

# COMUNE DI VIAREGGIO



*Sindaco:*

*Assessore all'Urbanistica:*

Marco Marcucci

Fabrizio Manfredi

## Settore Urbanistica

*Redazione:* UFFICIO PIANO REGOLATORE  
Arch. Franco Maria Allegretti

Arch. Marta Gentili  
Arch. Davide Berrugi

*Collaboratori:* Dott. A. Arrighi, Ing. M. Bartolomei,  
Arch. M. Di Giulio, Arch. D. De Plano,  
Ing. A. Faccioli, Arch. S. Petri,  
Arch. F. Ricci, Arch. A. Russo,  
Arch. P. Vallecchi

Geom. R. Benassi, Dott. S. Caccia,  
Ing. E. Degli Innocenti, Geom. A. Dini,  
Dott. ML. Iascone, Ing. R. La Trofa,  
Dott. PN. Martelli, Dott. G. Naldi,  
MG. Lorenzi, Ing. R. Raffaelli

**QUADRO  
CONOSCITIVO**  
*approvazione*

1

# QUADRO CONOSCITIVO

## Storia delle trasformazioni urbanistiche della città e del porto

### 1 - LA STORIA DEL TERRITORIO

- 1.1 - La nascita della città
- 1.2 - Le modalità di formazione nel 1800
- 1.3 - La frazione di Torre del Lago
- 1.4 - Lo sviluppo del 1900
- 1.5 - La formazione della Passeggiata
- 1.6 - Il periodo 1930 - 1945
- 1.7 - Il piano di lottizzazione di Città Giardino
- 1.8 - Il periodo 1945 - 1971
  - 1.8.1 - Il Piano di Ricostruzione
  - 1.8.2 - Piano Territoriale Paesistico
  - 1.8.3 - Il Piano Regolatore Generale Intercomunale Viareggio-Vecchiano
  - 1.8.4 - Il Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio
  - 1.8.5 - Il Piano delle Zone per l' Edilizia Economica e Popolare
  - 1.8.6 - Schede del Piano delle Zone
- 1.9 - La variante del PRGC
- 1.10 - Le varianti al PRGC
- 1.11 - I principali piani attuativi fino alla variante del 1997
- 1.12 - Piano Particolareggiato Darsene
- 1.13 - Il Porto
- 1.14 - Il Parco naturale "Macchia Lucchese"
- 1.15 - I piani per le zone di espansione industriale e artigianale in località Comparini
- 1.16 - Il Piano per le zone agricole
- 1.17 - Il Piano di lottizzazione della zona E9 Marco Polo
- 1.18 - La zona alberghiera
- 1.19 - Il cimitero comunale
- 1.20 - La Cittadella del Carnevale
- 1.21 - Analisi descrittiva della carta "Evoluzione Storica" degli insediamenti dal 1860 al 1995.
  - 1.21.1 - Evoluzione della tipologia edilizia.



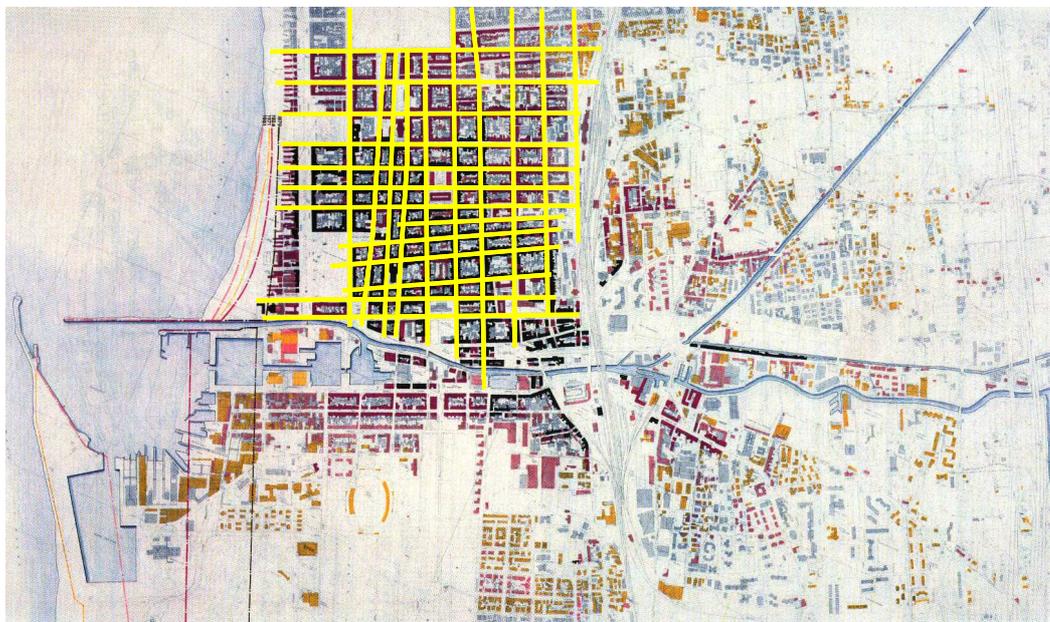
Di fronte ad una crescita improvvisa del nucleo urbano divenne prioritaria l'esigenza di provvedere ad una regolamentazione. Il primo esempio di pianificazione del territorio si ebbe nel 1682 con il progetto redatto dall'ingegnere Giovanni Azzi il quale basò il suo lavoro sulla razionalizzazione dell'assegnazione delle aree destinate all'edificazione. Innanzitutto il territorio veniva caratterizzato da una maglia a scacchiera costituita da sette strade di cui tre in senso mare monti e quattro in senso parallelo alla costa. Tuttavia questo tentativo di disciplinare lo sviluppo spontaneo non produsse alcun esito positivo in quanto ancora sussistevano precarie condizioni fisico - igieniche del territorio.

Il successo della bonifica settecentesca determinò quindi un rapido sviluppo edilizio mediante le numerose richieste per ottenere in concessione aree sulle quali edificare nuove abitazioni. La risposta a tali istanze venne data nel 1748 affidando all'architetto Valentino Valentini l'incarico di regolarizzare l'assegnazione delle aree edificabili. Con la pianta del Valentini, che analogamente al progetto del 1682 ripropose un impianto a scacchiera, si configurava fortemente il futuro sviluppo della città. Infine venne delineato anche un nuovo aspetto dell'assetto urbano che si caratterizzerà come luogo di villeggiatura con la costruzione, da parte della nobiltà lucchese, delle prime ville e palazzi.

## 1.2 - LE MODALITA' DI FORMAZIONE NEL 1800

Nei primi decenni del XIX secolo Viareggio si trovò ad essere al centro dei programmi governativi e soprattutto sotto il Ducato borbonico si registrò un decisivo impulso alle attività commerciali e marittime della città.

Nel 1819 si provvide alla costruzione della prima darsena che andava incontro alle esigenze economiche di sviluppo delle attività esistenti come la cantieristica e la pesca. Vennero inoltre incentivate moderne attività industriali ed artigianali, tra le quali la fabbricazione di cappelli di paglia e delle vele.



*Impianto urbanistico a scacchiera*

Altra data importante fu sicuramente il 1820 con l'elevazione al rango di "città" che rese più intensi l'incremento edilizio e demografico. Il centro urbano assunse progressivamente la sua forma tramite la concessione gratuita di terreni ed orti. Tuttavia, per regolamentare l'accrescimento edilizio, si incaricò l'architetto regio, Lorenzo Nottolini, di redigere il piano regolatore. Il piano comunque confermava il tracciato a maglie ortogonali, già proposto nei progetti del secolo precedente, orientando lo sviluppo verso nord mentre a sud il canale Burlamacca rimaneva ancora invalicabile. L'impostazione a scacchiera configurava l'impianto urbano con strade ampie, parallele e perpendicolari, grandi aperture destinate a piazze, edifici residenziali corredati di orti e giardini all'interno dell'isolato.

Sempre in questo periodo si provvide ad abbellire la città con opere pubbliche come la pavimentazione di molte strade e la piantumazione di alberi trasformando le piazze in veri e propri giardini. L'attenzione all'estetica del centro urbano è certamente dovuta al delinearsi della vocazione balneare con la costruzione di stabilimenti in legno e la realizzazione di strutture ricettive quali pensioni, alberghi e villini per la villeggiatura. Per sorvegliare e dirigere le pubbliche bagnature, venne istituita una commissione incaricata di concedere le autorizzazioni per la costruzione degli stabilimenti balneari. Nasce così l'attività turistica viareggina che, sfruttando le risorse naturali e climatiche del luogo, si configura rapidamente come stazione curativa e di svago nota a livello internazionale.

Con l'annessione del territorio lucchese al Granducato di Toscana, avvenuta nel 1847, Viareggio perse gradualmente le funzioni portuali ma rafforzò la sua vocazione balneare e turistica. Ad incrementare la moderna attività di villeggiatura fu inconfutabilmente l'inaugurazione, nel 1861, della ferrovia Viareggio - Pisa e nel 1890 del

tratto Viareggio - Lucca. L'enorme arrivo di turisti addusse ad un'ulteriore espansione urbana dopo il 1870 che, pur proseguendo l'impianto progettato dal Nottolini, si ampliò vicino al mare e verso nord parallelamente alla linea di costa sino alla Fossa dell'Abate. Infatti l'Amministrazione comunale concesse all'edificazione privata gran parte degli arenili e della pineta di ponente acquistati dal demanio regio. Contemporaneamente, per concretizzare il vasto programma di opere pubbliche, deliberò il "prestito del '77", cioè l'emissione di circa tremila cartelle da cinquecento lire l'una da rimborsare in cinquant'anni calcolando ottantamila lire di interessi l'anno. L'Amministrazione, mediante il ricavato di queste operazioni, fu in grado di eseguire opere di abbellimento e sistemazione della città.

Nella pianta della città del 1879 venne riportata l'espansione edilizia sia dei nuovi isolati a ridosso del viale Manin sia nelle aree periferiche con direzione verso nord fino a piazza Mazzini che costituiva il confine fra la città e la pineta di ponente. Inoltre la pianta della città del 1893 evidenziava i primi insediamenti situati oltre il canale Burlamacca.

Sul finire del secolo decimonono Viareggio subì un'ulteriore modernizzazione delle sue infrastrutture con la realizzazione dell'elettrodotto e l'arrivo dell'acquedotto, il cui approvvigionamento proveniva dalle sorgenti di Stiava.

### **1.3 - LA FRAZIONE DI TORRE DEL LAGO**

I primi insediamenti, di cui si ha notizia, sorsero intorno al Lago di Massaciuccoli. Infatti sulla riva del lago, dal lato di ponente, venne edificata una massiccia torre di guardia che serviva a difendere sia i viaggiatori, che transitavano sulla strada che da Pisa conduce a Viareggio, sia a vigilare i "galeotti", che fuggiti dalla prigione viareggina rifugiavano nella macchia torrelaghese, sia a controllare il contrabbando. Nei documenti questa opera di difesa viene citata come "Torre dei Guinigi", "Torre del Turco" o "dei Turchi" e successivamente "Torre della Macchia". Di conseguenza è piuttosto difficile stabilire con certezza se la torre sia stata edificata per iniziativa della famiglia Guinigi, dei Turchi o della Repubblica di Lucca.

Intorno alla torre si raccolse gradualmente un agglomerato di abitazioni povere e precarie costituite soprattutto da capanne realizzate in legno e falasco ed essenzialmente legate all'attività della pesca e del taglio delle piante. Le prime case in muratura, sia pure modeste, risalgono all'epoca delle bonifiche avviate alla fine del XV secolo da alcune ricche famiglie lucchesi alle quali il Senato lucchese aveva concesso in proprietà considerevoli superfici di terre.

L'insalubrità dell'aria era sicuramente il principale svantaggio della zona che rimase semideserta sino al XVIII secolo, quando le bonifiche realizzate dal veneto Bernardino Zandrini risolsero l'annoso problema della malaria rendendo più vivibile le aree lacustri e costiere. Così avvenne che a seguito di un rilevante incremento demografico il primitivo nucleo abitato prese il nome di "Torre del Lago". Difatti il piccolo insediamento progressivamente cominciò a crescere: nel 1776 risiedeva una popolazione di 135 individui, nel 1782 vi erano 221 abitanti e nel 1784 si contavano 273 residenti raggruppati in 57 famiglie. Sul finire del secolo venne fondata la parrocchia presso la già esistente chiesa di S. Giuseppe, e contemporaneamente si provvide all'ampliamento della canonica e alla costruzione del cimitero.

Nel corso dell'Ottocento le attività economiche principali erano ancora legate all'agricoltura con lo sfruttamento delle risorse locali: pesca, caccia, taglio dei boschi, pulitura dei fossati, coltivazione dei tomboli, raccolta di falasco, pascolo del gregge, semina e raccolta di miglio e grano. Infine nel 1878 la chiesa venne ulteriormente ingrandita assumendo la configurazione edilizia ed architettonica odierna.

Per Torre del Lago l'impianto della torbiera, la cui attività proseguì fino al 1927, rappresentò un notevole incentivo all'economia del luogo. Tuttavia l'agricoltura rimase sostanzialmente la fonte economica più importante degli abitanti sino agli anni successivi alla prima guerra mondiale. Infatti nel dopoguerra si assiste ad una grande espansione edilizia, legata fondamentalmente ad un turismo di "rimbalzo", cioè di presenze estive appartenenti a categorie sociali medio basse alle quali Viareggio non offriva ospitalità adeguata. Tale espansione ha prodotto la progressiva edificazione sia lungo le due direttrici stradali principali, rappresentate dalla via Aurelia e dal viale Lago-Mare, sia lungo i preesistenti percorsi agricoli della bonifica che sono rimasti gli unici riferimenti urbanistici.

### **1.4 - LO SVILUPPO DEL '900**

Il forte incremento dell'attività turistica caratterizzò l'espansione urbana verso le aree litoranee. Infatti la sistemazione della fascia costiera risultò il tema prevalente nei due piani regolatori: il primo del 1910 redatto dall'ingegnere A. Riccomini ed il secondo del 1920 dall'ingegnere comunale Goffredo Santini. Tuttavia i due piani non tennero conto e non affrontarono i problemi derivati dalla nuova urbanizzazione delle aree periferiche, come la privatizzazione dei terreni demaniali, il quartiere Varignano e la fascia est del lungo canale dove vennero localizzate le strutture industriali ed artigianali dell'epoca.

Nel decennio intercorso ai due piani si provvide alla realizzazione di nuovi tracciati viari con la creazione di raccordi tra il centro e la passeggiata, nonché dell'ampliamento dell'asse litoraneo servito alla linea tramviaria e alla lottizzazione privata delle aree escluse dalla pianificazione e poste a monte dell'asse sopra citato.

Alla vigilia della prima guerra mondiale la popolazione stabile registrò un notevole incremento. L'intensa attività balneare indusse a raggiungere una cospicua presenza di persone nella stagione estiva. La funzione ricettiva venne pertanto incentivata con l'inaugurazione di negozi, l'apertura di caffè concerto, la nascita di luoghi di ritrovo e la realizzazione di grandi alberghi: il Kursaal nel 1912, l'Hotel Royal nel 1911 e l'Excelsior nel 1913.

L'incendio del 16 ottobre del 1917 distrusse gran parte degli edifici in legno della passeggiata, di conseguenza Viareggio subì alcune trasformazioni durante la ricostruzione in quanto le costruzioni provvisorie vennero successivamente sostituite da edifici in muratura, creando così una barriera tra la città ed il mare.

## 1.5 - LA FORMAZIONE DELLA PASSEGGIATA

Il tema della passeggiata, riprendendo modelli della costa francese in particolare la promenade des Anglais di Nizza, divenne per Viareggio il momento urbano qualificante l'immagine della villeggiatura: il percorso - passerella della mondanità internazionale dove l'occasione curativa del bagno di mare si intrecciava con quella frivola ed evasiva del gioco. Lontana dall'ufficialità del tessuto urbano - residenziale, la passeggiata a mare rappresentò l'ambito più ideale alla sperimentazione stilistica, alla fusione di stili, di materiali e di soluzioni eterogenee.

L'immagine della "prima" passeggiata, realizzata con mezzi effimeri quali legno e ferro per rispondere ai requisiti di "temporalità" richiesti dalle leggi demaniali, si delinea vagamente ed anche la ricerca attraverso testimonianze frammentate come cartoline, foto ricordo, dépliants e giornali di propaganda turistica non consente di restituire un'immagine unitaria. Dalle poche informazioni, pervenuteci dalla memoria storica, si desume la successione dei segni emergenti: sottili arabeschi di pensiline e di fastigi, slanci di pennoni con drappi e battenti, torrette, tende parasole con scritte commerciali, archi trionfali. Questi erano tutti segni di richiamo del luogo voluttuario e consumistico, deputato all'incontro ed alla deambulazione. La memoria letteraria coglie "il disegno del teatro Eden, i leggeri pinnacoli del Margherita, le grosse bandiere dell'Eolo, lo scabro grigio del bagno Cirillo (...) i tetti di paglia del Tognetti, le rosse baracche dei fratelli Domenici (...)" e il salto di scala delle macro architetture ai gran caffè, "fino a perdersi oltre la piazza Mazzini, negli spazi ancora liberi che sembrano attendere il futuro" (M. Tobino, *Sulla spiaggia e al di là dal molo*, Milano, 1978, p. 138).

Tra le decodificazioni della passeggiata è interessante sottolineare la trasposizione dei modelli delle Esposizioni; non è un caso che la data ufficiale dell'inaugurazione della passeggiata viareggina sia stata identificata con quella della grande Esposizione di Torino del 1902. E col fenomeno dell'universalismo espositivo il diretto riferimento era rappresentato dalla ricontestualizzazione nella passeggiata di padiglioni fieristici. La struttura tecnologica del padiglione Nettuno, con la grande - arcata affiancata da torrette che reinterpretava forme orietaleggianti, proveniva dall'Esposizione di Milano del 1906. Così come il "Padiglione indiano del principe di Galles" dall'Esposizione Universale del 1878 era stato riallestito sul lungomare di Paramè fin dal 1880 (D. Rouillard, *Le site balnéaire*, Bruxelles, 1984, pp.170-171 e p.275) e lo chalet Gourmez, dall'Esposizione del 1889, ricontestualizzato a Cabourg. Questi rappresentavano solo alcuni esempi significativi di una tendenza che coinvolse i promotori dello sviluppo turistico delle città balneari e passava attraverso la seduzione semantica degli archetipi del progresso e della "modernità". A Viareggio il rimando fieristico era esplicitato dalla stessa destinazione a "Esposizione estiva internazionale. Igiene - comfort, arte, industria, automobili", inaugurata nel luglio del 1908 (cfr. *Catalogo per l'Esposizione - luglio/settembre 1908 -* la cui copertina è pubblicata in M.A.Giusti, 1989, p.62).

La strada litoranea di inizio secolo era dunque una strada provvisoria, uno scenario che poteva mutare ogni stagione e offrire attrattive sempre nuove al villeggiante e che le amministrazioni locali e statali tenderanno unanimemente a riordinare. Ciò venne avvalorata dalla richiesta del Comune all'Intendenza di Finanza di affitto degli arenili finalizzato al progetto della via lungomare e della piazza d'Azeglio. Tale progetto prevedeva un "allacciamento del viale Margherita col nuovo viale mediante i prolungamenti della via Umberto e della via a ponente di piazza d'Azeglio". La via Umberto doveva essere l'asse principale d'accesso al nuovo viale, "partendo essa dal centro dei giardini d'Azeglio". Il Comune intendeva prendere in affitto i terreni "per garantirsi che i fronti degli edifici della nuova via venissero costruiti conforme a un progetto armonico e di valore estetico e che non si ripetesse la brutta varietà delle facciate prospicienti sul viale Margherita, le quali danno a quello ambiente un poco simpatico aspetto di fiera". (C.D.S.C.V., *Arenili di Viareggio*, in data 07/10/1915 Prot. 6147).

"E' un vero bazar turco" si commentava nel 1916 stigmatizzando l'immagine disordinata del viale a mare. Infatti dove "il tetto di uno stabilimento sporge sopra il tetto di un altro di diverso proprietario (...) corridoi strettissimi e interminabili tra proprietà di diverso padrone (...) nessuna direzione edilizia riguardo all'igiene e all'ubicazione (...) ostruzione della visuale delle vie a mare con cancelli, grate e altro" ("*Eco Versiliese*" del 30/01/1916). La percezione era quindi quella di una sorta di laboratorio cinematografico, di Cinecittà ante - litteram, ma anche di una "macchina" nell'accezione antica del termine, discendente dalla tradizione degli arredi urbani effimeri che a Viareggio trovava specificità tecnico - esecutive nel mondo della marineria, ufficialmente coinvolto nell'edilizia come settore alternativo alla stati della cantieristica. Difatti nel progetto della "nuova via a mare", la cui esecuzione venne deliberata il 15/11/1916, si faceva esplicito riferimento ai "lavori di legname per il riadattamento degli Chalet nella Nuova zona" che "impiegheranno gran numero di carpentieri, la cui classe è stata a Viareggio fortemente colpita dalla guerra con la chiusura dei cantieri"; mentre per i lavori di sterro si proponeva di impiegare mano d'opera femminile "la quale fa ottima prova nei lavori al prolungamento del viale Marconi (purtroppo insufficiente a soddisfare ingenti richieste di lavoro da parte di donne) con duplice vantaggio" sia per il minore costo che per

ragioni assistenzialistiche (Cfr. *Lettera del Sindaco al Prefetto di Lucca*, s.d., forse 29-30 marzo 1916).

Le architetture, deducibili dalle immagini d'epoca, declinavano forme vernacolari e riciclavano gli elementi della tradizione in tessiture fuori – scala e in assemblaggi provvisori. Si trattava di schermi leggeri con ampie aperture che stabilivano la reciprocità tra interno ed esterno, tra “platea” e “palcoscenico”, dove la folla dei villeggianti entrava nel gioco stesso delle forme. Si prenda come esempio il teatro Eden poiché nel paesaggio teatrale della passeggiata esso materializzava l'idea del teatro dentro il teatro con la sequenza di quinte trasparenti, foggiate dall'esile impalco di legname che inclinava a licenze decorative ed al gioco mutevole dei tendaggi. Uno spazio teatrale flessibile e coinvolgente, luogo di eventi cui lo spettatore era chiamato a partecipare. Alla festa e alla rappresentazione si informava l'architettura dei padiglioni che si concentrava sulla celebrazione dell'ingresso, schermo di possibili invenzioni tra la scena urbana e la scena balneare. Le arcate trionfali (a tre forniche come nel teatro antico) ribassate o a pieno centro, sfilavano in sequenza orizzontale, profilando nella continuità dell'asse la varietà delle scene.

Col rettilineo litoraneo si congiungevano gli assi ortogonali creando un sistema di convergenze con la città, di cui la passeggiata era espressione autocelebrativa e mondana. Si pensi al viale alberato coi padiglioni laterali del Bagno Felice, che enfatizzava il disegno scenico della porta trionfale, e all'accesso del Bagno Nettuno “progettato in larghezza uguale alla larghezza della via Umberto I cui corrisponde” (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione per la sistemazione del litorale della città di Viareggio*, R. Capitaneria di Porto, del 04/02/1918, p.6). E' inoltre documentato che era nei programmi di costruzione della “nuova via a mare il raccordo con le vie dipendenti da monte a mare nel tratto compreso fra il Canale della Burlamacca e lo stabilimento Eolo, secondo un progetto tecnico opportunamente studiato” (C.D.S.C.V., estratto dal *Registro delle deliberazioni della Giunta Comunale* del 15/11/1916), subordinato all'acquisizione degli arenili da parte dell'Amministrazione comunale. La volontà di acquisire dal demanio dello Stato porzioni di terreno litoraneo era avanzata fin dal 1899 quando si trattò di prolungare la via Manin. L'iter delle acquisizioni venne riassunto nella *Relazione sommaria intorno al Piano Regolatore per la sistemazione dei giardini e l'ampliamento della città di Viareggio lungo la spiaggia fra il canale Burlamacca e la Fossa dell'Abate e per l'allargamento ed il prolungamento di alcune strade nella zona compresa fra le vie di Mezzo e Giacomo Puccini e la linea ferroviaria Genova – Pisa* del 1932 (C.D.S.C.V., *Piani Regolatori*). Tutto ciò doveva prevedere la realizzazione di una “passeggiata con ampia visuale del mare” che comportasse una “bonifica igienica della zona retrostante agli chalet e baracche del viale Margherita”, la “sistemazione definitiva e degna dei giardini d'Azeglio” e la realizzazione di “portici per passeggio”, da costruirsi “su disegno unico” e “a spese dei frontisti”, sul lato a monte della via nuova. Una passeggiata dove dovevano “collocarsi nuovi esercizi pubblici di ritrovo e divertimento, (caffè, birrerie, ecc.) ed estendervi gli attuali onde dare alla nuova via la maggiore vivacità e gaietezza possibile” (C.D.S.C.V., *Arenili di Viareggio*, estratto dalle Deliberazioni della Giunta Municipale del 05/04/1916). Quanto ai padiglioni da realizzarsi in legno “a monte del costruendo viale” fronteggiati dal porticato continuo, essi dovevano “risultare di modello uniforme e pratico secondo le prescrizioni e norme” dell'amministrazione comunale cui spettava la verifica del “pubblico ornato” (C.D.S.C.V., *Arenili di Viareggio*, estratto dalla Delibera del Consiglio Comunale del 20/01/1916 che si ricollega a quella del 9-10/11/1915).

Lo chalet Martini era il prototipo dell'architettura lignea che caratterizzava la prima visione della passeggiata precedente all'incendio del 1917. Fu ricostruito in parte nel 1945 in legno e muratura su modello di quello originario, salvo alcune modifiche come la chiusura della galleria e alcune semplificazioni ornamentali. Una costruzione in legno ornato discendente dai repertori delle cineserie: tetto composito col frontone impostato su una base a padiglione, ornato di parapetti laterali e di fastigio centrale intagliato, il cui graficismo giapponesizzante era esaltato dall'effetto del controluce. Di derivazione giapponese era anche i motivi ad anelli della cornice architravata della galleria, le linee curve e scorrevoli delle bordure, i motivi centralizzati che ricordavano i ritagli di carta. Il 1896, data presunta di realizzazione del padiglione (dal 1906 di Samuele Martini), poneva in stretta relazione lo chalet litoraneo con la moda giapponese, celebrata dalle Esposizioni Universali londinesi e parigine tra 1862 e 1889 e in particolare diffusa attraverso “Le Japon artistique” e l'atelier di Samuel Bing (S. Wichman, *Giapponismo. Oriente – Europa: contatti nell'arte del XIX e XX secolo*, Milano, 1989). A Viareggio il diretto rimando era al linguaggio musical e figurativo di Madama Butterfly, l'opera prediletta di Giacomo Puccini.

L'incendio del 1917 rappresentò solo l'occasione formale per avviare la metamorfosi della passeggiata, perché si continuò ancora almeno per quasi un decennio a realizzare padiglioni lignei (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione per la sistemazione del litorale della città di Viareggio*, R. Capitaneria di Porto, del 04/02/1918; e *Lettera dell'ufficio Tecnico di Finanza al Comune*, Ing. Capo Ferroni, del 10/06/1919 Prot. 2368). E sul materiale per i costruendi stabilimenti si accese un dibattito all'insegna del criterio imprescindibile della reversibilità e precarietà dell'intervento, trattandosi pur sempre di costruzioni sul patrimonio demaniale. Così, seppure si ammetteva che “l'unico genere di costruzione smontabile” fosse quella lignea, la minacciosa memoria dell'incendio escludeva questa tipologia dal nuovo regolamento che optava invece per il cemento armato. Tuttavia se ne limitava la portata, figurando “costruzioni leggere, con esclusione di materiali monumentali e pesanti, in modo da conciliare l'interesse costituito dalla sicurezza contro incendi col carattere particolare di tutte le concessioni che sorgevano sul litorale marino che era quello della precarietà, essendo possibile la revoca delle concessioni stesse per interessi generali” (C.D.S.C.V., *Verballi della Commissione per la sistemazione del litorale della città di Viareggio*, R. Capitaneria di Porto, verbali nn. 3-5 del 4-5/02/1918). Mentre i concessionari delle aree demaniali proponevano i “pilastrini con pareti di mattoni forati (tubolari)” come sistemi costruttivi più idonei, non soltanto per la semplicità ed economicità della messa in opera ma anche per la qualità estetica. Che la qualità formale fosse invocata quale parametro imprescindibile, lo confermavano le premesse delle amministrazioni nella valutazione dei progetti,

quando affermavano la necessità di “rispondere ad un concetto armonico e di estetica confacenti a retti criteri di edilizia ed al decoro della più bella parte della passeggiata principale della città”. Ma sulla natura di tali parametri gettavano luce i concessionari quando sostenevano che l’intelaiatura di pilastri consentiva “la facilità di movimentare le linee strutturali dell’opera e di fare, ove richiesta, una buona decorazione” (C.D.S.C.V., *Lettera dei Concessionari di aree demaniali lungo il viale Margherita*, novembre 1914 p.4). Strutture organicamente modellate che cesellavano, incamiciavano e inquadravano decorazioni di ogni genere prefiguravano il volto nuovo dei padiglioni che troverà compimento soltanto negli anni venti e trenta. I contenuti del dibattito si normalizzarono col “regolamento per le costruzioni temporanee sulla spiaggia” approvato il 25 novembre del 1919 che prescriveva i valori urbanistici e i sistemi costruttivi”.

#### LA RICOSTRUZIONE

La ricostruzione della passeggiata si configurava quindi come un atto necessario di pulizia nei confronti del vecchio stile di vita, della Bella Epoque che si attuava con una svolta di indirizzo radicale: dalle strutture effimere in legno e ferro a quelle perenni. Il processo di monumentalizzazione passava attraverso la definizione di nuovi regolamenti nel tentativo di orientare l’architettura su registri omogenei. All’approvazione del piano regolatore del 1923, che “mirava a conferire la maggiore decorosità e comodità alla parte a mare della città” (C.D.S.C.V., *Approvazione “in seconda lettura” del 06/12/1923*, in Piani Regolatori 1916/1925), seguì la decisione di indire un concorso di idee per la “progettazione architettonica della passeggiata”, nella cui commissione furono chiamati a far parte artisti e uomini di cultura come Puccini, Chini, Giusti, Di Vestea, Viner (C.D.S.C.V., *Delibera del 10 aprile 1924*, Piani Regolatori 1916/1925). Tale tentativo trovò riscontro col progetto di massima proposto da Ugo Giusti (cfr. V. Savi, *Ugo Giusti 1880 – 1928*, in *Il liberty a Bologna e nell’Emilia Romagna*, Catalogo della Mostra, Bologna 1977, p.45) tra il 1925 e il 1928, anno della sua morte. Una veduta a volo d’uccello (C.D.S.C.V., Copia del disegno; e cfr. M.A.Giusti, 1985, pp.29-30; M.A.Giusti, 1989, pp.66-67) rappresentava l’immagine della nuova passeggiata che doveva avviare il “periodo aureo di Viareggio” (C.D.S.C.V., *Lettera di Ugo Giusti al Podestà di Viareggio del 05/07/1927*, Piani Regolatori 1926-1936).

L’asse era scandito da una serie di padiglioni monumentali e rappresentativi, di impianto e forme composite di impronta Beaux Arts, con archi trionfali, colonnati, esedre, rotonde, peristili, fontane, giardini, balaustrate dai colonnini rigonfi e ornamenti statuari. L’architettura, che riprendeva gli spunti aulici e fastosi delle terme Berzieri di Salsomaggiore (cfr. R. Bassaglia, *L’Art Déco*, Bari, 1984, p.107), si allineava ai modelli delle Esposizioni, all’archetipo degli Champs – Elisées e in particolare alle piacentinaie soluzioni di “Roma 1911”, mentre l’allineamento rarefatto dei padiglioni nella prospettiva di viali plurimi pausati da piazze monumentali, tra la cortina dei grandi alberghi e la spiaggia, si attestava sui valori dell’urbanistica barocca. L’idea dell’organismo litoraneo del progetto Giusti – il cui linguaggio contrassegnò tuttavia le opere di Alfredo Belluomini – e il concorso di idee non ebbero seguito, mentre la ricostruzione della passeggiata proseguì negli anni trenta secondo una pianificazione controllata che indirizzò verso il sincretismo conciliante i differenti schieramenti linguistici, razionalisti e tradizionalisti della cultura architettonica.

Nel processo di trasformazione della passeggiata si può individuare un primo periodo, indicativamente compreso tra il 1924 ed il 1930, nel quale sopravviveva la cultura decorativa ed eclettica che gradualmente trascolorava nella semplificazione razionalista fino alla maturazione del linguaggio moderno nel decennio successivo. A tale processo contribuirono i repertori delle esposizioni, in particolare di Monza (1923, 1925, 1927) e di Parigi (1925), e delle riviste che veicolavano il confronto con la cultura internazionale, offrendo occasioni figurative nuove, riflettenti la “ricerca di condurre l’architettura alle norme di un’architettura elementare” (R. Papini, *La mostra delle arti decorative a Monza, I, Architettura e decorazione*, in “Emporium”, maggio 1923, pp.275-284; R. Bossaglia, 1984, p.124). Protagonista di tale ricostruzione era soprattutto il professionismo locale rappresentato in primis da Alfredo Belluomini, spesso in collaborazione con Galileo Chini.

Il Belluomini allineava le architetture balneari nell’ambito del nuovo indirizzo eclettico – fantastico avviato dal Giusti che oscillava tra regole e trasgressioni, fondendo la maniera aulico – classicheggiante con gli elementi desunti dall’Oriente islamico – moresco e dalle civiltà mesoamericane, il decorativismo liberty e in particolare le apparecchiature ornamentali déco riconducibili all’ambito “tropical” americano (cfr. R. Bossaglia, 1984, pp.119-122). Lo fece passando attraverso la ricerca di un’identità dei nuovi funzionali che filtrava dalla varietà delle forme e delle tessiture; e difatti il Belluomini bandiva dall’architettura litoranea quei riferimenti medioevalleggiati sui quali insisteva nell’architettura “cittadina” dei palazzi e degli alberghi.

Il motivo dei padiglioni era la composizione tripartita che rifletteva l’organizzazione delle funzioni sui due fronti della spiaggia e della passeggiata e ripeteva la scansione tradizionale delle strutture lignee di fine Ottocento: accesso trionfale al mare da percepire nella massima estensione visuale e vetrine espositive ai lati. Le forme dei padiglioni in muratura recavano impressa la discendenza dall’archetipo effimero, particolarmente espressiva nell’architettura del Gran Caffè Margherita (A. Belluomini – G. Chini, 1929) che esprimeva la virtualità di una struttura provvisoria, evocata dal movimento dell’architettura come una tenda tesa sulla spiaggia, quasi a richiamare l’habitat dei deserti arabi. Le suggestioni orientali cifravano l’organismo nella sua unità strutturale e decorativa: dalle cupole inflesse delle torrette, che si stagliavano nello skyline, agli intradossi composti sottostanti, ai fregi penduli che animavano il profilo delle membrature; mentre la tessitura decorativa di Galileo Chini che dall’esterno si proiettava all’interno, iterando motivi complessi in preziosismi cromatici, collaborava all’effetto smaterializzante dell’insieme.

Il gioco delle masse nella composizione a piramide gradonata del Bagno Balena declinava riferimenti neo-greci con esotismi egiziani e mesoamericani, sottolineati dall’orizzontalità degli elementi decorativi del coronamento

delineato dall'estensione orizzontale del ricciolo "ionico" che si chiudeva al centro con una sorta di antefissa rovesciata. A tale gioco faceva da contrappunto la tradizionale scansione tripartita che iterava la successione di elementi scalati (come i profili delle aperture). Al centro trionfava l'arcata rialzata con intradosso dentellato, dove le mensole di imposta simulavano l'effetto islamico del ferro di cavallo. La geometria dell'ornato, coi medaglioni invetriati, le specchiature quadrate, i fregi a palmette, che si incastonavano nel volume come frammenti preziosi, partecipavano alla sintassi compositiva qualificandone i valori art déco.

Sul formulario déco era giocato l'apparato interno del Supercinema Savoia (1929, Belluomini – Chini) col motivo della palmetta neo-greca, che si proiettava sulla decorazione della facciata (così il raccordo con l'architrave delle finestre superiori); questa mostrava una facciata eclettica orchestrata sulle modulazioni proto e tardo – rinascimentale – manieriste, dal sistema architrave – pilastro, alle trifore, alle patere, ai frontoni con ovuli e decorazione chiniana, ai mascheroni con l'accentuazione déco dei riccioli e delle volute, ai motivi barocchi dei pilastri e delle cornici inferiori delle finestre laterali. Il percorso della stilizzazione e razionalizzazione del grafismo déco passava attraverso il padiglione delle mode, oggi Galleria del Libro (1931, A. Belluomini) con l'apertura architravata su pilastri rastremati privi di capitello. Il loro sviluppo verticale comprendeva la balaustrata superiore che fuoriesciva al centro formando un balconcino, cui corrispondeva l'apertura superiore resa trionfale dal cassettonato di cornice emergente dal coronamento.

Un sodalizio significativo tra i momenti differenti dell'esperienza linguistica era rappresentato da Raffaello Brizzi (C.D.S.C.V., *Lettera del Brizzi all'ingegnere Riccomini del Comune del 20/12/1931*, Piani Regolatori 1926-1936) che, in una prima fase di collaborazione con Alfredo Belluomini (C.D.S.C.V., *Carteggio tra il Brizzi e l'Ufficio Tecnico comunale*, Piani Regolatori 1926-1936) in alcuni progetti, tra cui il Bagno Felice del 1932, decontaminava l'idioma eclettico conducendolo su registri stilizzanti e definizioni art déco. Nella griglia tripartita della facciata, disegnata dal bozzato delle lesene si aprivano le ampie finestre ed il varco d'ingresso che ribattevano il tema della tenda presente nella struttura del Gran Caffè Margherita.

