

PROPOSTA DI RIORGANIZZAZIONE DELLA SPONDA DEL COMITATO PER IL PARCO DI MIGLIARINO (luglio 2008)

GIUSTIZIA E SALVAGUARDIA

La riorganizzazione della sponda destra e di tutta la foce del Serchio è urgente e necessaria per due ragioni di fondo.

In primo luogo è necessaria perchè tutta l'area di Bocca di Serchio, una delle più preziose del parco e di tutta la regione Toscana, è sottoposta a numerosi vincoli ambientali, anche se spesso purtroppo disattesi. Nel piano di gestione vigente, la zona finale di Bocca di Serchio viene individuata come Riserva naturale orientata e la fruizione è ammessa solo in maniera disciplinata nel tempo e nella quantità.

La Bocca di Serchio è poi sottoposta ad altri tre tipi di tutele. La prima riguarda la convenzione di Ramsar sulle zone umide; la seconda riguarda la protezione dell'avifauna, i cosiddetti Sic (siti di importanza comunitaria) e Zps (zone di protezione speciale); infine la terza riguarda il suo inserimento nell'elenco delle Riserve mondiali della biosfera.

Bocca di Serchio è quindi protetta anche con vincoli di carattere internazionale, recepiti tramite accordi sottoscritti dalla Regione Toscana e a tutto questo bisogna aggiungere che a ridosso della sponda si trova anche una seconda riserva naturale, quella del Bozzone, che confina con il parcheggio di Case di Marina.

In secondo luogo una riorganizzazione dell'area è necessaria anche per una questione di giustizia sociale. Negli anni la sponda è stata di fatto privatizzata, con costruzioni, recinzioni e strutture abusive, e questo stato di cose impedisce da tempo agli altri cittadini il libero accesso al fiume. E' dunque necessario un intervento per consentire che un'area così preziosa venga di nuovo restituita a tutta la comunità per un effettivo uso sociale in modo che tutti i cittadini abbiano la possibilità di godere di questo ambiente, di usufruire di questa parte del loro territorio.

Il problema si compone di due aspetti, che vanno affrontati in modo separato, anche se poi vanno varati contestualmente. Il primo riguarda le strutture, e il secondo la loro gestione.

1) LE STRUTTURE

Il Comitato ritiene che sulla riorganizzazione della sponda non ci sia da inventare niente. Le leggi esistenti già stabiliscono con esattezza cosa può essere fatto e cosa no. A nostro avviso il Comune dovrebbe soltanto attuare quello che già è stato stabilito. Le leggi stabiliscono che possono essere ripristinati solo i pontili presenti nel 1979, al momento dell'entrata in vigore della legge sul parco. Questa disposizione è ripetuta esplicitamente più volte nel regolamento d'uso, ed è in linea con le disposizioni del Piano territoriale che (art. 6) consente solo interventi di ripristino dell'esistente. A nostro giudizio una sola riga inserita nell'art. 19 del Piano di gestione della tenuta di Migliarino (là dove parla di un piano per accosti pubblici e privati) non è sufficiente per sovvertire le disposizioni del Piano territoriale, del Regolamento del Parco, e del Regio decreto del 1904, che non consente la costruzione di nessun

manufatto lungo le sponde dei fiumi. Noi crediamo che questa sola riga non sia sufficiente per autorizzare la costruzione di un porto privato lungo la sponda del fiume, liberalizzando interventi edilizi in mezzo a due riserve naturali (i pontili, gli eventuali ombreggianti e tutte le altre opere sono interventi edilizi). Tra l'altro, due recenti sentenze hanno ribadito che i piani di gestione sono soltanto strumenti attuativi e non possono contrastare le norme del Piano territoriale. A nostro parere l'eventuale conferma di tutti gli attuali pontili costruiti abusivamente negli anni, si potrebbe configurare come una sanatoria di costruzioni abusive, e le sanatorie edilizie sono di competenza dello Stato.

STAZIONE MARITTIMA

Il piano di gestione vigente della tenuta di Migliarino prevede la possibilità di realizzare un piano degli accosti per le imbarcazioni nel comparto di Case di Marina. Tuttavia lo stesso piano di gestione, sempre all'articolo 19, stabilisce anche che non possono essere costruiti nuovi pontili. Pertanto, a nostro parere, come piano degli accosti deve intendersi non la costruzione di nuove opere, bensì un piano per la gestione delle opere esistenti nel 1979, sia nella parte pubblica che in quella privata.

