalla regione Toscana come possibile ampliamento per porto turistico e fissata anche nel masterplan dei porti della regione Toscana.

Possibili rischi previsti a causa della realizzazione dell'infrastruttura

- La trasformazione delle foci favorirà il deposito di detriti e l'insabbiamento con conseguente alluvionamento degli abitati di Marina di Carrara e di Avenza in occasione delle piene ordinarie.

- La cementificazione degli argini dei corsi d'acqua e delle sponde del porto trasformerà la zona retro portuale in palude per il rigurgito delle acque sotterranee l'innalzamento del livello della falda freatica.

Presunta possibilità di un'influenza positiva sull'erosione della costa

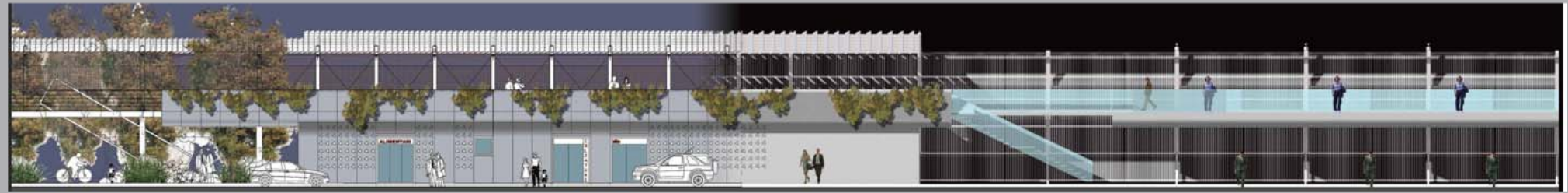
- Le opposizioni mosse vengono supportate da uno studio geologico che giudica nullo l'effetto positivo sull'erosione con le seguenti motivazioni:

- 1) Non si interviene sulla causa di erosione primaria;
- 2) La conformazione del nuovo porto non solo impedirà il corretto scorrimento delle correnti maggiori di costa, accentuando l'erosione, ma favorirà anche l'insabbiamento della darsena principale.

Conclusioni

In previsione di un possibile finanziamento statale per il rinnovo e il potenziamento delle infrastrutture marittime, l'Autorità Portuale di Marina di Carrara ha elaborato la variante al vecchio Piano Regolatore Portuale appena illustrata.

Tale previsione è stata bocciata dal Ministero per l'Ambiente e per la tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali con Decreto n.8065 del 20.12.2002. E' bene ricordare che tale decreto è stato confermato dalla sentenza del T.A.R. del Lazio su ricorso n.3045/2003 proposto dall'Autorità Portuale di Marina di Carrara.



PROSPETTO 1

1° IDEA PROGETTUALE LA FILTERING LINEE STUDIO 3c+t

Capogruppo del progetto: architetto Pierfrancesco Capolei

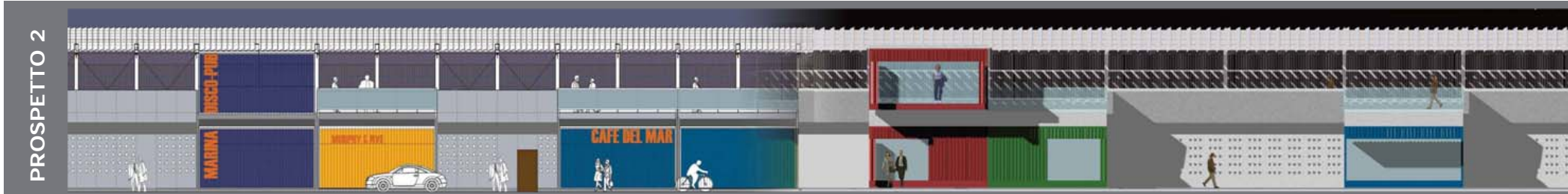


“...la linea di separazione diviene uno spazio di mediazione e di filtro, consentendo alla città di affacciarsi sul porto e all’area portuale di mantenere la sua autonomia...”



Riorganizzazione dei Traffici

Riqualificazione del Lungo mare



PROSPETTO 2

Individuazione problematiche

Nello studiare una proposta progettuale valida lo studio di architettura 3c+t si è interrogato per prima cosa su quali fossero le problematiche dell'area.

Ne redigono un quadro preoccupante dove si definisce tutta la fascia litoranea come un "luogo irrisolto", sia dal punto di vista funzionale che da quello formale.

- relativamente all'aspetto funzionale, le problematiche emergenti sono sintetizzabili nell'uso degli spazi pubblici dove il rapporto tra attività legate al porto e quelle connesse alla città avviene per contrasto.

- con riferimento all'aspetto formale, appaiono evidenti il senso di estraneità della fascia di interfaccia città-porto al contesto urbano retrostante e l'assenza di qualsiasi legge compositiva che regoli i rapporti tra il tessuto urbano e l'area portuale.

Per quanto concerne le problematiche legate all'attuale assetto urbano, queste possono essere sintetizzate come il prodotto di una assenza di progettualità che configura la zona attuale di interfaccia città-porto come un luogo irrisolto, sia dal punto di vista funzionale che da quello formale.

CONSEGUENZE

Tale situazione di conflittualità trova concreta espressione, da un lato, nella commistione del traffico portuale con quello urbano, dall'altro, nella assenza di funzioni urbane qualificanti. In questo quadro, l'asse costituito da Viale Cristoforo Colombo-Viale Giovanni da Verrazzano oggi costituisce una sorta di "non luogo", uno spazio atipico non appartenente né alla città, né al porto, un'area dedicata alle sole funzioni di mobilità.

Pianta e sezioni Filtering Line



Il progetto

Come si legge dalla relazione illustrativa che accompagna le tavole di progetto, "... il nuovo interfaccia tra il porto e la città offrirà ai fruitori una serie di servizi e di attività legate sia all'ambito lavorativo che allo svago e al tempo libero. Pur consapevolmente che le attività portuali e quelle cittadine sono tra loro incompatibili, è stata però esaltata l'unicità della situazione di Marina di Carrara, mettendo in mostra, ove possibile, le attività portuali, creando un legame visivo tra le due realtà, una sorta di "promenade urbana" da cui il porto, i suoi macchinari e i suoi ritmi diventano "la scena".

Tali finalità vengono raggiunte con la progettazione della Filtering line, una struttura su due livelli e con diverse sezioni utile per:

- Razionalizzare i flussi di traffico suddividendo quello pesante diretto al porto da quello veicolare leggero d'interesse cittadino;

- Realizzare una passeggiata sopraelevata che abbia come scenario principale il porto, ma completamente sicura in quanto isolata tramite una protezione trasparente dalla zona portuale;

- Le diverse sezioni sono utili per ospitare al piano inferiore delle eventuali attività commerciali, posizionate in corrispondenza degli spazi verdi previsti.

Questo punto pone la struttura come un primo passo per sviluppare anche dei progetti privati volti a migliorare la qualità dell'area.

- Dare continuità alla passeggiata di lungomare mettendo in collegamento le aree pubbliche già esistenti, progettandone delle nuove, in modo da rendere appetibile all'uso pubblico di tutta la fascia costiera.

Stato del progetto

"Linee di Indirizzo per una riqualificazione, valorizzazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città" approvato dal Consiglio Comunale di Carrara nella seduta del 29.12.2008"

In particolar modo, rispetto al progetto preliminare, è stato eliminato il "muro abitato" che costituiva il confine tra area portuale e area urbana; è stata modificata la "filtering line" non nel concetto ma nei contenuti, eliminando tutte le costruzioni previste lungo il margine del confine portuale; sono state quindi definite più nel dettaglio sia la viabilità portuale che quella urbana, con la previsione di realizzare un unico sottopasso a servizio del porto per mettere in diretto contatto le aree portuali di ponente con quelle di levante senza dover utilizzare la viabilità urbana.



Il Nuovo Interfaccia Porto-Città”

I principi e i temi di questa proposta non differiscono da quella precedente per quanto riguarda i contenuti:

- realizzazione di un elemento di divisione dell'area portuale che sia in grado di garantire la sicurezza delle attrezzature ivi contenute;
- razionalizzazione dei flussi di traffico;
- realizzazione di una divisione antirumore a protezione dell'edificio antistante il porto;
- ricostruzione del rapporto città-mare, città-porto.

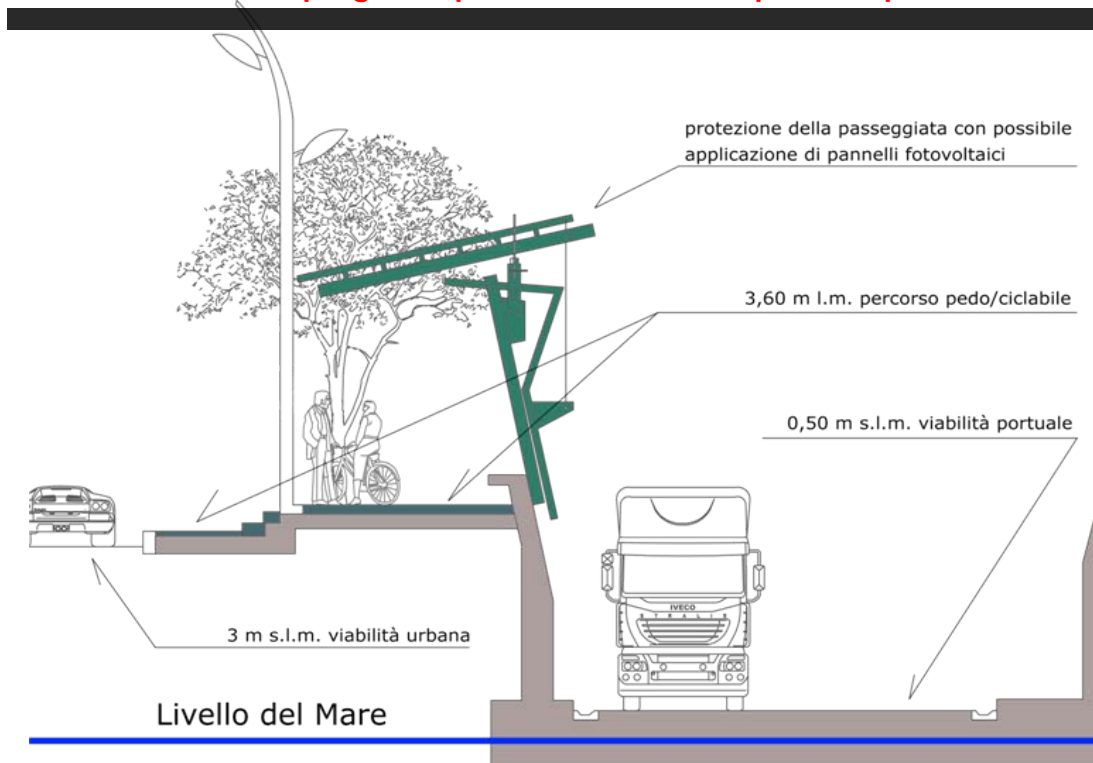
Sulla base di questa lista di obiettivi sono state definite *le prestazioni* del progetto, termine con il quale si è voluto indicare i risultati che deve garantire la soluzione progettuale:

- a)** capacità di contenere il rumore con elementi formalmente qualificanti che si possano legare con il contesto urbano e attraverso l'abbassamento della quota di scorrimento della viabilità pesante;
- b)** capacità di specializzare e gerarchizzare la rete viaria;
- c)** capacità di generare un "luogo urbano" attraverso la introduzione di nuove qualità formali e funzionali.

Per facilità espositiva si può riassumere il progetto come il risultato di due interventi:

1. Il nuovo sistema di margine come sistema di connessione porto-città;
2. La nuova rete viaria.

Sezione viabilità di progetto "percorsi in trincea - percorsi pedonali"



Il nuovo sistema di margine

Caratteristiche principali:

- garantisce la divisione fisica, permette l'unione visiva tra le due realtà;
- realizza un sistema di passeggiate, pedonali e ciclabili, su più livelli, (come se fosse un'evoluzione della passeggiata sul muro di sopraflutto che tradizionalmente è presente in tutti i porti italiani) studiate anche per formare una barriera vegetale antirumore e come fonte di tecnologie alternative per la produzione di energia pulita.
- Prevede il futuro inserimento di attività commerciali per la determinazione di un "luogo di confine" tra città e porto.

La nuova rete viaria

Caratteristiche principali:

- creare due distinte viabilità per le diverse tipologie di traffico; una esterna all'area portuale, dedicata al traffico urbano e turistico, l'altra interna finalizzata a riconnettere i due rami del porto (Levante e Ponente) attualmente separati.
- concentrare in un unico punto l'ingresso all'area portuale a Levante.
- definire una nuova dimensione della sezione stradale della rete urbana in relazione al nuovo ruolo viabilistico di progetto.

Stato del progetto

Nel 2010 l'Associazione Amare Marina riceve un finanziamento dall'Autorità regionale per la Partecipazione per il progetto di **percorso di partecipazione Porto le Mie Idee**.

L'Amministrazione comunale firma un protocollo d'intesa di carattere generale con la Regione Toscana con cui si impegna, tra l'altro, a sospendere gli atti di propria competenza la cui adozione o attuazione può prefigurare una decisione che pregiudichi gli esiti dei percorsi partecipativi.

Il percorso partecipativo: Porto le Mie Idee

2002



L'Autorità Portuale di Marina di Carrara accede ad un finanziamento del Ministero dei Trasporti (disposto dalla legge 166/2002) per l'intervento di Waterfront. Il finanziamento erogato è pari a € 25.900.000,00

2003



Viene indetto un concorso di idee per la progettazione preliminare. Vince il concorso lo studio "3c+t" Capolei Cavalli Architetti Associati.

2008



Presentazione del progetto di waterfront alla cittadinanza. La soluzione proposta riscontra, tra il 2003 e il 2008, delle difficoltà ad essere recepita nella sua completezza sia a livello territoriale che a livello istituzionale.

2009



Il comitato "Marina si ribella" e altre associazioni ambientaliste riaccendono il dibattito sul tema del waterfront contestando con forza il progetto. Successivamente e tutte queste associazioni si riuniscono in Amare-Marina.

Delibera del Consiglio Comunale che chiede una revisione del progetto di waterfront secondo alcune linee guida che in sintesi: escludono nuove volumetrie nello spazio water-front; confermano la necessità di razionalizzare e dividere i traffici portuali e urbani, di riorganizzare il nodo viario di viale Zaccagna, di prevedere nella zona di levante un unico accesso al porto per i mezzi pesanti, di permettere una maggiore fruibilità degli spazi a mare tramite la realizzazione della passeggiata a Ponente; di realizzare percorsi pedonali e ciclabili, e la rete fognaria esterna all'area portuale.

2010



L'associazione Amare Marina riceve un finanziamento dall'Autorità Regionale per la Partecipazione per il progetto di percorso di partecipazione "Porto le mie idee" ai sensi della l.r. 69/0.

L'Amministrazione comunale firma un protocollo d'intesa di carattere generale con la Regione Toscana, con cui si impegna, tra l'altro, a sospendere gli atti di propria competenza la cui adozione o attuazione può prefigurare una decisione che pregiudichi gli esiti dei percorsi partecipativi.

Promotori, Registi, Facilitatori

Come abbiamo già detto una delle caratteristiche vincenti dei processi inclusivi è la loro strutturazione tal volta anche molto complessa. Hanno dunque più fasi che necessitano di qualcuno che le avvii, le segua e le gestisca. Ma chi?

Teoricamente si individuano tre soggetti diversi capaci di assolvere i tre compiti basilari per la riuscita del processo:

- I Promotori del processo;
- I Registi;
- I Conduttori o facilitatori.

PROMOTORI

Ogni processo inclusivo viene pensato come un procedimento Bottom-Up, cioè un processo che muove dal basso (società) verso l'alto (amministrazioni), ma non sempre è così, anzi nella stragrande maggioranza dei casi finora riscontrati esiste sempre una forte componente Top-Down.

Come intuibile quindi esistono diversi tipi di processi inclusivi che si differenziano dai loro promotori, Dal Basso, dall'Alto, dal Mezzo quando sono promossi da operatori sul campo dell'amministrazione che intuiscono la necessità di avviare tale procedimento per la risoluzione di possibili conflitti, oppure possono essere promossi dall'Esterno, tramite associazioni no profit o ambientaliste per la sensibilizzazione di alcuni temi.