Il Brizzi, "rappresentante della Soprintendenza all'arte di Firenze e autore per incarico dal Ministero dell'Educazione Nazionale del progetto di sistemazione relativo alla zona comunale" (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione*, approvato dal Ministero delle Comunicazioni con dispaccio n.4338 del 09/12/1933), svolse un ruolo di progettista e di supervisore dei lavori attraverso la mediazione tecnico – amministrativa del Comune, come dimostra il fitto carteggio tra l'architetto fiorentino e l'ingegnere Carlo Riccomini, direttore dell'Ufficio Tecnico comunale (C.D.S.C.V., Piani Regolatori 1926-1936; M.A. Giusti, 1985 e 1989). Uno scarto formale era evidente nell'architettura del Bagno Amedeo del 1930, improntata a un neo – barocchetto di ascendenza piacentiniana che ruotava i volumi e sintetizzava fastigi e ornamenti; nel Marco Polo (1931, Leonzi) con le stilizzate membrature ed il balcone centrale di memoria secessionista, così come al padiglione austriaco dell'esposizione di Monaco del 1922 (R. Bossaglia, 1984, p.20), nel Tritone del 1934, estrema sintesi dei partiti architettonici. Analoga tensione stilizzante del linguaggio degli ordini si riscontrava nel progetto del Bagno Savoia, dove il Brizzi imponeva l'eliminazione di "base" e "capitello", così le lesene "partono dal piano pavimento e botteghe e finiscono sotto la tettoia" (C.D.S.C.V., *Lettera del Brizzi al Riccomini del 21/06/1931*, Piani Regolatori 1926-1936; M.A. Giusti, 1985, p.33). Dal progressivo controllo degli ordini e degli elementi decorativi, riducibili alla purezza degli schemi ritmici e compositivi, si pervenne alla definizione della purezza stereometrica con l'adesione piena ai contenuti del razionalismo e dello stile internazionale. Linee e geometrie razionali la cui purezza si avvaleva dei colori chiari (C.D.S.C.V., *Lettera del Brizzi al Riccomini del 23/06/1931*, Piani Regolatori 1926-1936), mentre i marmi colorati sottolineavano le intelaiature strutturali, come suggeriva ancora il Brizzi per l'esecuzione del padiglione Lombardi ora Florida.

Il cambiamento di registro progettuale collegava l'esperienza della passeggiata al quadro degli avvenimenti nazionali e alla significativa saldatura tra architettura e Regime, nel cui ambito maturarono i nuovi progetti di Brizzi e della scuola fiorentina, rappresentata da Giovanni Michelucci, Aurelio Cetica, Berardi, Guerrera (C.D.S.C.V., *Lettera del Brizzi al Riccomini del 23/06/1931*, Piani Regolatori 1926-1936). Di fronte al vecchio Kursaal, trionfo e grottesco nel suo stile floreale da padiglione internazionale principio di secolo.

Una tappa fondamentale di questo percorso che immetteva Viareggio nell'avanguardia dei circuiti culturali era il progetto di Carlo Vannoni presente all'esposizione del Rami di Roma del 1932, dove si celebrarono le "esequie" dell'architettura storicistica ed eclettica.

La passeggiata si rivelava dunque l'asse portante della città, nel quale si radicalizzavano i termini del dibattito sull'architettura degli anni venti e trenta tra collegamenti nazionali e tensioni internazionali e al tempo stesso l'osservatorio privilegiato ed il palcoscenico in cui, sullo sfondo di architetture "tradizionaliste" e "moderniste", si modellava la città. Alla città di più antica costruzione corrispondevano i modelli eclettici e neoliberty che venivano sottoposti ad un'epurazione progressiva fino alle stilizzazioni secessioniste e art déco; con la città di nuova espansione si sintonizzava la nitidezza e solarità mediterranea delle architetture come risposta a nuovi modelli igienico – ambientali ed estetici, maturando un ferace confronto con la cultura internazionale.

Così gli anni trenta aprivano a Viareggio una nuova stagione. Nel 1932 la "Commissione per la sistemazione balnearia della spiaggia di Viareggio nel tratto compreso tra la piazza Principe Amedeo e la Fossa dell'Abate" (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione per la sistemazione della zona demaniale prospiciente la Piazza Principe Amedeo e di quella da via Saffi a via Marco Polo nel litorale di Viareggio, 1932 (X°)* riproponeva nel 1932 gli intenti di un piano provvisorio, già avanzato da un'analoga Commissione nel febbraio del 1928, pur ipotizzando

l'attuazione, solo per il litorale di proprietà comunale, del progetto di Ugo Giusti che venne tuttavia definitivamente accantonato almeno nella sua organicità urbanistica.

Tale piano aveva come obiettivo "la sistemazione degli stabilimenti balneari in file di cabine normali al mare". Il progetto, elaborato dalla Scuola di Architettura di Firenze per l'Amministrazione comunale "in pieno accordo colla Soprintendenza all'Arte di Firenze", regolarizzava le strutture balneari secondo una disposizione a pettine che lasciava "libera visuale al mare", "integrando con artistica sistemazione del lato verso mare, la bellezza dell'ampia piazza e delle larghe airole a giardino e palmeto" con "due fabbricati di m. 10 di fronte unito ad un porticato di snella e leggera fattura" (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione per la sistemazione della zona demaniale prospiciente la Piazza Principe Amedeo e di quella da via Saffi a via Marco Polo nel litorale di Viareggio, 1932 (X°)*, p.5). È interessante sottolineare come il progetto prevedeva il ritorno all'uso del legno (C.D.S.C.V., *Verbale della Commissione per la sistemazione della zona demaniale prospiciente la Piazza Principe Amedeo e di quella da via Saffi a via Marco Polo nel litorale di Viareggio, 1932 (X°)*, pp.6-7), non tanto come risposta a criteri di reversibilità e di precarietà delle strutture balneari, quanto piuttosto come riconoscimento del ruolo fondamentale della memoria e della progettualità locale – che passava anche attraverso il recupero di materiali tradizionali – nella semanticità dell'architettura.

Il processo di comunicazione visiva si saldava con l'immaginario della nave nei progetti di Carlo Vannoni (R. Bizzotto L. Chiumenti a. Muntoni (a cura di), *50 anni di professione*, Roma, 1983, pp.149-152) per un edificio commerciale di Raffaello Brizzi (M.A. Giusti, 1989) per gli stabilimenti balneari del 1938, contrassegnando l'aspirazione razionalizzante e mediterranea della modernità. La forma della nave solidarizzava con il paesaggio marittimo: l'articolazione del volume, la divisione in piani orizzontali col cassero incurvato, i ballatoi, i parapetti nel progetto Vannoni, esposto alla mostra romana; il profilo della nave insabbiata sulla spiaggia nel micheluccio Bagno La Salute (A. Belluzzi C. Conforti, Milano, 1987; M.A. Giusti, 1989, pp.47-50) e in quelli dei progetti del Brizzi (M.A. Giusti, 1989, p.50); l'esplicito rimando allo stile navale nel Bagno Principe di Piemonte che concludeva la sequenza degli stabilimenti del periodo prebellico.

L'inaugurazione del Principe, realizzato su progetto dell'architetto fiorentino Aldo Castelfranco (M.A. Giusti, *Ville segrete a Forte dei Marmi*, 1990), venne solennizzata nell'estate del 1938 da una cerimonia alla presenza delle autorità politiche e di "un gran pubblico di villeggianti", come ricorda il filmato d'occasione (*Nuovo stabilimento balneare del Select*, in "Viareggio", 30/07/1938; M.A. Giusti, 1989, p.51) che definiva lo stabilimento "uno dei più completi ed accoglienti, non solo delle spiagge italiane, ma anche delle più note stazioni estere", essendo dotato di "150 cabine di lusso, di un salone da ballo, di sale per i servizi medici, caffè, negozi di vendita, teatro e cinematografo ed è inoltre corredato da una grande piscina all'aperto". La complessità delle funzioni coordinate nel grande organismo architettonico rappresentava una sorta di manifesto del sinergismo fascista, nella significativa simbiosi estetica – etica; dove l'attività fisica e ludica, imprescindibile esercizio per lo sviluppo delle qualità intellettuali, trovava corrispondenza in un'architettura "funzionale", "geometrica", "semplice", "pura" e "trasparente".

Le proposte della Scuola fiorentina della seconda metà degli anni trenta, il 1934 rappresentò l'anno decisivo della polemica "razionalista" culminante col sostegno del Regime al progetto di Michelucci Beraridi Gamberini Barone e Lusanna per la stazione di Firenze, erano siglate dalla cultura ufficiale rappresentata da Arturo Dazzi, Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini, membri del Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti, che legittimò la via del razionalismo.

Alla fine del decennio il completamento della passeggiata Nord, tra il Marco Polo e la Fossa dell'Abate, imprimeva al nuovo volto del litorale quella "spinta verso la mondanità integrale" che Leonida Rèpaci, il fondatore del Premio Letterario Viareggio, annotava nel suo *Taccuino segreto* citando l'amico Pietri: "Da tanto che la conosco, mai Viareggio si è fatta un viso più chic", scriveva "l'abolizione delle siepi di bosso che cingevano le airole della passeggiata ha dato aria a tutto il viale; sparito quello sciagurato tramvai sul fronte dei grandi alberghi, ed una coppia di modernissimi autobus ha preso il suo posto; la zona del Marco Polo con la trovata assassina della vasca luminosa ha aumentato la sua attrazione che era già notevole, infine il tratto dal Marco Polo a fossa dell'Abate è stato finalmente sistemato con la costruzione di una magnifica passeggiata sopraelevata, opera dell'amico Gentili, che ha fatto vedere pure ai ciechi quale tremendo errore scontò Viareggio d'aver sacrificato a quattro venditori di bottoni e di gelati la vista del mare" (L. Rèpaci, *Taccuino segreto*, Lucca, 1967, 23/07/1939, p.263), siglando di nostalgia da intellettuale l'immagine della Viareggio di trent'anni fa, conosciuta "attraverso l'opera e la conversazione di Lorenzo Viani: la Viareggio delle vacche pascolanti in libertà in riva al mare".

Il 16 agosto dello stesso anno nel teatro dello stabilimento Principe di Piemonte si svolgeva la Xa edizione del Premio Letterario Viareggio con Marinetti al posto di Rèpaci che premiava Maria Bellonci, Arnaldo Fratinelli e Orio Vergani (Istituto L.U.C.E., *Giornale sonoro*, 16/8/1939, Roma, 1967; A. Santini, *Breve curiosa avventurosa storia del premio Viareggio*, 1961, pp.58-60). La cornice architettonica era quella razionale – funzionalista rispondente alla "mediterraneità" ortodossa che nei primi anni quaranta si avviava a riaffermare i valori nazionali attraverso le piacentiniane categorie. "Sono semplici, puliti, nitidi, antidecorativi, antiromantici, antipittoreschi, logici antitrovata, antiinventati, costruttivi, precisi, tesi essenziali, l'idea espressa con mezzi adeguati e basta. Niente romanticismo e niente barocchismo. Classicismi di spirito, modernismi di realizzazione: attualismo italiano" (M. Piacentini, *Onore all'architettura italiana*, in "Architettura", XX, luglio 1941, fasc. 7, pp.266-267; M. Lupano, 1991, pp.152-153).

## LA PASSEGGIATA COME LABORATORIO DI PROGETTI

La passeggiata che si profila oggi non è più neppure quella mondana rilevata da Rèpaci nel pur nostalgico definitivo addio a una Viareggio dai sapori semplici. Quella della passeggiata è dunque una storia di trasformazioni continue che mettono in evidenza la schizofrenia tra la definizione “monumentale” e “perenne” delle architetture e l’ansia di rinnovamento continuo delle strutture stesse e degli arredi, dovuto all’imperativo del consumismo, alla necessità della città di vivere con volto diverso le diverse stagioni. In questo senso la passeggiata, con lo schieramento delle facciate che si foggiano, si trasformano, si animano attraverso l’oggetto da mostrare, va letta al di là dei confini dell’architettura, con un sistema unitario nel quale interagiscono soggetti molteplici; non solo l’architetto, ma la comunità dei fruitori. E’ la cultura di massa a produrre continue informazioni e immagini che tendono non solo a sostituire ma addirittura a svalutare o comunque a dare nuovi valori agli elementi originali. Sul fronte della progettualità, l’analisi delle proposte che si sono stratificate rimodellando l’esistente, rivela negli anni post-bellici la progressiva sclerosi della progettualità dovuta al rapido mutamento della società e al prevalere della domanda massificata sull’idea e sulla regola. Nel cercare di spiegare la trama di questo percorso, riconducendo ciascun edificio all’ambito più specifico dei linguaggi non solo personali quanto piuttosto “generazionali”.

La ricostruzione analitica delle singole vicende architettoniche non restituisce fino in fondo la cultura che è alla base dei progetti, mentre consente di entrare nel merito dei meccanismi amministrativi che li hanno condizionati, epurati, comportando il salto di scala tra l’idea-guida e la sua esecuzione.

Alla lettura in verticale delle singolarità espressive del sistema va quindi sovrapposta quella orizzontale col rimando al clima culturale degli anni venti e trenta che figurava la passeggiata come il percorso di una “esposizione” di alcuni aspetti del movimento: eclettismo disincantato e fantasioso, neoliberty, dèco, razionalismo, International Style.

La passeggiata dunque come laboratorio perenne di trasformazioni che inseguono le incalzanti mode stagionali, i cambiamenti del gusto e le domande di una società sempre più anonima e indifferente. Tale questione pone con espressiva evidenza il problema della ricodificazione simbolica, che deve essere vista nell’integrazione della passeggiata con l’organismo urbano di cui è espressione qualificante e parte integrante del processo di formazione, così come la vicenda storica della pianificazione continua e rigorosa ha dimostrato fino agli anni trenta. Ne deriva che la questione del controllo progettuale deve tener conto della tensione a coniugare nuovo e antico, memoria e presente, ma anche della flessibilità delle trasformazioni e quindi della definizione di regole che siano sì rigorose, purché fondate sulla tensione alla qualità piuttosto che sulla traduzione quantitativa dei parametri urbanistici che genera soltanto mostri, come la “pianificazione” post-bellica e attuale hanno finora drammaticamente dimostrato.

Al fine di equilibrare il nuovo con l’antico sul piano architettonico, edilizio ed urbano si ritenne che il complesso immobiliare individuato come “Passeggiata a mare di Viareggio”, compresa tra il Canale Burlamacca e la Fossa dell’Abate ed in quanto di proprietà del Comune di Viareggio, presentava interesse particolarmente importante e pertanto era da intendersi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nella legge 01/06/1939 n. 1089. Così col D.M. 11/07/1998 venne dunque vincolata la Passeggiata di Viareggio cui ha principio la storia presente.

### 1.6 - IL PERIODO 1930 - 1945

La pianificazione urbanistica degli anni trenta, il cui studio fu condotto dall’architetto R. Brizzi, aveva l’obiettivo di risolvere la recente esigenza di creare una nuova rete stradale urbana ed extraurbana. Si prevedeva infatti il collegamento al viale litoraneo attraverso lo sventramento ed una riorganizzazione della piazza Mazzini con la creazione di un ampio e scenografico asse, mai realizzato. Inoltre il piano del Brizzi regolava anche il completamento di aree già urbanizzate e l’ampliamento del quartiere a nord della città, Marco Polo, compreso fra la fascia litoranea e la via Aurelia mantenendo la zona verde della pineta interposta tra gli insediamenti privilegiati, sorti lungo la costa, e la nuova zona di espansione residenziale posta a monte della via Fratti.

A modificare l’assetto viario furono indubbiamente determinanti l’apertura dell’autostrada Firenze - Mare del 1932, la realizzazione del cavalcavia ferroviario e la edificazione della nuova stazione ferroviaria e della sua piazza centrale.

### 1.7 - IL PIANO DI LOTTIZZAZIONE DI CITTÀ GIARDINO

Sino al Novecento il limite del lungomare fu il grande quadrilatero di piazza Mazzini; poi nel 1922 con la costruzione dell’hotel Select, oggi Principe di Piemonte, si completò, a nord, piazza Puccini. Oltre l’albergo e fino alla fossa dell’Abate vi era solo pineta. Si trattava di terreni appartenenti al Demanio marittimo, che il comune di Viareggio con la deliberazione del 27 marzo 1920 decise di acquistare per ampliare la zona di particolare godimento da parte dei forestieri.

Nel 1926 fu costruito il ponte sulla fossa dell’Abate per collegare il viale Carducci con Lido di Camaioere; ma soltanto negli anni ‘30 l’idea della città - giardino di Viareggio prese la consistenza di un progetto. Un primo avvio doveva essere il quartiere Littorio, un agglomerato di ville sorte poco oltre l’hotel Select; ma la semplice lottizzazione di una ridotta fascia della pineta litoranea sembrava insufficiente per accogliere lo sviluppo della città.

Così l’Amministrazione comunale decise di creare una Viareggio “nuova” nel quadrilatero delimitato dalle vie Marco Polo, Aurelia, viale Carducci e fossa dell’Abate. Infatti il piano urbanistico, redatto dall’architetto

fiorentino Giuseppe Brizzi, prevedeva la suddivisione dell'area in tre parti, ciascuna con autonomi caratteri e funzioni: un insieme di ville, cioè la città giardino oltre viale Carducci, una larga fascia di pineta e, al di là della pineta fino all'Aurelia, un grande quartiere residenziale.

Fra le prime opere realizzate del suddetto progetto figuravano:

- 1) l'apertura nella pineta della continuazione del viale Michelangelo Buonarroti, che si ricongiungeva con il parallelo viale Carducci all'altezza del ponte sulla fossa dell'Abate;
- 2) la sistemazione degli arenili, che alle capanne sparse nella zona di fronte alla pineta si sostituirono stabilimenti balneari disposti a "pettine";
- 3) la terrazza sorta alle spalle della spiaggia, fra gli stabilimenti e viale Carducci, inizialmente detta "del Littorio" poi ribattezzata "Costanzo Ciano" oggi "della Repubblica".

Questa attività continuò anche in pieno conflitto mondiale così che il 7 febbraio 1942 l'Amministrazione di Viareggio approvò il Piano Regolatore predisposto dall'architetto Brizzi per la zona a nord di via Marco Polo. A seguito di ciò fu deciso di procedere all'alienazione dell'area; infatti, dopo la vendita a trattativa del primo lotto, si avviarono le procedure per la cessione mediante asta pubblica di 22 appezzamenti ricadenti nella pineta.

Con atto del 08/05/1943 si dette avvio alla vendita delle aree offerte a prezzi oscillanti fra le 380 e 420 lire al mq. che complessivamente avrebbe dovuto contribuire a ripianare il bilancio comunale. Inoltre riguardava una vasta area di mq. 22.138 che particolarmente interessava il quartiere del Littorio, ripartito in 4 lotti per un totale di 16.525 mq, mentre un ultimo lotto di 1.150 mq. era posto presso la fossa dell'Abate.

Nel bando d'asta si enunciarono le seguenti prescrizioni:

- a) i futuri fabbricati dovevano essere di carattere signorile ed elegante;
- b) era vietata un'ulteriore suddivisione dei lotti e la costruzione, sopra ciascun appezzamento, di più di un fabbricato;
- c) ogni fabbricato doveva avere i lati paralleli ai confini;
- d) la superficie coperta non poteva superare 1/6 dell'intera area e l'altezza poteva oscillare fra i 5 ed i 9 metri;
- e) la distanza dal ciglio della strada doveva essere di 12 metri dal viale Balbo (già Michelangelo Buonarroti come tornerà a chiamarsi anche alla fine della guerra) e di 6 metri dalle altre strade laterali;
- f) era vietato abbattere pini.

Prescrizioni e vincoli, assai restrittivi imposti dalla Soprintendenza ai Monumenti di Pisa, nonché il momento storico non certo propizio alle compravendite determinarono l'insuccesso dell'asta che andò pressoché deserta: erano stati venduti solo 2 lotti posti nella zona dell'ex quartiere Littorio.

Sulla base delle stesse motivazioni la cessione venne immediatamente riproposta con una nuova perimetrazione. Infatti si pensò di alienare l'intera zona posta fra la villa Blanc, che allora era l'ultima costruzione a nord del quartiere Littorio, la fossa dell'Abate e i 2 viali paralleli in quanto la pineta era stata interamente distrutta dai tedeschi che vi avevano installato Bunker e campi minati.

Ai 16 lotti (non più 17) della città giardino se ne aggiunsero altri 11 sempre nella stessa zona ma al confine con viale Carducci, cosicché per la prima volta si decideva di edificare anche sul lungomare. L'area si estendeva per un totale di 33.362 mq. Rispetto all'asta precedente si introdussero le seguenti novità:

- a) il piano di massima della lottizzazione era stato approvato dalla Soprintendenza di Pisa con lo stralcio dell'appezzamento posto verso la fossa dell'Abate, per evitare intralcio alla futura rete viaria;
- b) veniva posto il limite di 36 mesi per la conclusione dei lavori di costruzione dei fabbricati;
- c) i fabbricati dovevano presentare un aspetto signorile od alberghiero;
- d) si escludevano le recinzioni a muro pieno ma restavano immutati gli indici di utilizzazione della superficie;
- e) il prezzo oscillava dalle 1.200 alle 1.700 lire al mq.

In sostanza veniva di nuovo proposto il modello del quartiere giardino con varianti che incidevano maggiormente sulla estensione dell'area che non sugli aspetti architettonici. L'asta comunque registrò un secondo fallimento andando deserta così come annunciò il 4 giugno 1947 l'assessore Billet ai lavori pubblici.

Le motivazioni dell'insuccesso vennero collegate agli svantaggi che ne sarebbero derivati sia per i privati, poiché il vincolo di costruire per la sola sesta parte della superficie edificabile rendeva i lotti non commerciabili, sia per l'Amministrazione pubblica in quanto la lottizzazione era antieconomica dovendo sostenere ingenti spese di urbanizzazione per un limitato numero di costruzioni.

Di conseguenza nella riunione del 5 novembre 1947 il Consiglio Comunale nominò una Commissione per l'esame del piano che, secondo le nuove prescrizioni della Soprintendenza, doveva estendersi all'intera zona: dalla parte a mare fino all'Aurelia.

Nel contempo una società milanese, la Cofimprese, propose all'Amministrazione comunale l'acquisto integrale dell'area fra la villa Blanc e la fossa dell'Abate, per realizzare un complesso turistico all'avanguardia, e l'offerta di 150 milioni da impiegarsi in opere pubbliche. Questa proposta incontrò il favore della Giunta Comunale che subito firmò il contratto mentre la Giunta Provinciale, allora organo di controllo, espresse il diniego sulla delibera comunale.

#### - IL PROGETTO DI CITTÀ GIARDINO DELL'ING. VALDEMARO BARBETTA

Il 25 novembre 1951 la Giunta Comunale approvò il progetto di massima presentato dall'ingegnere Valdemaro Barbetta. Le motivazioni addotte furono le seguenti:

- 1) che venisse consentita l'edificazione di una zona con progetto urbanistico unitario per realizzare così una sistemazione organica e razionale della situazione;
- 2) che tale sistemazione andasse a dare alla zona un carattere di grande valore ai fini turistici della città;
- 3) che l'esecuzione dei lavori progettati andasse a risolvere problemi economici relativi e connessi alla disoccupazione locale;
- 4) che andasse a mettere in essere una sistemazione organica e definitiva della zona, anche di lusso, che altrimenti, se frazionata, non potrebbe trovare assorbimento edificativo sia per la frammentarietà dei progetti, sia per le difficoltà di carattere finanziario;
- 5) che potesse altrimenti riversarsi su altre realtà economiche ed anche in zone diverse e turisticamente concorrenti.

Come si può notare vi era la convinzione che la lottizzazione avrebbe dato notevole sviluppo alla zona secondo l'equivalenza, allora imperante, costruzione = sviluppo. Contemporaneamente si manifestava la paura, derivante da un radicato carattere campanilistico, della migrazione del progetto verso altri lidi costieri. Infine si cercò di affrontare la questione sociale credendo di porre rimedio alla disoccupazione.

Inizialmente si prospettava città giardino come zona signorile, nel 1946 si era aggiunto il termine alberghiero, ora si parlava di sistemazione "a zona anche di lusso". Ciò delineava la costruzione di grandi edifici residenziali in condominio che avrebbero così escluso le attrezzature turistiche ed alberghiere con la sequenziale possibilità di impiego stabile di manodopera.

Anche il prezzo di vendita non sembrava equiparato alla qualità e quantità del terreno ceduto dal Comune, in quanto era assai diffusa la concezione secondo la quale si doveva incoraggiare chi veniva ad investire sul territorio comunale.

In definitiva il Comune cedeva l'intera zona fra villa Blanc, la fossa dell'Abate e i 2 viali paralleli la cui superficie, tolti gli spazi per piazze giardini e strade, ammontava ad un totale di 47.300 mq. In cambio la società, rappresentata dall'ing. Barbetta, si impegnava a corrispondere 230 milioni in opere pubbliche, originariamente consistenti in:

- a) pubblici macelli;
- b) edifici scolastici: uno principale e due formati da due aule ciascuno;
- c) ripristino della terrazza a mare distrutta dalla guerra;
- d) ripristino e realizzazione della rete stradale all'interno della zona.

Nel corso del 1951 il dibattito sul progetto Barbetta rese vivaci le sedute consiliari, attiva la stampa locale con grandi titoli e ampie discussioni fra cittadini. Tuttavia il progetto per la futura città - giardino venne approvato dal Consiglio comunale che nella seduta del 16 dicembre 1951 introdusse sostanziali novità. Innanzitutto fa le opere pubbliche da realizzarsi fu inserito il "campo sportivo su terreno comunale", mentre venivano stralciate le opere di urbanizzazione che sarebbero state eseguite dall'impresa e pagate in 10 anni dal Comune. Secondariamente nel contratto s'introdusse la clausola riguardante l'assunzione di manodopera locale: l'impresa si doveva impegnare ad impiegare maestranze per una media di 50.000 giornate lavorative annue.

#### - IL LITORALE DI VIAREGGIO: VINCOLO PAESISTICO.

Sulla zona della città - giardino erano stati posti alcuni vincoli di natura edificativa e di protezione della pineta. Poiché si era maturata la convinzione che fossero tutti decaduti, sembrava quindi che non vi fossero altri vincoli, almeno per la fascia litoranea; in realtà la situazione del momento non era così.

Il vincolo derivava dall'applicazione della legge n. 1497 del 29 giugno 1939 sulla "Protezione delle bellezze naturali". Alla Provincia di Lucca, secondo l'art. 2 della citata legge, si demandava l'istituzione di un'apposita Commissione alla quale affidare la compilazione degli elenchi delle bellezze naturali da salvaguardare. Infatti nella seduta del marzo 1949 la Commissione Provinciale vincolò tutta la città a nord del Burlamacca e con più esattezza la zona limitata a sud dal Burlamacca, a ovest dalla battigia del mare, a nord dalla Fossa dell'Abate e ad est fino a 100 metri a valle della via Aurelia. La proposta di vincolo venne poi affissa all'albo pretorio ma nessuno presentò opposizioni.

Intanto il progetto Barbetta venne approvato e il decreto ministeriale del 29 gennaio 1952 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 20 febbraio 1952) dal titolo "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della fascia costiera sita nell'ambito del Comune di Viareggio" colse di sorpresa gli amministratori.

Tuttavia il decreto di vincolo venne interpretato come un ostacolo insormontabile allo sviluppo di Viareggio. In realtà, nel caso si fosse voluto costruire, l'art. 5 della L. 1497/1939 obbligava l'Ente comunale a presentare un piano territoriale paesistico e la richiesta, per qualsiasi progetto edificativo, dell'approvazione da parte della Soprintendenza locale. Quest'unico obbligo non venne affatto preso in considerazione dall'Amministrazione comunale che maturò la decisione di opporsi al decreto ministeriale il cui testo venne approvato dal Consiglio nella seduta del 9 aprile 1952.

In contemporaneo il progetto Barbetta fu trasmesso alla Soprintendenza ai Monumenti di Pisa che lo respinse; allora si provvide alla sostituzione con un altro progetto dove le altezze e le volumetrie degli edifici risultavano ben più contenute.

Infatti per il progetto Barbetta la Soprintendenza richiese un rapporto edificativo di 1 a 10; per ottemperare a questa prescrizione si considerò la superficie, su cui calcolare il rapporto, di 125.000 mq. In questo modo la superficie edificativa risultò di oltre 12.000 mq, in quanto nella superficie interessata furono inseriti i viali e la terrazza a mare. Nonostante questo palese e poco legittimo espediente il nuovo progetto passò ugualmente. L'ingegner Barbetta aveva pertanto presentato un secondo piano esteso ad una superficie molto più ampia 125.000

mq., anche se quella interessata dal progetto era di 47.800 mq., mentre l'effettiva area edificabile assommava a 26 lotti per un totale di 12.870 mq. Inoltre l'altezza degli edifici veniva poi notevolmente ridotta: n. 11 edifici raggiungevano 29 metri e gli altri 14 solo 19 metri. Infine la Commissione ministeriale decise di ridurre ulteriormente le altezze degli edifici più alti posti nella parte a monte della zona: da 29 metri originari a 23 metri, per salvaguardare la visuale delle Alpi Apuane dal mare.

La Giunta provinciale, come organo di controllo, si pronunciò sulla deliberazione comunale di compravendita senza alcuna difficoltà ed il 26 maggio 1953 approvò la delibera limitandosi ad introdurre alcune modifiche legate alle fidejussioni, accolte dal Consiglio comunale nella seduta del 7 novembre 1953

La compravendita avveniva fra il Comune di Viareggio e la Società Immobiliare Città - Giardino di Viareggio S.p.A., costituita per l'occasione. Il nuovo contratto non modificava il prezzo di vendita fermo a 230 milioni. Ma il Comune cedette completamente alla Società Immobiliare riguardo gli obblighi per le 50 mila giornate lavorative della manodopera locale. Inoltre nel contratto non si faceva menzione del carattere di "lusso" della zona: la costruzione doveva avere per oggetto "case di civile abitazione", così da ottenere consistenti sgravi nell'imposta di consumo sui materiali edili, si trattava cioè di circa 80 milioni in meno. Con questo atto finale nasceva quindi la città - giardino di Viareggio

#### - NASCE LA CITTÀ - GIARDINO

Senza far passare ancora molto tempo dalla stipula del contratto di compravendita del 21 aprile 1954, si cominciò ad edificare la città - giardino e i lavori iniziarono immediatamente subito dopo il rilascio delle concessioni edilizie da parte del Comune di Viareggio, previa approvazione della Soprintendenza di Pisa.

All'inizio la Soprintendenza mostrò maggiore attenzione tant'è che respinse il primo progetto richiedendo un edificio meno povero architettonicamente. Tuttavia la Società Immobiliare avviò ugualmente la costruzione che il 6 ottobre 1954 venne interrotta per il sopraggiungere dell'ordine di sospendere i lavori; immediatamente la Società elaborò una nuova versione e il 18 novembre 1954 rapidamente approvata.

Altri progetti vennero bloccati dalla Commissione edilizia comunale perché in difformità con quanto prescritto dal piano Barbetta. Infatti in molti lotti le superfici coperte erano maggiori di quelle stabilite.

Con il procedere dell'attività edificatoria l'Immobiliare non mancò di cedere a terzi terreni che vennero acquistati a prezzi oscillanti fra le 10 e le 18.000 al mq.

Sempre in quegli anni l'ingegnere Barbetta presentò alla Soprintendenza la variante al piano di massima originario la quale consisteva nella realizzazione su alcuni lotti di due edifici in luogo di uno, ferma restando la volumetria complessiva. La Soprintendenza approvò tale variante a condizione che fosse lasciata una fascia di pineta di 35 metri fra le prime costruzioni ed il mare. Ciò sarebbe stato possibile solo sopprimendo viale Carducci. Del resto Barbetta aveva già pensato di risolvere il problema della viabilità: una grande curva avrebbe ricordato il viale Buonarroti con il viale Carducci all'altezza del Principe di Piemonte. Ma il Consiglio comunale respinse all'unanimità l'iniziativa di sopprimere viale Carducci.

Del contratto fra il Comune e l'Immobiliare non venne rispettata la clausola relativa alle opere pubbliche che l'impresa Barbetta avrebbe dovuto realizzare per l'Amministrazione comunale. Con i 230 milioni, fissati nel contratto, furono finanziati i seguenti lavori:

- 1) nuovo stadio;
- 2) mercato dei fiori;
- 3) terrazza a mare;
- 4) edificio scolastico al quartiere la Migliarina;
- 5) pubblici macelli che risultarono finanziati solo in parte: dei 107 milioni previsti per la costruzione, solo 35 milioni provenivano dai fondi ricavati dalla cessione dei terreni.

Nel 1964 era ancora da edificare l'ultimo lotto: il n. 26 di 8.610 mq, riservato alla piazza del quartiere. In precedenza alla Società Immobiliare Città - Giardino era subentrata l'Immobiliare Zara che vendette l'appezzamento a due società; si trattava della CET, Compagnia Edificatrice Tirrena, e della CEL, Compagnia Edificatrice Lucchese. Già nel 1963 il progetto, redatto dalle due società per la costruzione di 3 condomini, venne approvato dalla Soprintendenza ma respinto dalla Commissione edilizia comunale perché eccedeva, in superficie e in altezza, alle norme del contratto Barbetta. Inoltre per rispettare il piano originario la Commissione chiese che nel progetto venissero inseriti negozi e locali pubblici a servizio del quartiere. Le due società furono così costrette a rispettare i termini del contratto, soprattutto per le prescrizioni planivolumetriche, ma si disinteressarono della realizzazione del centro commerciale.

In definitiva il danno maggiore è stato provocato alla collettività che fruisce dell'assetto attuale della zona priva di ogni struttura unitaria e di molte attrezzature pubbliche.

Dell'intera vicenda l'atto finale della città - giardino mostra chiaramente le mire speculative del progetto Barbetta che rappresentò uno dei tanti episodi della politica edilizia - urbanistica degli anni '50 in particolare delle zone costiere e turistiche.

### **1.8 - IL PERIODO 1945 - 1972**

E' con la fine della seconda guerra mondiale che Viareggio assunse una nuova configurazione urbanistica. Infatti la separazione tra aree destinate alla popolazione residenziale e le aree destinate alla popolazione turistica

accentuò decisamente lo squilibrio della struttura urbanistica. La barriera fisica creata dalla linea ferroviaria diventò così il tema dominante della pianificazione degli ultimi trent'anni. Ma pochi erano gli strumenti e le iniziative che riuscirono a rapportare la fascia litoranea, sempre più lievitante nei suoi valori fondiari, con l'entroterra residenziale e produttivo, sempre più caratterizzato da ambienti degradati e squalificati e sempre più differenziato, nella stratificazione sociale ed economica, dalla facciata ricca della Viareggio balneare.

**1.8.1 - IL PIANO DI RICOSTRUZIONE POSTBELLICO**

Con la seconda guerra mondiale Viareggio venne bombardata più volte subendo molte distruzioni nelle zone del porto e della ferrovia. Il nucleo originario della città, intorno alla vecchia piazza del Mercato e della Torre Matilde, subì gravissimi danni e la ricostruzione andò ad interessare lo sviluppo sia di tale zona che dell'area alla sinistra del canale Burlamacca.

La città di Viareggio venne inclusa nel quarto elenco delle città per le quali era obbligatorio la redazione del piano di ricostruzione ai sensi del D.L.L. 1 marzo 1945 n. 154. L'apposito decreto stabiliva che il piano di ricostruzione doveva limitarsi alla zona a cavallo della ferrovia Pisa - La Spezia attorno alla vecchia stazione, alla zona cioè dove i danni di guerra avevano assunto l'entità e l'importanza di totali distruzioni. L'incarico della redazione del piano di ricostruzione dal Comune venne affidato agli ingegneri Carlo Tabellini e Mario Gucci e tale incarico fu ratificato dal Ministero dei LL.PP. con comunicazione del 12 aprile 1946.

Il progetto del piano di ricostruzione, presentato dai progettisti in data 19 luglio 1945, è stato compilato secondo le istruzioni del D.L.L. 154/1945 e delle circolari esplicative emanate in materia dal Ministero LL.PP.

Scopo del piano di ricostruzione era, ai sensi della legge vigente di allora, quello di tornare a dare alla massa edilizia distrutta la sua primitiva entità e capienza di alloggi, dislocata con moderni e validi criteri sociali, igienici ed estetici nella zona idonea.



*Piano di Ricostruzione - 1948*

Le distruzioni interessanti il piano di ricostruzione privarono Viareggio di una buona parte delle case della povera gente, del quartiere cioè della città. Il problema era pertanto la ricostruzione di questo quartiere popolare.

Dai dati in possesso del Comune nella zona in questione la massa delle distruzioni era la seguente:

- n° 9	edifici pubblici distrutti o più o meno danneggiati: scalo merci FF.SS., scuole di via della Gronda, palazzo comunale, mercato all'ingrosso, cavalcavia, ecc.
- n° 14	industrie distrutte o più o meno danneggiate: Sarolea, Iutatarsi, Fervet, ecc.
- n° 15	botteghe di artigiani: fabbri, carrai, meccanici, fornai ecc
- n° 494	edifici di abitazione distrutti
- n° 77	edifici di abitazione gravemente danneggiati
- n° 22	edifici di abitazione leggermente danneggiati.

La popolazione complessiva senza tetto, sempre per questa zona, si poteva valutare in circa 2.600 abitanti ripartita per qualità come appresso:

- operai d'industria	45%
- pescatori, renaioli, marinai	25%
- coloni	20%
- impiegati e piccoli proprietari	10%
TOTALE	100%

A queste si aggiungevano i gravi danni inflitti alla rete ferroviaria, a quella viaria, alle condutture elettriche, dell'acqua e del gas.