Il tratto di sponda interessato all'intervento per una piccola porzione è di proprietà pubblica (circa 700 metri), mentre la parte restante, a monte, è di proprietà privata (circa 1500 metri). Nella porzione di proprietà pubblica circa 200 metri rientrano nella riserva naturale orientata, dove non sono ammessi interventi di alcun genere.

Gli attracchi che si potranno realizzare dunque non potranno che essere in numero limitato. La funzione di porto, come appare chiaro dai vincoli che riguardano gran parte della foce, non potrà essere prevalente rispetto al progetto di riordino generale dell'area che è quella di recuperare e tutelare l'ambiente. Insomma le norme vietano di costruire un porto lungo due chilometri. Il porto non potrà che essere marginale rispetto a questo obiettivo prioritario, chiaramente evidenziato dal Piano di gestione e soprattutto dal Piano territoriale del Parco, il quale stabilisce che i piani di gestione devono essere finalizzati **al ripristino dell'esistente** (art. 6 Piano territoriale).

Finalità. A seguito delle considerazioni precedenti, lo scopo della stazione marittima non potrà essere quello di realizzare un porto per le barche sul modello di Viareggio e di Marina di Pisa. Gli ormeggi ricavati lungo la sponda dovranno servire essenzialmente per le barche destinate all'uso sociale del fiume, come la pesca dilettantistica, le escursioni naturalistiche lungo il fiume, il passaggio fino alla spiaggia. Così infatti è sempre stato fino dal primo utilizzo della Bocca di Serchio come luogo ad uso ricreativo e sociale, così prescrivono le leggi del parco, vedi articolo 19 del piano di gestione. Il porto non può dunque diventare un'operazione speculativa perchè palesamente in contrasto con la legge.

Ormeggi. Gli ormeggi, a nostro avviso, dovrebbero essere realizzati in modo da evitare la distruzione della sponda, così come sta accadendo adesso. Ai pontili si potrebbe accedere con passaggi ricavati tra la vegetazione impedendo la costruzione di piazzole, in modo da consentire il ritorno della riva alle sue caratteristiche originarie con recupero e conservazione della flora e della fauna native, così come stabilito dal regolamento d'uso.

La sponda La sponda dovrebbe tornare ad essere un ambiente naturale, con l'eliminazione di tutte le strutture abusive esistenti, come baracche, pontili, gabinetti, tavoli, ricoveri per natanti e così via dando inizio al fenomeno virtuoso della progressiva rinaturalizzazione

dell'area, così come previsto anche dall'articolo 19 del piano di gestione e dal Regio decreto del 1904.

Servizi. Il Comitato è nettamente contrario alla realizzazione di servizi e strutture di qualunque genere e tipologia lungo la sponda del fiume, anche a dieci metri dall'argine. La zona non può essere trasformata in un parco urbano, ma deve restare un ambiente naturale. Questa trasformazione d'uso è vietata, oltrechè dalle leggi del parco (Piano territoriale), anche dalla legge urbanistica della regione toscana.

La Bocca di Serchio è l'equivalente di un monumento e dobbiamo preservarlo così com'è per dare modo anche alle future di generazioni di conoscere com'era un tempo l'arenile toscano.

Tutti i servizi dovranno essere localizzati all'interno del parcheggio di Case di Marina, compreso il bar, i cassoni per gli attrezzi, i gabinetti, e tutto il resto.

2) GESTIONE

Stabilito dunque che, per quanto riguarda gli interventi edilizi non c'è niente da decidere, ma devono essere solo rispettate le leggi e i regolamenti vigenti, si tratta a questo punto di stabilire in che modo gestire i pontili che potranno essere ricavati lungo tutta la sponda, sia nella parte pubblica che in quella privata, predisponendo un piano degli accosti come previsto dall'articolo 19.

PRIMA IPOTESI: SOLO BARCHE A NOLEGGIO

Il Comitato ritiene che la cosa migliore sarebbe quella di allestire sia nella parte privata che in quella pubblica, solo attracchi per barche di carattere pubblico, da dare a noleggio, fatto salvo naturalmente uno spazio limitato da lasciare ai pescatori professionisti.