REGISTI

Una volta avviati i processi inclusivi sono molto fragili ed esposti a molteplici rischi che potrebbero comprometterne il corso in qualsiasi momento, ecco quindi che si delineano le figure del garante e del Direttore del processo:

-Garante. Questa figura è solitamente assolta da un politico dell'amministrazione, che oltre che garantire il corretto svolgimento del processo lo difende da eventuali attacchi di gruppi prevaricatori, in oltre offre i partecipanti la ragionevole speranza che i risultati ottenuti non vadano persi o dimenticati. Altro caratteristica fondamentale della figura del garante deve essere la neutralità verso tutto il procedimento, come disse una volta un assessore all'avvio di un progetto: " ...sono qui per fischiare i falli, non per tirare il pallone in porta..."

-Leader. Il ruolo di leader solitamente è designato ad un Dirigente, compito principale è quello di governare il processo non solo dall'esterno, ma anche dall'interno, mostrandosi interessato alle soluzioni di tutti e all'occorrenza decidendo quale strada adottare per il successo del processo e per il bene comune.

FACILITATORI

La progettazione nel concreto e lo svolgimento dei processi inclusivi vengono demandati a specialisti non ancora definiti sotto ad un unico termine. Di volta in volta sono chiamati

-Facilitatori, specializzati nella gestione di piccoli gruppi e nel favorire l'interazione del gruppo;

-Mediatori, si occupano prevalentemente della risoluzione dei conflitti e aiutano le parti nel processo di negoziazione;

-Animatori, specializzati nella conduzione di indagini sociali nella ricerca di tutti gli attori.

La presenza di questi specialisti è fondamentale per la buona riuscita del processo inclusivo, in primo luogo per la preparazione tecnica di cui dispongono e in secondo luogo perché vengono percepiti come "esterni ai giochi", delle figure che garantiscono la neutralità senza ombra di dubbio alcuna, in quanto a differenza di politici o dirigenti il loro successo viene determinato esclusivamente dalla buona riuscita del processo e non dal conseguimento di alcune soluzioni.

ATTORI PRINCIPALI

PROMOTORI



AMARE MARINA

Costituitasi nel 2009, l'Associazione Amare Marina riunisce cittadini di Carrara e di Marina di Carrara, raccogliendo l'eredità di comitati quali *Marina si ribella*, *No muro* e di associazioni ambientaliste, sociali e culturali attive sul territorio. L'associazione è regolamentata da uno statuto e ha la finalità di tutelare l'ambiente, promuovere lo sviluppo sostenibile e valorizzare Marina di Carrara e il suo litorale, nel rispetto del paesaggio e della vocazione turistica del territorio. L'Associazione si impegna a promuovere la partecipazione dei cittadini alle scelte della vita politica e amministrativa e a sollecitare l'intervento delle istituzioni sulle problematiche concernenti Marina di Carrara. L'Associazione Amare Marina ha attivato una capillare campagna di informazione sugli indirizzi di sviluppo futuro del porto di Marina di Carrara e nel 2009 ha raccolto più di 700 firme di cittadini al fine di presentare all'Autorità regionale per la Partecipazione la domanda di finanziamento per il percorso di partecipazione *Porto le Mie Idee*, con il quale l'Associazione promuove un dibattito sulle linee progettuali per il progetto di waterfront.

REGISTI



AUTORITÀ PORTUALE

Istituita nel 1994 (Legge 28 gennaio 1994, n. 84), l'Autorità Portuale di Marina di Carrara è un ente pubblico che si occupa di indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali e le attività commerciali e industriali che si svolgono nel porto di Marina di Carrara. Il demanio dell'Autorità portuale si estende dall'inizio del porto commerciale (molo di Ponente) alla foce del Lavello. L'Autorità portuale è dotata di autonomia amministrativa, di un bilancio, di piani di investimento e di un Piano Regolatore Portuale. Il bilancio dell'Autorità portuale deriva dall'introito delle attività portuali, dalle concessioni, dai canoni pagati dagli imprenditori, e da finanziamenti ministeriali, come nel caso del progetto di riqualificazione del water-front. In quanto ente pubblico, l'Autorità portuale si occupa dello sviluppo delle attività commerciali del porto, della manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture portuali e della gestione e del controllo dei servizi portuali.



COMUNE DI CARRARA

Il Comune di Carrara costituisce uno degli attori principali di questo progetto in quanto si è fatto garante del processo partecipativo. La partecipazione è finalizzata, infatti, alla costruzione di un punto di equilibrio nuovo tra democrazia rappresentativa, a cui nessuno può negare la responsabilità ultima delle decisioni, e democrazia partecipativa, ossia le forme attraverso cui i cittadini possono concorrere al governo della cosa pubblica contribuendo, con la loro esperienza, ad una migliore qualità delle decisioni collettive. Proprio in ragione di ciò, il 21 dicembre 2009 il Consiglio Comunale ha approvato il piano di partecipazione, utile strumento di tutela dei cittadini e di un loro proficuo coinvolgimento nel governo dell'Ente, come indica la legge regionale 27 dicembre 2007, n.69 sulla partecipazione. Quest'ultima dispone che in tutti i processi partecipativi deve esser fatta espressa menzione degli esiti dell'istruttoria, nonché delle motivazioni, tanto di rigetto quanto di accoglimento totale o parziale, degli esiti dei contributi della partecipazione.

FACILITATORI



SOCIOLAB

E' un gruppo di lavoro con una formazione socio-umanistica e una particolare vocazione per la ricerca sociale e per le tecniche di mediazione e facilitazione dei conflitti. Il nostro approccio alla ricerca e alla facilitazione privilegia uno stile ermeneutico ed etnografico fondato sulla capacità di ascolto e di osservazione delle comunità in cui lavoriamo.

Chiara Del Sordo, Silvia Givone e Barbara Imbergamo, socie fondatrici, progettano e coordinano le attività di Sociolab.

Maria Fabbri, Stefania Gatti, Giulia Maraviglia, Margherita Mugnai, Lorenza Soldani partecipano alla progettazione e alla realizzazione di tutti i progetti. Claudio Serni e Barbara Sala si occupano delle attività di ascolto e outreach sul territorio per i progetti che Sociolab cura insieme ad Avventura Urbana.

Chiara Montoci è responsabile della segreteria amministrativa.

Struttura del percorso partecipativo	<p>Il percorso partecipativo “Porto le Mie Idee” prende il via il 07.05.2010 a Marina di Carrara per discutere le scelte progettuali relative al nuovo Waterfront pensato dall’Autorità Portuale per migliorare la connessione tra Porto-Città.</p> <p>Il programma ha previsto nr. 5 incontri chiamati “Laboratori” ai quali 80 cittadini, estratti casualmente nel territorio comunale, hanno partecipato attivamente per produrre delle linee guida auspicabili per la progettazione.</p> <p>Per il coordinamento dei laboratori e del processo intero l’associazione Amaremarina, promotrice del percorso di partecipazione, ha scelto SOCIOLAB un’associazione di Facilitatori dei processi partecipativi indicata dalla Regione Toscana assieme ad un’ampia rosa di altre società specializzate nel settore. La preferenza accordata alla Sociolab deriva, oltre che dalle referenze presentate, anche dalla qualità del progetto studiato per lo sviluppo del caso.</p>
Modalità dei “Laboratori”	<p>dibattiti aperti con diritto d’intervento riservato ai soli partecipanti estratti.</p>
Tematiche degli incontri	<p>1° Incontro: Studio del territorio</p> <p>2° Incontro: Acquisizione di informazioni e documentazione</p> <p>3° Incontro: Identificazione delle esigenze</p> <p>4° Incontro: Spunti progettuali in risposta alle esigenze</p> <p>5° Incontro: Presentazione dei risultati assieme agli attori principali</p>
Trasparenza del processo	<p>Ogni seduta si componeva di tre fasi distinte: la prima era una presentazione globale del lavoro odierno; a seguire i gruppi si ritiravano in aule diverse dove poter sviluppare le tematiche presentate; per ultima un’assemblea plenaria riassumeva il lavoro fatto presentato da ciascun gruppo. Tutte gli incontri sono stati poi fedelmente riassunti in Report consultabili da tutti i cittadini sul sito dedicato www.portolemieidee.it</p>
Garanti del processo	<p>Tutto il processo è stato affiancato e protetto da strumentalizzazioni interne ed esterne da un tavolo di garanzia, composto da rappresentanti degli stakeholder, (ass.Amaremarina, Comune di Carrara, Autorità Portuale) ai quali però era preclusa la possibilità di intervenire nelle discussioni.</p> <p>Per comodità riportiamo nelle pagine seguenti il rapporto completo delle conclusioni a cui è giunto il processo.</p>

Approvazione	La L. R. 27 dicembre 2007, n. 69 " Norme sulla promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali ", viene approvata dal Consiglio Regionale nella seduta del 19.12.2007
Durata della legge	La presente legge è abrogata il 31 dicembre 2012, fatta salva la conclusione dei processi partecipativi già iniziati. Nei primi 3 mesi del 2012 la giunta regionale valuta l'opportunità di modificarne i contenuti o confermarli.
Principi	La partecipazione alla elaborazione e alla formazione delle politiche regionali e locali è un diritto; la presente legge promuove forme e strumenti di partecipazione democratica che rendano effettivo questo diritto
Garante	È istituita l'Autorità regionale per la garanzia e la promozione della partecipazione, di seguito denominata Autorità.
Garanzie	Viene promosso all'avvio del processo un Protocollo tra Enti locali e Regione in cui ci si impegna formalmente a sospendere qualsiasi attività normativa che potrebbe mutare le condizioni al momento dell'avvio del processo. Viene garantita la totale visione e studio delle direttive scaturite dai processi partecipativi avviati.
Domanda di Ammissione	L'organizzare di un dibattito pubblico può essere avanzata da: <ul style="list-style-type: none"> a) il soggetto proponente il grande intervento, pubblico o privato; b) il soggetto che contribuisce alla realizzazione dell'intervento; c) gli enti locali territorialmente coinvolti; d) almeno lo 0,50 per cento dei cittadini, degli stranieri o degli apolidi che hanno compiuto sedici anni, regolarmente residenti nella Regione, anche su iniziativa di associazioni e comitati.
Requisiti	<ul style="list-style-type: none"> a) l'oggetto del processo partecipativo è definito in modo preciso; b) indicazione della fase del processo decisionale relativo all'oggetto del processo partecipativo; c) tempi certi di svolgimento, con una durata complessiva non superiore a sei mesi. (possibile proroga di ulteriori tre mesi) d) strumenti e metodologie partecipative congruenti con le finalità del processo e del contesto in cui si svolge; e) gestione del processo affidata a un soggetto neutrale e imparziale. f) Deve essere assicurata la piena parità di espressione di tutti i punti di vista e di eguaglianza nell'accesso ai luoghi e ai momenti di dibattito; g) inclusione di gruppi sociali o culturali diversi; h) una previsione delle spese del processo partecipativo proposto; i) indicazione della persona fisica responsabile degli adempimenti di cui sopra.



a
m
re
marina
ASSOCIAZIONE CULTURALE
PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE
MARINA DI CARRARA



Finanziato dall'Autorità Regionale
per la Partecipazione (Lr. 69/07)

Porto le mie Idee

Percorso di partecipazione

Per la riqualificazione del water-front
di Marina di Carrara



Linee guida per la riqualificazione del lungo mare di Marina di Carrara

Rapporto finale a cura di





3

SOMMARIO

IL PERCORSO

LE FASI DI LAVORO	4
IL TAVOLO DI ACCOMPAGNAMENTO	4
I PARTECIPANTI AI LABORATORI	5
GLI OSSERVATORI	5
I CONTRIBUTI DEI CITTADINI	7
	8

LA CORNICE DEL CONFRONTO

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DELLA CITTA'	10
IL PORTO COMMERCIALE	10
IL PORTO TURISTICO	11
	11

LE LINEE GUIDA PER LA RIQUALIFICAZIONE

VALORI E PROBLEMI DELL'AREA	13
LE RACCOMANDAZIONI DEI CITTADINI	14
ESIGENZE E SOLUZIONI PROGETTUALI	15
	16

IL PERCORSO

Il percorso di partecipazione Porto le mie Idee è un progetto ideato dall'Associazione AmareMarina e finanziato dall'Autorità Regionale per la Partecipazione ai sensi della L.r. 69/2007. L'obiettivo del percorso è raccogliere spunti e linee guida comuni per la riqualificazione del lungo porto di Marina di Carrara. L'occasione è il finanziamento di 25.900.000,00 euro che l'Autorità portuale di Marina di Carrara ha ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per progettare un intervento finalizzato al miglioramento funzionale ed ambientale dell'interfaccia porto-città. Sugli spunti e le raccomandazioni emerse dal percorso, l'Amministrazione si è impegnata a rispondere pubblicamente.

LE FASI DI LAVORO

Per permettere il confronto e l'emersione di linee guida per la progettazione, i cittadini sono stati coinvolti in cinque laboratori di discussione e di progettazione che si sono svolti a Marina di Carrara nei mesi di Maggio

e Giugno 2010¹. I laboratori hanno coinvolto circa 80 cittadini di Carrara i quali, suddivisi in piccoli gruppi di discussione (10-15 persone per ciascun gruppo) moderati dalle facilitatrici di Sociolab, si sono confrontati per arrivare a delineare le linee guida per la progettazione del nuovo water-front di Marina di Carrara. In particolare i cinque incontri hanno avuto per oggetto:

- 1) La mappatura dei **valori** da tutelare e dei **problemi** da risolvere rispetto all'area in cui si dovrà inserire il progetto di water-front;
- 2) L'acquisizione di **informazioni e documentazione sul contesto in cui l'intervento si inserisce**, sui progetti presentati ad oggi dall'Autorità portuale, sugli strumenti di pianificazione del territorio e sulle posizioni dell'Associazione AmareMarina. Tali informazioni sono state acquisite grazie alla guida informativa, al materiale messo a disposizione sul sito internet del percorso e agli incontri con

l'Autorità portuale, l'Amministrazione comunale e l'Associazione AmareMarina;

- 3) La definizione di **indicazioni generali per la progettazione**;
- 4) L'identificazione di **esigenze puntuali condivise** a cui la riqualificazione dell'area dovrebbe rispondere;
- 5) La proposta di alcuni **spunti progettuali** che potrebbero rispondere a queste esigenze.

Nelle fasi del percorso dedicate alle indicazioni progettuali, è stato coinvolto il Professor Manlio Marchetta, coordinatore del Master in "Architettura sostenibile nelle città Mediterranee" presso il Dipartimento di Urbanistica dell'Università degli Studi di Firenze.

Assieme al suo staff, il Professor Marchetta ha effettuato sopralluoghi, ha letto i rapporti dei laboratori ed è stato presente agli incontri, compiendo un lavoro di analisi e di registrazione delle esigenze e delle raccomandazioni dei cittadini.

¹ I laboratori si sono svolti il 21 Maggio, 4 Giugno, 11 Giugno e 18 Giugno 2010 presso la scuola elementare Giromini di Marina di Carrara.



In seguito, il Professor Marchetta ha declinato le raccomandazioni condivise o condivisibili da tutti i partecipanti in veri e propri indirizzi progettuali, che sono stati sottoposti alla valutazione dei partecipanti nel corso degli ultimi laboratori di discussione.

IL TAVOLO DI ACCOMPAGNAMENTO

Per monitorare e garantire la trasparenza e l'indipendenza del percorso partecipativo, è stato costituito un Tavolo di accompagnamento, moderato da Silvia Givone di Sociolab e composto da Dariella Piolanti e Carla Gianfranchi, rispettivamente Presidente e Vice Presidente dell'Associazione AmareMarina, dal Vice Sindaco Andrea Zanetti e dal Presidente dell'Autorità Portuale Luigi Guccinelli. Hanno partecipato al tavolo anche alcuni cittadini individuati di comune accordo dall'Amministrazione e dall'Associazione AmareMarina, per svolgere il ruolo di garanti della trasparenza del percorso e delle scelte metodologiche ad esso connesse. Questi cittadini sono l'avvocato Chiarella Lagomarsini, il professor Gualtiero Magnani, la professoressa Florida Nicolai,



l'avvocato Giovanni Piccioli e l'ingegner Mario Piccini.