A questa massa di industrie, botteghe, di edifici pubblici, di case di abitazione era stato dato posto nel piano di ricostruzione secondo le disposizioni che risultano dalle tavole grafiche seguendo i principali criteri qui appresso esposti:

- a) - ricostruzione in siti primitivi nei quartieri dell'Annunziata, via Fontanella, Darsena ecc. fino a che ciò era compatibile con le buone norme della viabilità e dell'igiene urbanistica;
- b) - ricostruzione ex-novo di un quartiere operaio completo nella zona al di là della ferrovia, nella zona cioè inclusa fra la via di Lucca, la ferrovia ed il canale Farabola; questo nuovo quartiere, che aggiunto a quello esistente del Varignano, si prevedeva che dovesse contenere una popolazione di circa 3.000 abitanti ed essere fornito di un piccolo centro dotato di edifici pubblici: mercato, albergo, cinema e chiesa, che rendessero la vita degli abitanti piacevole e comoda senza la necessità di continui trasferimenti nel nucleo cittadino come conveniva ad un quartiere operaio modernamente concepito;
- c) - ripetizione generale per tutto il piano di ricostruzione dell'edilizia cittadina caratteristica di Viareggio con abbassamento della densità edilizia stessa, dando agli isolati carattere aperto anziché chiuso; assegnazione ad ogni quartiere di un appezzamento di terreno della superficie di mq. 200 da servire ad uso di orto per la famiglia dell'operaio; la funzione di questo appezzamento era sociale ed economica, in quanto esso assorbiva in gradita occupazione l'operaio nelle ore di libertà, diversamente attratto verso località ed occupazioni non sempre consigliabili; il frutto di questa occupazione doveva essere il possesso di pregiati prodotti ortofrutticoli dai quali poteva anche ricavare un reddito, così che il campicello poteva diventare una delle risorse dell'operaio particolarmente preziosa nei deprecabili, ma non sempre evitabili, periodi di disoccupazione;
- d) - l'assegnazione alla zona residenziale di un'area ben definita, distinta dalla zona industriale, da quella agricola ed il più lontana possibile dalla zona ferroviaria; si miglioravano così sotto l'aspetto strategico della difesa passiva le preesistenti condizioni della zona e si impediva il caotico sorgere di formazioni urbane disordinate alla periferia di cella città;
- e) - la sistemazione della viabilità principale e secondaria della intera zona; la strada nazionale Aurelia era stata portata più a monte dell'attuale pressoché all'altezza dell'incrocio del Cavalcavia con la via di Circonvallazione; un maggiore allontanamento non apparve all'epoca consigliabile, in quanto si riteneva che detta importante arteria toccasse già la città in località assai distante dal nucleo cittadino; però nel piano era già segnata la variante di detta strada ancora più a monte della progettata Aurelia: Questa si confondeva all'epoca con una via secondaria che convenientemente ampliata poteva servire domani quando, per ulteriori prevedibili sviluppi nelle zone industriali e residenziali, non sarebbe stato più possibile lasciare la strada Aurelia nella positura così prevista.

Il piano di ricostruzione una volta approvato ai sensi del D.L.L. 1 marzo 1945 n. 154 avrebbe dato all'Amministrazione comunale lo strumento più importante perché nell'ambito delle leggi vigenti di allora poteva provvedere in modo razionale all'attuazione dell'importante problema della ricostruzione cittadina.

Successivamente l'Amministrazione comunale procedeva allo svolgimento di pratiche necessarie sia per la compilazione di progetti riguardanti le opere di pubblico interesse: strade, piazze, fognatura, acquedotto ecc., sia in prima linea nell'espropriazione delle aree private interessate da queste opere pubbliche e dalle altre necessarie per la costruzione di case popolari o di altri scopi inerenti all'attuazione del piano di ricostruzione. Una volta avvenuta l'approvazione del piano suddetto da parte del Ministero LL.PP., tutte le opere previste sarebbero state dichiarate di utilità pubblica ed il Comune avrebbe avuto la piena facoltà di espropriare.

I progettisti in una nota indicarono anche il modo con il quale si doveva dare corso alle opere previste nel piano di ricostruzione. Essi non intendevano riferirsi alle opere pubbliche di diretta pertinenza del Comune con gli interventi economici dello Stato, bensì di quelle private, cioè delle abitazioni. Infatti essi ponevano una questione nel senso che, se lo Stato poteva ricostruire tutti gli alloggi distrutti dalla guerra, non sussisteva alcun problema che al contrario avrebbe assunto un aspetto più rilevante se ciò non dovesse accadere. Allora essi ponevano l'ipotesi di come potesse avvenire la ricostruzione da parte dei privati. Essi pertanto indicarono quali sarebbero stati i criteri da seguire per una tale ipotesi di interventi dei privati, previsti e regolati dalla legge urbanistica del 17 agosto 1942 n. 1150 confermata dalla legge sui piani di ricostruzione del 1 marzo 1945 n. 154. Il criterio fondamentale da seguirsi era quello che i proprietari di una zona distrutta si dovevano riunire fra loro per ricostruire le proprie abitazioni secondo i nuovi allineamenti e con i nuovi criteri del piano di ricostruzione. Tale attività sarebbe stata regolata attraverso un Consorzio fra gli stessi. Ciascun privato apportava la sua proprietà e l'insieme veniva nuovamente suddiviso con i relativi conguagli. Quindi il Comune non espropriava ma poteva intervenire espropriando quei proprietari dissidenti il cui capitale non sarebbe arrivato ad un quarto dell'intero patrimonio del Consorzio. Cosicché

il Consorzio avrebbe potuto avere finanziatori per la ricostruzione delle abitazioni disposti ad accettare come pagamento parziale o totale il danno di guerra pagabile dallo Stato. Si credeva in sostanza che l'attività privata sarebbe stata incoraggiata con questo strumento, alleviato l'onere a carico del pubblico erario e probabilmente sarebbero stati migliori i risultati pratici ed estetici. Tutto ciò purtroppo non avvenne e di conseguenza si dovette procedere ad una nuova rielaborazione del piano.

Il Consiglio Comunale, nella seduta del 12 settembre 1946, stabiliva che il piano di ricostruzione venisse esaminato di nuovo dalla Commissione dei Tecnici nominata dai Partiti unitamente ai progettisti. Il 10 ottobre 1946 la Commissione si riuniva alla presenza del Sindaco, dell'Assessore LL.PP. e del Sovrintendente ai Monumenti di Pisa, e proponeva lo studio di alcune varianti comprendenti l'edificazione nelle aree comprese fra la Pineta di Levante e la ferrovia e fra la via Puccini e la via Aurelia. Queste varianti furono elaborate dai progettisti e presentate all'esame dei Tecnici il 16 ottobre 1946 che si riserbarono un'analisi più approfondita che illustrasse i criteri più opportuni da seguire per la ricostruzione della zona cittadina. Il 20 novembre 1946 venne presentata la relazione ed una tavola illustrativa sulla base delle quali i progettisti rielaborarono il piano sviluppandolo e completandolo integralmente.

Innanzitutto venne abbandonata l'idea di ricostruire fra la via Puccini e la via Aurelia e nella zona della Darsena, prossima al quartiere Corridoni, per riserbare quelle aree ad ulteriori sviluppi cittadini.

Il nuovo piano differiva dal piano iniziale per la rinuncia all'edificazione nella zona a est inclusa fra il canale Farabola e la via Montramito e per altre soluzioni di dettaglio. Perciò la ricostruzione oltre la ferrovia venne limitata alla zona compresa fra la ferrovia, il corso del Fiumetto e la via Circonvallazione in quanto la costruzione in atto delle case popolari sulla via Indipendenza e in adiacenza del campo sportivo, per un complesso di 144 quartieri di abitazione, rendeva non necessario l'edificazione oltre la linea suddetta.

Particolare attenzione venne posta nello studio della ricostruzione della zona adiacente a via Regia prolungando in rettilineo le vie S. Francesco e Garibaldi, e ciò fino oltre ferrovia. La zona compresa fra il Cavalcavia ferroviario ed il Burlamacca era stata sistemata con costruzioni alternate a zone verdi in modo che il principale accesso alla città fosse convenientemente decoroso. Il tracciato della nuova via Aurelia rimase quello del primo progetto salvo alcune modifiche intese alla conservazione di ambedue le aree del Varignano laterali alla Salov. L'edilizia si arrestava a questa nuova strada salvo alcune case isolate e la chiesa che venne riconosciuta necessaria dalle competenti autorità ecclesiastiche.

La zona già occupata dalla chiesa e convento di S. Francesco venne assegnata per la costruzione di abitazioni salvo la conservazione del battistero ed una piazzetta a questo antistante. All'epoca era ancora in corso il dibattito se la ricostruzione di questa chiesa dovesse avvenire o meno. Comunque il piano, che non ne prevedeva la ricostruzione, dava facoltà al Comune di provvedere alla scelta di un sito nell'ipotesi che la chiesa di S. Francesco venisse ricostruita altrove; in caso contrario la situazione sarebbe rimasta stabile. Con analogo criterio venne prevista la sistemazione dell'area già occupata dal Comune e dai fabbricati adiacenti. L'Amministrazione comunale mediante l'approvazione del piano ebbe così la facoltà di effettuare le espropriazioni opportune, facoltà di cui potè valersi a seconda delle necessità e degli indirizzi richiesti dalla sistemazione dell'edificio comunale di cui si riteneva opportuno lo studio previo apposito concorso.

Il piano dava libera ricostruzione all'ex casa del fascio all'angolo di via Battisti con la via Regia pure provvedendo all'allargamento di via Regia nel tratto compreso fra via Regia e la piazza Pacini, seguendo in questo gli intendimenti della riedificazione dell'edificio suddetto.

Il mercato all'ingrosso era stato previsto sul piazzale dello scalo merci lato Burlamacca mentre il mercato rionale si conservò nella posizione primitiva del mercato all'ingrosso fra le strade Burlamacca e della Foce.

Dell'edificio scolastico distrutto in via della Gronda era prevista la ricostruzione nel nuovo quartiere oltre ferrovia a breve distanza dall'ubicazione primitiva. Il nuovo edificio si prevedeva che si dovesse affacciare su una piazzetta nella quale avrebbero trovato luogo anche le botteghe, i negozi, gli uffici per il fabbisogno del quartiere e doveva essere dotato anche di un'area per le esercitazioni ginniche all'aperto.

Nei pressi dell'incrocio del Cavalcavia con la nuova via Aurelia, in arretrato dal filo strada, si prevedeva una stazione per autoservizi e per rifornimenti nonché un albergo ristorante per la comodità del personale e le esigenze dei veicoli addetti al traffico di transito.

Circa la zonizzazione e l'assegnazione di zona a particolari destinazioni, richiesta dalla circolare del Ministero LL.PP. n. 590 del 14 agosto 1945, dalle buone norme urbanistiche di distribuzione edilizia, dalla necessità di proteggere e riservare ad ulteriori sviluppi edilizi la zona adiacente alla città, da ragioni di igiene e comodità della popolazione e da importanti ragioni economiche, si erano temperate le norme vincolative contenute nel primo progetto. A tal fine nella zona al di là della ferrovia, inclusa fra il Fiumetto e la via della Gronda, oltre una zona industriale si era creata una zona mista residenziale e industriale per avvicinarsi ancor più al carattere di quella zona e consentire l'impianto di quelle piccole industrie che potevano benissimo sussistere entro le zone residenziali.

Restavano ferme le destinazioni industriali ed agricole circoscritte ad una zona più limitata di quella prevista nel progetto primitivo; queste escludevano l'edificazione residenziale salvo per le abitazioni danneggiate dalla guerra che potevano essere liberamente risparmiate e ricostruite.

Il piano di ricostruzione si adattava dunque all'edilizia e alla viabilità esistente, dava cioè la possibilità ad ulteriori sviluppi facilmente riscontrabili divenendo così uno strumento elastico ed adattabile ai futuri ed augurabili sviluppi della città.

L'Amministrazione comunale di Viareggio con deliberazione n. 335 del 7 luglio 1953 provvedeva alla convenzione con il Ministero dei LL.PP. per l'attuazione parziale del piano di ricostruzione limitatamente all'importo di £. 15 milioni in ordine alla legge 27 ottobre 1951 n. 1402. Per tale convenzione il Ministero dei LL.PP. commise all'Ente Romano Costruzioni Edilizie (ERCE) di Roma l'esecuzione dei lavori di costruzione di una porzione di strada lungo il corso del Fiumetto in adiacenza del quartiere Italia dell'INACASA, alla sorveglianza e direzione dei lavori provvide direttamente il Genio Civile di Lucca.

Fra le iniziative, realizzate a seguito del piano di ricostruzione, si annovera l'edificazione delle "case popolari" di via Indipendenza ed il "quartiere Balipedio" all'angolo delle vie Petrarca e Menini. Sempre nell'immediato dopoguerra si ricorda la progettazione e la formazione del famoso "vialone" a mare sulla marina di Viareggio e quella di Torre del Lago; un rilevato, questo, costruito con i fondi stanziati dal Ministero dei LL.PP. (Ministro Togni) per assorbire i disoccupati del dopoguerra mediante l'installazione dei "cantieri di lavoro" destinati a realizzare opere di interesse pubblico. Attraverso quest'opera l'Amministrazione comunale del tempo sperava di avviare la costruzione di un "nuovo lungomare" di una moderna Viareggio simmetrica a quella storica. Tra le iniziative più infelici va inoltre ricordata la costruzione del "mercato ortofrutticolo" che stravolse la bella piazza della stazione vecchia, una piazza trapezoidale ricca di verde che si affacciava sul lungo canale Burlamacca, e che tra l'altro rese molto difficile lo svolgimento del traffico di scorrimento e di distribuzione alla città al di sotto della barriera ferroviaria.

Il piano di ricostruzione vide in definitiva le sue conclusioni nei primi anni del 1960.

### **1.8.2 - IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO**

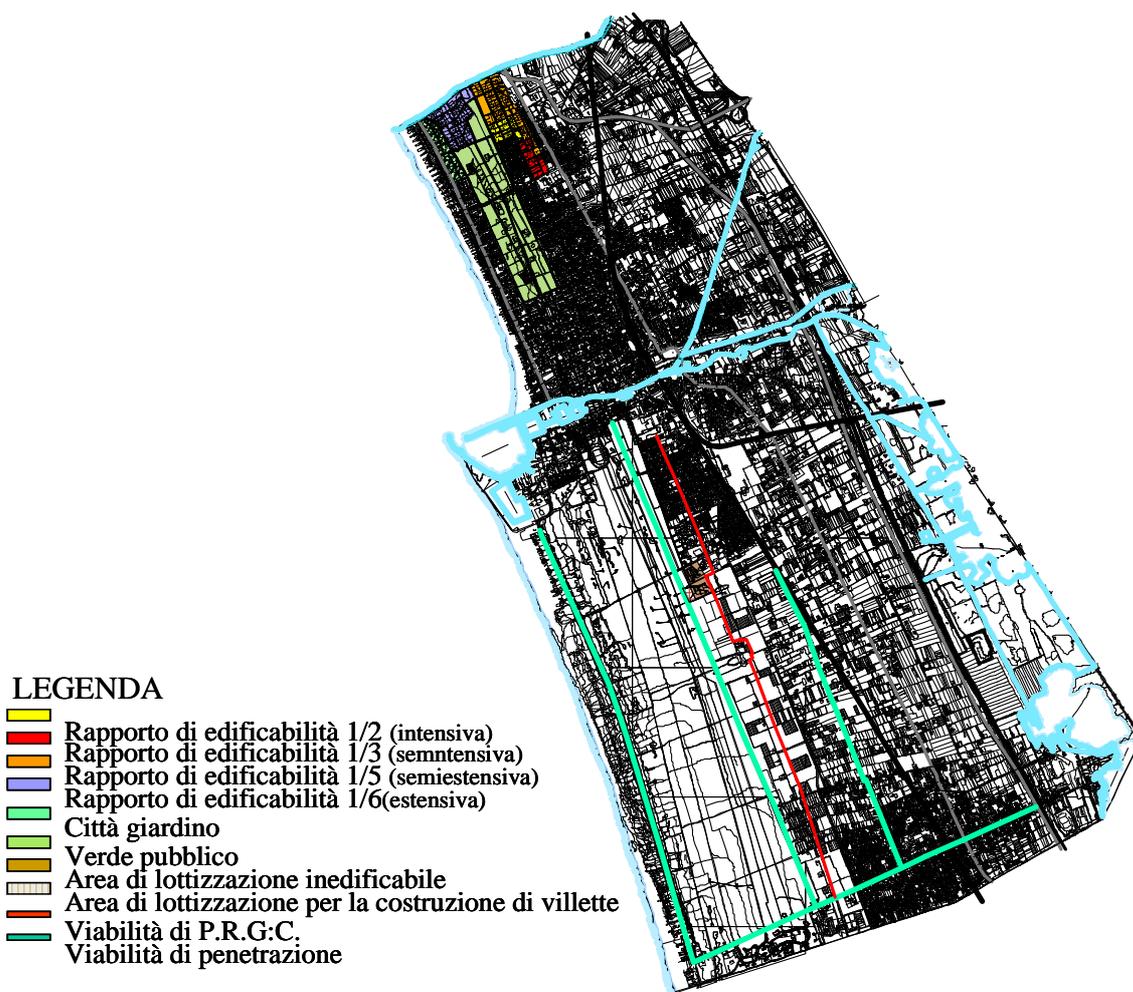
La legge 29/06/1939 n. 1497 sulla tutela delle bellezze naturali ed il relativo Regolamento, approvato con Regio Decreto 2/06/1940 n. 1357, per l'applicazione della legge predetta produssero l'attivazione degli organi statali e degli enti pubblici per la realizzazione dei piani territoriali paesistici.

Con il DM. 29/01/1952 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 44 del 20/02/1952) veniva dichiarata di notevole interesse pubblico la fascia costiera sita nell'ambito del Comune di Viareggio.

Il vincolo della fascia costiera nel territorio di Viareggio venne poi accolto nel verbale n. 27 dell'adunanza del 27/02/1957 della Commissione provinciale di Lucca per la tutela delle bellezze naturali, successivamente pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della citata legge all'albo del Comune di Viareggio.

La necessità di dirimere ogni dubbio o incertezza in merito alla delimitazione della fascia costiera sita nel territorio del Comune di Viareggio addusse al DM. 15/12/1959 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 42 del 19/2/1960). Infatti si dichiarava che la fascia costiera era così delimitata:

- a) ZONA DI VIAREGGIO: via Nazionale fino al passaggio a livello della Rondinella: strada ferrata Genova – Pisa fino all'altezza di via Varsavia; fosso Fiaschetta fino all'inizio di via dei Contadini; via dei Contadini; strade delimitanti il parco della villa Borbone compreso fra la via dei Contadini e la via dei Lecci; via dei Contadini fino all'ultima strada parallela alla via Marconi di Torre del Lago.
- b) ZONA DI TORRE DEL LAGO: strada podereale parallela alla via Marconi compresa fra la via dei Contadini e la via dei Lecci per ml. 150; via Carducci; via Gramsci; via San Giuseppe; ferrovia Genova – Pisa; raccordo ferroviario S.I.S.A. stazione di Torre del Lago fino al fosso delle Quindici e da qui al confine comunale normale a questo; confine comunale sul lago fino a ml. 300 sul lago; fascia parallela al viale Puccini e Marconi per una larghezza di ml. 200 a partire dall'estremo limite dei viali stessi.



*Piano Territoriale Paesistico D.M.25/7/1960*

Il perimetro dell'area vincolata faceva quindi riferimento a linee di confine naturali. Con il D.M. 25/07/1960 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 196 del 11/8/1960) di concerto con il Ministero per la Pubblica Istruzione, il Ministero per la Marina Mercantile ed il Ministero per il Turismo e lo Spettacolo veniva definitivamente approvato il Piano Territoriale Paesistico della Riviera della Versilia comprendente la fascia costiera dei Comuni di Forte dei Marmi, Pietrasanta, Camaiore e Viareggio, nonché la zona di Marina di Massa e di Marina di Montignoso. Il Piano in questione era stato predisposto dalla Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie per le Province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara con la collaborazione degli Uffici Tecnici dei Comuni interessati. Relativamente al Comune di Viareggio il Regolamento di Esecuzione del Piano Territoriale Paesistico era senza dubbio il documento più rilevante.

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE**

Art. 1

(Disciplina paesistica)

Il territorio di Viareggio compreso tra il viale Marco Polo e la fossa dell'Abate (Prov. di Lucca) viene assoggettato alla disciplina paesistica prevista dall'art. 5 della Legge 29/06/1939 n. 1497, a mezzo del Piano Territoriale Paesistico di cui il presente regolamento è parte costitutiva ed integrante.

Art. 2

(Modi di attuazione)

Agli effetti della protezione del paesaggio, il territorio predetto è suddiviso in zone, per ciascuna delle quali qualsiasi opera, permanente o provvisoria, che possa comportare trasformazioni di qualunque genere all'esteriore aspetto dei luoghi, è regolato secondo le disposizioni degli articoli seguenti.

Art. 3

(Divisione del territorio in zone)

Le zone di cui al precedente articolo sono distinte nelle seguenti categorie:

- A) Zone nelle quali, di regola, è consentita l'edificazione con limitazioni di tipo differenziato.
- B) Zona balneare.

La categoria A) comprende:

zone edilizie estensive e semiestensive, zone edilizie semintensive ed intensive.

La categoria B) comprende:

la zona che dall'asse del viale Litoraneo va sino alla battina del mare.

#### Art. 4

##### (Zona edilizia estensiva)

Nella zona edilizia estensiva è consentita l'edificazione purché soddisfi alle seguenti caratteristiche:

- a) Area massima coperta dagli edifici non superiore ad 1/6 dell'area del lotto.
- b) Distanza dai confini: per costruzioni sino a ml. 12 di altezza la distanza dai singoli dovrà essere maggiore o al minimo uguale alla metà della misura del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuol determinare la distanza stessa; mentre se le distanze da stabilire saranno da confini sulle strade basterà che la somma formata dalla distanza della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma dell'altezza dei due prospetti prospicienti i confini in questione. Per costruzioni oltre i ml. 12 di altezza le distanze dai confini interni dovranno risultare maggiori o al minimo uguali alla misura dell'altezza del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuol determinare la distanza; mentre per la determinazione delle distanze dai confini stradali sarà sufficiente che la somma formata dalle distanze della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma delle altezze dei due prospetti prospicienti i confini in questione. In ogni caso, se le costruzioni saranno isolate entro i rispettivi lotti, esse non potranno avere da tutti i confini distanze inferiori a ml. 4.

#### Art. 5

##### (Zona edilizia semiestensiva)

Nella zona edilizia semiestensiva è consentita l'edificazione purché soddisfi alle seguenti caratteristiche:

- a) Area massima coperta dagli edifici non superiore ad 1/5 dell'area del lotto.
- b) Distanza dai confini: per costruzioni sino a ml. 12 di altezza le distanze dai singoli confini dovranno essere maggiori o al minimo uguali alla metà della misura dell'altezza del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuol determinare la distanza stessa; mentre se le distanze da stabilire saranno da confini sulla strada basterà che la somma formata dalle distanze della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma delle altezze dei due prospetti prospicienti i confini in questione. Per costruzioni oltre i ml. 12 di altezza le distanze dai confini interni dovranno risultare maggiori o al minimo uguali alla misura dell'altezza del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuole determinare la distanza; mentre per la determinazione delle distanze dai confini stradali sarà sufficiente che la somma formata dalle distanze della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma delle altezze dei due prospetti prospicienti i confini in questione. In ogni caso se le costruzioni saranno isolate entro il rispettivo lotto non potranno avere da tutti i confini distanze inferiori a ml. 4.

#### Art. 6

##### (Zona edilizia semintensiva)

Nella zona edilizia semintensiva è consentita l'edificazione purché soddisfi alle seguenti caratteristiche:

- a) Area massima coperta dagli edifici non superiore ad 1/3 dell'area del lotto.
- b) Distanza dai confini: per costruzioni sino a ml. 12 di altezza le distanze dai singoli confini dovranno essere maggiori o al minimo uguali alla metà della misura dell'altezza del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuol determinare la distanza stessa; mentre se le distanze da stabilire saranno da confini sulla strada basterà che la somma formata dalle distanze della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma delle altezze dei due prospetti prospicienti i confini in questione. Per le costruzioni oltre i ml. 12 di altezza le distanze dai confini interni dovranno risultare maggiori o al minimo uguali alla misura dell'altezza del prospetto prospiciente il confine dal quale si vuol stabilire la distanza; mentre per la determinazione delle distanze dai confini stradali sarà sufficiente che la somma formata dalle distanze della costruzione dai confini direttamente opposti (uno stradale l'altro interno) sia uguale alla somma delle altezze dei due prospetti prospicienti i confini in questione. In ogni caso, se le costruzioni saranno isolate entro il rispettivo lotto, non potranno avere da tutti i confini distanze inferiori a ml. 3.

#### Art. 7

##### (Zona intensiva)

Nella zona intensiva esistente è consentita l'edificazione anche di case a schiera purché l'area coperta non superi 1/2 della superficie del lotto, e l'altezza in gronda non superi i ml. 12.

Le nuove costruzioni dovranno essere del tipo edilizio ricorrente nella zona stessa, mentre, negli eventuali ampliamenti o trasformazioni delle costruzioni esistenti non dovrà essere superata l'altezza media degli edifici contigui.

Dovranno essere altresì rispettate le distanze minime dai confini stradali e di proprietà ed eventualmente gli allineamenti esistenti, in modo da non turbare il carattere edilizio dominante nella zona.

#### Art. 8

Qualora le costruzioni di cui agli artt. 4°, 5°, 6° e 7° superino i ml. 25 d'altezza, i relativi progetti dovranno avere l'approvazione della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti.

#### Art. 9

##### (Costruzioni annesse)

Nelle zone di cui agli artt. 4°, 5°, 6° e 7° non saranno consentite dipendenze staccate dalla costruzione principale (garage, ripostigli, ecc.).

#### Art. 10

Nelle zone di cui agli artt. 4°, 5°, 6° e 7° in cui esistano pinete o, più in generale, piante ad alto fusto, dovranno essere conservati il carattere e l'aspetto d'insieme di esse; mantenute immutate l'estensione e il tipo delle essenze, e dovrà essere curata la buona conduzione agricole – forestale delle singole piante.

Potranno essere praticati tagli periodici, secondo le buone regole forestali, le tradizioni locali e le particolari norme vigenti in materia, purché di volta in volta sia ricostituito il patrimonio arboreo.

Le zone di verde pubblico e privato saranno mantenute in modo da formare dei complessi arborei e di verde del tipo caratteristico locale.

Le essenze delle piantagioni, la disposizione di queste e la sistemazione dell'insieme saranno perciò tali da riprodurre per quanto possibile, l'ambiente naturale del luogo.

Tali zone dovranno essere particolarmente curate dai proprietari e, dove occorra, migliorate con il collocamento a dimora di nuove piante delle quali dovrà essere assicurato l'attecchimento ed il normale sviluppo con gli accorgimenti più idonei allo scopo.

#### Art. 11

Per le costruzioni esistenti nelle zone di cui all'art. precedente potranno essere consentite trasformazioni soltanto se la soluzione architettonica progettata costituirà evidente miglioramento rispetto a quella esistente, particolarmente in funzione dell'inserirsi della costruzione stessa nel paesaggio in cui si inquadra o nell'ambiente in cui è situata.

#### Art. 12

##### (Zona balneare)

Nella zona balneare che comprende più particolarmente il viale Litoraneo e la spiaggia sino alla battima, le costruzioni a carattere balneare esistenti dovranno essere conservate nel modo migliore con opportune opere di manutenzione e, ove necessario, migliorate.

#### Art. 13

Nella zona di cui al precedente articolo dovranno essere ridotte al minimo le case di guardianaggio nelle quali, in ogni caso, dovranno essere accentrati i servizi dei bagni (docce, gabinetti, deposito ombrelloni) e quanto altro è collegato all'attrezzatura dei bagni stessi.

#### Art. 14

##### (Criteri di misurazione)

L'altezza dei fabbricati si misura dal piano di calpestio del più basso locale abitabile alla linea di gronda. Ove il piano di calpestio sia tutto più alto della linea di terra, detta altezza si misura dal punto più basso della linea di terra alla linea di gronda.

Il computo dell'area coperta dagli edifici si effettua in base alla effettiva occupazione della superficie edificabile, sia con strutture coperte che con terrazze.

#### Art. 15

(Norme per la flora)

Per quanto concerne il rispetto e lo sviluppo delle colture e delle particolari piantagioni, valgono le seguenti norme:

- a) La piantagione di nuove alberature, compatibilmente ben inteso con le limitazioni ed i vincoli di cui ai precedenti articoli, potrà essere ammessa soltanto se trattasi di essenze intonate con l'ambiente e con il paesaggio circostante.
- b) La disposizione delle alberature dovrà in generale attenersi all'andamento del terreno (ove questo non sia pianeggiante) ed evitare di assumere forme geometriche in contrasto con l'ambiente.
- c) Quando per eseguire costruzioni o sistemazioni di qualsiasi natura o estensione, sia necessario abbattere piante ad alto fusto, è richiesta la reintegrazione arborea nell'ambito della stessa località. A tal uopo la Soprintendenza ai Monumenti competente è tenuta a richiedere tutte le garanzie necessarie nelle forme più idonee, e potrà dettare prescrizioni particolari atte ad ottenere la reintegrazione arborea nel modo più rapido e sicuro.

#### Art. 16

(Prescrizioni speciali)

Nell'intero territorio compreso nel Piano Paesistico, valgono altresì le seguenti disposizioni:

- a) In qualunque sistemazione dovranno essere, per quanto possibile, impiegati materiali, rifiniture e colori di tipo ambientale, per i quali la Soprintendenza competente potrà sempre dettare prescrizioni speciali, sia di indole generale che particolare.
- b) Le recinzioni delle proprietà non dovranno essere tali da determinare contrasti con gli elementi ambientali della località, a seconda dei casi.
- c) Sono vietati i tabelloni, cartelli ed altri mezzi pubblicitari di qualunque tipo.

#### Art. 17

(Autorizzazione dell'opera)

prima di eseguire qualsiasi opera di costruzione, trasformazione od assetto che comporti una modifica dello stato attuale, dovrà richiedersi il nulla-osta alla competente Soprintendenza ai Monumenti.

Se l'opera è soggetta ad autorizzazione ai sensi del Regolamento Edilizio Comunale, la domanda per la concessione del nulla-osta sarà fatta in uno con la domanda di concessione per la prescritta licenza edilizia.

Il Comune, dopo il preliminare riscontro di ufficio e dopo aver sentito in merito il parere della Commissione Edilizia Comunale opportunamente integrata con esperti scelti d'intesa con la competente Soprintendenza ai Monumenti, trasmetterà gli atti a quest'ultima, accompagnandoli con propria relazione.

La Soprintendenza, qualora ritenga che il progetto non sia in contrasto con le norme di legge e del presente regolamento, concederà il proprio nulla-osta, apponendo il visto di approvazione sugli elaborati. Tale autorizzazione potrà anche essere subordinata all'osservanza, in sede esecutiva di determinate condizioni.

Nel caso in cui la Soprintendenza ritenga di non poter concedere il nulla-osta richiesto, ne darà notizia al Comune motivando il proprio rifiuto.

Qualora trattisi di opere di trasformazione per le quali non sia richiesta la licenza edilizia, il nulla-osta sarà richiesto e rilasciato con le medesime modalità di cui sopra, senza che sulla richiesta si pronunci preliminarmente la Commissione Edilizia Comunale.

#### Art. 18

(Progetti e documentazioni)

La richiesta di nulla-osta dovrà essere accompagnata dalla presentazione degli elaborati tecnici atti ad individuare preliminarmente tutti gli elementi che costituiscono parte essenziale e determinante dell'opera da eseguire.

In particolare per le opere soggette ad autorizzazione ai sensi del Regolamento Edilizio Comunale, sono prescritti gli elaborati previsti dal vigente Regolamento Edilizio, oltre quelli che di volta in volta la Soprintendenza riterrà opportuno e necessario richiedere.

#### Art. 19

(Vigilanza)

Per la vigilanza sulla esatta rispondenza di ciascuna opera alle norme del presente Regolamento ed al nulla-osta concesso, la Soprintendenza ai Monumenti si avvale, oltre che dei propri organi della collaborazione del Comune che, per altro, è tenuto a segnalare tempestivamente alla Soprintendenza stessa ogni eventuale infrazione.

#### Art. 20

(Sanzioni)

Per qualsiasi trasgressione ed infrazione delle norme del presente Regolamento, saranno applicate le sanzioni previste dalla legge 29 giugno 1939 n°1497 e dal relativo Regolamento 3 giugno 1940 n° 1357.

Il sopra citato Regolamento di esecuzione venne poi sottoscritto dal Soprintendente ai Monumenti e Gallerie per la Provincia di Pisa, Livorno, Lucca, e Massa Carrara.

Dell'intero Piano Paesistico solamente il territorio di Viareggio fu oggetto del D.M. 10/02/1976 relativo alla "dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Viareggio. Questo provvedimento interministeriale, emesso dal Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali di concerto con il Ministro per il Turismo e lo Spettacolo, accoglieva la serie di considerazioni contenute nel verbale della Commissione provinciale di Lucca per la protezione delle bellezze naturali che, nell'adunanza del 23/03/1973, aveva incluso nell'elenco delle località da sottoporre alla tutela paesistica la zona fiancheggiante la via dei lecci in comune di Viareggio. Il verbale della suddetta Commissione era stato poi pubblicato nei modi prescritti dalla legge all'albo pretorio del comune di Viareggio ma nessuna opposizione era stata presentata, nei termini di legge, avverso la predetta proposta di vincolo. Più precisamente il vincolo comportava l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo, dell'immobile ricadente nella località vincolata di presentare alla competente Soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che potessero modificare l'aspetto esteriore della località stessa. Si riconosceva in definitiva che la zona predetta aveva notevole interesse pubblico perché presentava un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale con l'antico muro di cinta della tenuta Borbone che per circa 1300 m. delimitava, integrandosi, la pineta di Levante ricca in quel punto di maestose e rigogliosissime piante centenarie di pini e di leccio, concorrendo così a creare quadri naturali di eccezionale valore. Col decreto quindi si stabiliva che la zona fiancheggiante la via dei Lecci sita nel comune di Viareggio aveva notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29/06/1939 n. 1497, articolo 1 comma terzo, ed era quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa. Tale zona era delimitata da una linea immaginaria che partendo dalla mezzeria di via Comparini, nel punto di incontro con il confine della zona già vincolata con D.M. 15/12/1959 (Gazzetta Ufficiale n.42 del 19/02/1960) verso monte, seguiva la mezzeria stessa fino a quella di via dei Lecci, che percorreva poi fino ad

incontrare il confine della predetta zona già vincolata, pertinente al giardino della tenuta arciducale. In conclusione si incrementò la superficie di territorio del comune di Viareggio inclusa nel Piano Paesistico.

Il territorio della Riviera Versiliese, compreso nel Piano Territoriale Paesistico, era suddiviso in varie zone ed assoggettato a specifiche norme che disciplinavano, mediante parametri ed indici edilizi, le opere da eseguire nelle zone medesime. Successivamente la maggior parte dei Comuni e precisamente i Comuni di Massa, Pietrasanta, Camaiore e Viareggio si dotarono di Piani Regolatori Generali che, disposti ai sensi della legge 17/08/1942 n. 1150 e successive modificazioni, stabilivano anch'essi la suddivisione in zone del territorio e fissavano, sempre ai fini edificatori, indici e parametri edilizi. Di conseguenza tale situazione normativa poteva determinare, con disposizioni alternative ed a volte in contrasto tra loro, contraddizioni e confusione nell'applicazione delle norme stesse. Allo scopo di evitare incongruenze fra strumenti urbanistici, si dovette in definitiva ricorrere all'approvazione di una variante al Piano Territoriale Paesistico della Riviera Versiliese interessante i territori litoranei dei Comuni di Massa, Montignoso, Forte dei Marmi, Pietrasanta, Camaiore e Viareggio. In particolare le zone soggette al Piano nel singolo Comune di Viareggio erano le seguenti:

comprendeva il territorio tra viale Marco Polo e la Fossa dell'Abate, il quale era suddiviso in zone distinte in categorie A e B come per l'attiguo comune di Camaiore. Qualsiasi opera permanente o provvisoria, che potesse comportare trasformazioni all'aspetto dei luoghi ricadenti nelle singole zone sopra ricordate in cui era suddiviso il territorio soggetto al Piano, era disciplinata da disposizioni contenute in un apposito Regolamento di esecuzione predisposto per il Comune di Viareggio. In sintesi le norme erano le seguenti:

- Comune di Viareggio:

La categoria A comprendeva:

- zona estensiva: rapporto 1/6;
- zona semiestensiva: rapporto 1/5;
- zona semintensiva: rapporto 1/3;
- zona intensiva: rapporto 1/2 ed altezza massima 12 ml.
- La categoria B comprendeva la zona balneare.

Anche per queste zone, come per le precedenti del comune di Camaiore, erano stabilite disposizioni per quanto riguardava la flora e lo sviluppo delle colture in genere.

L'impostazione del Piano Paesistico, sopra descritto in termini generali, rispondeva ai principi di tutela ambientale quali erano sanciti nella legge 29/06/1939 n. 1497 e risentiva pertanto degli indirizzi propri di un tempo in cui mancavano, a livello nazionale, non solo una politica di pianificazione urbanistica del territorio, ma anche la codificazione degli strumenti tecnici e legislativi per conseguirla.

Alla base di tale impostazione stava una visione estetico – formale del territorio, il quale era considerato come entità in ogni caso suscettibile di edificazione; la tutela dei valori paesaggistici era assicurata dall'osservanza di rapporti stabili zona per zona. Pertanto la suddivisione in varie zone e la variabilità di tali rapporti obbedienti al criterio di "visuale" prescindevano da un qualsiasi intento di organizzazione del territorio, in termini di destinazioni d'uso, di predisposizioni di servizi, attrezzature e di impianti, e cioè da un assetto generale del territorio stesso. Il regime essenzialmente vincolistico contenuto in detto Piano non poteva e non doveva ovviamente determinare scelte o indirizzi sulle destinazioni né, di conseguenza, proporre elementi di pianificazione.

L'evolversi della cultura urbanistica, le nuove concezioni sull'uso del territorio, visto nell'insieme delle sue componenti socio-economiche e la stessa evoluzione del concetto di "bene culturale" o "bene ambientale" e l'individuazione dei mezzi di salvaguardia e recupero di questi, aveva determinato nel tempo sia un diverso "modo" di affrontare i problemi territoriali (sia pure ancora a livello comunale), sia una nuova strumentazione urbanistica. Già la legge 17/08/1942 n.1150 poneva le basi di un discorso diverso rispetto alle disposizioni precedenti – parziali e di settore – e le successive modificazioni, anche se non sostanziali sotto questo profilo, avevano introdotto perfezionamenti e, comunque, ribadito ed ampliato i criteri cui si deve ispirare l'atto pianificatorio.

La zona in questione, tra le più caratterizzate della costa toscana non solo sotto l'aspetto dei valori ambientali presenti ma anche per la particolare conformazione degli insediamenti e per l'incidenza che vi esercitava l'attività balneare, era una entità che doveva trovare in un suo strumento a scala sovracomunale gli indirizzi di assetto territoriale capaci di coordinare gli elementi diversi che la componevano. Ma insufficiente, di fronte a questa problematica, già si avvertiva il tipo di pianificazione a livello comunale che le varie Amministrazioni si erano peraltro date, non adeguata si rivelava la normativa di una Piano impostato sui concetti sopra esposti.

Era inoltre da far presente che la situazione urbanistica dei vari Comuni interessati dal Piano si era notevolmente modificata dopo il 1960, anno dell'approvazione ministeriale del Piano in questione. Per quanto concerne il Comune di Viareggio, questo si era dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.M. n. 3049 dell'08/07/1971.