I vantaggi del progetto

1) Tutta la sponda verrebbe posta sotto il controllo pubblico (anche nella parte privata) e resa accessibile indistintamente a tutti i cittadini senza distinzioni di classe o di possibilità economiche. Ne beneficerebbero in particolar modo quei cittadini che fino ad ora ne sono stati completamente esclusi non riuscendo ad avere un accesso all'acqua, pur essendo loro diritto.

2) Le barche da noleggiare potrebbero essere in numero sufficiente a soddisfare tutte le necessità. Sia per l'attraversamento verso la spiaggia, che per la pesca dilettantistica, sia per escursioni lungo l'alveo del fiume. Nel caso di esclusive barche di proprietà pubblica oltre che a remi potrebbero essere dotate di motore elettrico per il fiume e anche di motore a scoppio per il mare. Essendo il loro numero limitato e controllato il loro impatto sull'ecosistema sarebbe limitato ed eventualmente ed opportunamente modificabile a seconda delle necessità e delle circostanze.

3) Questa soluzione comporterebbe anche un vantaggio economico per i cittadini poiché il costo del noleggio (stabilito dall'Amministrazione con quote sociali e i soliti vantaggi per i meno abbienti e pensionati) sarebbe nettamente inferiore al costo necessario all'acquisto e al mantenimento permanente di un natante sul fiume. L'utilizzo della sponda diventerebbe sul serio un fatto sociale, senza più discriminazioni tra ricchi e poveri.

4) Il maggior vantaggio si avrebbe comunque sul problema dell'assegnazione degli attracchi poiché si eliminerebbe il problema della necessità di una selezione, e quindi una discriminazione, tra coloro che presentano la richiesta di un posto barca sul fiume.

5) Con un'organizzazione delle barche solo a noleggio, potrebbero essere creati dei posti di lavoro. Una cooperativa di giovani si potrebbe occupare della gestione delle barche, della loro manutenzione, del loro ricovero.

6) Non ci sarebbe più il problema o il rischio di una graduale trasformazione della riva in uno chalet, perché non ci sarebbe più la pressione dei singoli cittadini, difficile da tenere sotto controllo e che spesso condiziona anche le scelte politiche.

7) Si potrebbe procedere alla progressiva reintroduzione delle classiche barche del fiume, uniformando i modelli, e rendendo quindi all'ambiente anche un significato di recupero storico delle vecchie tradizioni.

SECONDA IPOTESI: ANCHE BARCHE PRIVATE

La nostra prima ipotesi prevede l'utilizzo di tutti i pontili che verranno realizzati solo per un servizio di noleggio di imbarcazioni. E' l'ipotesi che noi preferiamo. Tuttavia, nel caso che non possa essere praticabile, abbiamo prediposto anche una seconda soluzione, che prevede l'affitto dei pontili ad utenti privati, pur mantenendo una quota per imbarcazioni a noleggio. I pontili dovranno essere realizzati dai proprietari, nella parte di proprietà privati, e dagli enti pubblici, nella parte di proprietà pubblica. I posti così ricavati dovranno essere dati in affitto (ovviamente non in concessione) per un periodo limitato a coloro che ne faranno richiesta. I pontili pubblici dovranno restare sempre nella piena disponibilità degli enti pubblici. L'affitto dei pontili, una volta ammortizzate le spese, diventerà una permanente fonte di reddito per gli enti pubblici.

Una premessa. Il porto sul fiume deve avere unicamente ed esclusivamente finalità di carattere sociale. Non può diventare assolutamente un'operazione speculativa. L'articolo 19 del piano di gestione stabilisce che dovrà essere prediposto un progetto attuativo del piano di gestione, per "**concretizzare l'uso pubblico sociale e regolamentato**" della sponda destra del Serchio. Insomma la regolamentazione della sponda è espressamente prevista dal Piano di gestione. Per fare in modo che il porto abbia finalità di carattere pubblico e sociale regolamentato è indispensabile che, contestualmente agli interventi edilizi per la ricostruzione dei pontili, venga prediposto un regolamento per l'uso degli attracchi e per la loro gestione, che i proprietari devono sottoscrivere preventivamente.