Il Tavolo di accompagnamento ha lavorato a titolo gratuito a partire dal mese di marzo 2010, con incontri finalizzati a stabilire in maniera condivisa aspetti rilevanti per l'andamento del percorso di partecipazione.

I PARTECIPANTI AI LABORATORI

L'Autorità Regionale per la Partecipazione ha posto come indicazione per il finanziamento del percorso di partecipazione Porto le mie Idee che i diretti partecipanti ai laboratori di discussione e progettazione fossero estratti tramite campionamento casuale dalle liste anagrafiche del Comune e dalla lista degli oltre 700 firmatari della domanda di finanziamento, presentata dall'Associazione AmareMarina alla Regione Toscana. Il reclutamento dei partecipanti si è attenuto ai criteri di selezione stabiliti dal Tavolo di accompagnamento, individuati in modo condiviso per permettere una partecipazione rappresentativa e attenta al coinvolgimento del "cittadino comune", oltre che per ridurre al minimo i rischi di conflitto di interesse sui temi oggetto del



Finanziato dall'Autorità Regionale per la Partecipazione (Lr. 54/07)



5

percorso. Il Tavolo di accompagnamento ha stabilito come criteri per il campionamento:

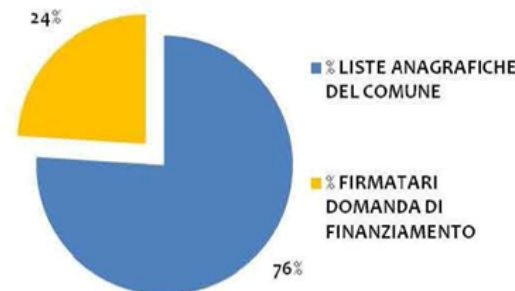
- Una equa distribuzione tra uomini e donne presenti agli incontri.
- Una rappresentatività rispetto alla popolazione di Carrara relativamente alle classi di età (18-34; 35-54; 55 e oltre) e al titolo di studio.
- L'esclusione di alcune categorie elettive o direttive, quali rappresentanti di cariche elettive pubbliche o di nomina pubblica; dirigenti comunali e di aziende pubbliche partecipate; i membri del Comitato portuale; le persone con ruoli dirigenziali e di vertice in partiti, sindacati e associazioni di categoria.
- L'esclusione dei membri dell'Associazione AmareMarina in quanto promotrice del percorso.
- Un tetto massimo alla partecipazione di cittadini membri di alcune specifiche categorie professionali: i dipendenti del Comune di Carrara e i dipendenti dell'Autorità Portuale o di società ad esso strettamente collegate, ad esempio le imprese portuali, le agenzie marittime, gli spedizionieri.

I cittadini nelle liste dei firmatari sono stati estratti e contattati da Sociolab, mentre la selezione del campione dalle liste anagrafiche del Comune di Carrara è stata curata dal Laboratorio Analisi Politiche e Sociali (LAPS) del Centro Interdipartimentale di Ricerca sul Cambiamento Politico dell'Università degli Studi di Siena. Il LAPS ha individuato un campione di individui di età eguale o superiore a 18 anni residenti nel Comune di Carrara. Una selezione stratificata per sesso, età, titolo di studio e zona di residenza ha assicurato la varietà del campione e la sua rappresentatività rispetto alla popolazione di riferimento. I cittadini reclutati sono stati suddivisi successivamente in due macro-gruppi sulla base del loro profilo socio-demografico e allo scopo di fornire un campione di partecipanti con le stesse caratteristiche della popolazione di riferimento. Il primo gruppo è quello dei partecipanti titolari convocati al primo laboratorio ed è stato composto da 50 persone. I restanti cittadini sono stati assegnati al secondo gruppo, quello delle riserve, con lo scopo di rimpiazzare eventuali assenze o ritiri².

² Per ulteriori specifiche sulle modalità seguite dal LAPS per il

Alla luce dell'andamento degli incontri, è possibile affermare che la composizione effettiva dei partecipanti ha mostrato una buona corrispondenza con gli obiettivi del campionamento e che la grande eterogeneità dei cittadini presenti agli incontri, ha rappresentato un'importante caratteristica di questo percorso.

Ai cinque laboratori di discussione del percorso hanno preso parte in tutto 76 cittadini. Quasi l'80% di questi è stato reclutato dalle liste anagrafiche del Comune mentre più del 20% è stato reclutato dalla lista dei firmatari della domanda di finanziamento del percorso.

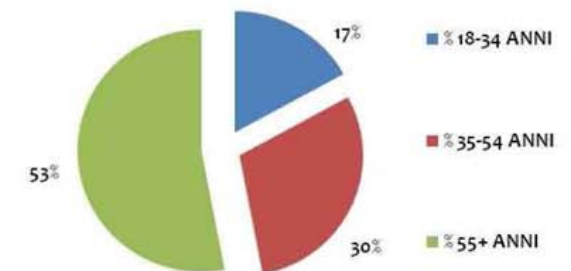


Se guardiamo alla suddivisione per fasce d'età dei partecipanti, vediamo la presenza significativa di giovani e giovani adulti

reclutamento dei cittadini ed il trattamento dei dati si rimanda alla lettura delle note metodologiche pubblicate sul sito www.portolemieidee.it

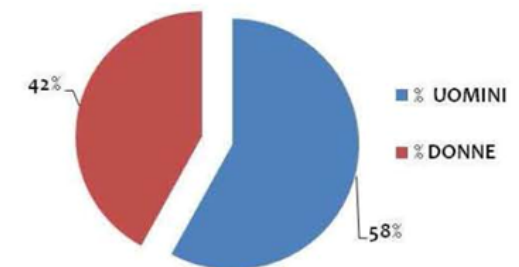
accanto a uomini e donne maturi. Questo aspetto ha permesso di dare vita ad un confronto e ad una condivisione tra le diverse generazioni del territorio Carrarino.

Distribuzione dei partecipanti per fasce d'età



La partecipazione femminile è stata più numerosa di quanto avvenga solitamente nell'ambito di iniziative simili, in quanto le donne hanno rappresentato ben il 42% dei partecipanti totali.

Distribuzione dei partecipanti per genere



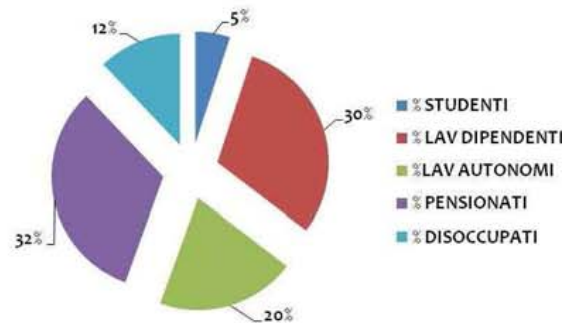


Finanziato dall'Autorità Regionale per la Partecipazione (L. 69/07)



La buona distribuzione dei partecipanti tra le diverse categorie occupazionali (vedi grafico) è ulteriormente confermata dalla notevole varietà nelle occupazioni segnalate dagli stessi partecipanti al momento dell'iscrizione ai laboratori (vedi tabella).

Distribuzione dei partecipanti per occupazione



Sebbene non strettamente indicativa di una diretta correlazione statistica, questa eterogeneità ha indubbiamente contribuito ad arricchire il dibattito e lo scambio tra una pluralità di punti di vista e di esperienze diverse.

Infine, uno dei risultati più rilevanti è stato senz'altro l'interesse per gli argomenti trattati da parte di cittadini comuni quali sono stati quelli sorteggiati per partecipare, che a fronte dei tanti impegni quotidiani e di una partecipazione completamente

volontaria hanno dedicato il loro tempo e le loro energie con notevole assiduità ad un percorso di fatto assai lungo ed intenso. Quasi la metà dei partecipanti è stata infatti presente a tutti i cinque incontri (circa il 42%) mentre quasi il 70% è stato presente a

Alcune tra le occupazioni segnalate dai partecipanti (Fonte: schede di iscrizione ai laboratori di discussione)
STUDENTE
CASALINGA
OPERAIO
OPERAIO DEL SETTORE LAPIDEO
ASSISTENTE AGLI ANZIANI
INSEGNANTE
GEOMETRA
PENSIONATO
IMPIEGATO
AUTISTA
SEGRETARIA
INGEGNERE
MEDICO VETERINARIO
ARTIGIANO
IMPRENDITORE
DISOCCUPATO
OPERATORE SOCIO-SANITARI
RAPPRESENTANTE DEL CORPO DI POLIZIA
COMMESSE
ARCHITETTO
BARISTA
PUBBLICISTA

quattro di essi e più dell'80% di loro ha preso parte ad almeno tre.

GLI OSSERVATORI

Ai cinque incontri sono intervenuti anche tanti altri cittadini in veste di "osservatori". Sebbene gli osservatori non potessero partecipare direttamente alle discussioni dei tavoli, ben 84 persone in totale hanno affollato le stanze dei laboratori per ascoltare gli interventi e assistere ai lavori dei gruppi, dimostrando non solo un grande interesse per le tematiche discusse ma anche una notevole curiosità verso la modalità di svolgimento dei lavori. Tra gli osservatori sono stati presenti semplici cittadini, i membri del tavolo di accompagnamento del percorso, rappresentanti dell'amministrazione comunale e provinciale, membri dell'Associazione AmareMarina e di associazioni ambientaliste presenti sul territorio, rappresentanti dei lavoratori portuali e rappresentanti del Dipartimento di Urbanistica dell'Università di Firenze.



LA CORNICE DEL CONFRONTO

Oggetto del percorso di partecipazione, come stabilito dal progetto finanziato dalla Regione Toscana, è stato a tutti gli effetti il water-front di Marina di Carrara. Tuttavia i momenti di discussione e confronto fra i cittadini partecipanti non hanno potuto prescindere da **riflessioni più generali** sul contesto economico, ambientale ed urbanistico nel quale si inserisce il progetto di riqualificazione dell'interfaccia tra il porto e la città. Pertanto, per quanto tali considerazioni non possano essere considerate tecnicamente indicazioni ai fini della progettazione del water-front o più in generale esiti del processo di partecipazione, esse costituiscono una premessa concettuale indispensabile per comprendere gli orientamenti espressi dai cittadini di Carrara che hanno partecipato a questa esperienza. È dunque necessario riportare in questa sede le posizioni emerse in modo ricorrente e condiviso dai gruppi di discussione su tre grandi ambiti tematici che rappresentano nodi cruciali cui direttamente o indirettamente si riferisce la

riqualificazione dell'interfaccia porto-città: la **pianificazione urbanistica** di Marina, il **futuro del porto commerciale**, la realizzazione di un **nuovo porto turistico**.

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA DELLA CITTA'

Tutti i partecipanti rilevano, in forma più o meno strutturata, il bisogno di pensare ad un progetto di riqualificazione che si inserisca in un disegno urbanistico più ampio. Nel corso degli incontri in più occasioni è emersa in modo assolutamente condiviso, anche da partecipanti con opinioni eterogenee su altri temi, l'**anomalia** della progettazione di una infrastruttura che di fatto rappresenterà una sorta di "invariante" a cui la futura pianificazione urbanistica sarà costretta ad adattarsi. In altre parole si evidenzia come una progettazione che preceda la definizione dei necessari strumenti di pianificazione possa compromettere seriamente la qualità dell'intervento. Pertanto, pur nel ribadire che l'opportunità del finanziamento è

irrinunciabile, si sottolinea la necessità di una riflessione "a monte" che immagini una **visione coerente e integrata per il futuro del territorio** piuttosto che interventi e soluzioni puntuali che, secondo la maggior parte dei presenti, non sembrano rispondere ad una visione d'insieme dell'assetto urbanistico del territorio. In questa chiave i gruppi di lavoro, oltre a sollecitare iniziative partecipative sul Piano regolatore portuale, richiedono informazioni e dati di previsione sull'andamento del porto commerciale; si interrogano sull'aspetto di Marina di Carrara fra dieci o venti anni; immaginano progetti di riqualificazione capaci di adattarsi ad un eventuale sviluppo diverso delle attività portuali e desiderano una pianificazione che lavori più che sulla creazione di infrastrutture, sul **sistema delle relazioni** tra il porto e la città e sulla "**ricucitura**" delle diverse aree del lungomare, ad oggi percepite come estremamente frammentate.



IL PORTO COMMERCIALE

Le discussioni dei gruppi di lavoro sul waterfront hanno avuto come riferimento costante il porto: come è ora, come sarà, come potrebbe o dovrebbe diventare. In questo senso la riflessione sulla riqualificazione del lungomare non ha potuto prescindere da una riflessione sulla situazione attuale e sulle prospettive future del porto commerciale. A questo proposito, lo spettro delle posizioni espresse dai partecipanti è molto ampio. Il porto è secondo alcuni una struttura di cui auspicare la completa riconversione ma da cui ad oggi “purtroppo” non si può prescindere, secondo altri esso ha un valore identitario per il territorio, per quanto fonte di disagi e di ricadute ambientali non di poco conto, mentre altri ancora lo ritengono una parte fondamentale del sistema economico locale. Pur partendo da visioni diverse, da buona parte dei tavoli di lavoro emerge un diffuso scetticismo sul fatto che l’economia carrarina possa fare realisticamente affidamento sul potenziamento delle

attività del porto commerciale per il proprio sviluppo futuro. Per questa ragione è emersa in modo ricorrente la necessità di immaginare funzioni portuali che sappiano **conciliare la dimensione commerciale**, ancora viva ma dal futuro percepito come molto incerto, **con una dimensione turistica**. Il turismo emerge infatti in modo ricorrente come un’opportunità fondamentale per lo sviluppo futuro del territorio da promuovere anche nella definizione delle funzioni portuali. In questa cornice appare fortemente condivisa la necessità di progettare un waterfront che non intervenga sul territorio con soluzioni irreversibili destinate più ad aumentare la funzionalità del porto commerciale che a riqualificare il lungomare. Per la stessa ragione un eventuale ampliamento del porto, oltre ad essere percepito dalla maggior parte dei presenti come non necessario visto lo stato attuale dei traffici portuali, è considerato, a causa delle ricadute che avrebbe, come un possibile freno ad uno sviluppo dell’economia locale di tipo turistico.

IL PORTO TURISTICO

In tutti gli incontri di discussione, anche alla luce dei numerosi articoli sulla imminente realizzazione del nuovo porto turistico comparsi sui giornali nelle settimane di svolgimento dei laboratori, i partecipanti hanno toccato il tema del nuovo porto turistico che si vorrebbe realizzare nel tratto di costa tra il Carrione e il Lavello. La realizzazione di questa nuova infrastruttura portuale è stata discussa dai partecipanti soprattutto dal punto di vista delle sue ricadute sull’area di lungo mare della parte terminale di Viale da Verrazzano, che è stata oggetto sin dall’inizio dei lavori delle proposte di riqualificazione della maggioranza dei partecipanti. In questo senso la maggior parte dei cittadini coinvolti nel percorso di partecipazione si è espressa a più riprese in modo fortemente critico rispetto alla scelta di realizzare un nuovo porto turistico tra Carrione e Lavello. Gli argomenti addotti sono molti e differenziati: tra questi il rischio idrogeologico di una nuova infrastruttura, la sua distanza dal



LE RACCOMANDAZIONI DEI CITTADINI

Nell'ambito delle discussioni sulle qualità, i problemi e i valori del territorio i partecipanti hanno fatto emergere una visione generale estremamente condivisa e coerente circa le proprie aspettative sulla riqualificazione dell'interfaccia tra il porto e la città. Tale visione può essere sintetizzata in tre raccomandazioni di carattere generale cui la progettazione del nuovo water-front dovrebbe rispondere in via prioritaria.