Alla metà degli anni Settanta del Novecento si era pertanto giunti alla presenza, su quasi tutto il territorio compreso nel Piano Paesistico, di strumenti urbanistici operanti che dettavano, tra l'altro, particolari norme e disposizioni sull'uso e la disposizione dei suoli e stabilivano propri parametri da seguire nell'edificazione, che si poneva oltretutto in alternativa, a volte in contrasto, con quelli stabiliti dal suddetto Piano. Di conseguenza la situazione era, sotto il profilo normativo, confusa in quanto le stesse aree potevano essere soggette a prescrizioni diverse ai fini edilizi. Si rese perciò necessario eliminare le contraddizioni che una tale situazione presentava. In proposito la stessa Soprintendenza ai Monumenti, competente per territorio, sollecitava, in una nota del 21/09/1976, la Regione Toscana ad assumere provvedimenti in merito.

Era infine da considerare che i Piani Regolatori dei Comuni inclusi nel Piano, tutti approvati dopo l'entrata in vigore della legge 06/08/1967 n. 765, contenevano disposizioni riguardanti la tutela dei complessi storici, monumentali ed ambientali e del paesaggio in genere, in ciò non differendo – salvo che per i parametri e specifiche destinazioni – da quanto il Piano Paesistico stabiliva, naturalmente inquadrando tali disposizioni in un contesto più ampio ed integrando la normativa di quest'ultimo con particolari disposizioni attuative (obbligo di Piani particolareggiati, ecc.).

Per i motivi sopra esposti dovevano essere introdotte nel Piano Paesistico quelle modifiche che tenessero conto della sopravvenuta strumentazione urbanistica. Tali modifiche riguardavano essenzialmente la distinzione in zone ed i parametri urbanistici contenuti nei singoli Regolamenti di esecuzione, che erano da considerarsi decaduti e sostituiti rispettivamente con la zonizzazione ed i parametri stabiliti dai singoli strumenti urbanistici comunali già approvati (Comuni di Massa, Pietrasanta, Camaione e Viareggio) e dal momento della loro approvazione (Comuni di Montignoso e Forte dei Marmi).

Con tutto ciò premesso e considerato la C.R.T.A - Commissione Regionale Tecnico Amministrativa Sezione Urbanistica e Beni Ambientali della Regione Toscana, dopo avere esaminato il Piano Territoriale Paesistico della Riviera Versiliese nella seduta del 23/06/1977, espresse il parere che al suddetto Piano, si dovesse apportare la seguente modifica: “all'entrata in vigore di nuove previsioni e disposizioni urbanistiche con l'approvazione dei Piani Regolatori Generali, decadessero le norme contenute nei Regolamenti di esecuzione relative alle divisioni in zone ed alle caratteristiche da seguire nell'edificazione nelle zone medesime”.

Ritenendo di far proprio quanto espresso nel sopracitato parere della C.R.T.A., la Giunta Regionale con la deliberazione n. 9421 del 03/11/1977 approvò la già sopra citata modifica al Piano Territoriale Paesistico della Riviera Versiliese.

### **1.8.3 - P.R.G. INTERCOMUNALE VIAREGGIO - VECCHIANO**

Il progetto di piano intercomunale, affidato ai progettisti P. Bellò, D. Cardini, I. Dati, N. Di Gagno, F. Mazzucchi, P. Moroni e G. Ramacciotti, era stato concepito nel quadro di un più ampio esame urbanistico a carattere regionale e le sue linee di sviluppo erano strettamente collegate alla prospettiva di sviluppo economico di una regione compresa tra le foci del Magra, le Apuane e Livorno, anche in considerazione delle grandi correnti turistiche. Infatti si era concepita la pianificazione del territorio dei due comuni di Viareggio e Vecchiano come strumento propulsivo per un più ampio programma di coordinamento e di sviluppo.

Gli indirizzi della ricerca urbanistica portavano ad una sempre più estesa concezione dell'atto pianificatorio mirando all'individuazione di territori urbani che superassero i formali confini amministrativi e costituissero una vera e più complessa realtà economico - sociale. Sino a questo momento storico tutto ciò era avvenuto nell'ambito della Legge Urbanistica del 1942 che configurava i piani intercomunali più come una sommatoria di piani comunali che come programmi unitari di sviluppo economico e urbanistico di un determinato territorio. Una nuova legislazione urbanistica doveva tendere appunto a rendere possibile un'organica ed efficace pianificazione dello sviluppo urbanistico nel quadro di uno sviluppo generale economico e sociale programmato del paese ed affidare in particolare ai comprensori intercomunali una precisa funzione, di approfondire e sviluppare cioè alla scala intercomunale le grandi linee dell'assetto e della valorizzazione del territorio in rapporto alla programmazione economica.

Nel caso specifico del Piano Intercomunale di Viareggio e Vecchiano (Decreto Ministeriale n. 2766 del 4.2.1958) la restrizione del concetto di intercomunalità alla semplice redazione coordinata di due piani comunali era esemplare; in sostanza l'intercomunalità derivava e si concludeva nell'esistenza di una grande fascia boschiva costiera: la Macchia Lucchese e la Macchia di Migliarino, di importanza regionale e nazionale ed alla necessità di una sua sistemazione unitaria nel quadro dello sviluppo urbanistico dei due comuni.

D'altra parte la stessa difesa e valorizzazione degli ambienti naturali e del paesaggio potevano essere risolti solo se il problema si fosse impostato ad una scala territoriale che consentisse d'inserire il problema stesso in un quadro più generale, nel quale avrebbero trovato piena e integrata soluzione tutti i problemi di sviluppo economico e urbanistico.

Pertanto il progetto di piano intercomunale era stato impostato su una ipotesi di lavoro ad ampia prospettiva per non incorrere nel rischio di limitare le possibilità effettive di sviluppo, in un mondo che vedeva sempre più complesso le interrelazioni ed i rapporti tra i singoli agglomerati urbani, i loro territori, le regioni e le grandi correnti economiche internazionali.

#### **- IL COMPRESORIO TURISTICO VERSILIESE: CARATTERISTICHE ED UBICAZIONE**

L'ipotesi di lavoro, assunta dai progettisti, era basata sulla individuazione di una zona che, per le sue tendenze ormai chiaramente affermate e per le sue intrinseche possibilità, poteva essere attrezzata a zona di svago e di riposo e che poteva accogliere delle notevoli correnti turistiche su scala europea e su scala nazionale. Si era cioè determinato un comprensorio urbanistico - economico che poteva corrispondere alla funzione di cardine di sviluppo prevalentemente turistico della regione.

Questo territorio, al quale si assegnava il nome di Comprensorio Turistico Versiliese, doveva trovare un suo proprio assetto amministrativo a livello consortile con la partecipazione degli enti locali comunali, le amministrazioni provinciali, quelle regionali e gli enti di sviluppo economico territoriale.

Il Comprensorio, che si estendeva tra il fiume Magra, il litorale Tirreno, le Apuane e Livorno, si trovava alla convergenza di un complesso di arterie di importanza nazionale ed internazionale ed altresì godeva della vicinanza di numerosi centri di notevole interesse storico e culturale.

In primo luogo il Comprensorio venne steso ai comuni di Carrara, Massa, Montignoso, Forte dei Marmi, Seravezza, Stazzema, Pietrasanta, Camaiore, Massarosa, Viareggio, Vecchiano, S. Giuliano Terme e Pisa avendo come suo capoluogo Viareggio. L'intero territorio era attraversato principalmente da due grandi arterie di traffico: l'una la via Aurelia, che lo attraversa in senso nord-sud, e l'altra l'autostrada Firenze-mare che lo attraversa in senso est-ovest. Tuttavia il carico di questi grandi assi era assai diverso in quanto l'Aurelia all'epoca svolgeva ancora un ruolo importantissimo di asse commerciale nazionale.

Nelle estremità settentrionali e meridionali del territorio esistevano, ed allora erano in espansione, i due poli di sviluppo industriale di Massa - Carrara e di Livorno - Pisa. Le zone di più rilevante produzione agricola erano localizzate nella piana di Sarzana, lungo il corso inferiore del Serchio, tra il lago di Massaciuccoli e Pisa, e nella parte interna della fascia Tirrenica, tra Torre del Lago e Massa, e nella piana di Lucca.

Tutta la costa Tirrenica era coperta di folte zone di pineta, particolarmente nella parte meridionale del territorio: Macchia Lucchese, Macchia di Migliarino, S. Rossore ecc.

Lo stesso territorio era attraversato in parte dai fiumi Serchio ed Arno che nei tratti più vicini al mare presentavano ottime condizioni per la navigabilità da diporto e per la pesca; lo stesso lago di Massaciuccoli godeva delle stesse caratteristiche e di uno scenario naturale di una singolarità unica.

Il massiccio delle Apuane, in gran parte occupato da un esteso bacino marmifero, presentava pure caratteristiche panoramiche assai interessanti e di ancora limitata valorizzazione.

Ai margini del territorio si trovavano importanti centri storici quali Pistoia, Lucca, Pisa ed a poca distanza Firenze.

La realizzazione della rete viaria primaria, quali l'autostrada Parma - mare, l'autostrada Sestri - Livorno e la variante Aurelia, portarono certamente ad una ulteriore valorizzazione economica generale della zona ed a un rafforzamento della tendenza al potenziamento turistico dei centri già attrezzati.

#### - LINEE ECONOMICHE DI SVILUPPO

Le linee di sviluppo del Comprensorio erano riassunte nei seguenti tre punti di indirizzo economico generale:

- a) - rafforzamento e stabilizzazione dei due bacini industriali di Massa Carrara e di Pisa Livorno, che erano di fatto autonomi economicamente e produttivamente e che costituiscono il fulcro delle attività secondarie di questa parte della Toscana;
- b) - valorizzazione dei complessi turistici esistenti e loro estensione;
- c) - valorizzazione e specializzazione delle zone agricole comprese o gravanti sul Comprensorio stesso.

Specializzazione delle attività industriali ed artigianali locali nel più generale processo di trasformazione turistica con particolare cura dei prodotti di qualità: abbigliamento, conserve alimentari, cantieri per imbarcazioni da diporto, prodotti speciali per attrezzature turistiche ecc.

Tutto ciò aveva l'obiettivo di portare a costituire non tanto delle vere e proprie zone industriali quanto piuttosto delle piccole zone di industria leggera e delle zone miste residenza - lavoro.

In conclusione l'equilibrio economico di questa parte della Regione Toscana si raggiungeva basandosi da una parte sullo sviluppo delle attività secondarie, concentrate nei due complessi industriali di Livorno - Pisa e di Massa - Carrara unitamente al bacino minerario delle Apuane, e dall'altra parte sul potenziale turistico del Comprensorio intorno al quale avrebbero dovuto ruotare le attività secondarie e terziarie di una grande parte della popolazione, che non aveva diretto e stabile impiego nelle zone industriali predette.

A queste linee strutturali si sarebbero dovute adeguare con uno sviluppo parallelo le infrastrutture (comunicazioni ferroviarie e stradali, scali marittimi ed aerei, attrezzature principali ecc.) e le sovrastrutture (i servizi, gli insediamenti residenziali ecc.).

#### - IPOTESI DI SVILUPPO ECONOMICO DEL TERRITORIO

Da un'approfondita analisi economico demografica, delle attività terziarie e secondarie nonché delle attività turistiche era scaturita l'ipotesi di sviluppo economico del Comprensorio. Sulla base delle sopra citate tre linee direttive economiche lo sviluppo quantitativo delle attrezzature turistiche del Comprensorio era assolutamente condizionato dalla qualificazione e dal rinnovamento generale della struttura stessa.

Ciò significava che qualsiasi capacità di espansione numerica delle presenze turistiche del Comprensorio poteva essere bloccata, come all'epoca stava avvenendo, anche con un notevole potenziamento delle attrezzature ricettive. La materia prima dell'industria turistica era fondamentalmente costituita dal patrimonio fisico delle spiagge, delle pinete, dei laghi e dei monti. Qualsiasi piano di sviluppo turistico che non esaltasse e non valorizzasse questa materia era destinato al fallimento economico tanto più rapidamente e vistosamente quanto più massicci erano gli investimenti realizzati.

Il mantenimento dell'allora flusso turistico e una sua ulteriore espansione non sarebbe certo il prodotto meccanico di un semplice incremento, anche vistoso, della ricettività ma la risultante di tre diverse componenti che avrebbero condizionato ogni seria iniziativa imprenditoriale:

- a) ubicazione di nuovi insediamenti in aree limitate adiacenti a zone di spiccate caratteristiche paesistiche con imposizioni di rigidi vincoli di conservazione delle zone stesse che ne costituissero la vera ed unica garanzia di funzionalità e di rendimento economico;
- b) estensione del tradizionale arco di permanenza, da giugno a settembre, promovendo il funzionamento di particolari attrezzature nella bassa stagione concentrandole in opportune zone;
- c) priorità, nella utilizzazione delle zone di maggiore valore paesistico, alle attrezzature turistiche di tipo industriale.

Il territorio del Comprensorio si poteva dividere in differenti zone:

- una zona turistica già allora attrezzata da Marina di Carrara fino a Viareggio per la quale era da prevedere un nuovo ammodernamento degli impianti;
- una grande zona di sviluppo turistico divisa in tre sottozone: litoranea, interna e montana, e che avrebbe assorbito la quota essenziale dell'incremento generale di ricettività.

Importanza determinante in tale sviluppo doveva rivestire l'organizzazione viaria primaria. L'autostrada Sestri Levante e l'adeguamento della S.S. Aurelia avrebbero convogliato gran parte del traffico turistico, mentre con la Parma – mare la Firenze – mare sarebbe dovuto arrivare dall'Autostrada del Sole una ulteriore corrente di traffico commerciale e turistico. Queste correnti di traffico dovevano raggiungere la massima concentrazione all'altezza di Viareggio e proprio a Viareggio spettava quindi la funzione direzionale del Comprensorio.

#### - SITUAZIONE GENERALE DEL TERRITORIO INTERCOMUNALE DI VIAREGGIO E VECCHIANO

I comuni di Viareggio e Vecchiano contavano una popolazione di 59.350 abitanti (dati dei servizi anagrafici al 31/12/1963: Viareggio 50.313 abitanti, Vecchiano 9.067 abitanti), unitamente coprivano una estensione di 9.842 Ha (Viareggio 3.111 Ha, Vecchiano 6.713 Ha) con una densità territoriale globale di 603 ab/Kmq (Viareggio 1617 ab/Kmq, Vecchiano 135 ab/Kmq).

Il territorio intercomunale presentava caratteristiche piuttosto differenziate:

- a) una fascia costiera occupata nell'estremità settentrionale dell'abitato di Viareggio, libera nella parte centrale e meridionale, e coperta da due parchi naturali: la Macchia Lucchese e la Macchia di Migliarino che si estendevano sino al corso del fiume Serchio per una superficie di circa 3,000 Ha, quasi 1/3 del territorio intercomunale;
- b) una fascia interna di pianura adiacente al lago di Massaciuccoli estesa sino al Serchio, solcata da numerosi canali di bonifica; le zone più prossime al lago presentavano carattere acquitrinoso, ma nel complesso le opere di bonifica avevano determinato di terreni fertili e favorevoli alla trasformazione agricola e a culture pregiate: floricoltura e orticoltura;
- c) una zona collinare, immediatamente a nord del centro di Vecchiano, ricca di vigneti e uliveti.

Gli insediamenti più importanti erano concentrati in Viareggio capoluogo e in una serie di centri minori nella zona di Torre del Lago, di Migliarino Pisano, di Vecchiano – Nodica e Filettole. La parte direzionale e commerciale era concentrata presso la zona sud di Viareggio capoluogo; in esse erano concentrati i maggiori edifici a carattere direzionale, le più importanti attrezzature turistiche, gli opifici commerciali e industriali. Viareggio non costituiva solamente la maggiore concentrazione di popolazione ed il centro turistico più importante del litorale versiliese, ma anche un polo economico e commerciale di tutti i comuni della Versilia Lucchese ed anche della zona collinare.

Nel territorio intercomunale la distribuzione degli insediamenti presentava una stretta correlazione con la struttura economica e produttiva delle varie zone.

Per il nucleo più centrale di Viareggio gli insediamenti residenziali permanenti e le residenze turistiche stagionali, in origine notevolmente differenziati, presentavano una notevole promiscuità a seguito dello sviluppo edilizio.

Più caratterizzati gli insediamenti residenziali immediatamente a sud e a nord del canale Burlamacca, direttamente collegati alle attività produttive cantieristiche, portuali e gli insediamenti più a nord della riviera di ponente e a Torre del Lago, prevalentemente turistici e corrispondenti a due diversi livelli qualitativi delle correnti turistiche.

Un certo sviluppo degli insediamenti sparsi si era registrato in corrispondenza delle culture agricole specializzate: floricoltura e orticoltura, facilitato dalla fitta rete di strade comunali che collegavano le fasce più interne con le zone urbanizzate.

Gli insediamenti industriali e artigianali si concentravano nella zona delle darsene, gli impianti strettamente connessi alle attività portuali e cantieristiche si trovavano lungo il canale Burlamacca, infine tutte le altre si situavano nel settore compreso tra la via provinciale per Lucca e le linee ferroviarie per Pisa e per Lucca; a Torre del lago si localizzavano quelle connesse all'estrazione della sabbia.

Nel territorio di Vecchiano gli insediamenti residenziali erano strettamente collegati alla distribuzione delle culture agricole e alle attività delle cave (Filettole). Gli insediamenti si concentravano e si articolavano in unità la cui dimensione e dislocazione era strettamente collegata alle attività agricole.

#### - CARATTERISTICHE FUNZIONALI E DIMENSIONALI DEL PIANO

Punto focale del Piano Intercomunale era il nuovo centro direzionale di Viareggio, un organismo urbano destinato a costituire la chiave dell'intero Comprensorio Turistico dal Magra al Serchio. Inoltre il Piano si articolava in una serie di fulcri d'interesse dislocati lungo la costa e nell'interno, atti appunto a qualificare e differenziare le

varie zone del territorio, collegati fra loro e con il centro direzionale da un'organica rete viaria a traffico specializzato e selezionato.

Gli insediamenti, stagionali e residenziali permanenti, le attrezzature, ricreative produttive e balneari, e le zone naturali libere di spiaggia e di verde erano stati organizzati in un sistema articolato e decentrato che trovava le sue articolazioni fondamentali nella riviera di levante di Viareggio, nella zona di Torre del Lago – Bufalina, nella zona del lago di Massaciuccoli, nella zona di Migliarino – foci del Serchio. Questo sistema articolato e decentrato aveva come tessuto connettivo le grandi fasce di spiaggia libera e di parco naturale: Macchia Lucchese e di Migliarino, la fascia di attrezzature intercomunali tra il Viale dei Tigli e il Viale dei Lecci, la fascia di zona agricola altamente specializzata e la zona venatoria intorno al lago di Massaciuccoli.

La localizzazione dei nuovi centri di espansione era sempre stata legata sia al sistema decentrato sia ai nuclei di interesse economico complementari alle attività turistiche, in modo da consentire una struttura vitale e funzionante anche nei periodi non estivi. Le nuove zone di espansione a levante di Viareggio, vialone ed Ex Campo d'Aviazione, gravitavano sulla nuova zona portuale, sul centro direzionale e sulla nuova zona industriale. I centri di Torre del Lago e della Bufalina gravitavano sulle zone di floricoltura, orticoltura e sulle attività produttive lacuali, sulla nuova zona industriale di Viareggio e sulla fascia di attrezzature intercomunali. Il nuovo centro di Migliarino gravitava sulla zona industriale prevista all'incrocio delle due autostrade Firenze – Mare e Sestri - Livorno e sulle zone agricole.

In sostanza si iniziò a realizzare una valorizzazione “decentrata” per punti del territorio comunale, configurando le espansioni residenziali non come semplici accrescimenti dell'abitato ma come veri nuclei vitali di un complesso e variato organismo, adeguatamente connessi ed integrati dal sistema delle infrastrutture di collegamento.

Per quanto concerne la rete viaria il Piano prevedeva una soluzione del problema secondo criteri di una razionale suddivisione del traffico nazionale, pesante e veloce, del traffico turistico e del traffico commerciale e intercomunale.

Il traffico nazionale di transito, pesante o veloce, con l'Autostrada E1 e la variante Aurelia era stato completamente svincolato dalle zone urbanizzate del territorio intercomunale precedentemente da esso attraversate, scorrendo tangenzialmente ad esse a stretto contatto ma senza interferenze e strozzature. Le correnti di traffico autostradale si immettevano nel territorio intercomunale, direttamente o attraverso l'Aurelia, con il casello di Migliarino a sud e con il casello Camaiole – Viareggio a nord. Queste correnti e quelle percorrenti l'Aurelia si distribuivano sul territorio intercomunale mediante 5 assi di penetrazione a svincolo attrezzato che ripartivano il traffico sulla rete viaria intercomunale, selezionato e differenziato secondo le diverse caratteristiche di traffico turistico, commerciale, intercomunale e locale.

- a) **TRAFFICO TURISTICO** – il traffico di penetrazione, collegamento diretto con le zone residenziali turistiche e ricreative, si distinse da quello di collegamento tra le varie zone, itinerari turistici. Attraverso gli svincoli di Migliarino, Torre del Lago di Bicchio e delle Cateratte, dall'Aurelia si raggiungevano i centri turistici di Migliarino, Serchio, Torre del Lago – Bufalina, lago di Massaciuccoli, della riviera di levante: centro direzionale turistico e porto, e della riviera di ponente. Questi vari centri erano a loro volta collegati da strade turistiche a traffico lento: strade – parco, che erano previste per il lungomare riportando il traffico turistico veloce sulla via Buonarroti alle spalle cioè della fascia alberghiera. Per salvaguardare il carattere di parco nazionale e prevenire qualsiasi possibilità di utilizzazione edilizia, si ritenne opportuno evitare attraversamenti della Macchia di Migliarino, che rimase servita solamente da strade attestata alle due estremità: settentrionale, lungo la Bufalina, meridionale, lungo il Serchio, cioè in corrispondenza dei due rispettivi centri turistici.
- b) **TRAFFICO COMUNALE E INTERCOMUNALE** - commerciale era costituito da un sistema analogo a quello turistico. Gli stessi assi di penetrazione, che si svincolavano dall'Aurelia, e il 5° asse, che si congiungeva con la penetrazione della provinciale da Lucca: via di Montramito, si attestavano sulla rete viaria intercomunale commerciale e collegavano direttamente i centri residenziali permanenti, produttivi e le attrezzature intercomunali. Lo svincolo di Migliarino serviva la zona industriale e, innestandosi con la provinciale vecchianese, collegava Migliarino a Vecchiano. Lo svincolo di Torre del Lago collegava i centri residenziali permanenti della Bufalina, Torre del Lago e il lago di Massaciuccoli. Lo svincolo di Bicchio serviva la nuova zona industriale di Viareggio, il centro direzionale commerciale e il porto. L'arteria principale di collegamento intercomunale, procedendo da nord verso sud, seguiva la sede attuale dell'Aurelia fino al canale Burlamacca, passando poi tangenzialmente ai centri di lavoro, commerciali e di produzione, fino a congiungersi al viale dei Lecci, opportunamente ampliato, per poi continuare verso il lago di Massaciuccoli e Vecchiano. Quest'ultima soluzione non avrebbe compromesso le due correnti di traffico commerciale e turistico nel tratto Torre del Lago – Vecchiano in quanto non sarebbe stata causa di strozzature ed il traffico turistico, in questo tratto, avrebbe avuto un carattere secondario rispetto alla corrente dominante rappresentata dalla direzione nord-sud. Sull'asse di collegamento commerciale intercomunale si attestavano anche tutte le provenienze, prevalentemente a traffico pendolare, dal retroterra collinare di Viareggio: Camaiole, Massarosa, Bozzano ecc.

L'ipotesi di sviluppo e qualificazione del turismo trovavano attuazione nel Piano attraverso il potenziamento delle attrezzature, l'organizzazione decentrata delle residenze stagionali, la massima valorizzazione e protezione degli ambienti naturali e dei valori paesistici.

Le attrezzature costituivano i punti chiave di sviluppo del Piano Intercomunale e si distinguevano per la loro funzione specifica e il loro inserimento nel tessuto urbano.

- a) CENTRO DIREZIONALE TURISTICO – Era costituito dalla zona del centro direzionale a sud dell'esistente e nuova zona portuale; comprendeva uffici, agenzie d'affari, banche, shopping – centers, edifici amministrativi e direzionali vari localizzati nella parte più a ridosso delle darsene. Questi complessi si attestavano su una quota sopraelevata sul piano del porto per diminuire il dislivello rispetto al sovrappasso delle darsene, per utilizzare il piano sottostante per parcheggi e magazzini a contatto con la zona cantieri e portuale e comunque per distaccarli dal complesso produttivo che gravitavano sulle darsene. Nella parte più verso mare e verso la pineta si sviluppava il CENTRO RESIDENZIALE TURISTICO, comprendente nella parte verso mare un complesso di attrezzature turistiche connesse più direttamente alle residenze e alle attività balneari.
- b) CENTRO AUTOMOBILISTICO – Si ubicava immediatamente ad est della zona direzionale; si collegava all'innesto delle principali arterie, essendo dislocato all'incrocio tra l'asse di penetrazione di Bicchio e l'arteria longitudinale commerciale intercomunale. Questo centro si costituiva di un complesso di attrezzature legate al traffico automobilistico: garage, motels, auto-stazioni di servizio, officine di riparazioni ecc. Inoltre attrezzature dello stesso tipo erano previste in corrispondenza delle penetrazioni stradali e precisamente lungo la penetrazione delle Cateratte, della via di Montramito, di Torre del Lago e di Migliarino.
- c) CENTRO VENATORIO – Doveva sorgere sulle rive nord-occidentali del lago di Massaciuccoli e costituire il raduno degli appassionati di caccia e di pesca; vi troverebbero sede circolari di caccia e pesca, campi di tiro al volo ed al piattello, ecc. Con l'intesa del Comune di Massarosa si poteva costituire un gran parco venatorio e potenziare nel bacino lacustre il patrimonio ittico per la pratica dello sport della pesca.
- d) CENTRO NAUTICO – Era previsto in prossimità delle foci del Serchio e doveva ospitare una serie di attrezzature e di circoli nautici. Un ruolo non indifferente potrebbe essere svolto dalle comunicazioni fluviali e dai canali navigabili. Il Serchio era già navigabile per buona parte del suo corso per battelli da diporto e da pesca. Infatti si ipotizzava che questi battelli potessero raggiungere il lago di Massaciuccoli attraverso la futura realizzazione di un canale che potrebbe partire tra Nodica e Vecchiano e seguire parallelamente il fosso della Barra. Inoltre attraverso numerosi canali e bacini sarebbe possibile dal lago di Massaciuccoli congiungersi con il canale Burlamacca per uscire sul mare all'altezza di Viareggio. Infine un'altra comunicazione d'interesse turistico poteva aprirsi mediante la sistemazione e l'allargamento del corso del fosso della Bufalina collegando direttamente il lago di Massaciuccoli con il mare.

L'insieme della nuova organizzazione viaria con la ristrutturazione della fascia edilizia (prevalentemente in essa compresa e destinata a costruzioni alberghiere) e della zona balneare avrebbe consentito la riqualificazione di questo settore del litorale, che negli ultimi anni aveva subito un grave processo di scadimento.

Per le attrezzature balneari, cioè per l'utilizzazione delle spiagge, nel piano si introdusse la necessità di evitare che nelle zone di nuovo impianto si ripetessero i fenomeni congestionanti della riviera di ponente. L'estensione e l'utilizzazione delle spiagge attrezzate venne regolata da norme precise. Si ritenne necessario lasciare tra zona e zona attrezzata, concentrate in corrispondenza degli insediamenti turistici, ampi intervalli di litorale libero dove non era consentito realizzare alcun impianto.

Pertanto restavano libere e allo stato naturale i tratti di spiaggia compresa tra la zona balneare del Vialone, quella di Torre del Lago – Bufalina e quella della foce del Serchio. Alle spalle di queste zone, vincolate contro qualsiasi ulteriore utilizzazione edilizia, la Macchia Lucchese e di Migliarino: la prima destinata a Parco Comunale e la seconda a Parco Nazionale.

Per quanto riguarda la difesa e valorizzazione degli ambienti paesistici e naturali, si sottolinearono alcuni problemi relativi agli insediamenti turistici posti al confine tra Viareggio e Vecchiano: zona a mare di Torre del Lago e lungo la Bufalina, alla saldatura tra la Macchia Lucchese e di Migliarino. Nel corso dello studio del Piano vennero compiuti una serie di fatti: lottizzazioni Lago-mare e Salviati, approvate dai competenti Ministeri e Sovrintendenza ai Monumenti nonché convenzionate dalle stesse Amministrazioni comunali. Questi fatti influirono negativamente limitando la libertà delle scelte di Piano. Relativamente a tali zone le soluzioni riportate nel Piano Intercomunale erano quindi il risultato di una rielaborazione di compromesso, discusse ed accettate in sede di Commissione Urbanistica Intercomunale; soluzioni cioè miranti alla rigorosa salvaguardia dell'inestimabile patrimonio paesistico, concentrando al massimo gli insediamenti nelle zone libere o più rade della Macchia, vincolando a parco tutte le rimanenti aree.

In base alla loro funzione e caratterizzazione le zone residenziali vennero distinte nel seguente modo:

- zone residenziali permanenti, destinate agli insediamenti della popolazione che vive stabilmente nel territorio intercomunale;
- zone residenziali stagionali, destinate prevalentemente agli insediamenti turistici.

Questa differenziazione era stabilita soprattutto dalla localizzazione e dalla struttura della residenza stessa. In generale le zone residenziali, per i criteri di integrazione fra zone turistiche e centri di attività e d'interesse permanenti, erano state pensate unite affidando ai piani particolareggiati esecutivi il compito di prevederne e caratterizzarne la struttura e il disegno urbano.

Per quanto concerne le modalità di attuazione, le zone residenziali si divisero nel seguente modo:

- zone di espansione;
- zone di completamento: si considerarono, oltre alle zone già urbanizzate ed attrezzate, tutta una serie di zone dove non era giusto estendere la città ma che erano in gran parte già investite dalla pressione edilizia. Questo fenomeno si rilevò soprattutto nella zona del Marco Polo, oltre l'Aurelia, e nella zona oltre la pineta di ponente verso il confine con il Comune di Camaiore dove si potrebbe creare un'ampia zona di verde e di "riposo" e

spezzare la continuità edilizia della fascia costiera. La ricerca era stata condotta nella direzione di contenere i limiti quantitativi, sia per quanto concerne l'estensione che la densità, stabilendo indici edilizi largamente inferiori a quelli vigenti allo scopo di istituire un vincolo di conservazione, lasciando cioè aperta la possibilità di future ristrutturazioni varie ed edilizie.

Per le zone residenziali nel loro complesso espresse in stanze (1 stanza = 100 mc) le previsioni dimensionali del Piano Intercomunale si riassunsero nel seguente modo:

	STANZE ESISTENTI	STANZE NUOVE	
		residenze permanenti	residenze stagionali
VIAREGGIO	54.900	25.800	12.520
VECCHIANO	7.200	7.975	7.365

Nelle stanze esistenti di Viareggio si compresero le future stanze a destinazione residenziale delle zone di ristrutturazione relative alle zone direzionali "V", "W" e turistiche "Y"; pertanto, in considerazione delle aliquote non residenziali di tali zone, il totale delle stanze si prevedeva inferiore a quello sopra indicato.

La ricettività turistica di quegli anni si valutò per Viareggio con un totale di 14.060 stanze in alberghi, pensioni, ville appartamenti e camere in affitto; mentre per Vecchiano non si registrò alcuna ricettività turistica.

Il Piano Intercomunale prevedeva un incremento totale di 20.000 stanze così ripartite:

- per Viareggio un totale di 12.750 stanze, di cui 3.400 stanze in alberghi e pensioni (3.100 stanze pari a 25% delle residenze stagionali e 300 stanze pari a 50% delle zone turistiche "h") e 9.350 stanze in ville e appartamenti (pari a 75% delle residenze stagionali);
- per Vecchiano un totale di 7.550 stanze, di cui 2.050 stanze in alberghi e pensioni (1850 stanze pari a 25% delle residenze stagionali e 200 stanze pari a 50% delle zone turistiche "h") e 5.550 stanze in ville e appartamenti (pari a 75% delle residenze stagionali).

Non era stata considerata la zona turistica "y" di ristrutturazione di Viareggio, in quanto vi si concentrava la grande maggioranza degli alberghi e la ristrutturazione avrebbe poi determinato un elevamento qualitativo più che quantitativo delle attrezzature ricettive.

Le zone produttive si distinsero nel seguente ordine:

- a) **ZONE COMMERCIALI:** erano concentrate in Viareggio in considerazione della funzione direzionale della città; la loro ubicazione doveva essere in relazione alle altre zone produttive residenziali con le quali, a seconda delle loro caratteristiche specifiche, sono o a diretto contatto o strettamente connesse mediante la struttura viaria;
- b) **ZONE ARTIGIANALI:** erano costituite da un complesso residenza – lavoro e piccola industria ubicato ad est della stazione ferroviaria di Viareggio;
- c) **COMPLESSO PORTUALE:** comprendeva i vari cantieri, le installazioni portuali e le attrezzature necessarie per il potenziamento delle attività connesse alla pesca che facevano di Viareggio uno dei mercati ittici nazionali più importanti;
- d) **ZONE INDUSTRIALI:** si localizzarono in Viareggio e Migliarino in coincidenza dei grandi assi di viabilità nazionale, regionale e dei collegamenti intercomunali e ferroviari; il dimensionamento e la localizzazione si determinarono in base alla loro specializzazione e caratterizzazione in relazione allo sviluppo delle attrezzature turistiche ed agricole; nel territorio intercomunale la superficie totale degli insediamenti industriali esistenti e di nuovo impianto era di 103 ettari così ripartiti:

	ZONA INDUSTRIALE	
	completamento	nuova espansione
VIAREGGIO	Ha 19,00	Ha 48,60
VECCHIANO	-	Ha 35,40

- e) **ZONE AGRICOLE:** occupavano prevalentemente la zona di Vecchiano; la prospettiva di sviluppo e di trasformazione di queste zone si tradusse nel piano in funzione dell'incentivazione che a tale processo portò l'organizzazione dei collegamenti viari e la presenza dei nuclei residenziali efficienti e in definitiva l'integrazione di queste zone nella struttura generale del territorio.

L'efficienza delle zone produttive doveva essere strettamente connessa alle infrastrutture di collegamento: dall'esame qualitativo dei percorsi, appariva evidente l'estensione dei collegamenti tra i centri produttivi, quelli commerciali ed i centri turistici.

- a) **ATTREZZATURE GENERALI COMUNALI:** vennero dimensionate per le zone di completamento in modo da integrare le attuali modeste attrezzature per rendere più organica e completa l'efficienza generale del quartiere; per le zone di espansione l'area era ripartita e individuata attraverso il Piano Particolareggiato nel perimetro individuato dal piano stesso; i dimensionamenti prevedono una sufficiente larghezza in modo da far fronte a tutte quelle esigenze che, specialmente in certi settori come quello della scuola, si sarebbero rese più necessarie.
- b) **ATTREZZATURE GENERALI INTERCOMUNALI:** si prevedono interamente nel territorio del Comune di Viareggio in una zona posta al centro delle due grandi zone di sviluppo turistico, alle spalle della Macchia Lucchese e collegata alla pineta di Migliarino; questa zona era servita dalla viabilità turistica e intercomunale

per la facilità degli accessi e dei collegamenti con la grande viabilità nazionale e le zone turistiche vicine; per il dimensionamento si seguì il criterio di larghezza in previsione dell'importanza di tali attrezzature che avrebbero assunto in un comprensorio qual era quello intercomunale o versiliese.

#### - ATTUAZIONE DEL PIANO

La validità di un piano urbanistico era collegata alla sua attuazione, alla priorità delle scelte e della concatenazione nel tempo degli interventi. A tale scopo le norme di attuazione del Piano Intercomunale avrebbero prescritto che l'attuazione si realizzasse in base ad un preciso programma che rappresentasse l'indirizzo programmatico e che periodicamente si procedesse alla verifica del programma stesso in funzione delle nuove situazioni.

Per quanto concerne le modalità di attuazione del Piano nell'ambito della legge 17/9/1942 n. 1150 si cercò di accentuare la concezione pubblicistica della pianificazione urbanistica, affidando un ruolo preminente all'attuazione dei Piani Particolareggiati di esecuzione, soprattutto nelle zone di espansione e ristrutturazione.

Strumento fondamentale per l'attuazione del Piano era rappresentato dalla legge 18/04/1962 n. 167 per la formazione di piani per l'edilizia economica e popolare.

L'integrazione della legge urbanistica vigente e della legge 167 poteva consentire alle Amministrazioni pubbliche la possibilità d'intervento nello sviluppo del territorio comunale e di assicurarsi un'attuazione programmata dei piani stessi.