Abbiamo chiesto un parere legale. Non è vero, come abbiamo sentito dire, che questo non è possibile. Anzi è vero esattamente il contrario. E' solo l'approvazione di un regolamento da parte del Comune che consente di dare all'intervento un carattere pubblico e una finalità sociale come prescritto. Senza questo regolamento, la costruzione del porto perderebbe ogni finalità di carattere pubblico e sociale, e diventerebbe solo un'operazione speculativa, espressamente vietata dalla legge. C'è poi un altro elemento che legittima questa regolamentazione, il fatto che il porto nasce all'interno di un parco, la cui finalità è la conservazione dell'ambiente, e dove ogni utilizzo dell'area è dettagliatamente regolamentato. Pertanto nell'assegnazione dei posti barca si dovrà tenere conto di questa duplice esigenza espressamente indicata dalla legge: l'uso sociale della sponda e la conservazione ambientale.

Il regolamento di gestione dovrà essere lo stesso per tutta la sponda, sia per quella pubblica che per quella privata, proprio per garantire l'equità delle assegnazioni, per evitare una diversità di trattamento, e garantire la sua funzione pubblica e sociale. In base al parere legale da noi avuto, solo l'applicazione di un regolamento unico (sia nella parte pubblica che in quella privata) dà all'intero intervento un carattere pubblico.

L'assegnazione dei posti dovrebbe essere disciplinata da una commissione paritetica pubblico-privato, valevole per tutta la sponda. Questo per impedire manovre sottobanco che un domani potrebbero portare alla progressiva esclusione dei residenti o delle persone a minor reddito. Il regolamento deve essere approvato dal consiglio comunale e accettato dal privato.

Assegnazione dei posti. Partiamo da una constatazione: nello spazio utilizzabile non potrà essere ricavato un numero sufficiente di posti per accogliere tutte le barche attualmente presenti sul fiume e per fronteggiare tutte le legittime richieste dei cittadini, molti dei quali attendono da anni che si liberi un posto. Anche perchè dovranno essere eliminate le boe in mezzo al fiume (come previsto dal piano di gestione) e dovranno essere eliminati i posti delle barche attraccate al muraglione. Ovviamente siamo del tutto contrari all'eventualità (come abbiamo già sentito dire) che al muraglione vengano creati posti per barche a remi. Per queste ragioni sarà necessario prevedere un sistema di assegnazione trasparente, equo, giusto, aperto a tutti i cittadini, che abbia un carattere sociale, e che nel contempo freni la corsa alla barca privata.

I CRITERI

Di seguito indichiamo alcuni criteri che abbiamo individuato per garantire la salvaguardia dell'ambiente, impedire la speculazione selvaggia sulla sponda, e garantire un uso sociale di un bene pubblico. Questi criteri sono ovviamente solo abbozzati.

Primo. Siccome il porto si trova all'interno di un parco, la cui funzione preminente è quella di salvaguardare l'ambiente, allora la priorità deve essere assegnata alle barche con minore impatto ambientale. Ad esempio si assegna un punteggio superiore a chi chiede un posto per una barca a remi, poi un punteggio più basso a chi lo vuole per una barca con motore elettrico, poi a scalare un punteggio ancora inferiore a chi adopera un motore a scoppio con due cavalli, poi con tre, e così via. In questo modo si crea un meccanismo automatico

virtuoso che potrebbe portare nel giro di qualche anno a ridurre il numero delle barche a motore. Infatti chi un anno è rimasto fuori dalla graduatoria perchè avevo chiesta un posto per una barca a motore, l'anno successiva presenterà la domanda per una barca a remi. Gradualmente, a nostro avviso, i posti più vicini alla foce verrebbero presi dalle barche a remi.

Secondo. Siccome lo spazio disponibile è limitato, per poter accontentare tutta la popolazione, è necessario incentivare l'uso sociale dei posti esistenti. A questo proposito proponiamo che venga data un punteggio superiore a coloro che presentano una richiesta collettiva per lo stesso posto (va stabilito un numero massimo). Con questo meccanismo si favorisce un uso collettivo e non privatistico di un bene prezioso, si incentiva la socialità, e soprattutto si consente anche alle persone con basso reddito di avere un posto barca, in quanto la spesa del noleggio viene ripartita su più persone.