E' NECESSARIO CREARE UN NUOVO EQUILIBRIO TRA PORTO E CITTA'

Un intervento di riqualificazione del lungomare non dovrà incidere sulla possibilità di fruire degli spazi di mare e di terra attualmente liberi da infrastrutture. Il water-front inteso come insieme di relazioni spaziali ma anche visive (quali la vista e l'affaccio sul mare) tra la città, il porto ed il mare dovrà prima di tutto creare un **migliore equilibrio tra gli spazi cittadini, gli spazi portuali e gli spazi a mare**. In quest'ottica gli spazi attualmente occupati dalle **funzioni portuali non dovranno essere aumentati e dovranno essere invece recuperati spazi ad uso dei cittadini, quali ad esempio le aree retro portuali sul Viale da Verrazzano, attualmente in concessione dal Comune**.

E' NECESSARIA UNA PIANIFICAZIONE INTEGRATA E DI LUNGO PERIODO

L'intervento di riqualificazione del lungo mare e del lungo porto dovrà **rispondere ad una visione di lungo periodo** capace di adattarsi in modo **flessibile** alle eventuali trasformazioni socio-economiche della città e di non impedire riconversioni future delle aree in questione. Ciò significa evitare interventi che alterino in modo irreversibile il territorio. In questo senso un intervento di riqualificazione del lungo mare e del lungo porto dovrà essere oggetto di una **pianificazione integrata nel territorio** e nel paesaggio e dovrà essere supportato da una pianificazione urbanistica coerente delle aree cittadini afferenti, quali le attuali aree retro-portuali e le aree verdi già presenti lungo i viali Colombo e da Verrazzano. Si immagina dunque un water-front da interpretarsi come **sistema di relazioni urbanistiche** più che come infrastruttura.

E' NECESSARIO CONSERVARE E VALORIZZARE IL VALORE TIPOLOGICO DEL LUNGOMARE

Un intervento di riqualificazione del lungo mare e del lungo porto dovrà essere orientato ad una riqualificazione che non ne alteri le caratteristiche di maggior valore, in primo luogo la larghezza della carreggiata. In questo senso è prioritario **evitare di consumare ulteriormente suolo, di realizzare nuove infrastrutture ad elevato impatto ambientale e paesaggistico, di ridurre gli spazi attualmente a disposizione dei cittadini**.

centro di Marina di Carrara e la presenza di spazi all'interno del porto esistente che sarebbero funzionali ad una riconversione in senso turistico. L'argomento più ricorrente e condiviso è però legato al fatto che il tratto di lungomare in corrispondenza della parte terminale di viale da Verrazzano è di fatto **l'unico tratto di costa sul territorio di Marina di Carrara nel quale è possibile fruire di un contatto diretto con il mare**. Il pezzo di costa tra Carrione e Lavello emerge infatti in modo ricorrente nelle discussioni come area degradata ma dalle forti potenzialità ed è percepita come importante valore del territorio da tutelare e qualificare. Tutti i partecipanti auspicano interventi di miglioramento di quest'area che vadano a migliorarne la fruibilità per gli abitanti, ma solo pochi interpretano in questo senso l'ipotesi di porto turistico così come prospettata da Amministrazione comunale e Autorità portuale. Al contrario la maggior parte dei presenti manifesta forti preoccupazioni per un intervento che imporrebbe consumo di territorio e rischi ambientali, laddove sarebbe invece auspicabile immaginare un potenziamento delle funzioni turistiche all'interno dei

confini portuali esistenti ripensando ad una diversa distribuzione interna delle funzioni portuali.



Finanziato dall'Autorità Regionale
per la Partecipazione (Lr. 66/07)



13

LE LINEE GUIDA PER LA RIQUALIFICAZIONE

Queste linee guida sono strutturate in tre sezioni, che rappresentano tre diversi livelli di indicazioni dei partecipanti circa la prospettata riqualificazione dell'area del lungo mare e del lungo porto di Marina di Carrara.

La **prima sezione** è dedicata ai principali **valori e problemi** dell'area individuati nella fase di analisi del territorio; la **seconda sezione** contiene le **raccomandazioni generali** di più ampio respiro che in momenti e forme diverse sono state espresse in modo condiviso dai partecipanti al percorso; la **terza ed ultima sezione** scende invece ad un livello di dettaglio più puntuale, elencando le **esigenze condivise** da tutti e le possibili **soluzioni progettuali** che, individuate con l'aiuto del Dipartimento di Urbanistica dell'Università degli Studi di Firenze, potrebbero rispondere ai bisogni espressi.

E' importante segnalare che se rispetto alle esigenze e alle raccomandazioni generali le posizioni dei diversi gruppi appaiono notevolmente condivise, riguardo agli interventi specifici necessari le opinioni emerse sono state abbastanza differenziate. Per questo motivo gli spunti progettuali presentati qui come possibili soluzioni alle esigenze rilevate sono stati individuati in collaborazione con il Prof Manlio Marchetta e con l'accordo dei partecipanti, per rappresentare **soluzioni che fossero condivisibili dalla maggioranza dei partecipanti e che non entrassero in contrasto con alcuna delle esigenze espresse.**

VALORI E PROBLEMI DELL'AREA

La maggioranza dei partecipanti condivide una visione d'insieme dell'area attuale, dei valori che un intervento di riqualificazione dovrebbe tutelare e dei problemi su cui intervenire con una riqualificazione.

I VALORI CONDIVISI

1. **L'ampiezza e le proporzioni dei viali a mare.** A essere oggetto di pregio è il carattere tipologico dei viali, l'ampiezza della carreggiata, le proporzioni, le alberature, dove presenti.
2. **Le aree verdi.** Le pinete a Levante, le pinete lungo i viali, le aree naturali della parte terminale di Viale da Verrazzano: sono tutti spazi verdi ritenuti importanti dai cittadini, che andrebbero riqualificati, ampliati e vissuti.
3. **L'affaccio sul mare nella parte di Levante.** Il mare è parte fondamentale della qualità del territorio. Per questa ragione i partecipanti si sono soffermati più volte sul valore della parte terminale del viale da Verrazzano, in quanto unica porzione del lungomare di Marina non edificato in cui il mare è direttamente fruibile dagli abitanti.
4. **L'affaccio sul mare nella parte di Ponente.** La parte riqualificata della passeggiata sul molo di Ponente ha migliorato molto la fruibilità della zona.

I PROBLEMI CONDIVISI

1. **La cesura tra parti importanti della città.** La città soffre di una forte discontinuità tra la parte di ponente e quella di levante: una animata e riqualificata e l'altra no.
2. **Il rumore, l'inquinamento acustico e le polveri da traffico pesante** che condizionano la vivibilità delle aree del lungo porto, con particolare riferimento ai Viali da Verrazzano e Colombo e alla passeggiata di Ponente.
3. **La mancanza di affaccio sul mare nella parte di Ponente,** nella parte non riqualificata della passeggiata sul molo.
4. **Il degrado dell'affaccio sul mare della parte di Levante,** pur a fronte di forti potenzialità.
5. **Il degrado in cui versano alcune aree afferenti al porto** con particolare riferimento alla facciata dei cantieri NCA, al Piazzale Città di Massa dove vengono abbandonati macchinari che rimangono a vista dei passanti.
6. **L'impatto dequalificante dei camion in sosta** nelle aree del lungo porto che hanno un impatto visivo molto forte .
7. **Il rischio idrogeologico** che caratterizza l'area, con particolare riferimento alla foce del torrente Carrione.

LE ESIGENZE E LE SOLUZIONI PROGETTUALI

I diversi gruppi di lavoro hanno espresso a più riprese una serie di **esigenze puntuali** a cui la riqualificazione del lungo porto dovrà concretamente rispondere. Queste sono state nel corso dei laboratori esplicitate **in modo coerente e condiviso** e sono riportate qui integralmente. In corrispondenza di ciascuna esigenza sono riportate anche **alcune soluzioni progettuali** emerse dai gruppi di discussione o proposte dal Professor Marchetta e discusse dai partecipanti. Le soluzioni qui riportate sono quelle giudicate **condivisibili** dalla maggioranza dei partecipanti e che **non entrano in contraddizione** con alcuna delle raccomandazioni e delle esigenze. Per garantire una visione d'insieme il più possibile condivisibile, sono quindi state escluse quelle indicazioni che non rispondono alle raccomandazioni generali o che entravano in contraddizione con esse, quali ad esempio la realizzazione di strutture ad alto impatto ambientale e paesaggistico o di difficile riconversione futura. Sebbene le indicazioni progettuali riportate qui siano elencate in modo puntuale in risposta a singole esigenze, esse sono da interpretarsi e da recepirsi in modo unitario come **una visione organica per la riqualificazione del lungo mare e del lungo porto di Marina di Carrara**.



ESIGENZA DEI PARTECIPANTI

Realizzare un intervento che non comprometta sviluppi futuri diversi del territorio costiero di Marina di Carrara.

SOLUZIONI PROPOSTE

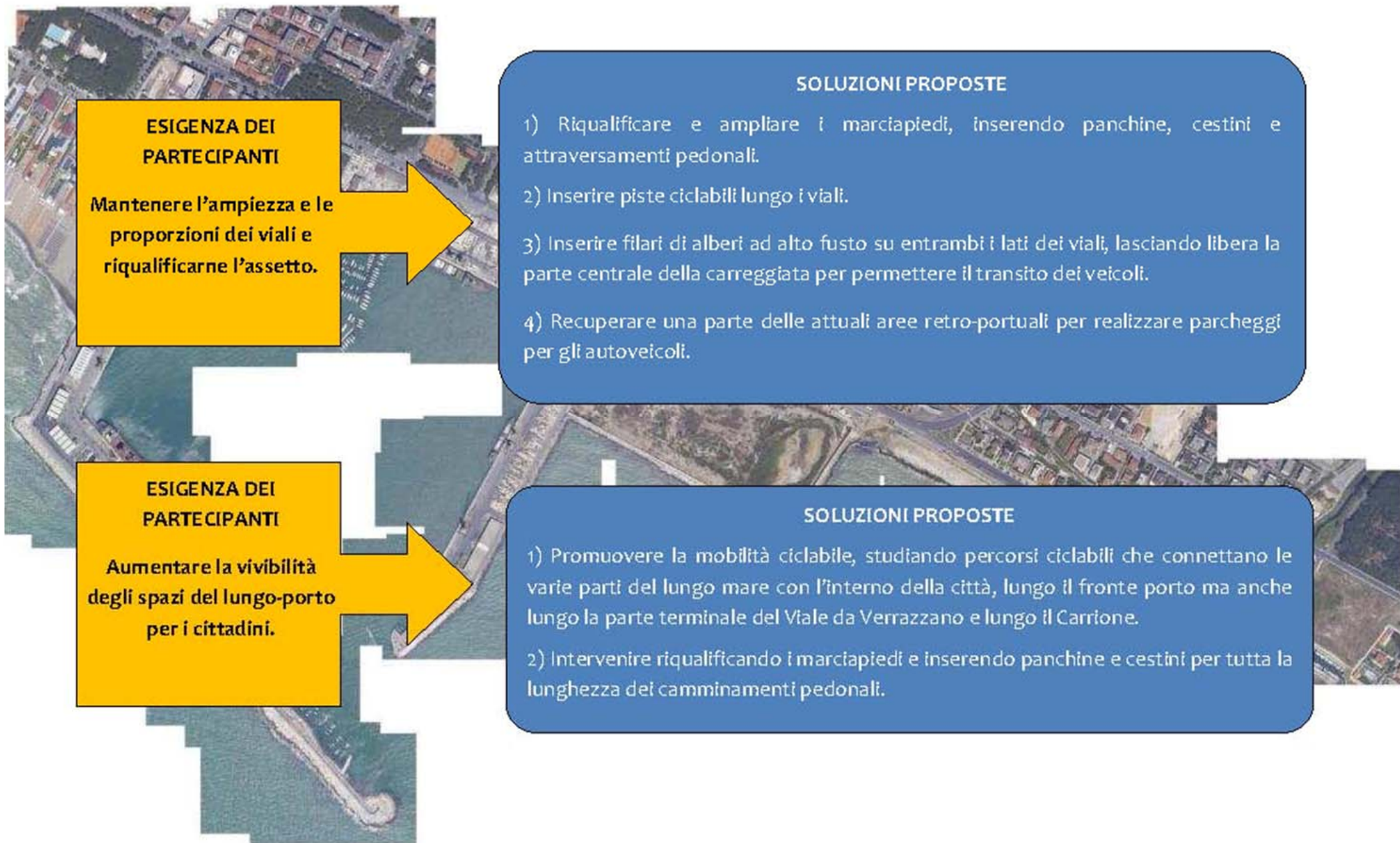
- 1) Evitare la realizzazione di infrastrutture pesanti dall'alto impatto ambientale e paesaggistico, quali muri, sottopassi, tunnel.
- 2) Procedere per fasi successive in base alle esigenze delle diverse aree interessate e in modo organico con una strategia di lungo periodo per il territorio di Marina di Carrara.

ESIGENZA DEI PARTECIPANTI

Migliorare la qualità estetica degli spazi del lungo porto e del lungo mare, anche al fine di valorizzare Marina di Carrara nell'ottica di uno sviluppo turistico.

SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Realizzare una riqualificazione a verde dei viali, prolungando verso levante le aree verdi presenti nella parte di Ponente della città, tramite la piantumazione di filari di alberi e piante mediterranee ad alto fusto (con l'eccezione dei pini per i danni che provocano all'asfalto) sui due lati dei viali.
- 2) Realizzare giardini ed aree verdi nelle aree retro-portuali che prevedano anche punti di ristoro e di socializzazione per favorire la fruibilità da parte dei cittadini.
- 3) Riqualificare e recuperare le pinete ad oggi esistenti.
- 5) Intervenire sulla facciata dei cantieri per migliorarne le qualità estetiche e l'inserimento nel tessuto urbano e verde dei viali.



ESIGENZA DEI PARTECIPANTI
 Mantenere l'ampiezza e le proporzioni dei viali e riqualificarne l'assetto.

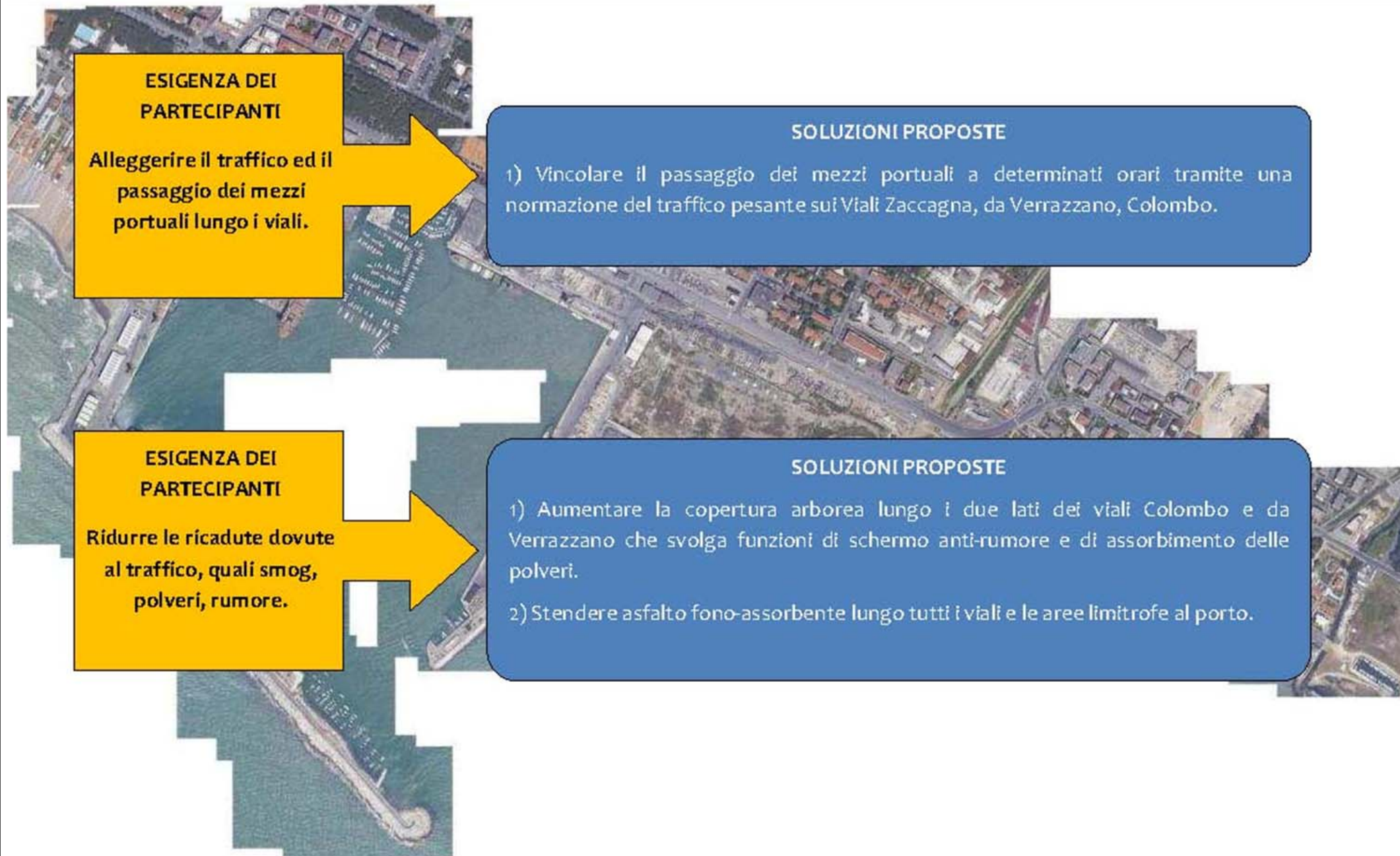
SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Riqualificare e ampliare i marciapiedi, inserendo panchine, cestini e attraversamenti pedonali.
- 2) Inserire piste ciclabili lungo i viali.
- 3) Inserire filari di alberi ad alto fusto su entrambi i lati dei viali, lasciando libera la parte centrale della carreggiata per permettere il transito dei veicoli.
- 4) Recuperare una parte delle attuali aree retro-portuali per realizzare parcheggi per gli autoveicoli.