### **1.8.4 - IL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI VIAREGGIO**

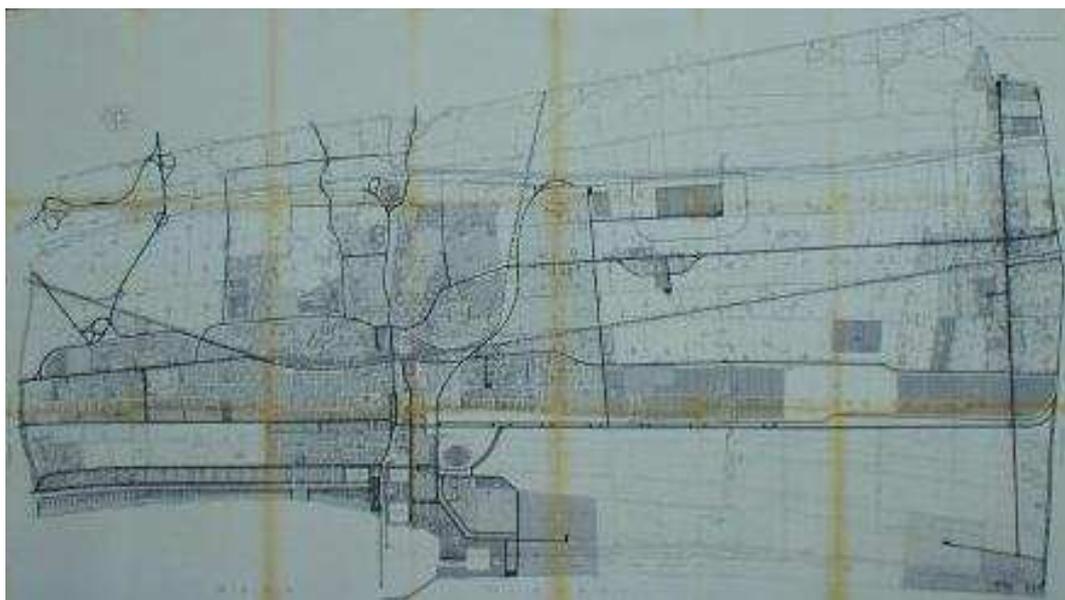
Poiché il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Viareggio era una rielaborazione del precedente Piano Regolatore Generale Intercomunale Viareggio - Vecchiano, adottato con delibera Consiliare del Comune di Viareggio n. 173 dell'8.7.1964 così come richiesto dal Consiglio superiore LL.PP. nel suo voto espresso su tale Piano in data 24.5.1967, questo Piano Regolatore fece sue molte delle linee principali di impostazione del predetto Piano Regolatore Intercomunale. Si ritenne pertanto ancora valida a tutti gli effetti la prima parte della relazione generale di tale piano nella quale i problemi di fondo venivano esaminati ed impostati con criteri sempre attuali. La nuova relazione generale consisteva più che altro in un aggiornamento dei dati già allora elaborati ed in un ridimensionamento della scala di questi, essendo passato il Piano Regolatore da Intercomunale a Comunale.

#### SITUAZIONE GENERALE DEL TERRITORIO COMUNALE DI VIAREGGIO

Il Comune di Viareggio contava una popolazione di 52.390 abitanti (dati dei servizi anagrafici al 1/1/1966) e copre un territorio di 3.111 Ha con una densità territoriale di 1.684 ab/Kmq.

Il territorio comunale presentava caratteristiche piuttosto differenziate:

- a) una fascia costiera occupata nell'estremità settentrionale dall'abitato di Viareggio e coperta a sud dal parco naturale della Macchia Lucchese;
- c) una fascia interna di pianura con carattere acquitrinoso nella zona vicino al lago di Massaciuccoli ma che nel complesso è costituita da terreni fertili e favorevoli o alla trasformazione agricola e a colture pregiate: floricoltura e orticoltura.



*Piano Regolatore 1971*

Gli insediamenti erano concentrati in Viareggio (47.290 abi.) e nella frazione di Torre del Lago (5.100 ab.). La parte direzionale e commerciale era concentrata presso la zona sud di Viareggio dove si situavano maggiori edifici a carattere direzionale, le più importanti attrezzature turistiche e opifici industriali e commerciali. Viareggio non costituiva solamente la maggiore concentrazione di popolazione ed il centro turistico più importante del litorale versiliese, ma rappresentava un polo economico e commerciale di tutti i Comuni della Versilia Lucchese e anche della zona collinare. La distribuzione degli insediamenti nel territorio era abbastanza caratterizzata e presentava una stretta correlazione con la struttura economica e produttiva delle varie zone. Nel nucleo più centrale della città gli insediamenti residenziali permanenti e le residenze turistiche stagionali, originariamente differenziate, presentavano una notevole promiscuità a seguito dello sviluppo edilizio degli ultimi anni.

Più caratterizzati gli insediamenti residenziali immediatamente a sud e a nord del canale Burlamacca, direttamente collegati alle attività produttive cantieristiche e portuali, e gli insediamenti nel settore più a nord della Riviera di Ponente e a Torre del Lago, prevalentemente turistici e corrispondenti a due diversi livelli qualitativi delle correnti turistiche. Un certo sviluppo degli insediamenti sparsi si era registrato in corrispondenza delle colture agricole specializzate: floricoltura e orticoltura, facilitato dalla fitta rete di strade comunali e consortili che tagliavano la fascia più interna del territorio comunale e la collegavano con le zone urbanizzate. Gli insediamenti industriali e artigianali presentavano anch'essi una notevole caratterizzazione; concentrati nella zona delle Darsene e lungo il Canale gli impianti strettamente connessi alle attività portuali e cantieristiche; nel settore compreso tra la via Provinciale per Lucca e le linee ferroviarie per Pisa e per Lucca si trovavano le altre attività; a Torre del Lago quelle connesse all'estrazione della sabbia.

Lo sviluppo demografico di Viareggio si riassume nei seguenti dati:

ANNO	ABITANTI
1871	11.374
1901	17.240
1961	47.323
1963	50.313
1964	51.412
1965	52.390

L'incremento registrato da Viareggio nel decennio 1951-1961 raggiunse l'indice medio annuo più elevato di tutto il comprensorio versiliese pari a 13,3%. Esaminando la distribuzione della popolazione sul territorio comunale l'incremento del suddetto decennio risultava decisamente concentrato nel capoluogo. Nel periodo 1954-1964 l'incremento per il Comune di Viareggio era rappresentato per il 27% circa dall'incremento naturale e per il 73% circa dal saldo attivo del movimento migratorio. L'aumento di popolazione dall'1.1.1964 al 31.12.1965 era di 2.077 unità, corrispondente ad un incremento medio annuo del 2%. Il saldo attivo annuo del movimento demografico naturale nel periodo considerato presentava un andamento sensibilmente costante con leggera tendenza in aumento mentre il saldo attivo annuo del movimento migratorio presentava un tasso di incremento più decisamente crescente nel decennio 1954 - 1963 ed un modesto decremento negli ultimi due anni coincidenti con il periodo di "crisi" economica a carattere nazionale.

Ai fini del dimensionamento del Piano era necessario formulare un'ipotesi di sviluppo della popolazione per il successivo quindicennio. Questa previsione si poté effettuare mediante la determinazione dei valori ricavati dalle tendenze di quel momento, integrati con un'ipotesi di lavoro che tenesse conto della necessità di affrontare determinato fenomeni sociali non come semplice registrazione statica delle tendenze spontanee ma anche in base a criteri di natura programmatica e di scelta politica. Pertanto sembrava lecito considerare come valori incrementativi quelli già assunti per il dimensionamento del Piano Regolatore Generale Intercomunale precedentemente adottato, in quanto si riteneva che le inflessioni riscontrate negli ultimi due anni fossero strettamente connesse alla particolare condizione economica nazionale e quindi non determinanti ai fini di un dimensionamento urbanistico degli anni successivi. Con l'ipotesi per il quindicennio successivo della costante d'incremento medio annuo del 2%, si concluse che si sarebbe avuto al 31.12.1980 una popolazione di 76.500 abitanti.

#### LA RETE DELLE COMUNICAZIONI

Le due fondamentali correnti di traffico, che interessano il territorio compreso nel Piano Regolatore Generale Comunale, erano la S.S. Aurelia e il primo tratto dell'autostrada Sestri Levante - Livorno che riportava sul territorio comunale il carico dell'autostrada Firenze - Mare. La corrente est-ovest si completava con la Provinciale Sarzanese che, pur di carico considerevole, era però caratterizzata da un traffico prevalentemente locale e pertanto del tutto secondario nel quadro della viabilità nazionale. L'Aurelia svolgeva un ruolo di primaria importanza sia come asse commerciale nazionale, sia come asse turistico nazionale ed internazionale.

Il punto più critico era rappresentato dall'attraversamento di Viareggio nel periodo estivo con congestioni di traffico e intasamenti che investivano l'Aurelia per parecchi chilometri e risalenti lungo la stessa autostrada Firenze - Mare. Il sistema dei collegamenti complementari paralleli all'Aurelia era discontinuo, insufficiente e costituito prevalentemente da strade a percorso lento, con caratteristiche esclusivamente turistiche: litoranea Marina di Massa - Viareggio e Viale dei Tigli. Caratteristiche queste che venivano completamente sconvolte dalle correnti di traffico che vi si riversavano, imbottigliando per tutto il periodo estivo i centri litorali tra due colonne ininterrotte di traffico di ogni genere.

In base al piano autostradale decennale era stato da poco tempo approvato il tracciato dell'autostrada Sestri Levante - Livorno (E1) e da pochi mesi era stato aperto il tratto Pisa Nord - Viareggio. Inoltre era in corso di esecuzione la variante Aurelia che da Torre del Lago proseguiva verso Nord affiancando l'autostrada E1. In conclusione Autostrada e Aurelia si dovevano considerare in modo unitario, formanti un sistema integrato e complementare.

Lo stretto rapporto Autostrada - Aurelia avrebbe facilitato l'uso dell'autostrada e reso possibile, in una zona di frequentatissimi innesti laterali: a mare e a monte, la più ampia possibilità di svincolo senza la necessità di stazioni troppo vicine. Il progetto approvato per l'E1 prevedeva anche un raccordo autostradale per Lucca che determinò la necessità di localizzare il casello di Viareggio immediatamente a Sud del Fosso dell'Abate, vincolando alcune scelte del Piano Regolatore in quanto l'ubicazione del casello non consentiva una perfetta penetrazione in Viareggio.

L'ipotesi di considerare Viareggio un importante centro direzionale di un territorio più vasto trovava piena validità non solo nel peso attuale e potenziale delle sue presenze turistiche, ma soprattutto per l'ubicazione di Viareggio all'incrocio dei due assi principali di viabilità nord-sud e sud-ovest, nonché per le gravitazioni di traffico turistico con notevole preponderanza di quelle provenienti da sud che in tal modo sarebbero state considerevolmente spostate a nord della città stessa.

In questa situazione si rese necessario, in luogo di una penetrazione assolutamente preferenziale, sostituire una distribuzione a pioggia utilizzando a tal fine l'Aurelia nel suo nuovo tracciato con conseguente realizzazione di frequenti attrezzature.

Per quanto concerne la viabilità secondaria del territorio comunale era da notare il rilevante traffico pendolare sulle strade provinciali che collegano la zona collinare a monte di Viareggio con la città e il litorale.

#### PUNTI PROGRAMMATICI DEL PIANO

Punto focale del piano comunale era il nuovo centro direzionale di Viareggio, un organismo urbano che poteva essere posto a servizio anche di un territorio più vasto nell'auspicata ipotesi di una pianificazione comprensoriale dalla Magra al Serchio.

Inoltre il piano si articolava in una serie di fulcri d'interesse, dislocati lungo la costa e nell'interno, atti appunto a qualificare e differenziare le varie zone del territorio, collegati fra loro e con il centro direzionale da un'organica rete viaria a traffico specializzato e selezionato: turistico, commerciale, intercomunale e locale.

Gli insediamenti stagionali e le attrezzature ricreative, gli insediamenti residenziali permanenti e quelli produttivi, le attrezzature balneari e le zone naturali libere costiere e interne, di spiaggia e verdi, erano stati organizzati in un sistema articolato e decentrato che trova le sue localizzazioni fondamentali nella riviera di Levante di Viareggio e nella zona di Torre del Lago - Bufalina e al lago di Massaciucoli, e aveva come tessuto connettivo le grandi fasce di spiaggia libera e di parco naturale, la Macchia Lucchese, la fascia di attrezzature collettive tra il viale dei Tigli ed il viale dei Lecci, la fascia di zona agricola altamente specializzata e la zona turistica intorno al lago di Massaciucoli. Tutta la zona a nord del lago, anche se in gran parte al di fuori del territorio comunale, dovrebbe essere vincolata per la formazione di un grande parco venatorio dove non saranno ammesse costruzioni né strade.

La localizzazione dei nuovi centri di espansione, oltre che in sistema decentrato, era stata sempre legata alla integrazione con nuclei di interesse economico complementari alle attività turistiche in modo da consentire una struttura vitale e funzionante anche nei periodi non estivi. Le nuove zone di espansione a levante di Viareggio, Vialone ed Ex Campo d'Aviazione, graviterebbero sulla nuova zona portuale, il centro direzionale e la nuova zona industriale; il centro di Torre del Lago sulle zone di floricoltura e orticoltura e sulle attività produttive lacuali, sulla nuova zona industriale di Viareggio e sulla fascia di attrezzature collettive.

In sostanza si iniziò a realizzare una valorizzazione "decentrata" per punti del territorio comunale, configurando le espansioni residenziali non come semplici accrescimenti dell'abitato di allora ma come veri nuclei vitali di un complesso e variato organismo, adeguatamente connessi ed integrati dal sistema delle infrastrutture di collegamento.

#### LA RETE VIARIA

Per quanto concerne la rete viaria il piano prevedeva una soluzione del problema secondo criteri di una razionale suddivisione del traffico nazionale, pesante e veloce, del traffico turistico e commerciale, del traffico intercomunale.

L'arteria principale di collegamento comunale, procedendo da nord verso sud, doveva seguire la sede dell'Aurelia fino alla via Pacinotti per proseguire in nuova sede, affiancata alla sede ferroviaria, lato mare, passando tangenzialmente ai centri di lavoro, commerciali e di produzione, fino a congiungersi al viale dei Lecci, che sarebbe stato opportunamente ampliato, e continuare per il lago di Massaciucoli nella stessa sede del collegamento turistico. Quest'ultima soluzione appariva senz'altro valida e la compromissione delle due correnti di traffico, commerciale e turistico anche nelle ipotesi di massimo sviluppo, non poteva essere causa di strozzature in quanto il traffico turistico, in questo tratto, avrebbe avuto un carattere secondario rispetto alla corrente dominante che era sempre rappresentata dalla direzione nord - sud.

Sull'asse di collegamento commerciale comunale si attestavano anche tutte le provenienze a traffico prevalentemente pendolare, dal retro terra collinare: Camaione, Massarosa, ecc. che sarebbero state così direttamente collegate con i centri di lavoro, di produzione e direzionali - commerciali.

Il traffico nazionale di transito, pesante e veloce, con l'Autostrada E1 e la variante dell'Aurelia era completamente svincolato dalle zone urbanizzate del territorio intercomunale, precedentemente da esso attraversate, scorrendo tangenzialmente ad esse a stretto contatto ma senza interferenze e strozzature. Le correnti di traffico autostradale si immettevano nel territorio comunale direttamente o attraverso l'Aurelia con il casello di Migliarino a sud (provenienze Firenze e Livorno - Pisa) e con il casello Camaioire-Viareggio a nord (provenienze da Genova e Parma e da Lucca). Queste correnti e quelle percorrenti l'Aurelia si distribuivano sul territorio comunale mediante quattro assi di penetrazione a svincolo attrezzato che ripartivano il traffico sulla rete viaria comunale.

a) **TRAFFICO TURISTICO**: si distinse il traffico di penetrazione, collegamento diretto con le zone residenziali turistiche e ricreative, e il traffico di collegamento tra le varie zone, itinerari turistici. Attraverso gli svincoli di Torre del Lago, di Bicchio e delle Cateratte, direttamente dall'Aurelia si raggiungevano i centri turistici di Torre del Lago, della Riviera di Levante - Centro direzionale turistico e Porto - e della Riviera di Ponente. Questi vari centri erano a loro volta collegati da strade turistiche a traffico lento (strade parco) con un itinerario che, partendo dall'estremo confine Nord con Lido di Camaioire, si snodava lungo l'attuale Lungo-Mare (nel quadro della ristrutturazione della Riviera di Ponente il traffico turistico veloce sarebbe stato spostato sulla via Buonarroti) sorpassava le Darsene e il centro direzionale, in quota, si collegava (passando tangenzialmente agli insediamenti turistici della Riviera di Levante) al Viale dei Tigli, di cui si prevedeva lo sdoppiamento, e, raggiunto il confine comunale tra Viareggio e Vecchiano, si divideva in due tronchi: uno verso il mare ed il centro balneare di Torre del lago e l'altro verso il centro turistico del lago di Massaciuccoli, per proseguire verso est fino a raggiungere la zona collinare a nord.

b) **TRAFFICO COMMERCIALE COMUNALE**: il traffico commerciale era costituito da un sistema analogo a quello turistico. Gli stessi assi di penetrazione, che si svincolavano dall'Aurelia, ed un quinto asse, che si congiungeva con la penetrazione della provinciale da Lucca cioè la via di Montramito, si attestavano sulla rete viaria comunale commerciale e collegavano direttamente i centri residenziali permanenti, produttivi e le attrezzature collettive; lo svincolo di Torre del Lago doveva collegare invece i centri residenziali permanenti di Torre del Lago e del lago di Massaciuccoli; lo svincolo di Bicchio doveva servire alla nuova zona industriale di Viareggio, il centro direzionale commerciale e il porto.

## LO SVILUPPO TURISTICO

Le ipotesi di sviluppo e qualificazione del turismo trovavano attuazione nel piano attraverso il potenziamento dell'attrezzature, l'organizzazione decentrata delle residenze stagionali e la massima valorizzazione e protezione degli ambienti naturali e dei valori paesistici. Le attrezzature costituivano i punti chiave di sviluppo del piano: loro funzione e loro inserimento nel tessuto urbano.

### CENTRO DIREZIONALE TURISTICO

Era costituito dalla zona del centro direzionale a sud dell'attuale e nuova zona portuale e comprendeva uffici e agenzie d'affari, banche, shopping - centers, edifici amministrativi e direzionali vari in tutta la parte più a ridosso delle Darsene. Questi complessi si dovevano dislocare su una quota sopraelevata sul piano del porto, per diminuire il dislivello rispetto al sovrappasso delle Darsene e per utilizzare il piano sottostante per parcheggi e magazzini a contatto con la zona dei cantieri e del porto, e per distaccarli comunque dal complesso produttivo che gravitava sulle darsene. Nella parte più verso mare e verso la pineta si sviluppava il **CENTRO RESIDENZIALE TURISTICO**, comprendente nella parte verso il mare un complesso di attrezzature turistiche connesse più direttamente alle residenze e alle attività balneari.

### CENTRO AUTOMOBILISTICO

Era situato immediatamente a est della zona direzionale e doveva essere costituito da tutto quel complesso di attrezzature legate al traffico automobilistico; questo centro si doveva collegare all'innesto delle principali arterie, essendo dislocato all'incrocio tra la penetrazione di Bicchio e l'arteria longitudinale commerciale intercomunale.

### CENTRO NAUTICO

Era previsto in uno dei luoghi più pittoreschi del territorio comunale: in prossimità del lago di Massaciuccoli, e avrebbe dovuto ospitare una serie di attrezzature e di circoli nautici. Un ruolo non indifferente doveva essere svolto dalle comunicazioni fluviali e dai canali navigabili. Infatti mediante i numerosi canali e bacini sarebbe stato possibile attraversare tutta la zona di bonifica e congiungersi con il canale Burlamacca per riuscire sul mare all'altezza di Viareggio.

Un'importanza particolare doveva rivestire la ristrutturazione delle attrezzature balneari e ricettive della riviera di ponente di Viareggio. La trasformazione in "strada - parco" per il lungo mare avrebbe riportato alle spalle della fascia alberghiera sulla via Buonarroti il traffico turistico veloce. L'insieme di questa nuova organizzazione viaria con la ristrutturazione della fascia edilizia, in essa compresa e prevalentemente destinata a costruzioni alberghiere, nonché della zona balneare avrebbe consentito la riqualificazione di questo settore del litorale che negli ultimi anni aveva subito un grave processo di scadimento. Anche per le attrezzature balneari, cioè per l'utilizzazione delle spiagge, si introdusse nel piano la necessità di evitare che nelle zone di nuovo impianto si ripetessero i fenomeni congestivi come quelli in atto nella riviera di Ponente. L'estensione delle spiagge attrezzabili e la stessa utilizzazione di queste sarebbe stata regolata da norme precise. Si ritenne necessario lasciare tra zona e zona attrezzata, concentrate in corrispondenza degli insediamenti turistici, ampi spazi di litorale libero dove non sarebbe stato possibile realizzare alcun impianto. Pertanto rimanevano libere allo stato naturale i tratti di spiaggia compresa tra la zona balneare del Vialone e quella di Torre del Lago. Alle spalle di queste zone libere, vincolate contro qualsiasi ulteriore utilizzazione edilizia, restava la Macchia Lucchese destinata a Parco Comunale.

Per quanto riguarda la difesa e la valorizzazione degli ambienti paesistici e naturali, si sottolinearono alcuni problemi relativi agli insediamenti turistici posti al confine tra Viareggio e Vecchiano, nella zona a mare di Torre del Lago e cioè alla saldatura tra la Macchia Lucchese e di Migliarino.

Già allora era incontestabile che per i precedenti insediamenti, per la convergenza di diversi ed elevatissimi elementi ambientali quali il lago, le macchie, ecc., e per la sua stessa posizione nell'ambito del territorio comunale, questa zona avrebbe dovuto essere adeguatamente sviluppata con insediamenti ed attrezzature turistiche. Poiché in questa zona erano già stati convenzionati e realizzati insediamenti, si cercò di dare ai nuovi insediamenti un dimensionamento che non determinasse condizioni di deterioramento ambientale e paesistico così che, disciplinando interventi e programmando sviluppi coordinati e controllati, si doveva garantire la più ampia tutela delle zone di verde e di pineta pur nel riconoscimento di quelle ovvie necessità economico - urbanistiche che costituirebbero il presupposto di una valida programmazione di piano, operando con il P.R.G. in aree di proprietà comunale.

#### ZONE RESIDENZIALI: CARATTERI E DIMENSIONAMENTO

Le zone residenziali si distinguevano in base alla loro funzione e caratterizzazione, pertanto si individuarono:

- a) zone residenziali permanenti: destinate cioè agli insediamenti della popolazione stabile nel territorio comunale;
- b) zone residenziali stagionali: destinate prevalentemente agli insediamenti turistici.

Questa differenziazione non era stabilita da una normativa ma dalla localizzazione e dalla struttura della residenza stessa.

Per i criteri di integrazione fra zone e zone turistiche e centri di attività e di interesse permanenti, in generale le zone residenziali, in particolare quelle di nuova espansione, erano state pensate unite e sarebbe stato compito dei piani particolareggiati di esecuzione prevederne e caratterizzarne la struttura e il disegno urbano.

Per quanto concerne le modalità di attuazione, le zone residenziali si dividevano essenzialmente in zone di completamento e in zone di espansione. Necessariamente si considerarono zone di completamento, oltre a quelle già urbanizzate e attrezzate, tutta una serie di zone nelle quali sarebbe stato giusto non estendere l'espansione della città perché già investite dalla pressione edilizia. Questo aspetto interessa essenzialmente Viareggio dove la mancanza di strumenti urbanistici pianificatori e normativi nonché la ricerca di aree a più buon costo, avevano determinato tutta una serie di interventi edilizi anche nelle zone più esterne riproducendo anche qui la tipica e patologica espansione a macchia d'olio. Questo fenomeno si rilevò chiaramente nella zona Marco Polo oltre l'Aurelia e nella zona oltre la pineta di Ponente verso il confine con il Comune di Camaiore, dove sarebbe stato più opportuno e più necessario contenere l'espansione sia per creare un'ampia zona di verde e di "riposo" rispetto al contiguo Lido di Camaiore e spezzare la continuità edilizia della fascia costiera, sia per accentuare la baricentricità del nuovo centro direzionale posto a sud delle Darsene.

Per tutte le zone di completamento la ricerca fondamentale era condotta nella direzione di contenere i limiti quantitativi sia per quanto concerne l'estensione, sia per la densità stabilendo indici edilizi largamente inferiori a quelli attuali allo scopo di impedire l'aggregarsi di tendenze congestive e per lasciare aperta la possibilità di future ristrutturazioni viarie ed edilizie. Questo problema riguardava in modo particolare la zona "centro" per la quale gli indici previsti, rispetto a quelli del momento, potevano essere in un certo modo ragguagliabili ad un vincolo di conservazione.

Il dimensionamento globale e la localizzazione delle direttrici di espansione delle zone residenziali fondamentalmente era in relazione alla loro funzionalità rispetto alle attività produttive e alle fonti di lavoro. Infatti nel disegno del piano si riscontrò una puntuale coincidenza dello sviluppo delle zone residenziali con lo sviluppo dei centri di interesse di produzione esistenti e con la formazione di nuovi, che si individuarono:

- a) nel settore agricolo: Torre del Lago e Bicchio;
- b) nel settore industriale: zona est di Viareggio;
- c) nel settore turistico: zona sud di Viareggio e Torre del Lago;
- d) nel settore commerciale e direzionale: Viareggio.

Le previsioni dimensionali del piano per le zone residenziali nel loro complesso espresse in stanze: una stanza uguale a 100 mc, erano così riassunte:

	stanze esistenti	nuove stanze	
		resid. permanenti	resid. stagionali
Viareggio Centro	60.550	22.840	10.865
Torre del Lago	6.000	5.800	4.550
<b>TOTALE</b>	<b>66.550</b>	<b>28.640</b>	<b>15.515</b>

Nelle stanze di Viareggio esistenti si considerarono comprese anche le future stanze a destinazione residenziale delle zone di ristrutturazione relative alle zone direzionali V - W e turistiche Y; pertanto in considerazione delle aliquote non residenziali di tali zone il totale delle stanze sarebbe stato inferiore a quelle risultante dalla tabella.

## SVILUPPO DELLA RICETTIVITA' TURISTICA

La ricettività turistica di allora si valutò nel seguente modo:

Stanze in alberghi e pensioni	3.315
Stanze in ville, appartamenti e camere in affitto	32.531
<b>TOTALE</b>	<b>35.846</b>

Il piano prevedeva un incremento totale di 15.500 stanze così ripartite:

Stanze in alberghi e pensioni	
25% delle residenze stagionali	3.700
50% della zona turistica H	400
Totale	<b>4.100</b>
Stanze in ville e appartamenti	
75% delle residenze stagionali	11.400
Totale	<b>15.500</b>

Non venne considerata la zona turistica Y di ristrutturazione di Viareggio in quanto in essa era concentrata la grande maggioranza degli alberghi e quindi la ristrutturazione avrebbe dovuto essenzialmente determinare un elevamento qualitativo più che quantitativo delle attrezzature ricettive.

### LE ZONE PRODUTTIVE

- a) Zone commerciali: la loro ubicazione era in relazione alle altre zone produttive residenziali con le quali, a seconda delle loro caratteristiche, erano o a diretto contatto, zona portuale e centro direzionale turistico, o strettamente connesse mediante struttura viaria, traffico intercomunale pendolare e commerciale nonché in collegamento con le zone agricole e industriali.
- b) Zone artigianali: costituite da un complesso residenza-lavoro e piccola industria, ubicate a est della stazione ferroviaria di Viareggio lungo la via di Montramito e all'incrocio tra la via Aurelia e la via del Comparini, nelle zone cioè dove erano già in atto iniziative di questo tipo.
- c) Complesso portuale: comprendente vari cantieri, le installazioni portuali vere e proprie, le attrezzature necessarie per il potenziamento delle attività connesse alla pesca che già facevano di Viareggio uno dei mercati ittici nazionali più importanti.
- d) zone industriali: erano localizzate in coincidenza dei grandi assi di viabilità nazionale, regionale e dei collegamenti intercomunali e ferroviari. Il dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti industriali erano determinati in base alla loro specializzazione e caratterizzazione in relazione allo sviluppo delle attrezzature turistiche e agricole. Inoltre si tenne presente la maggiore importanza della zona di espansione in quanto, avendo Viareggio industrie a carattere artigianale, si ritenne opportuno per il completamento industriale utilizzare le aree destinate all'attività artigianale, aumentandone adeguatamente la superficie.
- f) Zone agricole: data la modesta dimensione del territorio comunale, le zone agricole coprivano una superficie non rilevante ai fini di una vera e propria politica di settore. Inoltre, per la particolare situazione fondiaria con accentuato frazionamento della proprietà e per il tipo di "coltura" con preminenza di orticoltura e floricoltura, era prevista la possibilità di incentivare in maniera ancora più precisa la specializzazione del settore, permettendo interventi che tendessero alla valorizzazione ed alla estensione dei suddetti tipi di coltura.

### ATTREZZATURE GENERALI: COMUNALI E COLLETTIVE

- a) attrezzature comunali: erano dimensionate per le zone di completamento in modo da integrare le esistenti moderne attrezzature per rendere più organica e più completa l'efficienza generale del quartiere. Per le zone di espansione l'area avrebbe dovuto essere ripartita e individuata attraverso il Piano Particolareggiato nel perimetro individuato dal piano stesso. I dimensionamenti erano previsti con sufficiente larghezza in modo da far fronte a tutte quelle esigenze che specialmente in certi settori, come quello della scuola, potrebbero rendersi più necessarie. In modo particolare per le aree destinate alle scuole superiori si individuarono delle zone in posizione facilmente accessibile dalla viabilità comunale. Il dimensionamento era fatto con sufficiente larghezza in previsione anche di eventuali modifiche sul periodo dell'obbligo scolastico.
- d) Attrezzature collettive: erano previste in una zona che si trovava al centro delle due grandi zone di sviluppo turistico, alle spalle cioè della Macchia Lucchese e collegata alla pineta di Migliarino. Questa zona era servita dalla viabilità turistica e comunale che permetteva facilità di accessi e di collegamenti con la grande viabilità, nazionale e intercomunale, e con le zone turistiche vicine. Per il dimensionamento si seguì un criterio di larghezza in previsione dell'importanza che tali attrezzature avrebbero dovuto assumere nel tempo.

### ATTUAZIONE DEL PIANO

La validità di un Piano Urbanistico era astrattamente collegata alla sua attuazione e cioè alla priorità delle scelte e alla concatenazione degli interventi. A tal fine dalle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale Comunale si prescriveva che l'attuazione del Piano venisse realizzata in base ad un preciso programma che avrebbe

dovuto rappresentare l'indirizzo programmatico della politica urbanistica comunale e che periodicamente si procedesse alla verifica del programma stesso in funzione delle nuove situazioni maturate nel corso del tempo.

Per quanto concerne le modalità di attuazione del Piano nell'ambito della legge 17 agosto 1942 n. 1150, si cercò di accentuare la concezione pubblicistica della pianificazione urbanistica affidando un ruolo preminente all'attuazione dei Piani Particolareggiati di esecuzione, particolarmente nelle zone di espansione e nelle zone di ristrutturazione. Per queste zone si prevedeva anche la possibilità di attuazione per Piani di iniziativa privata; ma tale attuazione si consentiva nell'ambito delle scelte operate dall'Amministrazione comunale ed i Piani, come precisato nelle Norme, equivarrebbero a tutti gli effetti a veri e propri Piani Particolareggiati. Nelle zone di completamento e di conservazione si ritenne invece preminente l'attuazione ad iniziativa privata (licenze edilizie); ma per quelle zone, dove il grado di urbanizzazione (strade e servizi tecnologici) sarebbe stato insufficiente e inadeguato a consentire un ordinato sviluppo edilizio, l'Amministrazione comunale dovrebbe elaborare Piani tecnici di utilizzazione edilizia che prescrivessero i tracciati stradali, gli allineamenti, i servizi tecnologici fondamentali chiamando gli stessi privati a partecipare alle spese di urbanizzazione.

In attesa che una nuova legislazione urbanistica fornisse agli Enti locali poteri e strumenti adeguati per una effettiva politica urbanistica, lo strumento per l'attuazione del Piano era rappresentato dalla legge 18 aprile 1962 n. 167 per la formazione di Piani per l'Edilizia Economica e Popolare.

L'integrazione della legge urbanistica vigente e la legge 167 consentì all'Amministrazione Comunale adeguate possibilità di intervento nello sviluppo del territorio comunale e di assicurarsi un'attuazione programmata dei Piani stessi.

### **1.8.5 - IL PIANO DELLE ZONE PER L'EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE**

L'Amministrazione Comunale di Viareggio affidava nel 1965 ai progettisti architetti Ilo Dati e Giorgio Ramacciotti e ingegnere Mario Gucci lo studio e l'elaborazione del piano delle zone destinate all'edilizia economica e popolare così come previsto dalla legge 18 aprile 1962 n. 167 - disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare. Gli incaricati sopra citati individuarono nell'ambito del territorio comunale cinque zone: n. 1 - Forcone, n. 2 - Ex Campo D'Aviazione, n. 3 - Cavalcavia, n. 4 - Torre del Lago "Via Gramsci" e n. 5 - Torre del Lago "Lago".

Il 2 ottobre 1969 il Provveditorato alle Opere Pubbliche della Toscana approvava, con Decreto n. 14159 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 264 del 17/10/69) il Piano delle zone per l'applicazione della legge 18/4/62 n. 167 nel territorio comunale di Viareggio. In questo Decreto era però contenuta una serie di modificazioni di varia entità al progetto di Piano, così come era stato adottato dal Consiglio Comunale nel 1968; modificazioni che venivano introdotte d'ufficio dallo stesso Provveditorato e che entravano pertanto in vigore contestualmente al piano di zona medesimo. Tali varianti investivano quasi esclusivamente elementi tecnico - normativi del progetto che non ne alteravano la sostanza; solo una delle cinque zone interessate, il quartiere n. 5 di Torre del Lago - "Lago", pur conservando il suo previsto dimensionamento, doveva ribaltare la propria posizione con la limitrofa area destinata ad attrezzature sportive, per motivi di tutela ambientale.

L'8 luglio 1971 interveniva però il Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 3049 di approvazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio che apportava alcune notevoli modifiche a due delle zone interessate dal Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare e più precisamente quelle ricadenti nella frazione di Torre del Lago. Mentre per la prima zona, il quartiere n. 4 "via Gramsci", si accoglievano alcuni stralci della zona medesima, e a suo tempo già proposti dallo stesso Comune di Viareggio, di aree quasi totalmente compromesse dalle costruzioni, che nel frattempo vi erano sorte, per l'altra zona, cioè il quartiere n. 5 "Lago", si decretava addirittura il completo stralcio della parte destinata alle residenze, in quanto per motivi di salvaguardia ambientale, il Ministero non ammetteva nuovi insediamenti di qualsiasi tipo nella fascia compresa tra il Lago di Massaciuccoli e l'Autostrada Sestri Levante - Livorno.

Già i due presupposti di per sé costituivano un complesso di variazioni all'originario progetto del Piano di Edilizia Economica e Popolare di non trascurabile entità; ma ben presto ad essi si aggiungeva la legge 22/10/1971 n. 865, che apportava sostanziali modifiche ai criteri applicativi della legge 167 in genere, tali da imporre una completa revisione delle norme di attuazione del Piano di Edilizia Economica Popolare, così come erano state concepite ed adottate nel 1968.

Ma non basta: dal momento in cui il Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare era inoltrato al Provveditorato (quando cioè non era ormai possibile apporvi delle modifiche) si rilevarono, nel tempo, diverse inesattezze, alcune di non scarsa entità, negli elaborati grafici facenti parte del progetto, ed essenzialmente relative allo stato di fatto delle costruzioni e dei terreni liberi, la cui situazione come riportata sui grafici medesimi risaliva all'ormai lontano 1965, anno nel quale iniziò la progettazione del Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare.

Queste inesattezze creavano di per sé alcune difficoltà applicative del progetto così come approvato, per cui si rendeva estremamente necessario aggiornare esattamente il rilevamento dello stato di fatto, e su di esso riadattare i grafici di progetto. Occorre infine precisare come tutto il piano economico - finanziario, aggiornato nel 1980 e 1985 con nuova stesura a cura della sezione urbanistica comunale ed allegato al Piano di Edilizia Economica e Popolare, necessitasse di una integrale rielaborazione sia per il notevole aumento dei costi delle opere in esso previste, verificatosi dal 1968, sia perché la legge n. 865 aveva modificato sostanzialmente da una parte il tipo e la

dimensione di intervento che il Comune avrebbe operato sulle aree soggette al Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare, dall'altra i criteri di valutazione del prezzo di esproprio delle aree medesime.

Il Comune aveva pertanto ritenuto indispensabile procedere ad una nuova adozione del Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare, modificato ed integrato sulla scorta di tutte le necessità sopra elencate, al fine di evitare la pratica inapplicabilità del Piano medesimo.

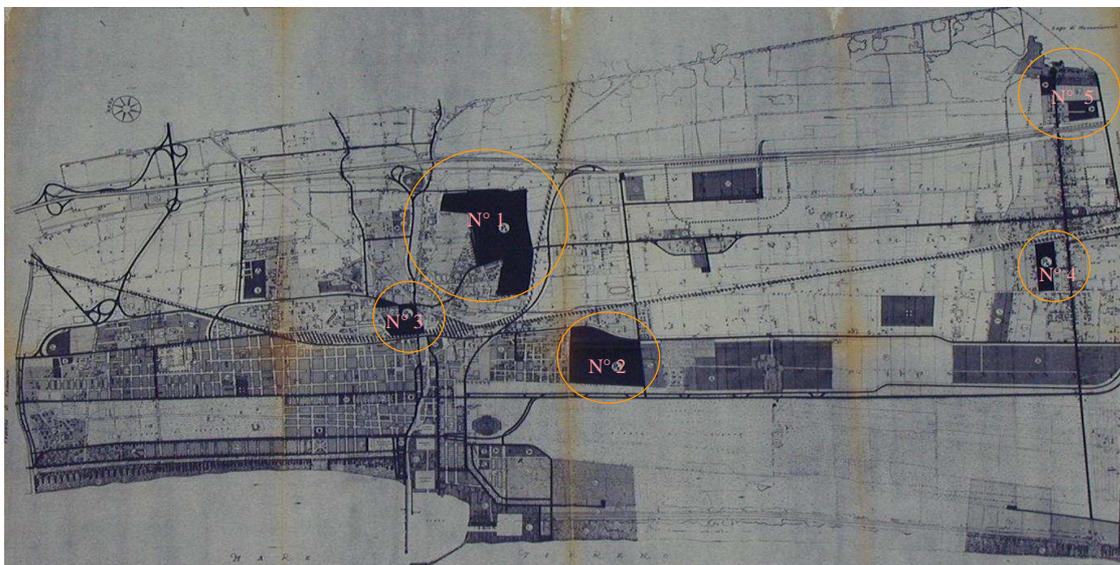
Per riassumere, le modifiche apportate all'originario progetto derivavano da cinque fattori essenziali:

- 1) le prescrizioni del Decreto Provveditoriale n. 14159 del 2/10/1969 per l'approvazione del Piano di Edilizia Economica Popolare;
- 2) gli stralci apportati al Piano di Edilizia Economica Popolare dal Decreto del Ministro ai Lavori Pubblici n. 3049 del 08/07/1971 per l'approvazione del Piano Regolatore Generale Comunale;
- 3) entrata in vigore della legge 22/10/1971 n. 865 che apportava sostanziali modifiche ai criteri di applicazione della legge 167;
- 4) aggiornamento dello stato di fatto, dei fabbricati e delle proprietà incluse nei quartieri del Piano Edilizia Economica Popolare;
- 5) rielaborazione del piano economico - finanziario allegato al Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare in conseguenza dell'aggiornamento dei costi di esecuzione delle varie opere previste e dei valori di esproprio dei terreni.