Terzo. Il terzo criterio di assegnazione deve riguardare l'ordine di presentazione delle domande. Nel senso che una persona rimasta fuori un anno dall'assegnazione, la volta successiva dovrà avere un punteggio superiore rispetto a coloro che invece hanno ottenuto il posto, in modo da favorire in modo trasparente un graduale ricambio nell'accesso a un bene limitato e prezioso.

Quarto. L'assegnazione del posto deve avvenire in modo biennale (al massimo triennale), per dare a tutti i cittadini la possibilità di avere un attracco sul fiume, e per dare modo di subentrare a coloro che presentano i migliori requisiti. In pratica ogni due o tre anni dovrebbe essere azzerata la situazione e formata una nuova graduatoria da cui pescare per l'assegnazione dei posti, sia nella parte pubblica che in quella privata.

Quinto. L'assegnazione dei posti barca, sia sulla parte pubblica che quella privata, deve essere fatta da una commissione paritetica formata da rappresentanti del Comune e dei proprietari. La commissione ogni due o tre anni esaminerà le richieste, assegnerà i punteggi e formerà una graduatoria, valida fino alla volta successiva, e valida sia per la parte pubblica che per quella privata. Alle barche a remi vengono assegnati prioritamente i posti più vicini alla foce. Questa commissione consentirebbe, tra l'altro, di togliere dall'imbarazzo il Comune che avrebbe certamente grandi difficoltà a scegliere i cittadini a cui assegnare i pochi posti di cui dispone. La commissione paritetica è indispensabile per evitare che, pagando sottobanco oltre al prezzo stabilito, si venga a creare un mercato nero incontrollabile, che finirebbe per penalizzare i residenti.

Sesto. I posti barca, a parità di condizioni, devono essere assegnati con priorità ai residenti dei comuni di Vecchiano e S.Giuliano, proprio perchè il fiume ha avuto storicamente una funzione sociale.

Settimo. Per evitare situazioni traumatiche, il primo biennio (o triennio) dovrebbe essere dato un punteggio superiore a coloro che già adesso sono presenti sul fiume. A partire dalla graduatoria successiva i posti verranno naturalmente assegnati sulla base dei criteri stabiliti dal Comune, senza più alcuna condizione di favore

Ottavo. Le tariffe di noleggio devono essere tali da consentire un equo guadagno sia ai privati che all'ente pubblico, e devono essere identiche sia sulla parte pubblica che su quella privata.

Nono. Deve essere previsto anche un meccanismo di sanzioni. Non solo nei confronti dei cittadini che non rispettano le disposizioni del regolamento, ma anche nei confronti della proprietà che, un domani, si rifiutasse di dare corso alle disposizioni del regolamento, con multe, ed eventuali revoche dei permessi.

Decimo. Questo meccanismo dei punteggi faciliterebbe anche i controlli. Per esercitare un controllo stringente, infatti, basterebbe dotare ogni barca di uno specifico contrassegno colorato a seconda della categoria (rosso per le barche a remi, verde per quelle a motore elettrico, e così via). Bisognerebbe naturalmente stabilire che chi non rispetta la categoria in base alla quale ha preso il posto, verrà immediatamente allontanato, retrocedendo all'ultimo posto della graduatoria di chi è in attesa di assegnazione. In questo modo i controlli potranno essere effettuati più che dalle guardie del parco, dagli stessi addetti ai pontili, e soprattutto da tutti quei cittadini che sono rimasti esclusi dall'assegnazione.

CONSORZIO

Per quanto riguarda la gestione degli attracchi, visto che la proprietà è divisa, esistono solo due possibilità. O viene prevista una gestione separata (i Comuni fanno da sè, e i privati fanno da sè), oppure viene prevista una gestione unica, mediante magari un consorzio pubblico-privato che preoccupi di realizzare tutti gli attracchi e poi di garantire la loro gestione. Qualunque modello venga scelto, è importante solo che venga adottato un regolamento di gestione unico, anche per non creare discriminazioni tra le due zone, che farebbe venire meno il presupposto pubblico e sociale dell'intervento.