ESIGENZA DEI PARTECIPANTI
 Aumentare la vivibilità degli spazi del lungo-porto per i cittadini.

SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Promuovere la mobilità ciclabile, studiando percorsi ciclabili che connettano le varie parti del lungo mare con l'interno della città, lungo il fronte porto ma anche lungo la parte terminale del Viale da Verrazzano e lungo il Carrione.
- 2) Intervenire riqualificando i marciapiedi e inserendo panchine e cestini per tutta la lunghezza dei camminamenti pedonali.



ESIGENZA DEI PARTECIPANTI

Alleggerire il traffico ed il passaggio dei mezzi portuali lungo i viali.

SOLUZIONI PROPOSTE

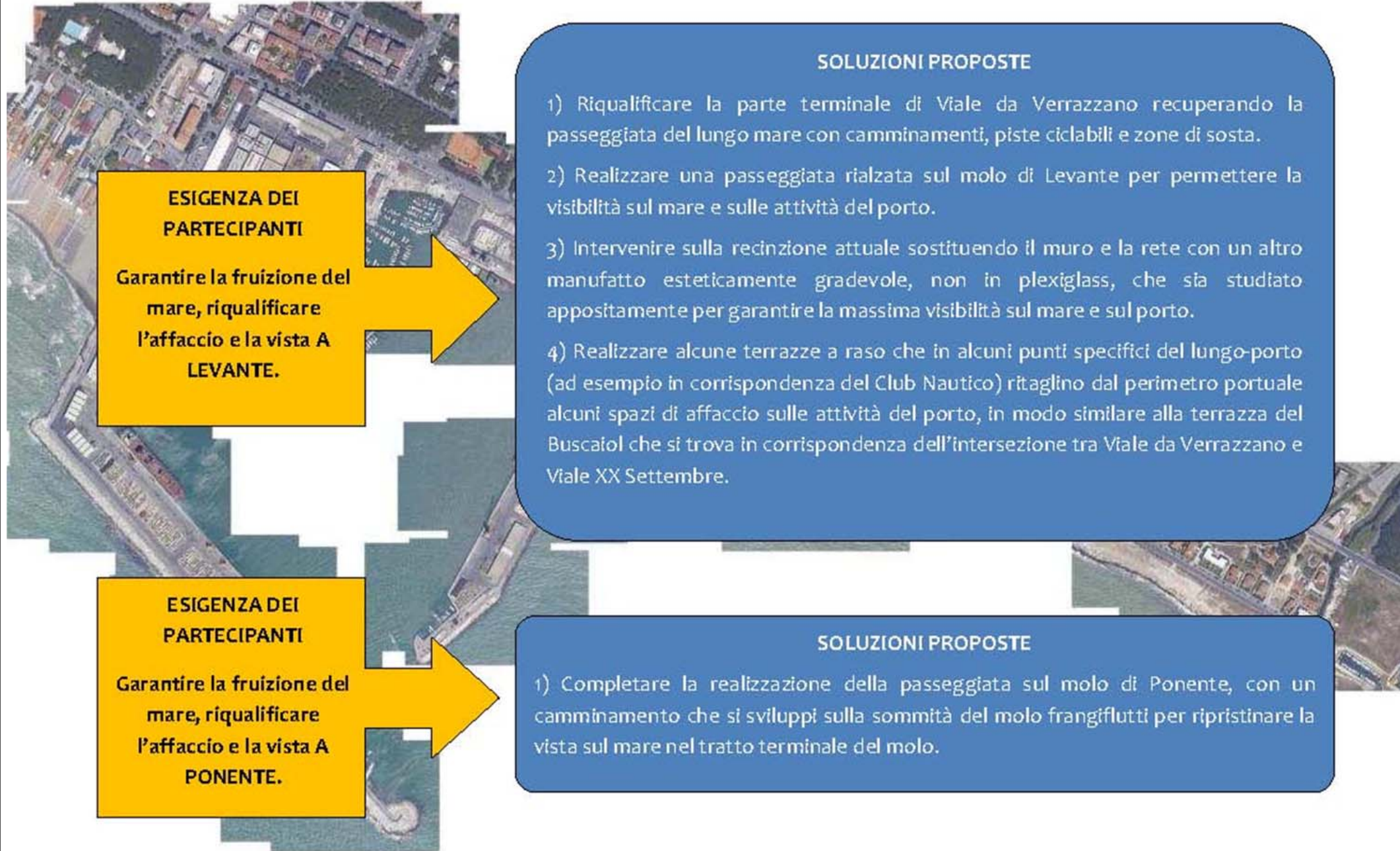
1) Vincolare il passaggio dei mezzi portuali a determinati orari tramite una normazione del traffico pesante sui Viali Zaccagna, da Verrazzano, Colombo.

ESIGENZA DEI PARTECIPANTI

Ridurre le ricadute dovute al traffico, quali smog, polveri, rumore.

SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Aumentare la copertura arborea lungo i due lati dei viali Colombo e da Verrazzano che svolga funzioni di schermo anti-rumore e di assorbimento delle polveri.
- 2) Stendere asfalto fono-assorbente lungo tutti i viali e le aree limitrofe al porto.



ESIGENZA DEI PARTECIPANTI
 Garantire la fruizione del mare, riqualificare l'affaccio e la vista A LEVANTE.

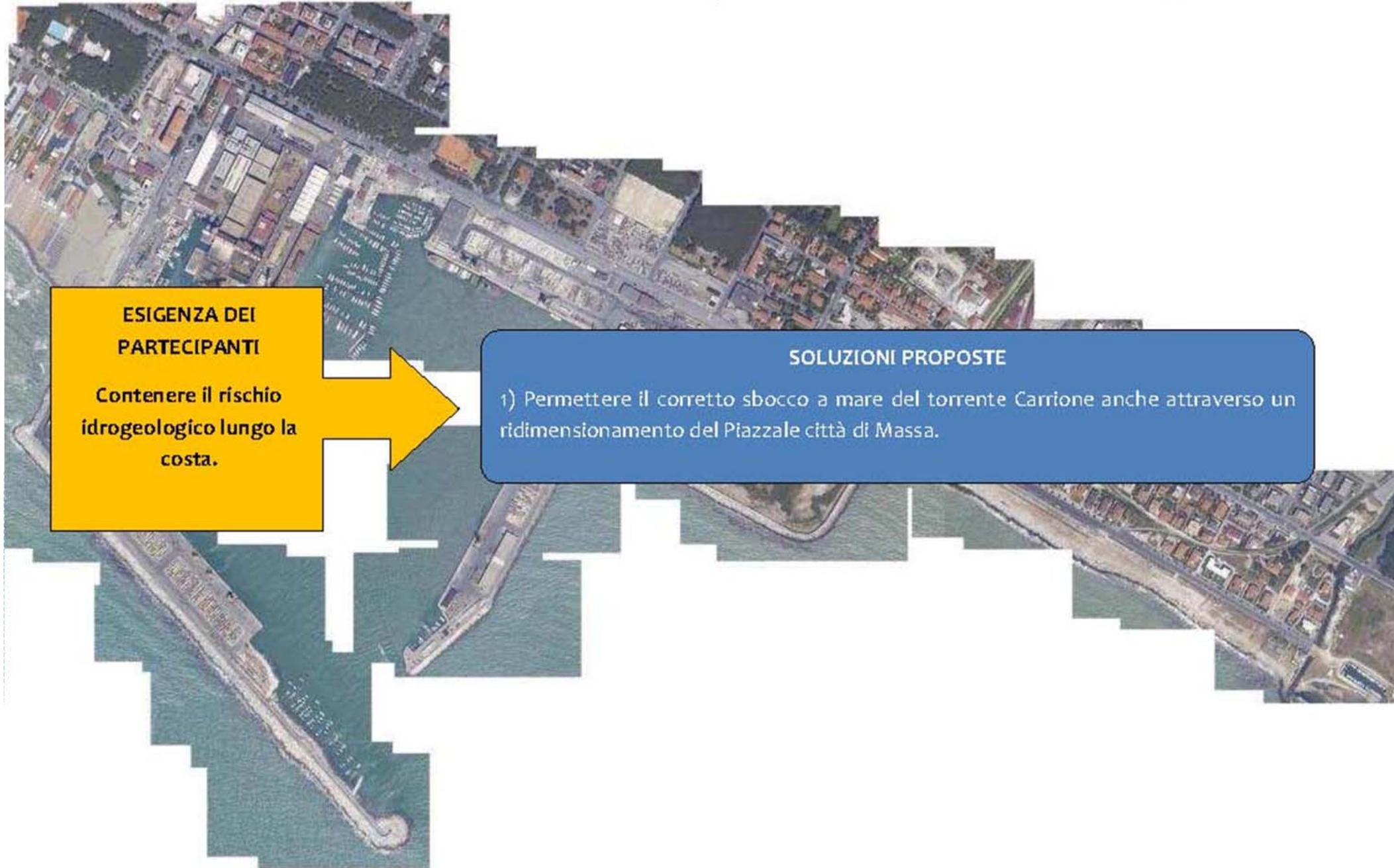
SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Riqualificare la parte terminale di Viale da Verrazzano recuperando la passeggiata del lungo mare con camminamenti, piste ciclabili e zone di sosta.
- 2) Realizzare una passeggiata rialzata sul molo di Levante per permettere la visibilità sul mare e sulle attività del porto.
- 3) Intervenire sulla recinzione attuale sostituendo il muro e la rete con un altro manufatto esteticamente gradevole, non in plexiglass, che sia studiato appositamente per garantire la massima visibilità sul mare e sul porto.
- 4) Realizzare alcune terrazze a raso che in alcuni punti specifici del lungo-porto (ad esempio in corrispondenza del Club Nautico) ritaglino dal perimetro portuale alcuni spazi di affaccio sulle attività del porto, in modo simile alla terrazza del Buscaiol che si trova in corrispondenza dell'intersezione tra Viale da Verrazzano e Viale XX Settembre.

ESIGENZA DEI PARTECIPANTI
 Garantire la fruizione del mare, riqualificare l'affaccio e la vista A PONENTE.

SOLUZIONI PROPOSTE

- 1) Completare la realizzazione della passeggiata sul molo di Ponente, con un camminamento che si sviluppi sulla sommità del molo frangiflutti per ripristinare la vista sul mare nel tratto terminale del molo.



**ESIGENZA DEI
PARTECIPANTI**


Contenere il rischio
idrogeologico lungo la
costa.


SOLUZIONI PROPOSTE


1) Permettere il corretto sbocco a mare del torrente Carrione anche attraverso un ridimensionamento del Piazzale città di Massa.


Il percorso partecipativo


Reso possibile dai fondi istituiti con la LEGGE REGIONALE 27 dicembre 2007, n. 69 "Norme sulla promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali", il processo partecipativo "Porto le Mie Idee" si conclude individuando in nove punti principali le esigenze a cui si chiede di trovare rimedio, più condivise dai cittadini:


 1-Studio di un intervento che non comprometta la possibilità ai futuri progetti di cambiare le strategie intraprese.


 2-Promuovere la valorizzazione del territorio attraverso la miglioria della qualità estetica degli spazi.


 3-Mantenere ampiezza e assetto dei viali a mare.


 4-Aumentare la possibilità di fruizione dei viali da parte di pedoni e ciclisti.

 5-Alleggerire il passaggio di mezzi pesanti lungo i viali.

 6-Ridurre il livello di smog e rumori molesti lungo l'area.

 7-Garantire la fruizione del mare, riqualificare l'affaccio e la vista a Levante.

 8-Garantire la fruizione del mare, riqualificare l'affaccio e la vista a Ponente.

 9-Contenere il rischio idrogeologico lungo la costa.

Gli interventi suggeriti come soluzione alle problematiche individuate, sono interventi puntuali soprattutto volti a rendere più appetibile l'attraversamento del V.le Zaccagna considerato come una barriera divisoria netta tra l'area portuale e la città.

Si delinea anche una linea più riformista che però tende al completo annullamento dei progetti di ampliamento, addirittura auspicando una completa riconversione del porto commerciale in porto turistico.

Deve essere riconosciuta la buona gestione del processo partecipativo, determinata a monte dalla scelta del modello di tecniche per l'ascolto seguito che ha portato all'individuazione di piccoli Focus Group all'interno dei quali ciascun partecipante si è sentito libero di esporre le sue idee.

L'unica critica che si può muovere al percorso è la scarsa presenza di tecnici all'interno dei gruppi capaci di dare maggiore consistenza alle direttive proposte.

In parte i gestori del processo hanno cercato di ovviare a tale mancanza ospitando in uno degli incontri programmati il prof. Manlio Marchetta e il suo team di assistenti.

In tale occasione il professore dopo aver ascoltato le parziali idee scaturite fino a quel momento ha suggerito alcuni interventi sempre di natura puntuale, utili al miglioramento della qualità urbana di tutta l'area.

Indubbiamente degli interventi contenuti e puntuali ben pensati gettano le basi di una futura progettazione, ma non risolvono completamente la relazione difficile tra porto e città.



Capitolo V: LINEE GUIDA PER UN'ALTERNATIVA POSSIBILE

Classificazione e gestione dei porti in Italia	101
Relazione Porto/Città	103
La costa oggi	104
Stato attuale: caratteristiche e negatività	105
Obiettivi e finalità	106
Stato di progetto: uso del suolo	107
Nuova linea di costa	108
"II Parco sul Porto"	109
"II Parco sul Mare"	110
"II Porto turistico"	111
Conclusioni	112

La classificazione dei porti:

La normativa italiana vigente (legge 28 gennaio 1994, n.84) distingue i porti in due categorie:

- 1° categoria: porti finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello stato;

- 2° categoria: tutti gli altri porti che possono avere varie funzioni, suddivisi in tre classi (I, II, III) in relazione alla loro rilevanza economica:

Classe I – rilevanza economica Internazionale;

Classe II – rilevanza economica Nazionale;

Classe III – rilevanza economica Interregionale o Regionale.

Un porto può appartenere ad entrambe le categorie, se ha funzioni sia militari, sia di altro genere. La precedente legge del 1885 prevedeva per la 2° categoria 4 classi, che venivano distinte in base al peso totale delle merci annue trasportate.

Classificazione funzionale dei porti:

La funzione svolta dal porto offre lo spunto per un'altra distinzione:

a) Porti Commerciali.

Costituiti da un avamposto (spazio di manovra) e da una serie di darsene e banchine dotate di attrezzature per la movimentazione delle merci (gru, carri ponte, ecc), magazzini di ricovero, ecc.

b) Porti Industriali.