Queste modifiche non alteravano sostanzialmente le linee informatrici del Piano, così come era stato concepito ed adottato nel 1968. Tuttavia con esse si introdussero numerosi nuovi elementi dimensionali (vedi ad esempio lo stralcio del quartiere n. 5 di Torre del Lago) ed applicativi, tali da giustificare non tanto un semplice aggiornamento dell'originario piano, quanto piuttosto una nuova adozione ed una conseguente nuova approvazione di questo da parte della Regione Toscana.

Infatti con la deliberazione n. 6213 del 17/10/1973 la Regione Toscana approvava il Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare (adottato dal Comune di Viareggio con deliberazione n. 46 del 23/3/1973) subordinandolo alla introduzione delle modifiche di cui al parere della Commissione Regionale Tecnico Amministrativa Sezione Urbanistica e Beni Ambientali ai sensi dell'art. 5 della legge 6/8/1967 n. 765. Il parere della suddetta Commissione accoglieva in pratica l'osservazione (n.6) presentata dalla Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie di Siena che indicò l'eccessiva altezza degli edifici e prescriveva le seguenti condizioni:

- 1) che fossero ridotte le altezze degli edifici previsti nella zona n. 2 (Ex Campo D'Aviazione) al di sotto dei limiti massimo di ml. 15,00;
- 2) che in nessuna zona fossero superati n. 6 piani compreso il piano terra.



Peep - 1974

Il Consiglio Comunale aveva già controdedotto respingendo l'osservazione con il motivo che la riduzione dell'altezza porterebbe ad una riduzione del volume edificabile. Tuttavia il Consiglio Comunale di Viareggio con deliberazione n. 724 del 3/12/1973 approvò la riduzione delle altezze massime degli edifici secondo quanto prescritto dalla Giunta Regionale. Il Piano così modificato venne quindi approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2893 del 27/3/1974.

Tutto ciò metteva il Comune di Viareggio nelle condizioni di poter finalmente operare nell'ambito della legge 167 con uno strumento calibrato sulla esatta situazione normativa e di fatto esistente.

Infine si rilevò che, per non alterare i rapporti di previsione del Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare nei confronti del Piano Regolatore Generale Comunale, i termini di validità del Piano delle zone così come nuovamente adottato restano quelli previsti dall'originario piano e cioè il 31/12/1977.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio, approvato nel 1971, prevedeva uno sviluppo delle aree residenziali dimensionato sulla base dell'incremento demografico per il quindicennio 1965 - 1980; tale incremento avrebbe portato la popolazione al 31/12/1980 a 76.500 unità, mantenendo costante l'aumento annuo del 2%. Poiché la legge 18 aprile 1962 n. 167, modificata dalla legge 22 ottobre 1971 n. 865, stabiliva che il dimensionamento dovesse tener conto dello sviluppo decennale e quindi delle necessità dei vani residenziali entro il 1978, si poteva prevedere, per tale data, un fabbisogno di circa 16.000 vani residenziali, passando la popolazione dagli attuali 55.000 abitanti a circa 71.000 abitanti.

Oltre ai vani necessari per questo incremento demografico, che si chiamarono vani addizionali (16.000), si doveva prevedere anche alla costruzione di vani sostitutivi (6.000) cioè di vani necessari e richiesti per il rinnovo del patrimonio edilizio. In definitiva, fra vani addizionali e vani sostitutivi, la previsione di incremento totale assommava a circa 22.000, cioè 16.000 + 6.000.

Indicato così il fabbisogno complessivo di vani, restava da stabilire l'aliquota di esso che doveva essere assorbita dal Piano delle zone. Intanto si osservò che dai primi piani approvati a quelli elaborati, vi era stata una costante diminuzione delle percentuali assegnate al Piano delle zone in relazione al fabbisogno totale dei vani nel territorio comunale. Si era passati dal 90% di alcuni piani, come quelli di Firenze e Bologna, al 65%, come quello di Livorno, fino al 50% e 40% nei piani di più recente stesura. Poi si osservò che la citata legge 865/71 stabiliva come limite dimensionale di intervento l'aliquota massima del 60%.

Per il Comune di Viareggio era opportuno aggiungere a queste considerazioni quella della previsione di grosse aliquote di vani residenziali a forte prevalenza turistica, che non erano evidentemente considerati fra quelli per l'edilizia economica e popolare. Pertanto, sulla base queste osservazioni, l'Amministrazione comunale aveva ritenuto opportuno far coprire dal Piano delle zone il 40% del fabbisogno totale dei vani residenziali, pari quindi a 8.920 vani (6.500 vani addizionali + 2.420 vani sostitutivi).

A seguito del già citato stralcio del quartiere n. 5 di Torre del Lago - "Lago", operato dal Decreto Ministeriale di approvazione del Piano Regolatore Generale Comunale, la originaria previsione dimensionale si era ridotta momentaneamente di 231 vani (pari al 2,5% del totale dei vani previsti dal Piano delle zone e pari all'1% del totale dei vani previsti dal Piano Regolatore Generale comunale entro il 1978). Successivamente tali vani sarebbero stati ridistribuiti nelle circostanti aree residenziali previste dal Piano Regolatore Generale Comunale con un piano di zona particolareggiato.

Per quanto riguarda l'ubicazione, l'Amministrazione comunale, preso atto che il territorio comunale si presentava assai disarticolato per urbanizzazioni disorganiche, stabilì che gli insediamenti per la legge 167 coincidevano in larga parte con i piani di espansione residenziale previsti dal Piano Regolatore Generale, in modo da consentire, tra l'altro, un razionale sviluppo urbanistico anche secondo i criteri stabiliti dalla legge stessa. Solo i due quartieri n. 3, Cavalcavia, e n. 4, Torre del Lago "via Gramsci", erano ubicati in zone destinate dal Piano Regolatore ad "Attrezzature Generali", rispettivamente ambulatoriali e di mercato per il Cavalcavia e scolastiche per Torre del Lago. Queste destinazioni di piano erano in larga parte conservate dal Piano delle zone, nelle quali era prevista solo una esigua utilizzazione residenziale: rispettivamente 453 e 234 vani.

I terreni scelti si individuavano nelle seguenti zone:

- 1 - quartiere del "Forcone": a monte della via Aurelia, nella zona sud - est della città, destinato dal Piano Regolatore Generale a zona di espansione residenziale E6 - E7;
- 2 - quartiere "Ex Campo d'Aviazione": tra la pineta di Levante e la via dei Lecci, destinato dal Piano Regolatore Generale a zone di espansione residenziale E8;
- 3 - quartiere "Cavalcavia": interessato dal vecchio Piano di Ricostruzione, destinato dal Piano Regolatore Generale ad attrezzature generali comunali: ambulatori e mercato;
- 4 - quartiere "Via Gramsci" a Torre del Lago, lato ferrovia, destinato dal Piano Regolatore Generale ad attrezzature generali comunali: scuole.

Nello scegliere l'ubicazione delle aree da impegnare con il Piano delle zone l'Amministrazione comunale teneva presente:

- a) che i quartieri di dimensioni più cospicue, "Forcone" ed "Ex Campo d'Aviazione", investissero zone di futura espansione, in modo da poter indirizzare, durante il decennio, lo sviluppo della città graduandolo opportunamente;
- b) di escludere le zone che aveva avuto uno sviluppo disordinato e frazionato, in cui erano difficilmente reperibili aree sufficientemente omogenee;
- c) di inserire, fra i quartieri del Piano delle zone anche due aree che nel Piano Regolatore Generale erano destinate ad "attrezzature generali", in quanto si era sentito la necessità di intervenire in dette zone attraverso l'applicazione della legge 167 per risolvere definitivamente determinati problemi come il caso del Piano di Ricostruzione, mai attuato, nella zona del Cavalcavia; al contempo si era fatto fronte all'impossibilità, predeterminata dalla situazione di fatto e dalle previsioni di Piano Regolatore Generale, a reperire aree sufficientemente libere nelle zone interessate e con esclusiva destinazione residenziale. Tuttavia le destinazioni di Piano Regolatore Generale per tali aree, "attrezzature generali comunali", erano in gran parte rispettate dal Piano delle zone, che si poteva facilmente constatare dal diverso rapporto in esse attribuito tra gli insediamenti residenziali e le relative attrezzature di quartiere.

Per quanto riguarda le prospettive di sistemazione urbanistica del territorio comunale, il quadro operativo previsto per il Piano delle zone, seppure nei suoi limiti abbastanza modesti rispetto all'insieme dei problemi, costituiva un programma amministrativo assai preciso per il decennio. Naturalmente il Piano delle zone per l'edilizia

economica e popolare venne attuato per fasi pluriennali che divennero parte integrante del Primo Programma di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio.

Nella elaborazione dei vari quartieri si teneva presente la situazione di fatto, provvedendo all'emarginazione dei lotti edificati e di quelli interclusi da costruzioni, escludendoli così dall'intervento del Piano delle zone e disciplinandoli con le norme urbanistiche vigenti nelle limitrofe zone di completamento residenziale, delle quali erano parte urbanisticamente. Su quelle aree che, pur rimanendo soggette al Piano delle zone, erano egualmente inserite in una trama urbanistica già costituita, si era nel contempo prevista una tipologia ed una normativa analoga a quella esistente.

L'Amministrazione comunale, considerando anche l'aspetto paesistico, aveva ritenuto opportuno far impostare il Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare con previsioni planivolumetriche assai precise e vincolanti, cioè anche allo scopo di determinare in una maniera più attendibile e razionale sia la localizzazione dei centri di quartiere, quella delle attrezzature e quella degli edifici residenziali.

### 1.8.6 - SCHEDE DEL PIANO DELLE ZONE

#### SCHEDE GENERALI

Nel piano originario (precedente allo stralcio della zona n.5 - "Lago" Torre del Lago) i dati relativi ai piani di zona sono riassunti nel modo seguente:

	ETTARI	ABITANTI
Piano di zona N° 1 - Forcone	29,60	4060
Piano di zona N° 2 - Ex Campo D'Aviazione	22,00	3925
Piano di zona N° 3 - Cavalcavia	5,40	453
Piano di zona N° 4 - Torre del Lago "via Gramsci"	3,40	206
Piano di zona N° 5 - Torre del lago "Lago"	7,60	230
TOTALE	68,00	8877

Mentre nell'aggiornamento economico finanziario del 1985 i dati riferiti ai quattro quartieri del PEEP sono i seguenti:

	ETTARI	ABITANTI
Piano di zona N° 1 - Forcone	29,60	4033
Piano di zona N° 2 - Ex Campo D'Aviazione	22,00	3438
Piano di zona N° 3 - Cavalcavia	5,40	375
Piano di zona N° 4 - Torre del Lago "via Gramsci"	4,10	234
TOTALE	61,10	8,080

Nell'ultimo aggiornamento economico - finanziario del 1985 si riporta l'elenco delle VARIANTI effettuate nel corso degli anni.

Sigle:

(D.P.) = varianti contenute nel Decreto Provveditorato alle OO.PP. n. 14159 del 2/10/1969 in approvazione all'originario PEEP;

(D.M.) = varianti contenute nel Decreto Ministeriale LL.PP. n. 3049 dell'8/7/1971 in approvazione del PRGC;

(AGG.) = aggiornamenti e modifiche dello stato di fatto, a seguito del recente rilevamento delle proprietà e dei fabbricati.

(1) = Soppressione della zona n. 5 Torre del Lago - "Lago" che verrà sostituita quanto prima da analogo quartiere in altra zona della frazione (D.M.);

(2) = rielaborazione completa della Relazione al PEEP secondo i criteri della nuova legge 865/71, nonché in ottemperanza ai disposti del Decreto Provveditoriale e del Decreto Ministero LL.PP. citati;

(3) = aggiornamento dei costi unitari previsti per le opere di urbanizzazione primaria e secondaria, nonché nuovi criteri di calcolo di queste;

(4) = calcolo del valore presunto di esproprio dei terreni secondo i criteri della legge 865/1971;

(5) = nuovo piano finanziario che tiene conto dei nuovi costi previsti per l'urbanizzazione, del nuovo valore di esproprio dei terreni e dei nuovi criteri di intervento della Pubblica Amministrazione nell'ambito del PEEP, secondo i presupposti della legge 865/1971; alle previsioni di spese a carico della Pubblica Amministrazione sono state aggiunte quelle per gli allacci tecnologici dei quartieri alle reti di distribuzione generale dei pubblici servizi;

(6) = nuovo metodo di calcolo dell'incidenze unitarie a mc. residenziale edificabile per le spese di urbanizzazione primaria e secondaria e acquisto terreno;

(7) = determinazione delle nuove quote mutuabili da parte del Comune in base agli artt. 41 e 45 della legge 865/1971;

(8) = revisione e aggiornamento delle Norme Tecniche di Attuazione.

## SCHEDA QUARTIERE N° 1 - "FORCONE"

L'area coincide con quella indicata dalle zone di espansione residenziale E6 ed E7 nel Piano Regolatore Generale Comunale, il quale attribuisce ad esse un indice territoriale:  $I_t = 1,5$  mc/mq.

La zona non è eccessivamente compromessa e pertanto permette un efficace intervento urbanistico.

Il centro di quartiere si trova parallelo all'attuale via Aurelia, dove già esiste il nucleo scolastico; rimanendo così tangente ai due principali assi di scorrimento: via Paladini a nord, via Nuov a Sud, con possibilità di svincolare dal traffico esterno ed integrare le aree residenziali a monte e a mare dell'attuale via Aurelia.

Inoltre va rivelato come le due zone E6 ed E7 abbiano recentemente acquistato una maggiore fusione tra di loro in quanto la via Aurelia, che prima le divideva, è ora diventata la strada di servizio, centrale all'intero quartiere a seguito dell'apertura al traffico della "Variante Aurelia", che ha eliminato dalla vecchia sede tutto il carico veicolare di transito.

Su una superficie utilizzabile di mq. 296.000, il piano prevede per residenze mq. 146.000 ed un volume di mc. 418.600, pari a 4.186 vani, e con indice territoriale effettivo pari a 1,40 mc/mq circa.

L'indice di utilizzazione superficiale, rapporto tra superficie fondiaria e superficie territoriale, è  $Q = 0,50$  mq/mq.

Il dimensionamento delle attrezzature di quartiere rispetta ampiamente i minimi inderogabili imposti dal Decreto Ministeriale 2/4/1968 relativo agli "standard urbanistici". Infatti sono previsti per le attrezzature di quartiere mq. 150.000 comprendenti strade, verde attrezzato, parcheggi, centro commerciale, civico, sociale, parrocchiale e complesso scolastico (scuole materne e dell'obbligo).

Nel piano approvato dalla Regione Toscana nel 1973 prevedeva il seguente dimensionamento delle aree:

- superficie generale della zona al netto della grande viabilità e dei lotti già edificati mq. 296.000;
- superficie destinata a servizi, strade, parcheggi e verde mq. 152.000 suddivisi in:
  - mq. 55.000 per strade e parcheggi;
  - mq. 5.000 per scuole elementari (1 da 18 aule);
  - mq. 8.000 per scuole medie d'obbligo (1 da 18 aule);
  - mq. 13.000 per scuole materne (4 - 12 sez.);
  - mq. 4.500 per centro parrocchiale;
  - mq. 50.900 per attrezzature ricreative sportive e zone verdi;
  - mq. 5.000 per centro sociale (centro medico sanitario, delegazione comunale, biblioteca);
  - mq. 8.500 per centro commerciale (mercato, negozi e uffici);
  - mq. 2.500 per cinema;
- superficie residenziale mq. 144.000;
- volume residenziale complessivo mc. 406.300.

Mentre nell'aggiornamento del piano economico finanziario del 1985 il dimensionamento delle aree prevedeva le seguenti superfici:

- superficie territoriale al netto della grande viabilità esistente e dei lotti già edificati mq. 296.000;
- superficie destinata ai servizi mq. 150.000 così ripartita:
  - mq. 42.000 per strade;
  - mq. 13.000 per parcheggi pubblici;
  - mq. 13.000 per scuole materne (4 - 12 sezioni);
  - mq. 13.000 per scuole dell'obbligo di cui:
    - mq. 5.000 per elementari (10 aule)
    - mq. 8.000 per medie (18 aule);
  - mq. 4.500 per centro parrocchiale;
  - mq. 48.900 per verde attrezzato;
  - mq. 5.000 per centro sociale (centro medico, biblioteca, circoscrizione);
  - mq. 8.500 per centro commerciale (mercato, negozi, uffici);
  - mq. 2.100 per cinema;
- superficie residenziale mq. 146.000;
- volume residenziale mc. 403.300.

Le previsioni di spesa per opere di urbanizzazione primaria presentavano una notevole differenza tra il piano approvato dalla Regione Toscana nel 1973, dove si fissava il totale di spesa in £. 395.250.000, e l'aggiornamento del piano economico finanziario del 1985 in cui il totale di spesa era valutato in £. 1.768.300.000.

### VARIANTI

Sigle:

(D.P.) = varianti contenute nel Decreto Provveditorato alle OO.PP. n. 14159 del 2/10/1969 in approvazione all'originario PEEP;

(D.M.) = varianti contenute nel Decreto Ministeriale LL.PP. n. 3049 dell'8/7/1971 in approvazione del PRGC;

(AGG.) = aggiornamenti e modifiche dello stato di fatto, a seguito del recente rilevamento delle proprietà e dei fabbricati.

(1) = Inclusione del perimetro del PEEP del quartiere Apuania (piano GESCAL) in accoglimento dell'osservazione I.A.C.P. di Lucca (D.P.);

(2) = inclusione nel perimetro del PEEP della striscia di terreno lungo il lato monte della via Aurelia ed in parte occupata da fabbricati (D.M.);

- (3) = individuazione, nella striscia di cui alla variante (2), del lotto edificabile n. 45, quadrettato, libero da costruzioni (D.M.);
- (4) - (5) = esclusione dalla striscia di cui alla variante (2) dei lotti già edificati, che vengono a far parte dell'antistante zona di completamento residenziale C28 (AGG.);
- (6) = stralcio del lotto edificato dalla originaria zona a parco pubblico e suo inserimento nella zona di completamento residenziale C28 (AGG.);
- (7) = stralcio di lotto edificato da zona a parco pubblico e suo inserimento nella zona residenziale C28 (AGG.);
- (8) = delimitazioni del terreno di pertinenza dei fabbricati esistenti, già stralciati dalle previsioni PEEP nell'originario progetto (C28) (AGG.);
- (9) = stralcio di lotto edificato da zona a parco pubblico e suo inserimento nella zona di completamento residenziale C28 (AGG.);
- (10) = vedi variante (9) (AGG.);
- (11) = delimitazione del terreno di pertinenza del fabbricato esistente, già stralcio dalle previsioni PEEP nell'originario progetto C28 (AGG.);
- (12) - (13) - (14) - (15) - (16) - (17) - (18) - (19) - (20) - (21) = riduzione dell'altezza complessiva dei fabbricati da m. 21.00 + porticato a m. 21.00 compreso il porticato (D.P.).

#### SCHEDA QUARTIERE N° 2 - "EX CAMPO D'AVIAZIONE"

L'area coincide con quella indicata nel Piano Regolatore Generale come zona residenziale di espansione E8 con indice territoriale  $I_t = 2,00$  mc/mq.

La zona è delimitata dalla via Nicola Pisano, la via del Comparini, via Indipendenza e la via De Ambris, ed è in parte compromessa da numerosi edifici esistenti, soprattutto nella parte nord. Comunque è possibile un efficace intervento urbanistico, utilizzando principalmente una vasta area quasi completamente libera da costruzioni della superficie di mq. 100.000 circa ed ubicata fra il Fosso Fiaschetta e la via Indipendenza.

Su tale area si individua l'ubicazione del centro di quartiere tangente il Fosso Fiaschetta, che viene così ad assumere l'importanza e la funzione di vero e proprio asse direzionale, cioè via Filzi, di tutto il quartiere.

I servizi previsti sono pertanto tali da rispondere in parte anche alle esigenze di tutta la zona in questione che all'epoca non aveva attrezzature nè servizi sociali, commerciali e soprattutto scolastici.

Anche in tale zona il dimensionamento dei servizi di quartiere rispetta ampiamente il D.M. 2/4/1968 relativo agli "standards urbanistici", anche per quanto concerne la superficie proposta per il vedere attrezzato mq. 22.500, per il centro mq. 34.344 che, secondo l'art. 3 del citato Decreto, sarebbero necessari per i 3.816 abitanti.

Infatti occorre rilevare che il lato mare del quartiere, via Indipendenza, confina direttamente con la vastissima pineta di Levante la quale costituisce di per sé un ampio polmone di verde non solo a livello di quartiere ma quanto meno a livello urbano. Pertanto non si ritiene necessario reperire, esclusivamente all'interno del quartiere, tutti i 9 mq/abitante prescritti dal citato art. 3.

Per questo piano si prevede una superficie utilizzabile di mq. 220.000.

Per le residenze sono attribuiti mq. 103.000, con la differenza che nel piano approvato dalla Regione Toscana del 1973 si calcolavano 392.500 mc. pari a 3025 vani e con l'indice territoriale  $I_t = 1,8$  mc/mq; mentre nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985 si valutavano 386.600 mc pari a 3.816 vani così che l'indice territoriale effettivo risulta  $I_t = 1,73$  mc/mq e l'indice di utilizzazione superficiale  $Q = 0,47$  mq/mq.

Per le attrezzature sono previsti mq. 117.000 comprendenti strade, parcheggi, verde, centro civico, commerciale e religioso, scuole materne elementare e d'obbligo.

Il piano approvato dalla Regione Toscana del 1973 riporta il seguente dimensionamento delle aree:

- superficie generale della zona al netto della grande viabilità e dei lotti già edificati mq. 220.000;
- superficie destinata a servizi, strade, parcheggi e verde mq. 117.000 di cui:
  - mq. 54.000 per strade e parcheggi;
  - mq. 9.000 per scuole elementari (1 da 20 aule);
  - mq. 9.000 per scuole medie d'obbligo (1 da 24 aule);
  - mq. 6.000 per scuole materne (2 - 8 sez.);
  - mq. 5.500 per centro parrocchiale;
  - mq. 22.500 per attrezzature ricreative sportive e zone verdi;
  - mq. 3.000 per centro sociale (centro medico sanitario, delegazione comunale, biblioteca);
  - mq. 6.000 per centro commerciale (mercato, negozi e uffici);
  - mq. 2.000 per cinema;
- superficie residenziale mq. 103.000;
- volume residenziale complessivo mc. 392.500.

Nell'aggiornamento economico finanziario del 1985 il dimensionamento delle aree avveniva nel seguente modo:

- superficie territoriale al netto della grande viabilità esistente e dei lotti già edificati mq. 220.000;
- superficie destinata ai servizi mq. 117.000 così ripartita:
  - mq. 43.000 per strade;
  - mq. 11.000 per parcheggi pubblici;
  - mq. 6.000 per scuole materne (2-8 sez.);
  - mq. 18.000 per scuole dell'obbligo di cui:

- mq. 9.000 per elementari (10 aule);
- mq. 9.000 per medie (24 aule);
- mq. 5.500 per centro parrocchiale;
- mq. 22.500 per verde attrezzato;
- mq. 3.000 per centro sociale (centro medico, biblioteca, circoscrizione);
- mq. 6.000 per centro commerciale (mercato, negozi e uffici);
- mq. 2.000 per cinema;
- superficie residenziale mq. 103.000;
- volume residenziale complessivo mc. 343.800.

Come si desume dalle due tabelle sopra riportate la differenza sostanziale consiste nel ridimensionamento del volume residenziale complessivo sceso da mc. 392.500 a mc. 343.800.

Altra evidente differenza si individua nelle previsioni di spesa per opere di urbanizzazione primaria che nel piano approvato dalla Regione Toscana del 1973 si valutava in £. 358.750.000 contro un totale di £. 1.477.100.000 previsti nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985.

#### VARIANTI

Sigle:

(D.P.) = varianti contenute nel Decreto Provveditorato alle OO.PP. n. 14159 del 2/10/1969 in approvazione all'originario PEEP;

(D.M.) = varianti contenute nel Decreto Ministeriale LL.PP. n. 3049 dell'8/7/1971 in approvazione del PRGC;

(AGG.) = aggiornamenti e modifiche dello stato di fatto, a seguito del recente rilevamento delle proprietà e dei fabbricati.

(1) = Effettiva posizione del fabbricato esistente (AGG.);

(2) = sostituzione del fabbricato di previsione n. 41 dell'originario PEEP in lotto edificabile PEEP, quadrattato, di superficie più ridotta, a seguito della variante (1) (AGG.);

(3) = effettiva posizione del fabbricato esistente con conseguente aumento del lotto PEEP n. 45 e riduzione del n. 46 (AGG.);

(4) = individuazione dell'esatta area di pertinenza dei fabbricati esistenti già stralciati dall'originario PEEP e sua inclusione nella zona di completamento residenziale C31 (AGG.);

(5) - (6) - (7) = effettiva posizione dei tre fabbricati esistenti con slittamento del lotto edificabile PEEP n. 54 (AGG.);

(8) = effettiva posizione del fabbricato esistente e conseguente spostamento della prevista strada attraversante il parco pubblico (AGG.);

(9) = stralcio di lotto edificato dal previsto parco pubblico e suo inserimento nella zona di completamento residenziale C31 (AGG.);

(10) = correzione dello stato di fatto con eliminazione della parte inesistente del fabbricato e conseguente individuazione di area bianca da inserire nella zona di completamento residenziale C31 (AGG.);

(11) = creazione del lotto edificabile PEEP quadrattato n. 60 in accoglimento del ricorso dei proprietari (D.P.);

(12) = stralcio di lotto già edificato dal lotto edificabile PEEP n. 42 (AGG.);

(13) - (14) - (15) - (16) = riduzione dell'altezza complessiva da m. 21.00 + doppio portico a m. 21.00 compreso il doppio portico (D.P.);

(17) - (18) - (19) - (20) - (21) - (22) = riduzione dell'altezza complessiva da m. 21.00 + portico a m. 21.00 compreso il portico (D.P.);

#### SCHEDE QUARTIERE N° 3 - "CAVALCAVIA"

La zona coincide con quella destinata dal Piano Regolatore Generale ad "attrezzature generali comunali", cioè poliambulatoriali e di mercato. Inoltre questa zona corrisponde all'area a suo tempo interessata dal vecchio Piano di Ricostruzione che per questa zona non venne mai attuato in quanto il Decreto di approvazione aveva stralciato completamente la sistemazione delle aree pubbliche.

La sua ubicazione è particolarmente interessante per la vicinanza al Cavalcavia che collega i quartieri periferici al centro città.

La mancata attuazione del Piano di Ricostruzione e l'impossibilità di reperire nelle zone limitrofe aree residenziali sufficientemente non compromesse hanno reso necessario l'individuazione in tale zona di uno dei cinque quartieri del Piano di Edilizia Economica Popolare, in modo tale da poter contemporaneamente risolvere le annose questioni legate al Piano di Ricostruzione.

Per rispettare sempre l'originaria destinazione di zona del Piano Regolatore Generale viene proposta la formazione di un centro di servizi a carattere commerciale e sociale, oltre ad una adeguata attrezzatura di verde e di parcheggi.

Peraltro gli insediamenti residenziali sono stati ridotti al minimo indispensabile per portare a soluzione i problemi sopra citati.

L'area totale di zona è pari a mq. 54.000 con una superficie destinata ai servizi di mq. 40.500 ed una superficie per le residenze di mq. 13.500.

Il volume residenziale complessivo è di mc. 45.300, pari 453 vani nel piano approvato dalla Regione Toscana del 1973; mentre è di mc. 37.500 nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985.

L'indice territoriale effettivo è  $I_t = 0,84$  mc/mq e l'indice di utilizzazione superficiale è  $Q = 0,25$  mq/mq.

Nel piano del 1973 approvato dalla Regione Toscana il dimensionamento delle aree era indicato nel seguente modo:

- superficie generale della zona al netto della grande viabilità e dei lotti già edificati mq. 54.000;
- superficie destinata a servizi, strade, parcheggi e verde mq. 40.500 così ripartiti:
  - mq. 14.000 per strade e parcheggi;
  - mq. 13.000 per attrezzature ricreative sportive e zone verdi;
  - mq. 8.000 per centro sociale (poliambulatorio);
  - mq. 5.500 per centro commerciale (mercato, negozi e uffici);
- superficie residenziale mq. 13.500;
- volume residenziale complessivo mc. 45.300.

Nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985 il dimensionamento delle aree era così ridistribuito:

- superficie territoriale al netto della grande viabilità esistente e dei lotti già edificati mq. 54.000;
- superficie destinata ai servizi mq. 40.500 suddivisa in:
  - mq. 12.000 per strade;
  - mq. 10.000 per parcheggi pubblici;
  - mq. 7.000 per verde attrezzato;
  - mq. 6.000 per centro sociale (poliambulatorio);
  - mq. 5.500 per centro commerciale (mercato, negozi e uffici);
- superficie residenziale 13.500;
- volume residenziale mc. 37.500.

Dal confronto emerge chiaramente il diverso dimensionamento della superficie destinata ai servizi e la differente indice del volume residenziale.

Altra diversità sostanziale si individua nelle previsioni di spesa per le opere di urbanizzazione primaria valutata di £. 71.350.000 nel piano del 1973 approvato dalla Regione Toscana e di £. 531.800.000 nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985.

#### VARIANTI

Sigle:

(D.P.) = varianti contenute nel Decreto Provveditorato alle OO.PP. n. 14159 del 2/10/1969 in approvazione all'originario PEEP;

(D.M.) = varianti contenute nel Decreto Ministeriale LL.PP. n. 3049 dell'8/7/1971 in approvazione del PRGC;

(AGG.) = aggiornamenti e modifiche dello stato di fatto, a seguito del recente rilevamento delle proprietà e dei fabbricati.

(1) = Modifica della viabilità esistente e di progetto secondo le previsioni del progetto esecutivo di nuova strada di PRGC in raddoppio alla via di Montramito (AGG.);

(2) = conseguente allargamento della sede viaria con formazione di parcheggio antistante le attrezzature di quartiere (AGG.);

(3) = trasformazione dell'originaria fascia a verde pubblico di mq. 6.000 circa in parcheggio pubblico per i servizi di quartiere (AGG.);

(4) = riduzione dell'altezza complessiva del fabbricato da m. 21.00 + portico a m. 21.00 compreso il portico (D.P.).

#### SCHEDE QUARTIERE N° 4 - TORRE DEL LAGO - "VIA GRAMSCI"

L'area è stata prescelta in zona destinata dal Piano Regolatore Generale ad "attrezzature generali comunali", cioè scuole, in quanto le aree residenziali circostanti non consentivano una sufficiente organica utilizzazione se non decentrando troppo gli insediamenti, essendo già variamente compromesse dall'edificazione odierna.

Anche per questo quartiere la destinazione di Piano regolatore Generale è stata ampiamente rispettata nelle sue previsioni dimensionali e di utilizzazione; prevedendo da una parte una utilizzazione residenziale molto modesta, e dall'altra ampie attrezzature scolastiche che si aggiungono a quelle già esistenti, in misurata da raggiungere le previsioni quantitative dello stesso Piano Regolatore Generale.

Nel piano del 1973 approvato dalla Regione Toscana si prevedeva una superficie residenziale di mq. 10.500 con una volumetria complessiva di mc. 20.600.

Mentre l'aggiornamento economico finanziario del 1985 si discosta dal piano del 1973 in quanto la superficie complessiva, pari a mq. 41.000, è stata suddivisa in mq. 28.000 per i servizi e in mq. 13.000 per le residenze, che raggiungono il volume di mc. 23.400 pari a 234 vani.

L'indice territoriale effettivo è  $I_t = 0,57$  mc/mq., e l'indice di utilizzazione superficiale è  $Q = 0,32$  mq/mq.

Nel piano approvato dalla Regione Toscana nel 1973 il dimensionamento delle aree veniva così indicato:

- superficie generale della zona al netto della grande viabilità e dei lotti già edificati mq. 39.000;
- superficie destinata a servizi, strade, parcheggi e verde mq. 28.500 ripartiti in:
  - mq. 6.500 per strade e parcheggi;
  - mq. 6.500 per scuole elementari (1 da 10 aule);
  - mq. 8.500 per scuole medie d'obbligo (1 da 18 aule);
  - mq. 3.000 per scuole materne (1 da 3 sez.);
  - mq. 4.000 per attrezzature ricreative sportive e verde pubblico;
- superficie residenziale mq. 10.500;
- volume residenziale complessivo mc. 20.600.

Nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985 il dimensionamento delle aree è evidenziato nel seguente modo:

- superficie territoriale al netto della grande viabilità e dei lotti già edificati mq. 41.000;
- superficie destinata ai servizi mq. 28.000 di cui:
  - mq. 3.500 per strade;
  - mq. 3000 per parcheggi;
  - mq. 3000 per scuole materne (1 - 3 sez.);
  - mq. 14.500 per scuole dell'obbligo (2 - 28 aule);
  - mq. 4.000 per verde attrezzato;
- superficie residenziale mq. 13.000;
- volume residenziale complessivo mc. 23.400.

La diversità più rilevante è anche individuabile nelle previsioni di spesa per opere di urbanizzazione primaria che nel piano approvato dalla Regione Toscana era valutata in £. 35.140.000 mentre nell'aggiornamento economico finanziario del 1985 era di £. 206.600.000.

Nell'aggiornamento economico - finanziario del 1985 si redige anche l'elenco delle varianti apportate nel corso del tempo.

#### VARIANTI

Sigle:

(D.P.) = varianti contenute nel Decreto Provveditorato alle OO.PP. n. 14159 del 2/10/1969 in approvazione all'originario PEEP;

(D.M.) = varianti contenute nel Decreto Ministeriale LL.PP. n. 3049 dell'8/7/1971 in approvazione del PRGC;

(AGG.) = aggiornamenti e modifiche dello stato di fatto, a seguito del recente rilevamento delle proprietà e dei fabbricati.

(1) - (2) - (3) - (4) = Stralcio delle aree compromesse da edifici esistenti dal perimetro di intervento del PEEP e loro inserimento nelle zone di completamento residenziali limitrofe o nella zona a parco secondo le previsioni di PRGC (D.M.);

(5) = riduzione di lotto edificabile PEEP quadretto n. 4 (AGG.) conseguente alla variante (1);

(6) = individuazione di lotto edificabile PEEP quadrettato n. 5 (AGG.) conseguente alla variante (4);

(7) = delimitazione dell'area di stretta pertinenza del fabbricato esistente (AGG.).

### **1.9 - LA VARIANTE DEL P.R.G.C.**

#### DAL P.R.G. INTERCOMUNALE VERSO IL P.R.G.C. DI VIAREGGIO

Con Decreto I. n. 391 dell'11/5/1954, il Comune di Viareggio venne compreso negli elenchi dei Comuni obbligati a formare il Piano Regolatore Generale ai sensi dell'art. 8 della Legge n. 1150 del 17/8/1942.

Con la deliberazione consiliare n. 173 del 25/6/1955 il Comune adottava un progetto di P.R.G. che veniva trasmesso al Ministero dei LL.PP. il quale, con nota n. 4806 del 18/02/1957, lo restituiva però al Comune di Viareggio per rielaborazioni e modifiche. Intanto, considerata l'importanza e la delicatezza dei luoghi ed al fine di evitare che iniziative comunali non legali determinassero un ulteriore aggravamento della situazione urbanistica della zona, il Ministero dei LL.PP. con D.M. n. 2766 del 4/2/1958 determinava che il Comune di Viareggio e quello di Vecchiano venissero a formare il Piano Regolatore Generale Intercomunale del proprio territorio. A seguito di ciò i predetti Comuni, in data 10/9/1959, bandivano un concorso nazionale per la formazione del Piano Intercomunale al quale parteciparono una decina di gruppi di progettisti, che fornirono in definitiva un notevole apporto di idee. Il concorso venne vinto ex aequo da due gruppi di progettisti ai quali venne affidato l'incarico per la formazione del Piano stesso con atto del Segretario Generale del Comune di Viareggio n. 7801 del 7/11/1961, stipulato in forza della deliberazione consiliare n. 106 del 22/6/1961 del Comune di Viareggio e della deliberazione consiliare n. 58 del 23/6/1961 del Comune di Vecchiano. Con lo stesso atto n. 7801 del 7/11/1961 venne istituita anche una Commissione Urbanistica Intercomunale composta di 15 membri, al fine di programmare ed indirizzare il lavoro dei progettisti incaricati.

Il progetto di Piano Intercomunale era composto di n. 29 tavole d'indagine e n. 19 di progetto, nonché della relazione e delle norme di attuazione. Tuttavia il Piano venne adottato soltanto dal Comune di Viareggio con la deliberazione consiliare n. 164 dell'8/7/1964. Ritenendo però di non potersi avvalere delle misure di salvaguardia di cui alla Legge n. 1902 del 3/11/1952 e seguenti fino a quando anche il Comune di Vecchiano non avesse adottato il Piano, il Comune di Viareggio decise e giudicò opportuno una nuova e separata adozione del Piano nei limiti delle previsioni contenute nell'ambito del territorio comunale, così l'adottava nella qualità di Piano Comunale con la deliberazione consiliare n. 173 dell'8/7/1964, approvata poi dalla Prefettura di Lucca con decisione n. 28977 del 31/7/1964. Inoltre con la suddetta deliberazione n. 173/1964 si adottavano anche le modifiche ad alcuni articoli delle Norme di Attuazione. Gli atti del Piano, come risulta dal certificato n.84 del 30/3/1967, vennero posti in libera visione al pubblico dal 20/8/1964. Del deposito presso la Segreteria Generale venne quindi dato notizia mediante avviso - manifesto del 19/8/1964, annunzio sul F.A.L. n. 12 alla stessa data e sui seguenti quotidiani: "Il Giorno", "La Nazione", "Il Giornale del mattino", "Il Telegrafo" del 20/8/1964, "Il messaggero" ed il "Corriere della Sera" del 19/8/1964. Durante il periodo di deposito e nei trenta giorni successivi vennero infine presentate n. 381 osservazioni oltre ad altre n. 12 fuori termine.