Il Comitato è favorevole a un consorzio pubblico - privato, in quanto garantirebbe una gestione unitaria di tutta la sponda. Il consorzio di gestione sarebbe molto più snello e efficiente. Il consorzio di gestione pubblico privato potrebbe più facilmente reperire le risorse necessarie per realizzare gli attracchi e potrebbe poi anche assumere personale per la gestione del servizio, senza avere quei problemi a cui si troverebbe di fronte il Comune. Nel caso che non si potesse arrivare alla costituzione di un consorzio pubblico privato, i pontili dell'area privata dovranno essere costruiti dai proprietari, mentre quelli della parte pubblica dovranno essere realizzati dal Comune e poi dati in affitto per un periodo limitato di anni. Resta inteso che le strutture dovranno restare di proprietà degli enti pubblici, che dovranno averne la piena gestione, e non date in sub-concessione come qualcuno avrebbe detto. La sub-concessione vorrebbe dire la privatizzazione di un luogo che invece deve restare nella piena disponibilità pubblica, essendo anche l'unico tratto di sponda a carattere pubblico e quindi liberamente accessibile ai cittadini.

TRAGHETTO

Attualmente la stragrande maggioranza delle barche viene utilizzata solo per pochi giorni l'anno per accedere alla spiaggia di S.Rossore. Siamo convinti che se ci fosse un servizio di traghettamento pubblico nel periodo estivo molte persone che utilizzano la barca solo per recarsi sulla spiaggia potrebbero decidere di utilizzare il traghetto considerando i costi e l'impegno rappresentato dal mantenere un natante sul fiume. Bisognerebbe cercare di disincentivare l'uso del mezzo privato, che tra l'altro penalizza le fasce più deboli e provoca

una discriminazione tra i cittadini. Attualmente infatti l'accesso alla spiaggia non è consentito a chi non possiede un mezzo proprio. Riteniamo che per rispondere a questo diffuso e generalizzato bisogno (che è poi quello che provoca la moltiplicazione della barche private) il sistema migliore sia quello di realizzare nel periodo estivo un sistema di attraversamento pubblico, da realizzare nei pressi del Muraglione. All'osservazione di chi sostiene che, in questo modo, si provocherebbe un aumento eccessivo di persone sulla spiaggia di S.Rossore, è facile rispondere che, semmai è vero il contrario. Con un servizio di traghettamento pubblico nel periodo estivo, gli accessi potrebbero essere contingentati, con priorità, tramite una preventiva prenotazione, per i residenti di Vecchiano e San Giuliano.

PER RIASSUMERE

- A)** Lungo la sponda non deve essere prevista nessuna struttura e nessun ombreggiante, così come stabiliscono le leggi italiane, le leggi urbanistiche e del parco. Non deve essere neppure inserito in normativa la possibilità di collocare gli ombrelloni (come è stato fatto) perchè altrimenti diventa un cambio di destinazione d'uso, e la sponda diventa uno chalet (cosa vietata). Tutti possono aprire un ombrellone quando è caldo o quando piove, anche nelle aree protette, quindi inutile inserire questa norma in uno strumento urbanistico.
- B)** Siamo contrari anche a prevedere strutture e servizi a dieci metri dall'argine. L'area della sponda deve restare un ambiente naturale così come è sempre stato, non può diventare un parco urbano. Gli eventuali servizi per imbarcazioni, o per i frequentatori, tipo bar, strutture per il ricovero degli attrezzi, gabinetti, tavole per mangiare, devono essere realizzate al parcheggio di Case di marina.
- C)** Le auto e le moto devono essere parcheggiate unicamente al parcheggio di Case di Marina, che deve essere dedicato esclusivamente ai frequentatori di Bocca di Serchio. Deve essere pertanto abolita la navetta domenicale. Devono essere impediti anche gli ingressi delle auto e delle moto nell'area protetta.
- D)** Deve essere approvato un regolamento di gestione unico per tutti gli attracchi della sponda da far firmare ai privati, nel quale si preveda un'assegnazione prioritaria alle imbarcazioni a minore impatto ambientale. Questo regolamento lo consideriamo fondamentale perchè è quello che fa la differenza tra un'operazione sociale e una volgare speculazione fondiaria.
- E)** Deve essere previsto il ripristino di un traghetto nei mesi estivi per frenare la corsa alla barca privata, con accessi contingentati e priorità ai residenti.
- F)** Lo spazio lungo il muraglione deve tornare ad essere un'area naturale, eliminando tutte le imbarcazioni.