Nei quali officine e industrie si collocano nell'ambito portuale per poter beneficiare dell'impiego delle materie di base, senza sopportare la maggior spesa richiesta da un ulteriore inoltro nell'entroterra delle stesse, e del diretto smistamento a destinazione dei prodotti finiti.

c) Porti Pescherecci.

Finalizzati alle attività pescherecce, ivi comprese la lavorazione del pescato.

d) Porti Turistici.

Adibiti all'esercizio del diporto nautico, sono costituiti da uno o più specchi d'acqua dotati di banchine attrezzate per l'ormeggio delle imbarcazioni. In genere costruiti da capitali privati.

e) Porti Passeggeri.

Servono come mezzo di spostamento delle persone e dei mezzi di trasporto.

g) Porti Rifugio.

Attualmente sono poco diffusi. Sono in genere di piccole dimensioni e il loro scopo è quello di dare riparo temporaneo alle imbarcazioni, in genere di piccole dimensioni, durante le tempeste marine; sono caratterizzati da un'imboccatura di facile accesso, da fondali non elevati e dalla semplicità di ancoraggio.

h) Porti Militari.

Caratterizzati dalla presenza di una grande rada di facile accesso, per permettere manovre a intere squadre navali, necessitano, inoltre, di installazioni a terra per le riparazioni (arsenali) e in mare per impianti di difesa.

Il porto Intrmodale:

Alla precedente classificazione funzionale si aggiungono oggi anche i Porti Intermodali, che sono quelli particolarmente attrezzati per la velocizzazione delle merci trasportate in container, con apposite navi denominate appunto portacontainer. Tali porti sono caratterizzati dalla presenza di imponenti impianti di movimentazione, di ferrovie e di grandi strade di comunicazione e sono dotati di grandi spazi. Lo sviluppo moderno del sistema di trasporto mediante containers ha creato un nuovo tipo di porto (transpassing o transshipping), con la funzione di stoccaggio e smistamento negli altri porti dei containers provenienti da tutto il mondo. Esempio di questo tipo di porto nel mediterraneo è quello di Gioia Tauro (inutilizzato per circa venti anni), con uno

sviluppo delle banchine di oltre 2000 m, gru da 30 t e grandi spazi di corredo; tale porto ha sia la funzione di stoccare containers che arrivano da tutto il mondo e smistarli in tutto il Mediterraneo mediante navi più piccole sia, ovviamente, la funzione inversa. Peraltro il porto di Gioia Tauro può essere considerato un porto intermodale, per le sue attrezzature e per i rapidi collegamenti viari e ferroviari.

La distinzione appena fatta è abbastanza artificiosa, poiché ogni porto ha, in generale, scopi multipli.

Normative vigenti e autorità competenti.

Le opere da realizzare variano in relazione al tipo di porto e in tal senso si parla di *Piani Regolatori dei Porti (P.R.P.)*, redatti per tutti i porti italiani negli anni '50 e '60 dagli Uffici del Genio Civile per le OO. MM. e soggetti a periodico aggiornamento. In essi viene effettuata la programmazione delle opere da eseguire nel tempo per lo sviluppo e la pianificazione del porto, seguendo un criterio di priorità; il piano regolatore deve contenere la previsione dello sviluppo del traffico, il dimensionamento degli specchi liquidi per l'accesso, le manovre e l'ormeggio, la disposizione dell'imboccatura, il dimensionamento degli spazi a terra che possono servire per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci e il dimensionamento dei collegamenti del porto con le principali arterie viarie e ferroviarie. Di fatto il piano regolatore di un porto è un progetto di larga massima, in cui si prevedono i costi e la realizzazione delle opere per fasi e può venire periodicamente aggiornato.

È da osservare che la legge n. 84/1994 prevede che il piano regolatore di un porto non può contenere previsioni in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti; eventuali contrasti possono essere superabili solo con l'approvazione

di una variante al piano regolatore generale. La legge prevede, inoltre, l'istituzione di un'Autorità Portuale per i principali porti italiani; attualmente le Autorità Portuali sono 25 (Ancona, Augusta, Bari, Brindisi, Cagliari, Carrara, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia.) e hanno il compito di programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle attività portuali e di manutenzione delle opere.

Nei restanti porti sono mantenute le *Autorità Marittime*, organi periferici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nei porti in cui è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore portuale è adottato dal *Comitato Portuale*, d'intesa col comune o con i comuni interessati (nel Comitato Portuale hanno rappresentanti sia i Comuni interessati sia la Regione); invece per i porti in cui non è istituita l'Autorità Portuale, il piano regolatore viene adottato dall'Autorità Marittima, d'intesa con i comuni interessati: In entrambi i casi il piano regolatore viene inviato per il parere al Consiglio Superiore dei LL.PP., che deve esprimersi entro 45 giorni (decorso tale termine, il parere si intende reso in senso favorevole). Esaurita la procedura sopra descritta, il piano regolatore di tutti i porti di 2° categoria viene approvato dalla Regione dopo essere stato sottoposto alla procedura per la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.). Sempre secondo la legge n. 84/1994, spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere dei porti di 1° categoria e delle opere di grande infrastrutturazione (canali marittimi, dighe foranee, darsene, bacini, banchine, escavazione e approfondimento dei fondali) dei porti di 2° categoria, classi I e II; per questi ultimi porti, le Regioni, i Comuni interessati e le Autorità Portuali possono intervenire, con proprie risorse, in concorso o in sostituzione dello Stato. Spetta invece alle Regioni l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione per i porti di 2° categoria, classe III.



PORTO di MARINA DI CARRARA

proposta di ristrutturazione e valorizzazione alternativa per uno scenario possibile e sostenibile

LA RELAZIONE CITTÀ – PORTO

Quando si parla di città marinare o città portuali, la prima immagine che visualizziamo è quella storicamente riconosciuta di un luogo brulicante di vita, frequentato dalle più disparate categorie di persone attratte grazie alle molte attività presenti. Il costante sviluppo industriale che sino agli anni '80 ha interessato le aree portuali, ha portato come conseguenza ad un progressivo allontanamento della vita urbana dalle banchine.

A partire dagli anni '90, l'urbanistica e più in generale la pianificazione territoriale hanno cominciato a riconsiderare le infrastrutture portuali e il territorio circostante come porzioni fondamentali degli insediamenti, dando inizio allo studio delle problematiche presenti nella relazione città-porto, partendo da domande di base come: "perché nelle città moderne è così difficile il dialogo tra porto e città?", "come è possibile ottenere aree costiere funzionali non solo al traffico commerciale, ma attrattive per i cittadini?". Partendo proprio da queste problematiche sono scaturite in tutto il mondo operazioni di riconversione talvolta radicali, tra cui i lavori di trasformazione del porto di Barcellona per l'olimpiade del 1992, il rifacimento dei Docks di Londra o la profonda ristrutturazione del porto di Rotterdam, fino ad arrivare ai casi più vicini a noi come quelli di Trieste, Spezia o Vado già analizzati in precedenza. Gli studi e gli esempi portati, anche se con riserve talvolta più o meno gravi, sono uniti da un unico filo conduttore: tentare di ricucire il rapporto tra porto e città, andando oltre alla proposizione di accattivanti edificazioni, o alla mera modifica delle aree portuali dismesse.

Gli interventi presentati, come l'alternativa proposta, hanno l'obiettivo di trasformare infrastrutture rigide e impermeabili, nella

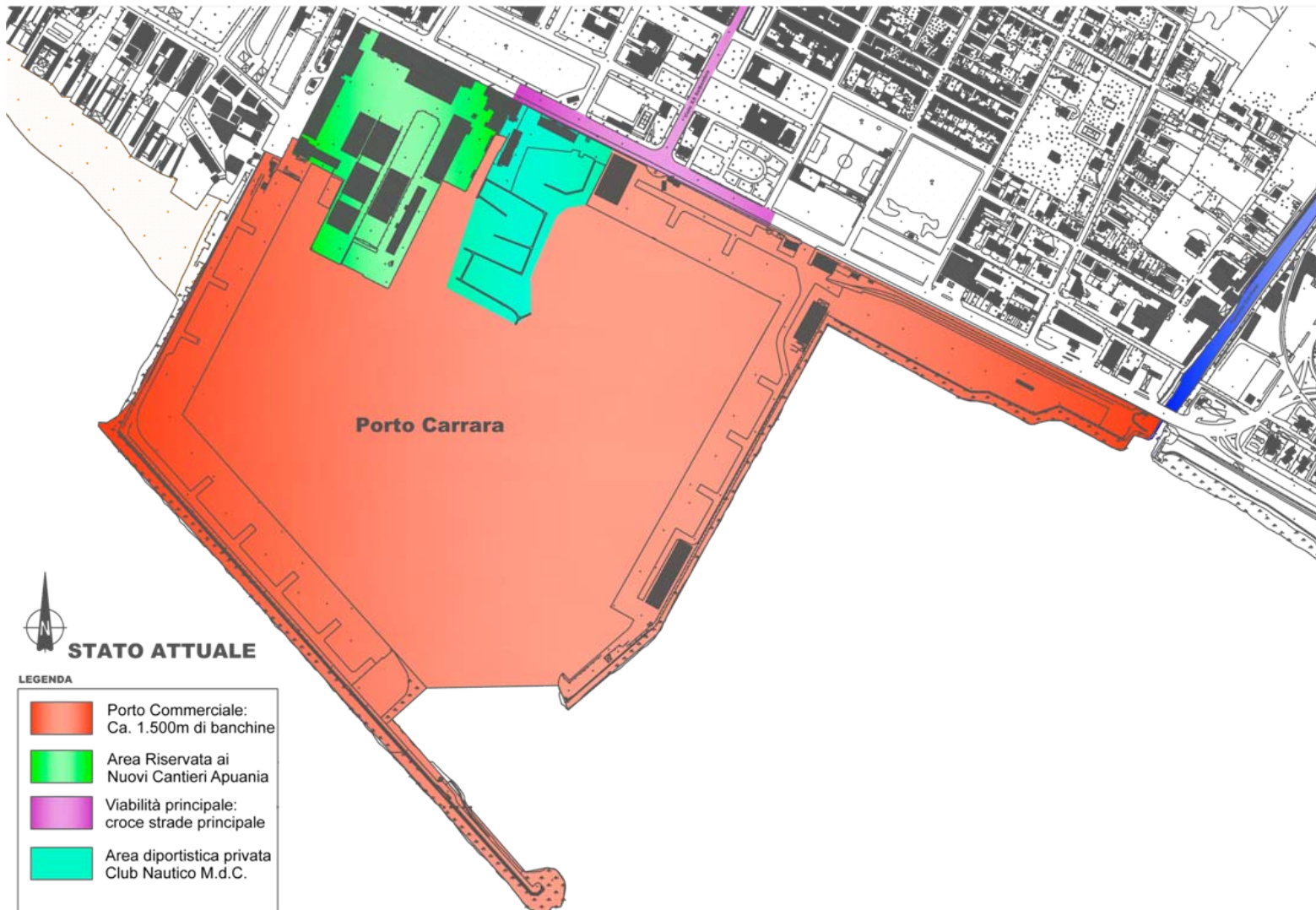
maggior parte dei casi divenute estranee ai contesti urbani, in strutture urbane permeabili, non bloccate da rigidi confini, da muraglie e da steccati, ma aperte alla compenetrazione con le funzioni urbane ed al costante interscambio con le attività più proprie della città.

A livello internazionale e come abbiamo visto anche nazionale, le nuove realtà portuali tendono ad attuare una compenetrazione di attività all'interno della vecchia struttura opportunamente modificata. Questa pratica favorisce non solo l'attività commerciale che viene in tutti i casi migliorata, ma anche l'attività diportistica e crocieristica, aprendo così definitivamente a sempre maggiori funzioni urbane quell'areache prima risultava "recintata", con il vantaggio di riqualificare una vecchia struttura senza dover progettare ex-novo interventi altrimenti molto impattanti.

Seguendo queste linee guida si auspica di arrivare ad ottenere:

- un "porto rigido", adibito alle attività commerciali, definito entro limiti opportunamente studiati per migliorare gli standard di sicurezza;
- un "porto permeabile", dove le attività crocieristiche e diportistiche permetteranno una ibridazione via via sempre maggiore dei confini.
- "porto totalmente urbano", identificabile con gli spazi e le strutture accessibili a tutta la cittadinanza.





Fruizione Pubblica del Mare

Aumentare la disponibilità di spazi utili per rapportarsi con il mare. Non solo delle piccole aperture, ma elementi predominanti intervallati della infrastrutture portuali. "Il porto è ospite della costa non viceversa".

Assetto Viali a Mare

Nel differenziare il traffico non si deve sacrificare le dimensioni dei viali a mare, che però devono essere ridisegnati inserendo tutto il necessario per rendere possibile, il passaggio e la sosta in tutto il lungomare.

Differenziare Traffici

Divisione delle due tipologie di traffico per non creare reciproci disagi. Limitando l'accessibilità del lungo mare ai mezzi pesanti in determinati orari o inserendo nel porto una viabilità interna dedicata a trasporto pesante.

Caratteristiche stato attuale

L'Arenile:

- area a forte attrattiva turistica;
- N. 41 stabilimenti balneari di ca. 20 m di fronte sul mare;

L'arenile che occupa circa un terzo della costa è meta di un forte afflusso turistico nel periodo estivo.

-L' Area Ex-Simposio:

Ad oggi quest'area è definita come vuoto urbano. Un primo tentativo di riqualifica è stato apportato per ospitare le manifestazioni di scultura presenti in città, ma è reso completamente inutilizzato dopo che tali manifestazioni vennero spostate nel centro di Carrara.

-Il porto di Carrara:

Posizionato nell'area centrale della costa carrarese si estende per circa 1,5 km. Il porto di Carrara è il principale centro mondiale intermodale per l'import e l'export di pietre naturali quali i graniti, i marmi ecc le sue caratteristiche principali sono:

- Il canale di accesso al porto è praticabile da navi con pescaggio di ca. 10 mt.
- L'escursione media di marea è di circa 30 cm.
- 4 banchine per un totale di 1.500 ml di accosti disponibili.
- Ca. 4.000 mq di magazzini attrezzati.
- Ca. 250 posti per la nautica da diporto.

Contenere Rischi

Gli interventi previsti non devono portare in alcun modo possibilità di rischi idrogeologici. Le strategie d'intervento devono investire sul patrimonio naturale, costante del territorio, e non solo sulle possibilità economiche degli interventi.

OBIETTIVI & FINALITA'

In fase di realizzazione dell'ipotesi progettuale, il focus è stato incentrato sulla rilevanza sociale e urbanistica che comporta un intervento di questo tipo.

In un tratto di costa lungo circa 3,5 km, la progettazione di un nuovo waterfront non può esimersi dal considerare una possibile riqualificazione dell'infrastruttura portuale, in quanto occupa quasi la metà (1,5 km) della costa disponibile.

Sempre durante la fase di progettazione sono state recepite le direttive scaturite dal processo partecipativo attivato dalla associazione Amare Marina in collaborazione con il Comune di Carrara, iniziato il 21 maggio e conclusosi il 18 giugno.

Dall'analisi dei fattori presentati e partendo come base dai progetti proposti, la proposta che viene presentata si basa su quattro tematiche di rilevante importanza:

La MULTIFUNZIONALITA'

La riqualifica ipotizzata si pone l'obiettivo di garantire nel tempo un incremento economico grazie all'inserimento nell'attuale sistema portuale di molteplici attività turistiche, diportistiche e produttive oltre a quelle commerciali già presenti, in quanto la "monocoltura" in economia non è mai uno strumento efficace.