Queste osservazioni vennero esaminate dal Comune di Viareggio in data 3/8/1965 e dai progettisti. Con la deliberazione n. 26 del 27/1/1967 il Consiglio Comunale adottava le sue determinazioni dando mandato alla Giunta municipale di redigere e proporre gli elaborati e i provvedimenti conseguenti l'esame delle osservazioni e perché formulasse anche proposta di variante al progetto di P.R.G.C. adottato e pubblicato. Con la delibera d'urgenza n. 340 del 28/3/1967 la Giunta Municipale adottava perciò le contro deduzioni alle suddette osservazioni, che si concentrarono in una serie di varianti al P.R.G. le quali, in modo generale, tenevano conto delle osservazioni senza tuttavia controdedurre ad esse singolarmente.

Il progetto di Piano, contenente le suddette varianti, venne quindi sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il quale, con voto n. 614 emesso nell'adunanza del 19/04/1967, espresse il parere che il progetto medesimo dovesse essere rielaborato in base ai suggerimenti contenuti nel voto suddetto. A seguito di tale parere il Ministero dei LL.PP. restituì il Piano al Comune di Viareggio perché provvedesse alla richiesta rielaborazione.

#### APPROVAZIONE DEL P.R.G.C. DI VIAREGGIO

Al termine della nuova elaborazione del Piano Regolatore Generale Comunale l'Amministrazione comunale procedeva con tutta una serie di provvedimenti previsti dall'iter di approvazione.

Innanzitutto il Comune di Viareggio con la deliberazione consiliare n. 188 del 10/07/1967 revocò la precedente delibera n. 173 dell'8/7/1964 e pertanto, con la deliberazione consiliare n. 189 del 10/7/1967 approvata dalla G.P.A. nella seduta del 15/9/1967, adottò il nuovo Piano Regolatore Generale. Dopodiché vennero depositati presso gli uffici tecnici del Comune gli atti del P.R.G.C. consistenti in:

- a) relazione generale;
- b) norme di attuazione;
- c) stato attuale del territorio comunale in scala 1:5000;
- d) pianta di progetto del P.R.G. in scala 1:5000;
- e) pianta di progetto del P.R.G. in scala 1:10.000.

Di questi documenti, depositati dal giorno 14/10/1967 e per la durata di trenta giorni interi e consecutivi, compresi i festivi, chiunque poteva avere la possibilità di prenderne visione, oltretutto ne venne data pubblica notizia a mezzo Avviso - Manifesto affisso dal 14/10/1967 in Viareggio: all'Albo Pretorio della Sede Municipale, all'Albo dell'Ufficio comunale Delegazione di Torre del Lago, sui muri delle strade e nei principali luoghi e uffici pubblici, nonché all'Albo degli Ordini degli Ingegneri e dei Geometri della Provincia di Lucca, all'Albo del Consiglio dell'Ordine degli Architetti di Firenze, del Provveditorato Regionale delle Opere Pubbliche della Toscana, del Compartimento ANAS per la Toscana, ecc. L'avviso - manifesto era stato inoltre pubblicato a pagamento in data 14/10/1967 sul n. 68 del Foglio Annunzi Legali della Provincia di Lucca e pubblicizzato su alcuni quotidiani locali e nazionali. Nell'avviso-manifesto venne infine indicato che fino a 30 giorni dopo la scadenza del periodo di deposito sia Enti che privati avrebbero potuto presentare osservazioni, redatte su carta legale, ai fini di un apporto collaborativo di cittadini al perfezionamento del P.R.G.C. adottato. Come risultava dall'apposito Registro di Protocollo speciale, erano difatti prevenute n. 127 osservazioni entro i termini fissati e n. 19 osservazioni fuori termine.

A seguito di una esauriente discussione delle sedute del 17 e 23 aprile 1968 il Consiglio comunale riteneva quindi meritevoli di accoglimento le seguenti osservazioni: N° 9-12-15-18-40-53-55-71-86-115-116-120 in parte-126 in parte-4f. In base alle osservazioni accolte e ai suggerimenti contenuti in altre osservazioni che non potevano però essere ritenute meritevoli di accoglimento, il Consiglio Comunale aveva controdedotto con la deliberazione n. 72 del 23/4/1968, approvata dalla G.P.A. in data 20 giugno 1968, proponendo n. 23 varianti alle previsioni di Piano adottate con la sopra citata deliberazione n.189/1967. Sempre con la deliberazione n. 72/1968 il Comune decideva di proporre al Ministro dei LL.PP. le varianti al P.R.G.C. da esaminarsi contemporaneamente al Piano stesso affinché potessero essere in esso introdotte d'Ufficio dal Ministero medesimo, se ritenute meritevoli di accoglimento così come previsto dal I° comma dell'art. 3 della Legge 6/8/1967 n.765. Le varianti ammissibili erano le seguenti:

- 1) zone di attrezzature comunali: stralcio delle zone già compromesse;
- 2) si ammettono demolizioni e ricostruzioni di fabbricati mantenendo la volumetria esistente purché: a) l'indice di fabbricabilità del nuovo fabbricato non superi 6 mc/mq; b) si costruisca un unico corpo di fabbricato; c) la superficie coperta del nuovo fabbricato non superi il 60% della superficie del lotto; d) siano osservati tutti gli altri indici di P.R.G.C. (altezza, distanza dai confini ecc.);
- 3) possibilità di costruire anche su lotti di misura inferiore a quella minima prevista dal P.R.G.C. sia per lotti liberi che per quelli già edificati, che abbiano però ai due fianchi lotti già costruiti o strade o piazze, purché tali lotti esistessero già alla data 08/07/1964 di adozione del 1° P.R.G.;
- 4) ammettere il completamento della volumetria prevista dal P.R.G.C. nei lotti di superficie inferiore a quella minima prescritta, purché la cubatura da aggiungere rispetti tutti gli altri indici di P.R.G.C.;
- 5) non computabilità, solamente agli effetti della volumetria, dei passi carrabili e dei porticati destinati ad uso pubblico; non sarebbe stato altresì computato il piano terra di edifici su "pilotis" costruiti nelle zone non centrali, nelle quali è stabilito un lotto minimo, purché l'altezza non superi i ml. 2,50, siano vincolati con atto da trascrivere e abbiano due lati non contigui ed opposti liberi;
- 6) trasformare la zona industriale E2 in zona di completamento industriale, previo inserimento nel Piano della maglia viaria e di attrezzature previste dalla Bozza del Piano Particolareggiato, già approvato dalla Commissione Urbanistica, fissando tutti i necessari indici edilizi; Sm = 2.000 mq., If = 5mc/mq., Dm = 4,00 ml. (fissa);

- superficie da coprire con i fabbricati massimo 50% dell'intera superficie del lotto; le singole licenze potranno essere rilasciate solo se il territorio interessato sarà dotato di tutti i servizi di urbanizzazione primaria oppure se i proprietari interessati si impegneranno, con atto di sottomissione, ad eseguire le opere suddette previste dal piano viario elaborato dall'Amministrazione comunale; tale impegno dovrà poi essere garantito da adeguata cauzione;
- 7) ammettere la possibilità di costruire o completare in zona agricola una casa unifamiliare, con massimo di 100 mc. per persona, per quei proprietari di lotti aventi superficie non superiore a mq. 800; tali lotti dovranno però risultare acquisiti a qualsiasi titolo con atto avente data certa, compresa tra il 1/1/1957 ed il 08/07/1964; né i richiedenti, né alcuno dei componenti il loro nucleo familiare devono risultare proprietari di altri lotti di terreno comunque edificabili o di fabbricati utilizzabili per civile abitazione; la licenza edilizia deve inoltre essere richiesta al Comune entro e non oltre il 15/07/1968 ed i lavori dovranno iniziarsi entro un anno dalla data di rilascio della licenza edilizia ed essere ultimati entro due anni dall'inizio dei lavori; tali licenze non potranno infine essere volturate a nome di altre persone;
  - 8) ammettere la possibilità di rialzare gli edifici da costruire fino ad un massimo di cm. 35 dal piano di campagna o di marciapiede, senza computare questo rialzamento agli effetti della volumetria;
  - 9) ridurre il lotto minimo nella zona artigianale C1 da mq. 800 a mq. 600;
  - 10) ammettere il rialzamento del fabbricato negli stretti limiti necessari per raggiungere i minimi di altezza previsti dal Regolamento d'Igiene;
  - 11) Accogliere la richiesta della S.I.P. per la indicazione come attrezzature pubbliche degli impianti telefonici;
  - 12) spostare il previsto raddoppio del Viale dei Tigli (a monte dello stesso) sulla via Indipendenza e comunque fuori dalla fascia pinetata;
  - 13) aumentare a 3 mc/mq. l'indice It della zona E/4 e ridurre a 1,00 mc/mq. l'indice It della zona E/5; entrambe le zone rientrano nel Piano Particolareggiato affidato all'Arch. Detti per la zona di Levante;
  - 14) ammettere la possibilità di misurare l'altezza in gronda purché tale gronda non sia di oltre 50 cm. più bassa dell'intradosso del soffitto, fermo restando il fatto che per il volume veniva considerata l'altezza del soffitto;
  - 15) agli effetti del volume si proponeva di non considerare il sottotetto purché la pendenza uniforme del tetto non superi il 33% ed inizi subito al di sopra dell'estradosso del solaio; altezza massima in colmo ml. 2,50 superando la quale veniva considerata tutta la volumetria;
  - 16) trasformare la zona di ristrutturazione R1 in zona di conservazione con risanamento purché non ci sia in nessun caso aumento di superficie coperta, restando fermo il premio del 20% sulla volumetria esistente per i casi di sostanziale ristrutturazione di alberghi o pensioni (per una sola volta);
  - 17) ammettere la ristrutturazione dei singoli stabilimenti balneari purché non aumenti la superficie coperta, l'altezza ed il volume degli stessi;
  - 18) ridurre il lotto minimo nella zona portuale C1 da 800 a 600 mq.;
  - 19) ammettere piccoli lavori di ripristino e di adeguamento dei servizi igienici anche nelle zone di ristrutturazione;
  - 20) adeguare la superficie richiesta per parcheggio alle nuove misure stabilite dalla Legge Urbanistica n. 765 del 6/8/1967;
  - 21) abolire l'art. 45 delle Norme di Attuazione riguardante le deroghe;
  - 22) modificare l'art. 7 delle Norme di Attuazione nel senso indicato nella osservazione presentata dai professionisti viareggini (vedi ricorso n.107);
  - 23) accettare l'osservazione dell'E.N.E.L. di inserire nel P.R.G.C. la previsione di una nuova centrale elettrica nella nuova zona industriale E1;
  - 24) ammettere la costruzione di edifici in appoggio od in aderenza a fabbricati preesistenti sul lotto finitimo, per una profondità massima di ml. 12,00 con le limitazioni di altezza previste dalle norme di P.R.G.; era ammessa la costruzione sul confine anche oltre detta misura di ml. 12,00 per la lunghezza e l'altezza dei fabbricati già esistenti in lotti finitimi; nelle sole zone dove non c'era un lotto minimo si ammettevano costruzioni sul confine per una profondità massima del corpo di fabbrica principale di ml. 12,00 e per l'altezza consentita dal P.R.G. anche in mancanza di edifici cui appoggiarsi.

In data 14/05/1968 l'Amministrazione comunale inoltra al Provveditorato alle OO.PP. della Toscana il Piano Regolatore assieme alle proposte di varianti sopra indicate ed elaborate in base alle osservazioni accolte.

Molte delle varianti proposte erano già state applicate in precedenza in deroga al P.R.G. nel periodo antecedente all'entrata in vigore della Legge n. 765 del 6/8/1967, in quanto ciò si riteneva indispensabile al fine di poter rendere attuabili le Norme di Piano delle quali tali varianti costituivano un'integrazione, rivelatasi necessaria solo dopo che le norme stesse fossero entrate in applicazione con l'adozione del Piano.

In conseguenza della Legge n. 765 del 6/8/1967 che, entrata in vigore il 01/09/1967, eliminava la possibilità di deroga al P.R.G. nella fase di salvaguardia, si veniva seriamente a compromettere la edificazione in molte zone del territorio comunale e, in special modo, nelle zone del centro urbano in quanto le norme di Piano, prive delle varianti in oggetto, presentavano lacune non diversamente sormontabili e per le quali la gran parte dei terreni di numerose zone urbane si rivelavano inedificabili con grave disagio per molte categorie di cittadini.

L'Amministrazione inoltre riteneva che il sopprimere completamente l'applicazione delle varianti sopra riportate sino alla loro eventuale approvazione Ministeriale e loro conseguente introduzione nelle norme di Piano, avrebbe inevitabilmente comportato gravi danni all'attività edilizia nell'ambito dell'intero territorio comunale in quanto erano da ritenersi, nella loro totalità, necessarie ad una più organica applicazione delle Norme di Piano. Oltretutto l'introduzione di tali varianti non alterava sostanzialmente le previsioni programmatiche di sviluppo del Piano.

Riguardo al ricorso tardivo, pervenuto in data 27/5/1968, l'Ente Nazionale per l'Energia Elettrica (E.N.E.L.) chiedeva che i tre immobili di sua proprietà situati in Viareggio, rispettivamente in via Verdi 153 - via Aurelia 10 e via Aurelia località Marco Polo e inclusi dal P. R. G. in zone di completamento residenziali, venissero individuati più propriamente come zone per "Attrezzature Generali".

L'Amministrazione comunale ritenne inoltre opportuno introdurre nel P.R.G. la limitata variante di destinazione ai terreni compresi nel Piano di Ricostruzione, approvato con D.M. n. 2573 del 14/7/1953, e situati tra il Lungo Canale Ovest, la Ferrovia Pisa-La Spezia e la via Pinciana, passando la destinazione prevista per tali terreni da "Parco Pubblico" a "Zona Residenziale di completamento C36", come parziale applicazione dello stesso Piano di Ricostruzione.

Non potendo conseguentemente rimandare l'applicabilità delle varianti proposte sino alla loro approvazione ministeriale, il Consiglio Comunale, con la deliberazione n.180 del 14/6/1968, di approvare le modifiche al P.R.G.C. adottato con delibera consiliare n. 189 del 10/7/1967.

Il voto n. 1224 del 10/12/1968 del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, espresso al P.R.G.C. di Viareggio, conteneva l'approvazione del progetto medesimo con l'introduzione di stralci e modifiche. Infatti il progetto di P.R.G.C. era stato sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei LL.PP. da parte del Ministero medesimo il quale inoltrò il suddetto voto al Comune di Viareggio in data 20/6/1969 con nota ministeriale n. 1444.

Con la deliberazione n. 442 del 28/7/1969 il Consiglio Comunale provvedeva all'introduzione d'ufficio di tutte le modifiche al P.R.G.C., richieste da parte del Ministero dei LL:PP. ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 765 del 6/8/1967, ed in data 20/01/1970 inviata al Ministero medesimo.

Le proposte di modifica al P.R.G.C. di Viareggio approvate figurano elencate come qui di seguito:

- 1) soppressione del passaggio in quota sulla Darsena in prosecuzione alla strada di collegamento tra il viale dei Tigli ed il lungo Darsena;
- 2) modifiche richieste dall'Azienda Ferrovie dello Stato così suddivise: 2a) spostamento a valle della strada di scorrimento interna fra le due stazioni di Viareggio per non interessare le aree e gli impianti di proprietà dell'Azienda; si faceva presente che il problema dello spostamento della strada in questione era stato definitivamente superato dagli accordi intercorsi tra il Comune di Viareggio e l'Azienda FF.SS. per la realizzazione dell'opera in oggetto così come prevista dal P.R.G., dietro indennizzo degli impianti ferroviari da spostarsi ed acquisizione delle aree di proprietà FF.Ss. interessate dal tracciato della strada medesima; 2b) spostamento, lato Pisa, della strada di allacciamento attraversante la linea Pisa-Genova, prevista in corrispondenza del bivio per Lucca in modo da non interessare le proprietà FF.SS. comprese tra il bivio medesimo e la zona ferroviaria fosso Fontanella - fosso Lama; 2c) tutte le proprietà FF.SS. dovevano essere sottoposte al vincolo speciale di "zona Ferroviaria"; 2d) tutte le proprietà FF.SS. non dovevano essere interessate dal P.R.G.C. e le fasce di rispetto laterali agli impianti ed alla linea dovevano ricadere all'esterno della proprietà medesima; 2e) realizzazione degli attraversamenti della sede ferroviaria previsti dal progetto di Piano mediante sovrappasso o sottovia dovevano comportare la soppressione dei limitrofi passaggi a livello ed i progetti relativi agli stessi attraversamenti dovevano essere sottoposti al preventivo benessere dell'Azienda FF.SS.;
- 3) riduzione delle previsioni insediative contenute nella zona per Attrezzature Collettive "A" compresa tra il viale dei Tigli e la via Della Rete, in corrispondenza del centro di Torre del Lago; per la riduzione della parte di zona a sud del viale Kennedy si approvava lo stralcio proposto dell'area compresa tra il viale Kennedy ed il confine intercomunale Viareggio-Vecchiano; per la riduzione della parte di zona a nord dello stesso viale Kennedy, in direzione del centro di Viareggio, si proponeva l'ampliamento della limitrofa Zona Agricola Panoramica "P" per una profondità di ml. 220 circa, fino all'allineamento della strada est-ovest in prosecuzione della via Manzoni; lo stralcio di zona per Attrezzature così ottenuto, delle dimensioni medie di ml. 220x320, risultava essere di complessivi mq. 70.400 circa;
- 4) stralcio completo degli insediamenti urbanistici interessanti la pineta di Levante lungo il litorale marino, comprendente la zona E3 Alberghiera ed E4 - E5 Residenziali verso Viareggio Centro, e le zone E2 Alberghiera ed E3 Residenziale nella marina di Torre del Lago; si approvava con la precisazione, espressa dal Consiglio Superiore dei LL. PP., che il problema doveva poi essere comunque riesaminato più globalmente, nel contesto di uno studio generale degli insediamenti nel litorale toscano;
- 5) stralcio degli insediamenti previsti nelle zone E1 ai margini del lago di Massaciuccoli compresi tra il confine comunale e l'autostrada Sestri Levante - Livorno;
- 6) riduzione delle altezze massime consentite nelle zone di ristrutturazione alberghiera R1 e di completamento residenziale C38 di Viareggio Centro da ml. 17,00 a ml. 14,00;
- 7) soppressione del riferimento ad un regolamento edilizio in corso di aggiornamento nelle Norme di Attuazione del P.R.G.C.;
- 8) introduzione dell'indice territoriale (It) in tutte le zone di completamento; si approvava suggerendo per le singole zone gli indici territoriali ricavati da un indice costante di utilizzazione superficiale:  $Q = \text{superficie fondiaria}/\text{superficie totale di zona uguale a } 0,50 \text{ mq/mq.}$ ; si ricordava innanzitutto che l'indice territoriale "It" è dato dal prodotto dell'indice fondiario "If" e dell'indice di utilizzazione "Q" ( $It = If \times Q$ ); da ciò, fissando per ogni zona di completamento residenziale l'indice  $Q=0,50$  e conoscendo già l'indice fondiario "If" si ricava conseguentemente l'indice territoriale "It" corrispondente; circa la giustezza della scelta di un indice  $Q=0,50$  si faceva presente che, da un'analisi campione nella zona di completamento residenziale C37 del centro di Viareggio (compresa tra la via Foscolo e la via Battisti) a più elevata concentrazione volumetrica e a maggior

indice fondiario ( $I_f=4\text{mc/mq}$ ), si era rilevato che su una superficie complessiva di 27 Ha il 75% era destinato ad aree edificate o da completare ed il 25% era occupato da strade, pertanto il Q relativo alla situazione di saturazione sarebbe risultato pari a 0,70 mc/mq.; In questo conto si fa ovviamente astrazione, oltre che delle grandi piazze D'Azeglio, Mazzini, ecc., anche delle due grandi pinete comunali di Levante e di Ponente che, con le loro superfici rispettivamente di 500 ha e di 60 ha, rappresentano il 18% dell'intero territorio comunale consentendo pertanto una superficie di verde pubblico pari a 104 mq/abitante; Nella zona C37 dunque la volumetria complessiva consentita, a completa saturazione secondo gli indici di piano, sarà di mq.  $270.000 \times 4\text{mc/mq.} = 750.800$  mc che, diviso per 100 mc/ab., dà un totale di 7.500 abitanti circa; in questa condizione l'area totale da destinarsi a piazze e parchi per giochi e sport risulta di  $7.500\text{ab.} \times 9\text{mq/ab.} = 67.500$  mq. corrispondente a quanto richiesto dall'art. 3 del D.M. 2/4/1968 sugli standards edilizi e tale superficie rappresenta un secondo 25% dell'area totale di zona; nell'ipotesi quindi o di una ristrutturazione (anche parziale o demolizione con ricostruzione) o di un piano di completamento per le aree ancora libere, che dovessero tener conto anche del verde attrezzato, secondo il D.M. sopra citato il rapporto Q, che risulta pari a 0,70, dovrà scendere a  $0,25(\text{strade}) + 0,25(\text{verde}) = 0,50$  mq/mq.; con  $I_f=4\text{mq/mq.}$  e  $Q=0,50\text{mq/mq.}$  risulterà dunque un indice territoriale  $I_t=4 \times 0,50 = 2\text{mc/mq.}$ ; imponendo pertanto l'indice  $Q=0,50$  e ricavando conseguentemente l'indice  $I_t=2\text{mc/mq.}$  si garantiva in ogni caso, già nelle zone a più elementare concentrazione edilizia, il rispetto del D.M. citato, anche nell'ipotesi di una realizzazione di piano parziale di completamento o di lottizzazione o di ristrutturazione; nel caso poi di indici fondiari ( $I_f$ ) inferiore a 4 mc/mq., conservando un indice  $Q=0,50$ , avevamo sempre una superficie di verde attrezzato superiore a quanto richiesto dal D.M. medesimo; alla luce di quanto sopra era stato pertanto fissato per tutte le zone di completamento residenziale un indice di utilizzazione superficiale  $Q=0,50$  mq/mq. dal quale erano stati poi ricavati i corrispondenti indici territoriali ( $I_t$ ); facevano tuttavia eccezione le zone di completamento artigianale e la zona portuale le quali, con le loro particolari destinazioni, avevano una densità di popolazione residente assai più modesta e di conseguenza una percentuale di aree per il verde attrezzato molto limitata; per contro le attrezzature che dovevano trovarvi luogo secondo la destinazione necessitavano di una maggiore utilizzazione fondiaria; per queste ragioni nelle zone artigianali e portuale gli indici Q erano stati fatti salire rispettivamente a 0,70 e 0,80;

- 9) soppressione dell'art. 45 delle Norme di Attuazione concernente la possibile variabilità degli indici di piano;
- 10) riduzione dell'altezza nella zona residenziale C37 (ex C20) da ml. 17,00 a ml. 14,00;
- 11) introduzione nel P.R.G.C. della localizzazione e del dimensionamento delle scuole materne; erroneamente nelle tavole di progetto, allegate al P.R.G. e relative all'indagine ed alle previsioni delle attrezzature scolastiche, non erano state introdotte le scuole materne di nuova previsione mentre nelle tavole principali di progetto del Piano medesimo ne erano stati previsti dimensionalmente gli insediamenti; infatti nella tavola di zonizzazione generale (scala 1:5.000) tutte le aree per attrezzature generali recanti il simbolo "S" stavano ad indicare le zone per le attrezzature scolastiche dell'obbligo, in modo generico, senza distinzione scuole materne, elementari o medie; ed il dimensionamento di queste aree, per altro sovrabbondante, teneva appunto conto anche delle medesime scuole materne di nuova previsione che non erano poi state indicate (come anzidetto per dimenticanza) nelle tavole di indagine scolastica; fra l'altro era in corso di approvazione presso il Ministero della Pubblica Istruzione il Piano per la costruzione di edifici per scuole materne non statali in Viareggio ai sensi della Legge n. 444 del 18/3/1969; tale Piano prevedeva comunque una prima realizzazione di gran parte delle medesime attrezzature, tutte nelle zone indicate con simbolo "S" assieme alle già previste attrezzature dell'obbligo di grado superiore: elementari e medie;
- 12) accoglimento delle osservazioni di privati ed Enti pubblici, limitatamente ai ricorsi nn. 9-15-18-40-53-55-115-116-120-126-4ft-5ft;
- 13) accoglimento di alcune proposte di modifica al P.R.G. suggerite dal Comune in base alle osservazioni e ai ricorsi dei privati ed Enti pubblici, limitatamente alle varianti normative nn. 1-4-5-8-9-11-12-14-15-16-17-18-19-20-21-23, tutte contenute nella deliberazione consiliare di controdeduzioni alle osservazioni n. 22 del 23/4/1968.

L'Amministrazione comunale dispose pertanto di richiedere al Ministero dei LL.PP. l'introduzione d'ufficio delle modifiche sopra elencate e conseguentemente l'approvazione definitiva del Piano Regolatore Comunale di Viareggio ai sensi dell'art. 3 della legge n. 765 del 6/8/1967.

Così il Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. n. 3049 del 08/07/1971 approvò definitivamente con gli stralci e le modifiche contenute nell'elenco delle varianti il Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio.

## **1.10 - LE VARIANTI AL P.R.G.C.**

Dal 1971, data di approvazione del P.R.G.C. con D.M. 3049, sino al 1977 il Comune di Viareggio aveva adottato, e la Regione Toscana approvato, numerose varianti di piccola e media entità in ordine soprattutto alle seguenti motivazioni:

- a) reperimento di nuove aree per impianti tecnologici, attrezzature scolastiche, ecc.;
- b) correzione di nuove strade previste dal P.R.G.C. e successivamente progettate ed eseguite con andamenti e dimensioni modificate rispetto al progetto iniziale.

Nel corso degli anni l'Amministrazione comunale aveva inoltre approvato mediante la Commissione Urbanistica comunale una serie di varianti così riassumibili:

1. numerose precisazioni nei confronti dell'esatta demarcazione fra zone contermini che, nell'elaborato originario di zonizzazione in scala 1:5000, non risultavano riferibili ad alcun elemento morfologico certo;
2. nuova precisazione di allineamenti stradali che, non ancora esistenti al momento dell'adozione dell'elaborato originario, vennero redatti ai sensi dell'art. 40 delle norme di attuazione del P.R.G.C. e in particolare nelle zone di completamento della frazione di Torre del Lago - Piani Viari, successivamente realizzati per la maggior parte.

In pratica si era riscontrata la seguente necessità:

- a) di correggere numerosi errori grafici contenuti nell'elaborato originario quali: piazze non indicate come spazi pubblici, aree scolastiche esistenti non individuate, posizionamento dell'autostrada E1 e della variante Aurelia secondo gli effettivi tracciati, ecc.;
- b) di rappresentare, ove richiesto, tutte le zone di rispetto stradali previste, in applicazione del D.M. 1404 del 01/04/1968 e in aggiunta a quelle previste dal vigente P.R.G.C.

Tuttavia queste varianti non erano soggette a preventiva autorizzazione in quanto parte di esse risultavano già approvate con vari provvedimenti negli anni precedenti, parte erano di adeguamento a standard urbanistici o a situazioni di fatto, e le rimanenti non incidevano comunque sui criteri informativi del Piano stesso. Pertanto si resero necessarie la redazione un elenco di tutti gli adeguamenti e le correzioni sopra accennate, e la compilazione di una nuova tavola della zonizzazione di P.R.G.C., in scala 1:5000, aggiornata alla situazione di fatto del territorio comunale. In definitiva la nuova planimetria di zonizzazione del P.R.G.C. riportava tutte le varianti sino ad allora approvate, le correzioni di errori grafici o di inesattezze normative contenute nell'originaria tavola, le modificazioni conseguenti ai decreti ministeriali 1 e 2/04/1968 n. 1404 e n. 1444, gli stralci e le modifiche contenute nel D. M. n. 3049/1971 di approvazione del P.R.G.C., nonché le altre precisazioni di vario tipo dettagliatamente descritte nell'allegato elenco. Infine gli strumenti urbanistici, elenco e nuova tavola, relativi alle varianti vennero adottati con la deliberazione consiliare n. 223 del 11/07/1977.

A seguito della pubblicazione degli atti della nuova adozione all'Amministrazione comunale pervennero entro i termini di legge n. 3 osservazioni mentre una quarta osservazione fuori termine. Inoltre la sezione urbanistica della terza ripartizione comunale aveva presentato una relazione riguardante ulteriori precisazioni e correzioni da apportare alla tavola in esame, rilevate solo dopo l'adozione e dal contatto diretto con cittadini e particolarmente con i professionisti della zona.

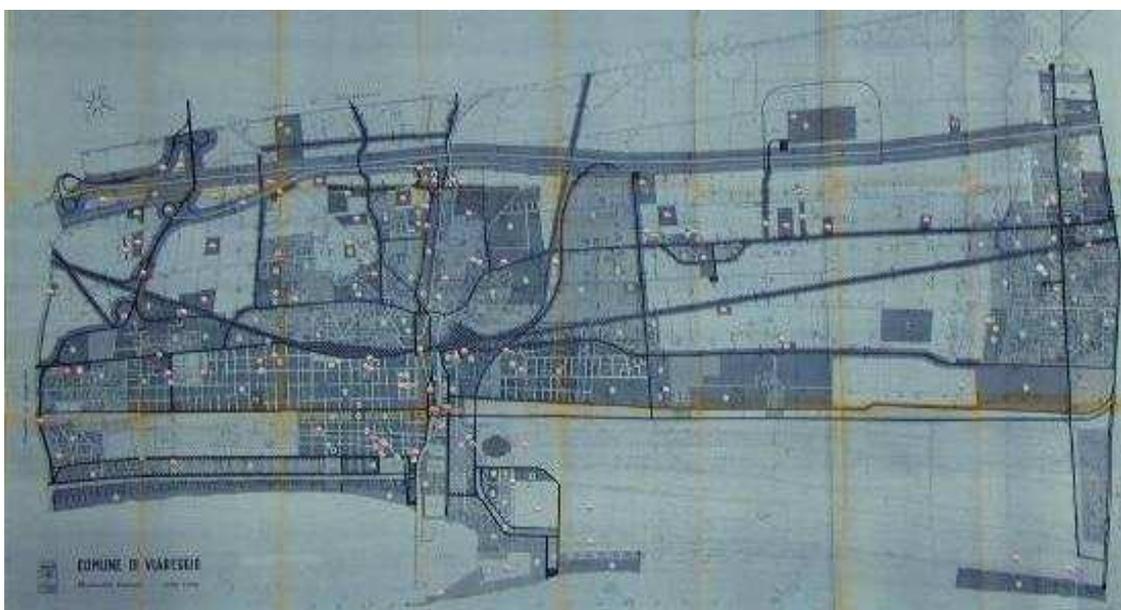
In merito alle osservazioni e ricorsi presentati vennero espressi i seguenti pareri:

- 1) AZIENDA AUTONOMA FERROVIE DELLO STATO: richiedeva: a) che la nuova strada di allacciamento, attraversante la linea Pisa - Genova prevista in corrispondenza del bivio per Lucca e passante sulla proprietà F.S. nel tratto tra il bivio medesimo e la zona ferroviaria compresa fra i fossi Fontanella e Lama, venisse spostata verso lato Pisa in modo da rendere libere le aree F.S. per l'esercizio ferroviario; b) che tutte le aree FF.SS. (l'area della S.S.E., della Cabina lato via Aurelia nella stazione di Viareggio, della Fontanella, in concessione alla Società Silices presso Viareggio - Scalo, della zona esterna al binario di raccordo Fervet e di quella laterale alla linea Lucca fino al fosso della Lama, nonché parte degli impianti della stazione di Torre del Lago e tutte le Case Cantoniere) venissero indicate con il segno convenzionale previsto per gli impianti e le linee ferroviarie; c) che tutte le aree di proprietà ferroviaria prospicienti le vie Matteotti e Machiavelli ed il viale della Stazione ricadenti in su zona residenziale rimanessero indicate con destinazione FF.SS. fatta eccezione della strada di scorrimento già realizzata.
- 2) ASSOCIAZIONE W.W.F. FONDO MONDIALE PER LA NATURA e ITALIA NOSTRA SEZIONE DELLA VERSILIA: proponevano che non venissero realizzate le seguenti strade: a) la strada di collegamento in prosecuzione della via Euro Menini con passaggio a lato del Palazzetto dello Sport e della Piscina comunale, immediatamente a monte degli stessi, ed in collegamento con la marina di levante sul "vialone" sul lato nord dello stabilimento balneare denominato "Bagno Teresa", poiché tale strada era parte integrante delle zone residenziali già stralciate con D.M. 3049/71; b) la strada in raddoppio al viale dei Tigli, in proseguimento della via Indipendenza; c) la "strada - parco" lungo il confine intercomunale Viareggio - Vecchiano in quanto il progetto presentava elementi contraddittori se non concetti di tecnica viaria elementare.
- 3) PEZZINI CATERINA: esponeva che nella tavola di zonizzazione di P.R.G.C. del 1971 si riscontrava la rappresentazione grafica della fascia di rispetto sinistra nel tratto di via Comparini, attraversante la zona C29, notevolmente più stretta della stessa fascia prevista sul lato monte nel tratto di strada attraversante le zone E1 e E2 industriali; pertanto osservava che la nuova tavola di zonizzazione, adottata dal Consiglio Comunale, riportava nel tratto di via Comparini, entro la zona C29, una fascia di rispetto di m. 25 dall'asse anziché di m. 15 così come si era venuta a creare per le licenze rilasciate sino ad allora.
- 4) SEZIONE URBANISTICA del Comune di Viareggio: presentava le rettifiche da apportare alla nuova tavola di zonizzazioni riguardanti soprattutto le fasce di rispetto delle seguenti sedi stradali: a) sui lati est e sud della via Paladini in località Forcone; b) nella zona di espansione industriale sul solo lato ovest della vecchia via Aurelia in prossimità dell'incrocio con la strada di P.R.G.C.; c) nella zona di completamento residenziale C29, già evidenziata nel ricorso di Pezzini Caterina; d) sul lato nord della via provinciale per Montramito; e) sulla via Matteotti, nel tratto tra via Paolina e via S. Andrea; f) tratti laterali a strade di P.R.G.C. e a ferrovie ridisegnandole completamente con nuovi criteri.

A tutte queste osservazioni, inclusa quella di Pezzini Caterina giunta fuori termine, il Consiglio Comunale aveva controdedotto con la deliberazione n. 207 del 05/06/1978.

Venne poi inoltrata l'intera documentazione, costituita da domande, elaborati grafici, controdeduzioni, ecc., alla Giunta della Regione Toscana che accolse il parere della C.R.T.A. Sezione Urbanistica e Beni Ambientali. Nella seduta del 29.01.1979 la C.R.T.A. constatò che la variante adottata consisteva, più specificatamente, nella rielaborazione della tavola 1:500 che riportava tutte le varianti approvate alla data 11/7/1977, alcune modificazioni grafiche introdotte in conseguenza di modeste modificazioni di zone o precisazioni normative, modifiche conseguenti all'adeguamento al D.M. 1968 n. 1404 e n. 1444, ed ancora modificazioni e stralci conseguenti alle prescrizioni del D.M. n. 3049/1971 di approvazione del piano. Puntualizzato che, ove esistevano fasce di rispetto a strade, ferrovie e canali, le aree in esse comprese appartenevano alle zone di previsione nelle quali ricadevano e quindi in esse computabili, la C.R.T.C. ritenne tale precisazione ammissibile anche se era opportuno che ciò avvenisse regolamentato attraverso una specifica norma da introdurre nelle Norme Tecniche di Attuazione. In merito poi alla osservazione formulata dalle FF.SS. la C.R.T.A. considerò opportuno precisare che le aree di proprietà dell'azienda, individuate o meno con simbologia specifica, dovessero essere assoggettate ai vincoli di destinazione e ai parametri delle zone in cui ricadevano. Inoltre rilevò che in conseguenza della variante di istituzione del Parco Naturale nella zona delle Pinete di Levante, adottata dal Comune in data 12/11/1975, la viabilità di raddoppio del viale dei Tigli e quella di confine con il Comune di Vecchiano, parallela al viale Kennedy, non apparivano conseguenti ai fini della salvaguardia ambientale che l'istituzione del Parco Naturale perseguiva e che pertanto raccomandava al Comune la opportunità di una revisione di tali previsioni. Infine intesa che si trattava di una revisione allo strumento urbanistico vigente si dovevano quindi rispettare le disposizioni di cui al D.M. del 2/4/1968 n. 1444.

Con tutte queste prescrizioni la Giunta Regionale approvò con la deliberazione n. 1753 del 28/2/1979 le varianti della nuova tavola di zonizzazione per l'aggiornamento al P.R.G.C. di Viareggio.



*Variante al P.R.G. 1979*

## ELENCO DELLE VARIANTI DELLA NUOVA TAVOLA DI ZONIZZAZIONE

### Legenda:

A = varianti già approvate dalla Regione

B = varianti e rettifiche di adeguamento alla situazione di fatto

C = varianti e stralci a D.M. 3049/1971 e agli standards

- A/1 Impianto smaltimento liquami Fossa dell'Abate già realizzato; variante da zona agricola a zona attrezzature comunali; già approvate dalla R. T.
- C/2 Riduzione della zona di espansione per trasporti E3 (capannoni carnevale); l'area stralciata era stata inclusa nella E3 a seguito di ricorso inoltrato dai proprietari in sede di adozione del P.R.G.C. (1967); il D.M. 3049/71 non accolse l'osservazione, l'area pertanto torna a destinazione agricola.
- A/3 Soppressione del proseguimento via Fiume attraverso zona per attrezzature scolastiche (Marco Polo), già approvata da R.T.
- B/4 Strada di penetrazione lungo Fossa dell'Abate; l'originario progetto prevedeva una strada - parco a due carreggiate separate; la strada era già stata realizzata ad unica carreggiata della larghezza complessiva di m. 16.00 con diverso innesto sulla vecchia via Aurelia; la maggiore area inizialmente occupata dal primitivo tracciato resta destinata a parco pubblico.
- B/5 Rettifica della linea di confine tra zona di completamento residenziale C17 e zona a parco lungo la fossa dell'Abate, portata in allineamento con il confine catastale della proprietà, con aumento della zona edificabile di circa mq. 1000 (vedi Commissione Urbanistica del 22/6/1971).
- B/6 Scuola materna quartiere Marco Polo, via Marco Polo, già esistente; cambio di destinazione dell'area da zona residenziale C33 ad attrezzature scolastiche; area ed immobile di proprietà comunale.
- B/7 Slittamento dell'area di proprietà Leoni Leone in zona di completamento residenziale C24 (Migliarina) per portarla a contatto con la via Ciabattini, a parità di superficie utilizzabile. La piccola striscia di parco pubblico prevista originariamente tra la via Ciabattini e detta area era stata portata sul lato sud, in unione al restante parco pubblico previsto (vedi Commissione Edilizia del 31/1/1974 e 19/2/1974).
- B/8 Spostamento della linea di confine tra zona di completamento residenziale C23 e zona agricola (Terminetto) con leggero aumento della zona residenziale, per comprendere lotti in parte già edificati e lotti ricadenti per metà in zona residenziale e per metà in zona agricola

(vedi Commissione Urbanistica del 16/2/1973).