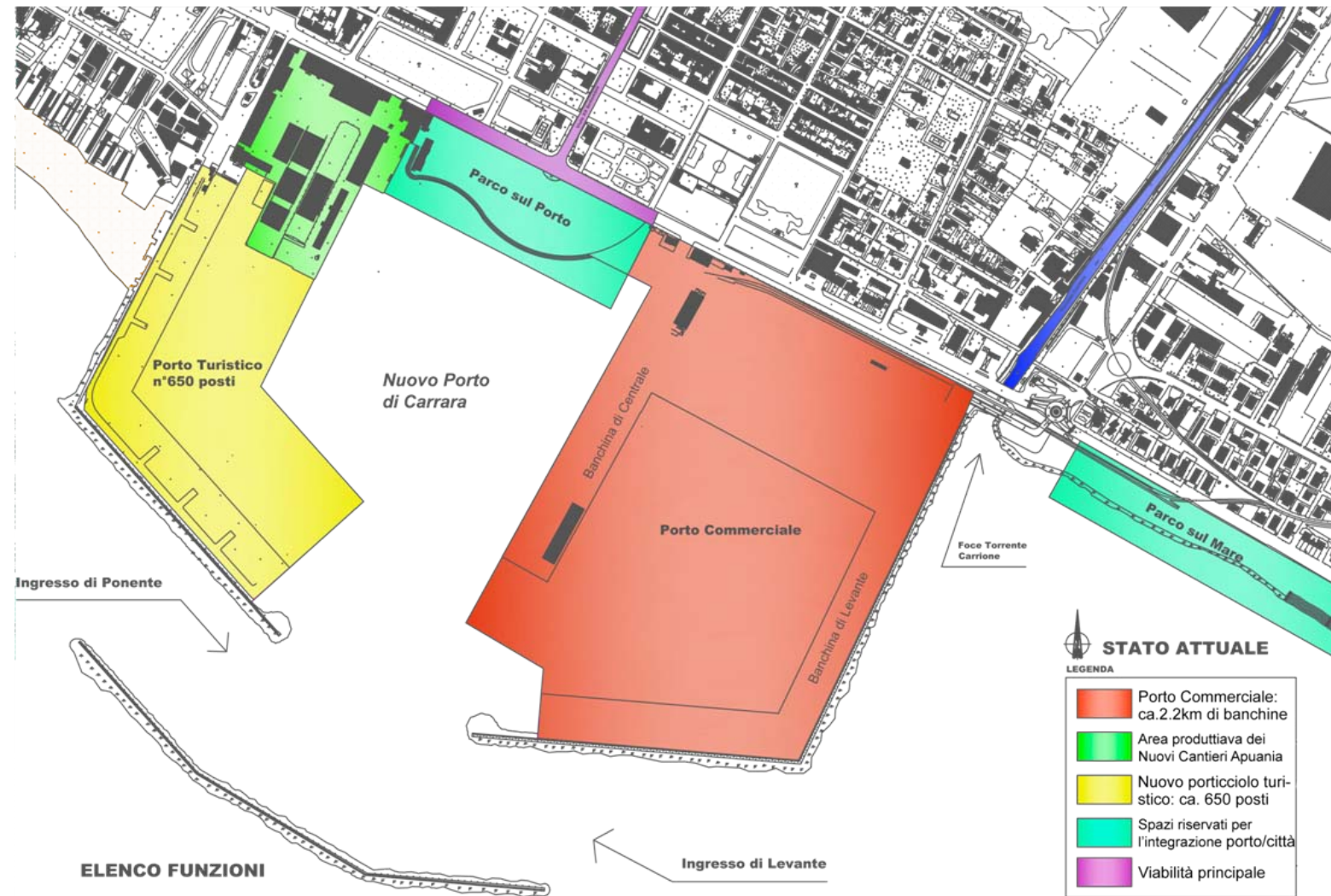
La Relazione PORTO-CITTA', già ampiamente descritta nel precedente paragrafo, è il principale strumento per ridurre gli attriti, o i conflitti, tra funzioni urbane e funzioni portuali, oltre che per mitigare gli impatti e gli effetti ambientali derivanti dalle attività portuali. Nel caso di Marina, lo stato di fatto e la configurazione territoriale dell'infrastruttura portuale, ha determinato lo stretto legame di questa ricucitura con la riconversione di alcune aree portuali, oltre che la risistemazione del traffico urbano.

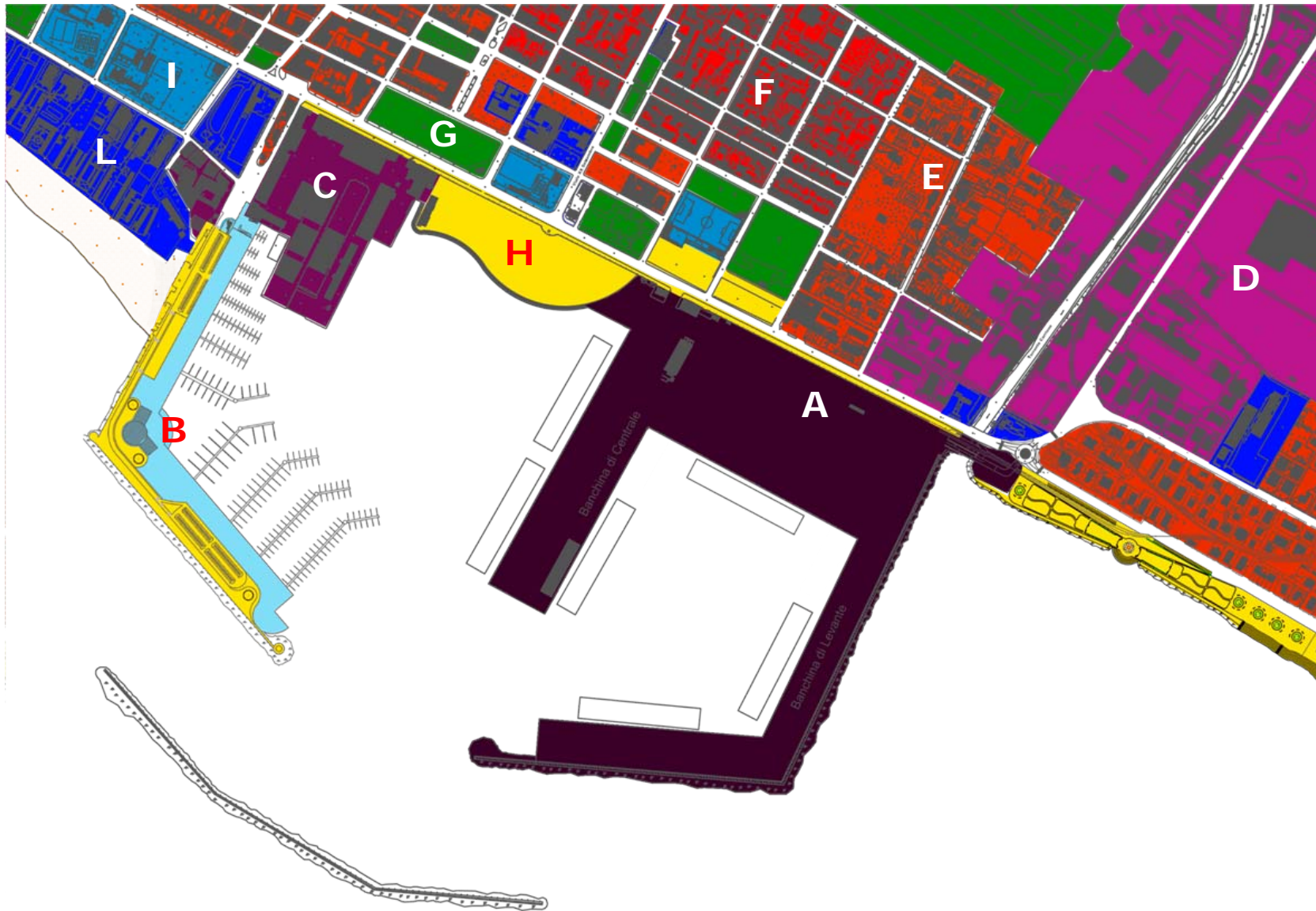
Il LIMITE MORFOLOGICO, invalicabile ed non eludibile, risulta costituito dalla localizzazione dell'infrastruttura portuale, dai suoi effetti, ormai accertati, sulle dinamiche costiere, e risulta materializzato dalla foce del Torrente Carrione: asta idrografica principale di tutto il territorio carrarese, la cui foce, per ragioni idrogeologiche, di sicurezza idraulica e ambientale, non può essere spostata, non può essere pesantemente modificata, ma anzi ne devono essere migliorate l'efficienza idraulica e le caratteristiche ambientali, anche attraverso l'ampliamento della sezione di sbocco a mare e la riqualificazione ambientale delle sponde.

L'ESATTA DEFINIZIONE degli spazi mercantili comporta la distinzione tra gli spazi portuali dedicati al traffico ed alla movimentazione delle merci e quelli dedicati al turismo, tenendo conto delle caratteristiche urbanistiche e delle funzioni urbane della città "post-industriale" che si è sviluppata attorno all'infrastruttura portuale. Pertanto uno sviluppo del porto mercantile nella parte di levante ed

una riqualificazione/ristrutturazione turistica nella parte di ponente del bacino portuale. Tale distinzione comporta la realizzazione di un unico ingresso all'area portuale mercantile a levante con eliminazione totale del traffico pesante di attraversamento della città, nonché la possibilità di allacciare tutte le banchine portuali ai binari ferroviari. A ponente la ristrutturazione turistica va ad

attuare la ricucitura città-porto, con creazione di un vero nuovo affaccio a mare per Marina, interconnettendo le funzioni urbane con gli spazi del porto turistico e le conseguenti funzioni diportistiche.





Le indicazioni del percorso partecipativo vengono raccolte dalla proposta e diventano i punti cardine su cui si basa l'ipotesi progettuale. Particolare importanza viene data alla richiesta di spazi aperti sul porto o per meglio dire, spazi portuali recuperati ad uso urbano. La scelta di concentrarsi su detto punto non è casuale, ma vuole sottolineare come il waterfront debba essere inteso un ambito pubblico facilmente accessibile e quindi qualificante, non come mero spazio di confine tra città e porto.

I DATI DELLA PROPOSTA

PORTO MERCANTILE:

- Banchine commerciali = N° 5
- Lunghezza banchine = 2237 m.
- Banchine con possibilità binario sottobordo = N° 5

PORTO TURISTICO:

- Posti barca effettivi = 650
- Dei quali per mega-yacht e navi da diporto = da min. n° 30 a max. n° 50 (di lunghezza fino a 60 m.)
- Superficie a terra per porto turistico (destinata a spazi per rimessaggi e cantieristica nautica, aree pedonali, aree verdi, parcheggi) = 56.000 mq.

Legenda	A_Porto commerciale	C_Actività produttive	E_Residenziale	G_Aree pubbliche esistenti	I_Centri sportivi
	B_Approdo turistico	D_Zona industriale apuana	F_Centro storico	H_Aree pubbliche di progetto	L_Edf. pubblico servizio



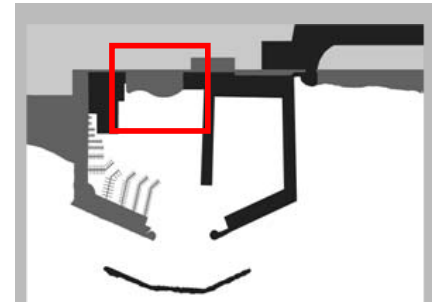


A sinistra: render di passeggiata pubblica realizzato da Legambiente per un possibile recupero di aree dismesse.

Sotto: render della prima idea progettuale di Filtering linee, viene qui riproposto in frammenti per dare delle visuali panoramiche sul porto e sulla città.



Aree interessate direttamente dalla realizzazione del nuovo parco sul porto



IL Parco sul Porto

Il parco sul porto è un insieme di sistemi pedonali pubblici che tende a riscoprire l'affaccio a mare della città.

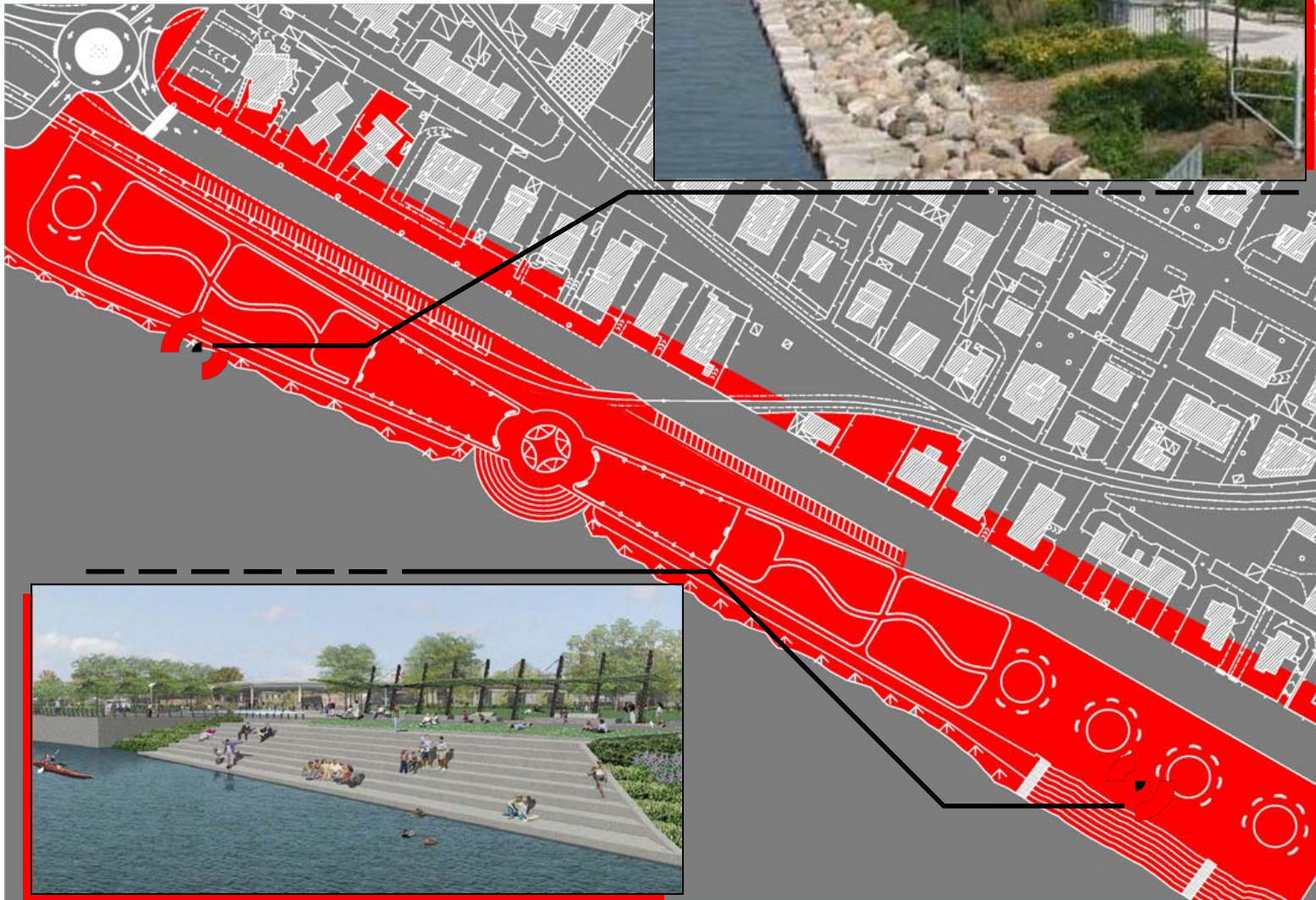
Ispirandosi all'esempio più nobile di porto antico a Genova, viene recuperata un'ampia area centrale ca. tot mq. nel porto commerciale e adibita a parco pubblico.

A differenza di altri progetti di waterfront non molto distanti da Carrara (LA SPEZIA), il progetto non prevede la realizzazione di nuove cubature soprattutto di nuove residenze, fatta eccezione per piccoli chioschi o pergolati necessari per il massimo godimento dell'area.

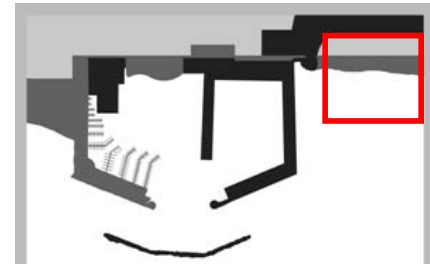
Le uniche strutture concesse dal progetto sono delle passeggiate rialzate lungo il confine portuale di V.le Zaccagna, come già proposto nella prima idea presentata dallo studio di architettura "3c+t studio" Capolei e associati, ma ridimensionato a interventi puntuali.

Destra: render di passeggiata sul mare ideato dall'Architetto Porchera per Legambiente.

Sotto: Render di connessione tra passeggiata e mare ideato dall'architetto Porchera per Legambiente.



Aree influenzate direttamente e indirettamente dalla realizzazione del nuovo parco sul mare



Il Parco sul Mare

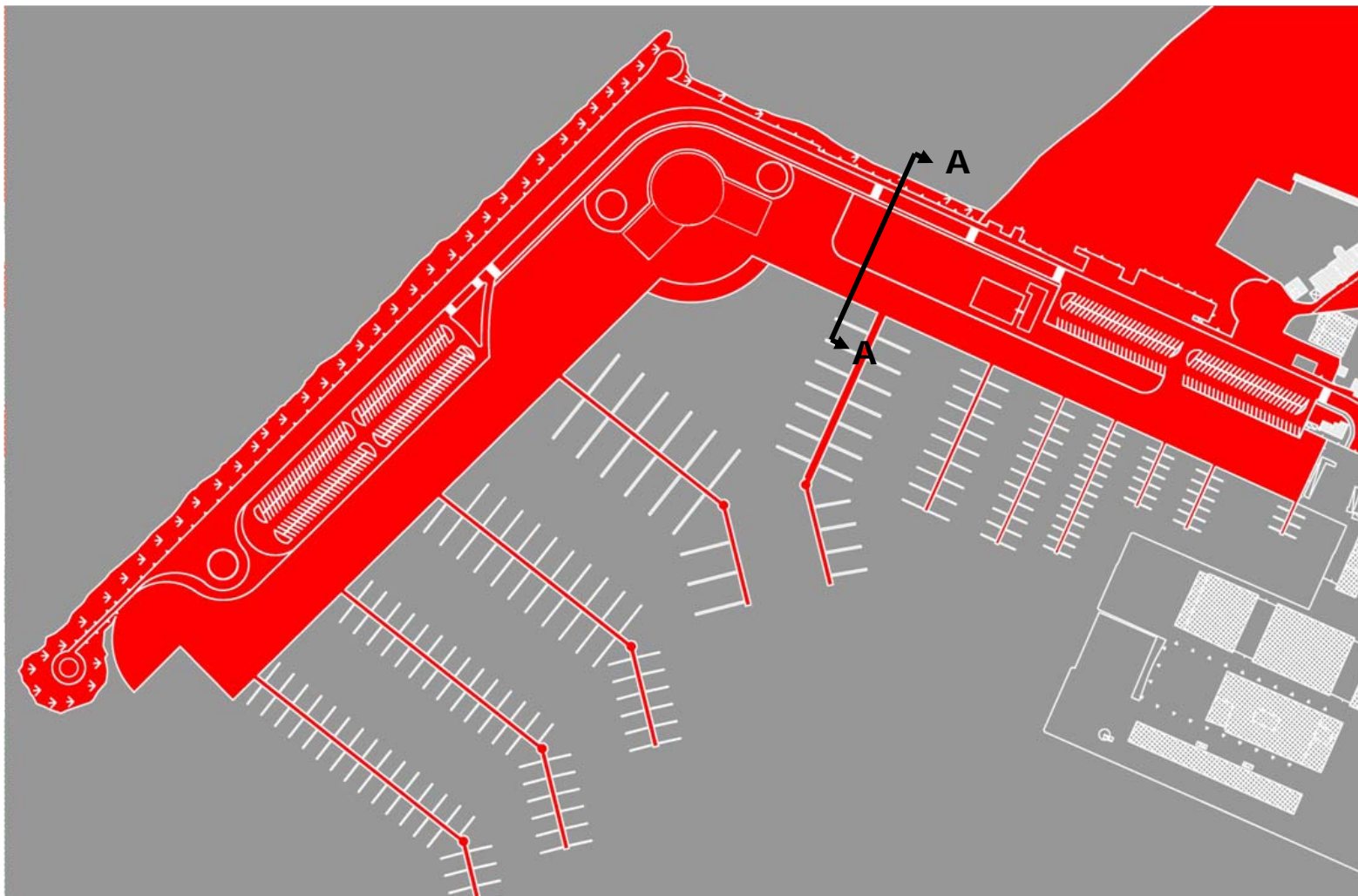
La riqualifica di quest'area andrebbe a colmare quella grande mancanza di attrattive che l'area di levante riscontra rispetto al ponente carrarese.

Come per il tratto precedente anche qua non sono previste nuove cubature, ma una importante riqualifica ambientale di tutta l'area.

Attraversati da un percorso pedo ciclabile si diramano parallelamente alla costa differenti tipologie di parco da quello più attrezzato a quello più naturalistico, come rappresentanza della varietà di specie vegetali che rappresentano la macchia mediterranea.

Due scalinate che degradano sino in mare rendono accessibile lo specchio acqueo antistante, che diventa il protagonista principale della passeggiata.

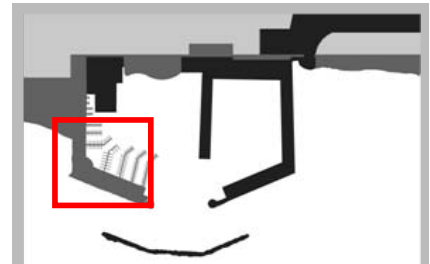
Un area quasi abbandonata e considerata un "Non Luogo", viene recuperata e posta al centro tra i due poli di attrazione turistica: le spiagge di Carrara e Massa.



Sinistra: la sezione del nuovo porticciolo fa vedere come si alternano percorsi pedonali a parchi pubblici e viabilità dedicata per il porticciolo.



Sezione A-A



Il Porto turistico

L'attuale porto è composto da due banchine, ponente e lavante, non collegate tra loro, ma divise da realtà come i cantieri navali e il piccolo Club Nautico (ca. 200 posti barca).

La proposta sviluppa la possibilità di cambiare l'attuale vocazione commerciale del porto e inserire all'interno di essa anche la possibilità di una parte completamente dedicata al settore turistico ricettivo. Grazie all'ampliamento a levante, la banchina di ponente viene completamente ripensata come area utile per il nuovo porto turistico (ca. 650 posti barca).

L'inserimento del porto turistico però non è lo scopo principale, ma una conseguenza del recupero della banchina di ponente, che con le sue nuove passeggiate e aree verdi e assieme ai due percorsi descritti in precedenza ("parco sul porto" e "parco sul Mare") completa il quadro di riqualifica e riallaccio del rapporto tra porto e città, completando il quadro di direttive proposte.

Il porto oggi.

Oggi il porto di Marina di Carrara è una struttura unicamente votata al commercio; le banchine e tutte le aree portuali sono come prevede la legge completamente inaccessibili alla cittadinanza.

Se pur di dimensioni modeste rispetto ad altre realtà come possono essere la Spezia, Livorno o Genova, la posizione centrale dell'infrastruttura nella costa rispetto alla zona residenziale lo delinea come un grosso problema per la fruizione di tutta l'area.

Va in oltre aggiunto che negli ultimi anni il calo di lavoro soprattutto nel settore di carico e scarico di lapidei è stato un dato molto pesante nell'economia locale e quindi anche in quella portuale.

Con queste premesse l'amministrazione comunale e di rimando l'autorità portuale si sono viste costrette ad avviare uno studio di progetti per l'ampliamento portuale e una riqualifica dell'affaccio con la città.

I piani presentati.

I piani che vengono presentati per assolvere alle problematiche presentate, comprendono a volte deliberatamente (come nel caso delle ipotesi del Piano Regolatore Portuale) un ampliamento del porto pari quasi al raddoppio della struttura presente.

Tale operazione viene valutata positivamente esclusivamente da un punto di vista economico; al possibile aumento delle operazioni portuali grazie alla conquista di nuovi settori mercantili, si contrappone la scarsa previsione di effetti collaterali anche a lungo termine che tali interventi provocherebbero sull'ambiente circostante.

Altri progetti si concentrano invece sul rapporto tra città e porto, preoccupandosi molto di ristabilire una continuità della passeggiata che da V.le Colombo, si interrompe sul V.le Zaccagna a causa della presenza del muro del porto.

Alcune proposte come per esempio il "Muro Abitato" o "Filtering Line" sono sicuramente finalizzate a mascherare la presenza del porto e presentano idee particolari ed interessanti nella soluzione delle problematiche, ma vengono estremizzate sino all'eccesso concentrando in una sola infrastruttura la soluzione di tutti i problemi dell'area.

Anche in questi progetti comunque si percepisce una volontà nel non trattare l'area più marginale della zona di studio identificata nella zona Ex-Simposio.

Tale mancanza di progettazione può essere vista come una possibile espansione del porto al di là della foce del fiume Carrione per poi proseguire con le forme dettate del piano regolatore portuale.

Associazione AmareMarina.

La possibilità dell'espansione portuale viene riconosciuta, dai cittadini, come un problema ancora maggiore di quelli che attualmente vertono sulla zona.

Nascono quindi delle associazioni spontanee che si convogliano infine in un'unica organizzazione per protestare contro gli interventi proposti.

Lo sforzo di queste associazioni viene premiato dalla regione Toscana che concede i fondi, in base alla legge N. 69/2001 in merito alla partecipazione, per l'avvio appunto di un percorso partecipativo volto a raccogliere i pareri e le idee dei cittadini sul futuro del porto.

Il Percorso Partecipativo:

Il percorso partecipativo ha molto risalto sia a livello regionale che nazionale, è di fatto il primo processo inclusivo proposto e avviato da un associazione di cittadini, e questa importanza viene riconosciuta dalla regione che in una nota al comune e per riflesso a se stessa, ricorda come le direttive scaturite dal percorso partecipativo debbano essere tenute in considerazione in fase di progettazione.

A partecipare sono solo 80 persone estratte casualmente tra tutti gli abitanti che non siano riconducibili a partiti o enti direttamente interessati all'argomento.

A coordinare lo svolgimento del progetto è chiamata la società di "Facilitatori" SOCIOLAB, composta appunto da un team di esperti nell'avviamento, gestione e risoluzione dei problemi dei percorsi partecipativi.

Per garantire l'imparzialità di tutto il procedimento è costituito un tavolo di gestione composto da rappresentanti degli enti interessati.

Il percorso si sviluppa in quattro focus group in cui i cittadini dopo essere stati messi a conoscenza di informazioni a riguardo prendono la parola per indicare le loro impressioni e proposte tradotte poi dai facilitatori in una serie di punti che comprendono problematiche e possibili soluzioni.

Da partecipante non diretto, considero questa come un'esperienza molto positiva, ma dalla quale non si è riusciti a centrare tutte le vere problematiche.

All'interno dei gruppi di lavoro a mio parere si è sentita la carenza di un tecnico in grado di porre anzitutto i problemi principali su cui discutere e quindi trovare soluzione condivisa.

La proposta progettuale.

La proposta progettuale presentata, non ha la pretesa di essere considerata come la soluzione finale e logica dell'area.

Dopo aver seguito il percorso partecipativo e sulla scorta degli esempi raccolti, il mio compito è stato solo quello di rimettere assieme alcune idee già presentate e integrarne con nuove per arrivare a delineare le direttive di un'alternativa possibile.

L'ampliamento del porto ipotizzato non è altro che la resa in chiaro della volta dei cittadini a non oltrepassare il confine naturale del Carrione per evitare probabili ripercussioni a livello idrogeologico e naturalistico.

Dalla ridefinizione dei confini si sviluppa poi il resto del progetto che tiene conto sia delle necessità di un porto commerciale che quelle delle maggiori attività nella zona, ritematizzando spazi già consolidati ad altre funzioni e riqualificandone di nuovi non utilizzati, per ottenere quella continuità dei percorsi tanto richiesta e ricercata nelle fasi precedenti; ma soprattutto quello lo sforzo che mi sono riproposto è quello di riequilibrare (se non del tutto almeno in parte) l'offerta e l'appetibilità della parte di levante, in modo da colmare il divario oggi presente nella costa tra levante, che comprende spiagge piccoli alberghi e ristoranti e ponente, in cui si sviluppa verso i monti la zona industriale e lungo la costa una zona residenziale.

Bibliografia

- _ Alinari, "Carrara dal marmo al mare", Fratelli Alinari Idea, Firenze, 1990.
- _ Azeo Torre L., "Waterfront development", Van Nostrand Reinhold, New York, 1989.
- _ Bernieri A., Mannoni L., "Il porto di Carrara. Storia e attualità", SAGEP editore, Genova, 1983.
- _ Bobbio L., "A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inclusivi, Analisi e Strumenti per l'innovazione", I Manuali, Edizioni Scientifiche Italiane, 2004.
- _ Bruttomesso R., "Waterfront: Una nuova frontiera urbana, 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua", Centro Internazionale Città d'Acqua, Genova, 1991.
- _ Carta M., "Processi e progetti di rigenerazione urbana per Palermo capitale", Audis notizie, 2006
- _ Commissione Europea, "Libro Verde relativo ai partenariati pubblico - privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle Concessioni", Bruxelles, 30.4.2004.
- _ Dall'olio, Tchou, [a cura di], "Tra la città e il porto di Genova", EdilStampa, Roma, 2005.
- _ Gordon D.L.A., "Implementing urban waterfront redevelopment, in Remaking the urban waterfront", ULI, Washington, 2004
- _ Hyle, Pinder, Hussain, "Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront", Mursia, Milano, 1988.
- _ Isola A., [a cura di], "Manuale forme insediative e infrastrutture", Marsilio editore, Torino, 2008.
- _ Lagomarsino L., "Il ruolo delle aree metropolitane costiere del Mediterraneo", Alinea editrice, Firenze, 2004.
- _ Marchetta M. [a cura di], "la progettazione della città portuale. Sperimentazioni didattiche per una nuova Livorno", Firenze University Press, Firenze, 2004.
- _ Massa M., "Passeggiate lungo molti mari", Moschetto editore, Firenze, 2005.
- _ Milano V., "Idraulica Marittima", Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna, 2008.
- _ Monti, Ronzoni, [a cura di], "L'Italia si trasforma. Città fra terra e acqua", Be-Ma editrice, Milano, 2007.
- _ Provenzano S., "Porto città. Caratterizzazioni e variazioni d'identità di un fatto urbano", Maggioli editore, Santarcangelo di Romagna, 2008.

_ Ravecca A., [a cura di], "Rapporto Economia, Massa-Carrara 2010", unioncamere, 2010.

_ Savino M., [a cura di], "Waterfront d'Italia, piani politiche progetti", Franco Angeli, Milano, 2010.

_ Scarpani S., [a cura di], Città-Porto. Scritti e progetti, cooperativa libreria universitaria del politecnico di Milano, Milano, 1989.

_ Vallega A., "Urban waterfront facing integrated coastal management", Ocean & coastal management, 2001

Siti di Riferimento

<http://www.regione.toscana.it> , il sito della Regione Toscana.

<http://www.comune.carrara.it> , il sito del Comune di Carrara.

<http://www.autoritaportuale.carrara.it> , il sito dell' Autorità Portuale di Carrara.

<http://www.porto.la-spezia.it> , il sito dell'Autorità portuale di La Spezia.

<http://www.porto.genova.it> , il sito dell'Autorità portuale di Genova.

<http://www.porto.sv.it> , il sito dell'Autorità portuale di Savona.

<http://www.porto.trieste.it> , il sito dell'Autorità portuale di Trieste.

<http://www.citiesonwater.com> , il sito del Centro Internazionale Città D'Acqua.

<http://www.reteonline.org> , il sito dell'Associazione internazionale Rete, per la collaborazione tra porto e città.

<http://www.portolemieidee.it> , il sito dedicato al percorso partecipativo "Porto le Mie Idee".

<http://www.amaremarina.it> , il sito dell'associazione promotrice del percorso partecipativo.

<http://www.sociolab.it> , il sito dell'associazione di facilitatori che ha gestito il percorso partecipativo.

Allegati

- _ L. regionale 27 dicembre 2007, n. 69 "Norme sulla promozione della partecipazione alla elaborazione delle politiche regionali e locali", approvata dal Consiglio Regionale nella seduta del 19.12.2007