- B/9 Scuola media Motto, via Puccini quartiere Centro, già esistente; area ed immobile di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona completamento residenziale C32 ad attrezzature scolastiche.
- A/10 Nuovo cavalcavia su ferrovia, loc. Largo Risorgimento, in prosecuzione della via S. Francesco; già approvato nel nuovo PEEP del 1974.
- B/11 Scuola elementare Pascoli via Mazzini, quartiere Centro, già esistente; area ed immobile di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 ad attrezzature scolastiche.
- B/12 Area di proprietà comunale occupata dai nuovi macelli pubblici, nella quale dovranno essere realizzate altre attrezzature comunali di interesse generale; è stato aggiunto pertanto il simbolo di attrezzature generali comunali, oltre a quelli dei pubblici macelli.
- B/13 Nuova scuola materna Centro, via Cairoli, in corso di realizzazione su area comunale degli ex pubblici macelli; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 a zona per attrezzature scolastiche.
- B/14 Area di proprietà comunale occupata dai cantieri comunali; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 a zona per attrezzature generali.
- B/15 Scuola elementare Lambruschini, piazza S. Antonio, Quartiere Centro; terreno ed immobile di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 ad attrezzature scolastiche.
- B/16 Liceo classico su proprietà comunale, via Paolina; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C37 ad attrezzature scolastiche superiori.
- B/17 Scuola media Menini, palazzo Paolina, via Paolina, di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C37 ad attrezzature scolastiche.
- B/13 Piazza Shelley di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C37 ad area pubblica (strade e piazze).
- B/19 Piazza Garibaldi, proprietà comunale, cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C37 a area pubblica.
- B/20 Variante Aurelia, già realizzata nel 1971 con tracciato notevolmente slittato verso mare in località Migliarina rispetto al tracciato previsto sull'originario P.R.G.C.; il tracciato non ancora realizzato, tra svincolo generale autostradale e confine intercomunale, è stato rappresentato come previsto originariamente.
- B/21 Svincolo generale autostradale, loc. Cateratte, già realizzato con forma e posizionamento leggermente diversi da quelli previsti sull'originario P.R.G.C.
- B/22 Svincolo variante Aurelia, loc. Cateratte, già realizzato con forme e posizionamento diversi da quelli previsti sull'originario P.R.G.C.
- B/23 Aste di raccordo del nuovo svincolo autostradale con la via della Gronda, loc. Cateratte, già realizzate con forma diversa da quella prevista dall'originario P.R.G.C.
- B/24 Asta di accesso del nuovo svincolo autostradale della via lungo il fosso Fiumetto, già realizzata con forma diversa da quella prevista nell'originario P.R.G.C.
- B/25 Nuovo svincolo della variante Aurelia, loc. Pubblici Macelli, già realizzato con forma diversa da quella prevista dall'originario P.R.G.C.
- B/26 Nuovo tracciato strada di P.R.G.C. in raddoppio di via di Montramito, già approvato dalla R.T.
- A/27 Cambio di destinazione da zona di espansione per trasporti E1 in attrezzature generali comunali, loc. Ponte di Maghetto, già approvato dalla R.T.
- A/28 Cambio di destinazione da zona agricola a zona per attrezzature generali comunali, loc. Ponte di Maghetto, già approvato dalla R.T.
- B/29 Piazza Piave di proprietà comunale, da zona di completamento residenziale C37 a area pubblica.
- A/30 Ampliamento quartiere I.N.A. Casa Apuania, zona di espansione residenziale E7 - Peep. come approvato dalla R.T. nel PEEP del 1974.
- B/31 Definizione esatta della linea di separazione tra zona di completamento artigianale C1 a zona parco, loc. Fornace Mannozi, portata sul confine catastale della proprietà medesima, approvata dalla Commissione Urbanistica del 17/12/1974.
- B/32 Strada di scorrimento nord-sud, già realizzata con tracciato diverso, loc. Stazione Scalo Merci, da quello previsto nell'originario P.R.G.C.
- C/33 Cambio di destinazione da parco pubblico a zona per impianti ferroviari in area di proprietà FF.SS., loc. Stazione Scalo Merci, come approvato dal D.M. 3049/71 in ordine al ricorso generale delle FF.SS.
- A/34 Area S.I.P. per nuovo centro operativo dell'azienda; cambio di destinazione da zona agricola a zona di attrezzature S.I.P., già approvata dalla R.T.
- A/35 Scuola materna quartiere Centro, via Rosmini, già realizzata su area di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C32 a attrezzature scolastiche, già approvata dalla R.T.
- A/36 Istituto professionale regionale, ex I.N.P.L.I., loc. Varignano, Cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C28 a zona per attrezzature scolastiche, già approvato dalla R.T.
- B/37 Cambio di destinazione da zona a parco pubblico e zona di completamento residenziale C16, loc. Marco Polo, a zona per attrezzature scolastiche in ampliamento a quella già esistente; l'area è stata già ceduta gratuitamente al Comune.
- A/38 Area già edificata lungo via Aurelia, quartiere De Sortis, lato monte, inclusa a seguito di accoglimento di ricorso al P.R.G.C. del 1967, nella zona di espansione residenziale E7 e successivamente da essa stralciata nell'approvazione del P.E.E.P. del 1974, in quanto già edificata; da questo incluse nella limitrofa zona di completamento residenziale C28; pertanto cambio di zonizzazione da espansione E7 a completamento C28.
- A/39 Soppressione strada di penetrazione alla zona per attrezzature scolastiche, quartiere ex Campo d'Aviazione, della via N. Pisano, già approvata dalla R.T.
- C/40 Aree comprese tra ferrovia Viareggio - Lucca e strada di P.R.G.C., zona industriale Comparini; cambio di destinazione da zona di rispetto stradale a zona agricola, a seguito di definizione della zona di rispetto della strada come da D.M. 1404/1968.
- A/41 Variante di destinazione da zona per carceri mandamentali a zona per attrezzature generali comunali, loc. Comparini, già approvata dalla R.T.
- B/42 Adeguamento del tracciato previsto della strada di scorrimento nord-sud, loc. ex Campo d'Aviazione, al tracciato già realizzato.
- B/43 Piazza Manzoni di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 a area per la circolazione.
- A/44 Cambio di destinazione da zona agricola a attrezzature generali comunali su area per nuovo impianto di depurazione liquami e attrezzature tecnologiche varie, già approvato dalla R.T.
- C/45 Soppressione strada di collegamento tra viale dei Tigli con via U. Foscolo, come contenuto sul D.M. 3049/1971.
- B/46 Nuova posizione e forma della nuova darsena, già realizzata.
- C/47 Stralcio della zona di espansione residenziale E4 e sua destinazione a parco pubblico, vedi D.M. 3049/1971.
- C/48 Stralcio della zona di espansione residenziale E5 e destinazione a Parco Pubblico, Marina di Levante; vedi D.M. 3049/1971.
- B/50 Scuola elementare via Virgilio, quartiere Darsene, di proprietà comunale, già esistente; cambio di destinazione da ristrutturazione direzionale R1 ad attrezzature scolastiche.
- A/51 Cambio di destinazione da attrezzature scolastiche superiori ad attrezzature scolastiche speciali, scuola elementare speciale, loc. Comparini, già approvata dalla R.T.; si rettifica altresì la precedente variante con la precisazione che non esiste alcuna demarcazione esatta tra area di pertinenza della suddetta scuola e l'area del previsto istituto professionale per il commercio sul lato monte.
- B/52 Rettifica della linea di demarcazione tra zone di completamento residenziale C19 e zona agricola, loc. Bicchio, che viene ora fatta coincidere con i confini catastali in leggiero aumento della C19, approvata in Commissione Edilizia del 14/3/1972.

- A/53 Cambio di destinazione da attrezzature scolastiche a attrezzature scolastiche superiori in località Bicchio per palestre dell'I.T.C.
- A/54 Nuova posizione del previsto cimitero urbano in sostituzione di quello esistente, loc. Le Carbonaie, con modifiche della strada di accesso prevista dal P.R.G.C., già approvata dalla G.T.
- A/55 Area per lavoratori I.T.I., loc. Ai Frati, fosso Guidario; cambio di destinazione da zona agricola a zona per attrezzature scolastiche superiori, già approvato dalla R.T.
- A/56 scuola elementare Alla Tenuta; cambio di destinazione da zona agricola ad attrezzature scolastiche; area in parte di proprietà comunale e in parte di proprietà privata; già approvata dalla R.T.
- A/57 Nuovo impianto di depurazione liquami a Torre del Lago; cambio di destinazione da zona agricola a zona per attrezzature generali comunali; già approvata dalla R.T.
- C/58 Stralcio di porzione di zona per attrezzature collettive, Torre del Lago, e cambio di destinazione in zona agricola panoramica P.; come approvato con D.M. 3049/1971.
- C/59 Stralcio di porzione di zona per attrezzature collettive, Torre del Lago - confine intercomunale, e cambio di destinazione in verde privato come da D.M. 3049/1971.
- C/60 Stralcio della zona di espansione residenziale E2, lottizzazione Lago - Mare a Torre del Lago, e cambio di destinazione in verde privato, come da D.M. 3049/1971.
- C/61 Stralcio zona di espansione residenziale E3, Torre del Lago; cambio di destinazione in parco pubblico, come da D.M. 3049/1971.
- C/62 Stralcio zona di espansione Alberghiera E2, Torre del Lago, e cambio di destinazione in parco pubblico, come da D.M. 3049/1971.
- A/63 Cambio di destinazione da zona per attrezzature scolastiche a zona per attrezzature sportive su porzione dell'intera zona, già approvata dalla R.T.
- 64 Soppressa.
- A/65 Spostamento della strada di P.R.G.C. tra viale Kennedy e strada lungo confine intercomunale sulla sede dell'attuale via Matteotti; già approvata dalla R.T.
- B/66 Scuola elementare via Puccini, Torre del Lago, di proprietà comunale, già esistente; cambio di destinazione da zona residenziale C8 a zona per attrezzature scolastiche.
- C/67 Stralcio della zona di espansione alberghiera E1, Lago, e cambio di destinazione in zona agricola come da D.M. 3049/1971.
- C/68 Stralcio della zona di espansione residenziale E1, Lago, e cambio di destinazione in zona agricola, come da D.M. 3049/1971.
- C/69 Aree comprese tra variante Aurelia ed autostrada E1 oppure tra svincolo autostradale e autostrada E1, loc. Cateratte; cambio di destinazione da zona di rispetto stradale a zona agricola a seguito di definizione delle zone di rispetto stradale come da D.M. 1404/1968.
- B/70 Zona di attrezzature scolastiche in via Verdi, Torre del Lago, già esistenti; aggiornamento della zona di attrezzature scolastiche per farla coincidere con tutta la proprietà comunale in sostituzione di parte della zona di completamento residenziale C14.
- B/71 Ampliamento della zona per attrezzature scolastiche, loc. Terminetto, per portare tale zona a contatto con la nuova posizione della strada di P.R.G.C. in raddoppio alla via di Montramito (vedi variante B/26) con cambiamento di destinazione da zona agricola ad attrezzature scolastiche.
- A/72 Aree per impianti di serre agricole con variazioni degli indici previsti dal P.R.G.C. per le zone agricole, secondo i disposti dell'art. 4 della Legge Regionale n. 16/1975; già approvate dalla R.T.
- B/73 Cimitero di Torre del Lago; il limite nord della zona di rispetto cimiteriale, che era rappresentata nell'originario P.R.G.C. in modo impreciso, viene fatto coincidere correttamente con il limite della zona residenziale di completamento C2 - C7.
- B/74 Definizione esatta della linea di demarcazione tra zona di completamento residenziale C2 e zona agricola, Torre del Lago, secondo le indicazioni del Consiglio Comunale delibera n. 26 del 27/1/1967: a m. 200 dall'asse della via Puccini.
- B/75 Nuova sede degli uffici P.T.; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 ad attrezzature P.T. adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 199 del 7/4/1975.
- B/76 Stralcio della destinazione ad attrezzature sportive di area già completamente occupata da fabbricati autorizzati ed edificati nel 1967 e sua inclusione nella limitrofa zona di completamento residenziale C15.
- B/77 Piazza Puccini di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona alberghiera K/S a area pubblica (strade e piazze).
- B/73 Piazzetta Migliarina di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C24 ad area pubblica (strade e piazze).
- B/79 Piazza Mercato Vecchio di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento residenziale C36 ad area pubblica (strade e piazze).
- B/80 Piazza Brin di proprietà comunale; cambio di destinazione da zona di completamento portuale C1 ad area pubblica (strade e piazze).
- B/81 Piazza Viani come sopra.
- B/82 Zona residenziale C2 a Torre del Lago; rettifica del confine di zona per portarlo a m. 200 dall'asse della via Puccini; già approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 11/1/1977.
- B/83 Attrezzature scolastiche, loc. Terminetto; adeguamento del confine della zona di attrezzature scolastiche con l'attuale strada posta fra via della Gronda e via La Marmora.
- B/84 Zona cimiteriale urbana; esclusione del mercato dei fiori comunale e delle aree edificate lungo la via Lepanto; vedi Commissione Urbanistica del 24/2/1976.

#### ZONE DI RISPETTO LATERALI A STRADE, CANALI E FERROVIE.

Erano riportate tutte le zone di rispetto laterali a strade, canali e ferrovie con i seguenti criteri:

- 1) PER LE STRADE: all'interno di tutti gli insediamenti esistenti o di previsione del P.R.G.C. sono state mantenute le fasce di rispetto laterali previste dall'originario P.R.G.C. nella misura di m. 25.00 dall'asse stradale, o di m. 15.00 dall'asse dove previsto; all'esterno degli insediamenti esistenti o di previsione sono state riportate tutte le fasce di rispetto laterali, anche se non originariamente previste dal P.R.G.C. secondo le prescrizioni del D.M. 1/4/1968 N. 1404.
- 2) PER LE FERROVIE: sono state mantenute tutte le fasce laterali di rispetto pari a m. 30.00 dall'asse della sede ferroviaria o di m. 15.00 dalla rotaia di corsa più vicina, dove previsto.
- 3) PER I CANALI: sono state mantenute le fasce laterali di rispetto pari a m. 25.00 o di m. 15.00 dall'asse del canale.

Si precisò altresì che, dove esistevano fasce di rispetto laterali a strade ferrovie e canali, le aree in esse comprese appartenevano alle zone di previsione (completamento, espansione, ristrutturazione, per attrezzature generali) nelle quali ricadevano e quindi in esse computabili a tutti gli effetti, anche se soggette al vincolo "non edificandi".

### 1.11 - I PRINCIPALI PIANI ATTUATIVI FINO ALLA VARIANTE DEL 1997

Il Primo Programma di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio era stato approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 51 del 9/2/1980 e modificato a seguito delle osservazioni accolte dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 299 del 21/4/1980.

Dalla presentazione della prima parte, nel dicembre 1978, alla stesura definitiva del piano la realtà urbanistica ed edilizia nel territorio comunale si era evoluta notevolmente.

A Viareggio si giunse ad un buon livello di indagine prima e di programmazione poi con costanti aggiornamenti, revisioni e rettifiche del primo programma informativo e di studio, elaborato sin dall'autunno 1978 che già di per sé delineava chiaramente quali sarebbero stati gli essenziali elementi informatori del primo programma di attuazione. Il primo prodotto venne ulteriormente verificato e arricchito attraverso l'informazione, il confronto con i consigli circoscrizionali e il dibattito fra le forze politiche ed economiche, in pratica l'intera popolazione. Il pubblicizzare nel modo più ampio questa prima parte di indagine del programma con i suoi presupposti orientativi era così servito ad approfondire ulteriormente molti aspetti che la prima fase aveva solo delineato spesso non nella loro reale dimensione. Lo stesso bando, con il quale si invitavano i proprietari di aree libere interessate all'edificazione nei tre anni di vigenza del primo programma a presentare domanda di inclusione, dimostrò chiaramente la scarsa sensibilità della proprietà privata nei confronti del nuovo modo di edificare ed una larga disinformazione nel quadro tecnico e professionale della ricca evoluzione della legislazione in materia di pianificazione e gestione urbanistica.

Ne conseguì la necessità di un costante lavoro di aggiornamento della prima parte di indagine, che tenesse conto di questo continuo evolversi della realtà edificatoria nel territorio. In particolare divenne ben presto problematica la prima determinazione dei lotti residenziali ancora liberi da inserire nel programma triennale, in quanto già molti di essi erano stati nel frattempo occupati da concessioni rilasciate o, quanto meno, da progetti edilizi in corso di approvazione. Tutto ciò rese necessario un lavoro accurato di sostituzione con altri lotti simili, ancora liberi, non solo nella stessa zona territoriale ma anche il più possibile limitrofi a quelli già prescelti, per evitare una nuova frammentazione degli interventi precedentemente coordinati nella loro prima individuazione.

Dal dicembre 1978 molti erano i provvedimenti che indussero alle modifiche del primo programma. Innanzitutto l'elemento più determinante e qualificante era senza dubbio l'adozione di una serie di varianti alle norme di Piano Regolatore per regolamentare la necessaria, se pur tardiva, introduzione delle norme del D.M. 2/4/1968 n. 1444 sugli standard urbanistici che, sino al maggio 1980, il Comune di Viareggio non aveva ancora applicato nel proprio vecchio strumento pianificatore. Proprio questa novità evidenziò con particolare obiettività le "distorsioni" che tale assenza aveva generato nell'edilizia urbana ed in particolar modo in quella residenziale. Altra novità normativa fu la formazione del nuovo Regolamento Edilizio in sostituzione di quello del 1903. La bozza, al momento dell'elaborazione del Primo Programma ancora in fase di verifica presso i vari organi della pubblica amministrazione, avrebbe poi introdotto nel settore edilizio quella disciplina dettagliata e puntuale che sino ad allora era mancata all'attuazione pratica delle troppo generiche previsioni di Piano Regolatore.

Intanto numerosi piani particolareggiati, previsti dal P.R.G., erano giunti alla loro ultima fase di progettazione; per alcuni, come il P.I.P. ed il Piano di Espansione Artigianale, erano giunti ormai alla fase di attuazione dopo l'approvazione regionale. In parallelo la definizione del Piano di Espansione Portuale e le decisioni e gli orientamenti dell'Amministrazione Comunale sul sistema dei piani della Darsena, dall'area Fervet all'avamposto unite al definitivo incarico di progettazione dell'asse di penetrazione, liberavano una prospettiva immediata di interventi ed opere pubbliche di avvio al "governo" di alcuni processi economici, anche con contraddizioni talvolta profonde, nella realtà dei rapporti tra le istituzioni pubbliche ed i privati. L'entrata in vigore del regolamento della Macchia Lucchese e la successiva normativa introdotta dalla legge regionale che istituiva il Parco di Migliarino - San Rossore - Massaciuccoli ribaltarono il dibattito sulla qualificazione "turistica" dell'area posta al di là delle barriere del Vialone. Una qualificazione ed una nuova immagine turistica che era invece accolta nel sistema dei due piani particolareggiati di attrezzature collettive turistico ricreative, balneare e sportive, della frazione di Torre del Lago. Infatti con di due piani suddetti si proponeva, nel 1979, un modello di intervento territoriale che rilanciava la valorizzazione delle risorse naturali, tagliando le visioni residue di "consumo" sfrenato del territorio, più spesso esclusivamente immobiliare.

Riassumendo, dopo l'adozione del Primo Programma di Attuazione, il Consiglio Comunale adottò i seguenti provvedimenti relativi:

- Piani Particolareggiati:

- 1) Piano di espansione portuale: delibera n. 370 del 22/4/1980;
- 2) Piano di ristrutturazione direzionale zona Darsene: delibera n. 419 del 23/4/1980;
- 3) Piano di attrezzature collettive a Torre del Lago: delibera n. 378 del 22/4/1980;

- Varianti al P.R.G. riguardanti:

- a) Norme di attuazione per le zone agricole - Legge Regionale n. 10/1979 - deliberazione n. 381 del 23/4/1980;
- b) Modifica dell'art. 7 delle norme di attuazione del P.R.G. - superfici minime degli appartamenti: delibera n. 383 del 28/4/1980.

Nello stesso periodo la Regione Toscana rese vigenti le norme che introdussero gli standards urbanistici ai sensi del D.M. n. 1444/1968 ed il Piano Particolareggiato della zona di espansione artigianale El Comparini.

#### INDIVIDUAZIONE DEI LUOGHI E DEI MODI CON CUI SI PREVEDEVA DI FAR FRONTE AI FABBISOGNI INDICATI PER I DIVERSI SETTORI

1) Per la delimitazione delle aree non edificate o comunque comprese in zone di espansione residenziale e produttiva, in cui dovevano realizzarsi gli interventi edificatori secondo la L.R. 60/77 art. 4, l'Amministrazione comunale nel giugno 1978 iniziò a predisporre gli elaborati necessari alla formazione del Primo Programma di

Attuazione. Subito si rese necessario avere a disposizione delle tavole nelle quali fossero visibili tutti gli interventi sul territorio realizzati fino all'inizio della elaborazione del P.P.A.

In primo luogo la scala dei singoli fogli di mappa, riportandoli tutti in scala 1:2000; poi si proseguì alla loro aggregazione, ricomponendo i 50 fogli catastali in 13 sezioni territoriali e riconducendo le stesse a 4 grandi "comparti" territoriali, coincidenti praticamente con le grandi aree dei Consigli circoscrizionali.

L'aereofotografia del territorio comunale, eseguita con un volo alla fine del 1977 e stampata in scala identica a quella dei fogli catastali, permise la sovrapposizione della stessa alle sezioni territoriali, individuando così tutti gli insediamenti non risultanti nelle tavole di base. L'aggiornamento definitivo alla fine del 1978 venne poi completato con la trasposizione delle singole concessioni edilizie rilasciate nel periodo 1974-1978. Questa prima fase di lavoro si era poi conclusa con la trasposizione, sempre in scala 1:2000, di tutte le previsioni di PRGC.

La cartografia di base, così aggiornata e completa di previsioni urbanistiche, consentiva l'individuazione di tutte le aree edificabili rimaste ancora libere e di quelle parzialmente edificate il cui grado di saturazione permetteva una volumetria residua assai considerevole.

Le aree residenziali per interventi di edilizia pubblica e privata e le aree per interventi produttivi e di servizio e per infrastrutture erano state così individuate e schedate in ogni sezione, calcolandone poi la superficie; per i lotti edificabili, seguendo gli indici di PRGC, si risalì alla capacità volumetrica di ogni singola area e quindi alla determinazione dei vani ancora realizzabili.

I risultati di questo lavoro permisero la formulazione di una prima ipotesi di individuazione dei lotti liberi inseribili nel primo P.P.A. su cui la Commissione Urbanistica discusse a lungo nelle sedute di ottobre, novembre e dicembre 1979.

2) L'individuazione delle aree e dei vani residenziali riservati all'attività edilizia, pubblica e privata, si sintetizzò nella Relazione del dicembre 1978 determinando così il fabbisogno di vani residenziali per il primo triennio di validità del P.P.A. (1980 - 1981 - 1982). In una prima fase tale fabbisogno si valutò pari a 7.500 unità; successivamente, nel corso degli approfondimenti delle analisi effettuate nel 1979 e sulla scorta dell'esame della Commissione Urbanistica nonché sull'andamento della progettazione e della produzione edilizia del 1979, si calcolò nella cifra definitiva di 8.476 unità che, comprendenti i vani residenziali permanenti e i vani stagionali, rappresentavano circa il 13% di incremento nel triennio nel rapporto fra popolazione (base 1979 = 60.000 circa) e offerta programmata di vani (contro la media regionale calcolata intorno al 15% sulla base dei P.P.A. presentati).

La ripartizione dei nuovi vani da produrre nel triennio tra residenza pubblica e quella privata si suppose col rapporto del 65% per i vani pubblici e del 35% per quelli privati. La realtà dell'attuazione del P.E.E.P. anche in relazione al primo biennio di attuazione del Piano Decennale (legge 457/78), verificato a fine 1979, dimostrò che tale ipotesi non aveva trovato conferma negli ulteriori provvedimenti legislativi, nelle disponibilità finanziarie programmate nel triennio e nell'analisi della situazione reale (procedure, soggetti, vincoli e risorse) dell'edilizia economica pubblica.

#### VANI RESIDENZIALI PUBBLICI: dimensionamento e localizzazione.

Lo stato degli interventi di edilizia economica pubblica al 1978 era di 803 alloggi, già realizzati o in corso, per un periodo di 4 anni di vigenza del P.E.E.P. e per un totale di 3.050 vani così distribuiti:

- località Forcone: 1.350 vani;
- località Ex Campo D'Aviazione: 1.300 vani;
- località Cavalcavia: 400 vani.

Ciò comportò un insieme di finanziamenti pubblici pari a circa 16 miliardi così suddivisi:

- 8 miliardi e mezzo assegnati all'edilizia agevolata;
- 5 miliardi e mezzo per l'I.A.C.P. di Lucca;
- 2 miliardi circa per interventi di privati ed imprese.

Nel 1979 iniziò concretamente l'attuazione del Piano Decennale: nel primo biennio, 1978 - 1979 si localizzarono nel territorio comunale interventi e finanziamenti per la costruzione di 124 alloggi, oltre ad un'integrazione di finanziamento precedente per ulteriori 7 alloggi (delibera Consiglio Regionale del 27 marzo pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 20 della Regione Toscana).

Ciò significava che, dall'inizio dell'operatività del P.E.E.P. nel 1975 a tutto il 1979, i vani di residenza pubblica, finanziati e prodotti, erano complessivamente 3.550 circa per un periodo di 5 anni, con una media annua di 710 vani pubblici largamente inferiore a quella ipotizzata nella relazione del dicembre 1978 che, pari al 65% del totale dei vani residenziali, doveva portare a 1.625 vani di produzione annua "pubblica".

Non era poi da sottovalutare la particolare esiguità dell'intervento P.E.E.P. nel quartiere Torre del Lago che, dopo lo stralcio di una delle due zone - n.5 Lago - originariamente previste operato dall'approvazione del PRGC nel 1971 prevedeva la realizzazione complessiva di soli 234 vani, dei quali 127 erano impegnati dal primo programma. Era quindi impensabile affidare ai residui 107 vani la capacità di soddisfare la richiesta di edilizia residenziale pubblica nella frazione. Pertanto l'Amministrazione comunale non mancò di procedere quanto prima all'individuazione di altre aree da includere nel PEEP per far fronte alle reali esigenze di Torre del Lago. Queste aree, che non necessariamente dovevano essere incluse in nuove zone di espansione residenziale a ulteriore danno delle aree agricole, potevano trovare una loro idonea collocazione nelle "zone di completamento" della frazione che sino ad allora erano rimaste inutilizzate per circa il 40% delle loro previsioni.

Tutto ciò rispose all'esigenza di non dilatare ulteriormente le previsioni volumetriche totali nè il numero dei vani residenziali previsti dal Piano Regolatore, cosicché tale scelta consentisse di individuare aree già parzialmente urbanizzate e quindi con minori costi di realizzazione delle nuove previsioni PEEP.

Inoltre rientravano nell'edilizia residenziale pubblica anche gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente, previsti dal P.P.A. in attuazione della legge 457 e già approvati dal Consiglio Comunale. A questi interventi, basati sul finanziamento pubblico, si dovevano poi aggiungere i vani prodotti esclusivamente dall'iniziativa privata ma convenzionati con il Comune sul loro prezzo di vendita e canone di affitto ai sensi dell'art. 7 della legge Bucalossi con la conseguente previsione di una forte riduzione degli oneri di concessione edilizia.

Su tali considerazioni si ritenne che nel triennio successivo la produzione complessiva di vani residenziali economici potesse salire alle 1.200/1.300 unità annue. In pratica si prevedeva un rapporto tra vani residenziali pubblici e vani residenziali complessivi pari a circa 3.750 vani = 1.250 vani per 3 anni e di conseguenza i vani residenziali privati avrebbero coperto il rimanente: 4.350 unità.

La disponibilità di vani residenziali, all'epoca ancora da realizzare all'interno del PEEP, e proprio di 3.750 unità così ripartite:

- Forcone = 1.977 vani;
- Ex Campo D'Aviazione = 1.666 vani;
- Torre del Lago = 107 vani.

Tuttavia nel triennio successivo la previsione di 3.750 nuovi vani pubblici non poteva essere assorbita completamente dalla suddetta corrispondente disponibilità all'interno del PEEP, in quanto parte dei nuovi vani da produrre dovevano essere assorbiti nel recupero del patrimonio edilizio esistente e nell'edilizia privata convenzionata ex art. 7 della legge 10/1977. Questi vani vennero presumibilmente calcolati intorno alle 400 unità. Così i vani residenziali pubblici, che il PEEP doveva assorbire all'interno dei tre "quartieri residui", probabilmente sarebbero scesi a circa 3.350 unità contro le 3.750 vani ancora disponibili.

Infine nell'assegnazione delle aree del PEEP ai vari finanziamenti via via accordati sul territorio comunale, la volumetria in esse prevista dal Piano non venne mai saturata al massimo dei singoli progetti di attuazione. Pertanto si ritenne che la residua previsione del PEEP di 3.750 vani doveva essere considerata per intero nel prossimo triennio di validità del P.P.A. per poter soddisfare la presumibile richiesta di vani residenziali pubblici.

#### VANI RESIDENZIALI PRIVATI: dimensionamento e localizzazione.

Innanzitutto la diversa provenienza dei vani residenziali di iniziativa privata venne schematicamente così classificata:

- a) vani da realizzare su lotti liberi, in zone di completamento e di espansione residenziale;
- b) vani aggiuntivi derivanti da completamento di volumetria su aree parzialmente edificate e da ristrutturazioni di immobili esistenti con aumento di carico urbanistico;
- c) vani residenziali in zona agricola.

Il calcolo dei vani residenziali privati, da includere nel triennio di validità del primo P.P.A., era stato fatto esclusivamente sulle disponibilità delle sole zone di completamento residenziale ed artigianale, della zona agricola e della zona di espansione residenziale E9 (della quale il piano di lottizzazione, da tempo approvato, venne definitivamente reso esecutivo con delibera della Giunta Regionale Toscana n. 6607 del 27/6/1979 pubblicata sul B.U. del mese successivo).

Si esclusero invece percentuali di vani residenziali derivanti dalle altre zone di espansione o di ristrutturazione ad altra destinazione, soggette cioè a Piani Particolareggiati. Le motivazioni addotte furono:

A) che per molte zone il progetto di P.P. era ancora in corso di elaborazione e pertanto non era prevedibile una concreta possibilità di realizzazione dei vani residenziali nel periodo di validità del P.P.A.;

B) che per altre zone, come quelle industriali soggette al P.I.P. (già approvato) non erano stati previsti vani residenziali se non a livello di casa di guardianaggio del singolo impianto che per la loro particolare funzione non vennero quindi inclusi nel totale dei vani stessi.

La determinazione percentuale dei vani aggiuntivi, rispetto al totale di nuovi vani privati previsti nel triennio, si dedusse dall'analisi statistica delle licenze - concessioni edilizie autorizzate negli ultimi cinque anni. Così si constatò che la richiesta di vani aggiuntivi, per completamento di volumetria o per ristrutturazione, rappresentò mediamente il 16/17 % circa dei vani residenziali privati complessivamente autorizzati ogni anno. Questo rapporto percentuale medio si mantenne anche per la produzione di vani prevista dal P.P.A. per il prossimo triennio ripartita nel seguente modo:

a) vani su lotti liberi	= 80% di 4.726 vani = 3.769 vani
b) vani di completamento e ristrutturazione	= 16% di 4.726 vani = 740 vani
c) vani in zona agricola	= 4% di 4.726 vani = 217 vani

I vani residenziali in zona agricola si separarono dai corrispondenti vani nelle zone residenziali, in quanto si poteva fare una semplice previsione dimensionale nel triennio; previsione che non costituiva un tetto massimo come per le aree residenziali in base alle disposizioni della L.R. n.10/1979: tutte le costruzioni residenziali rurali nelle aree agricole entravano "di diritto" nel P.P.A. anche se nel loro complesso superassero le previsioni dimensionali ad esse attribuite dal P.P.A. medesimo.

La ripartizione dei vani di completamento in ciascuna delle 13 sezioni territoriali di riferimento del P.P.A. non avvenne sulla base della percentuale complessiva proporzionalmente distribuita, in quanto la dimensione dei lotti liberi e lo stato di consistenza dei fabbricati esistenti erano diversi sezione per sezione. Infatti nelle sezioni del centro urbano la dotazione residua di lotti liberi era quasi inesistente, mentre era ampia la consistenza volumetrica dei vecchi immobili da ristrutturare; vi si aggiunse anche una modesta quantità di vani di completamento realizzabili soprattutto su lotti liberi più periferici delle "sezioni" che erano ancora parzialmente edificabili.

Le sezioni riguardanti le aree periferiche e tutte quelle relative alla frazione di Torre del Lago erano in buona parte caratterizzate da una discreta disponibilità di lotti liberi, mentre i vecchi fabbricati, che presentavano la necessità di interventi di sostanziale ristrutturazione, erano quantitativamente ridotti rispetto alle altre sezioni; analogamente avveniva per il completamento delle volumetrie esistenti, in quanto in queste aree la maggioranza degli immobili residenziali erano già stati realizzati in regime di P.R.G.C. sfruttando la massima possibilità volumetriche previste dagli indici edilizi.

I criteri seguiti per l'individuazione dei lotti liberi da inserire nel 1° P.P.A. e sui quali realizzare i vani residenziali di nuovo impianto erano molteplici ma i più importanti si riassumevano così:

- 1) migliore diffusione dei servizi tecnologici esistenti o di previsione nel triennio: Enel, Amag, Sip, fognature, strade ecc.;
- 2) migliore accessibilità dei lotti della viabilità pubblica esistente o di prossima realizzazione;
- 3) interclusione di lotti tra fabbricati già esistenti;
- 4) richiesta del mercato con preferenza alle aree che, in base alle domande presentate o alle concessioni già in corso, dimostrano un maggior interesse economico e quindi un loro più facile utilizzo nel triennio;
- 5) compatibilità della dimensione dei lotti con le norme del D.M. 1444/1968, introdotto nella normativa di P.R.G. e che, al di là della dimensione minima dei lotti prevista dal Piano, tendevano ad escludere dalla concreta possibilità edificatoria molte aree;
- 6) maggior estensione dei lotti, in quanto in alcune sezioni territoriali si era preferito localizzare la scelta dei vani da produrre su aree più ampie e sufficientemente provviste di servizi esistenti o di prossima realizzazione, piuttosto che diluire i vani medesimi in una disorganica ripartizione su vari lotti di minime dimensioni che consentissero un'attuazione delle volumetrie previste troppo frantumata e spesso di non facile realizzazione con effettiva perdita di vani.

**PATRIMONIO EDILIZIO ESISTENTE:** interventi da effettuare.

La normativa di P.R.G.C. prevedeva il risanamento e l'adeguamento igienico ma non vi erano zone classificate "A" dagli strumenti urbanistici ai sensi del D.M. 2/4/1968 n.1444 il quale prevedeva la delimitazione dei "centri storici" come aree di risanamento conservativo senza aumento di volume. Pertanto non esisteva l'immediata necessità di elaborare Piani di Recupero. Tuttavia esistevano situazioni territoriali che, per le loro caratteristiche, presentavano le stesse problematiche connesse tra centro abitato e periferia e dove il recupero del patrimonio edilizio esistente assumeva enorme importanza come strumento operativo.

#### LE ZONE DI RECUPERO

La scelta urbanistico - territoriale evidenziò due aree le quali, pur avendo caratteristiche zonali e morfologiche diverse, coincidevano con la parte centrale dell'abitato urbano ma si trovavano divise dalla linea ferroviaria, causa appunto di due specifiche situazioni territoriali.

- ZONA "A" - a monte della ferrovia: via Ciabattini, via della Gronda, via del Terminetto, via Farabola Est, Largo Risorgimento, Gora di Stiava, Ponte di Becchetto, via di Montramito, canale Burlamacca, fossa Lamalunga, via Mannozi, via Fornace Mannozi, via Aurelia Sud, via dei Marmi, via Minghetti, via dei Pecchi, via Pisana confine lato est quartiere Italia, via della Gronda, via Aurelia;

- ZONA "B" - a mare della ferrovia: viale Manin, via Vespucci, via A. Fratti, via Gioberti, ferrovia Pisa - Genova, via Arcangeli, via Grossi, via P. Savi, via Indipendenza, via Virgilio, via Euro Menini, via Rosolino Pilo.

Il bando regionale del 29.12.1978 prevedeva, nell'ambito del Piano Decennale, stanziamenti per l'edilizia pubblica residenziale ed interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente in misura di 100 milioni per l'edilizia agevolata e convenzionata e di 112 milioni per l'edilizia sovvenzionata; inoltre indicava le tabelle di valutazione a punteggio degli interventi per la formulazione delle graduatorie. A seguito di ciò si ritennero giustificati gli interventi che corrispondevano alla seguente classificazione:

A) manutenzione ordinaria: erano lavori che corrispondevano alla piccola manutenzione dell'immobile senza alterazione dello stato di fatto prospettico e planimetrico, e che erano atti ad integrare o mantenere in efficienza gli impianti tecnologici esistenti;

B) manutenzione straordinaria: erano lavori tendenti al ripristino di parti strutturali dell'immobile senza alcuna modificazione dello stato di fatto, ed alla destinazione d'uso; era altresì permesso l'adeguamento igienico sanitario;

C) restauro e risanamento conservativo: erano lavori volti a conservare l'organismo edilizio ed assicurare la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici formali e strutturali dell'organismo stesso, ne consentivano destinazioni d'uso con essi compatibili;

D) ristrutturazione edilizia: erano lavori tesi alla modificazione degli aspetti funzionali planimetrici e prospettici, nonché ad una migliore utilizzazione del volume esistente senza alterazione sostanziale della destinazione d'uso, se non per renderla più compatibile con la destinazione di zona;

E) ristrutturazione urbanistica: erano opere rivolte a sostituire l'esistente tessuto urbanistico edilizio con altro diverso mediante un insieme sistematico di interventi edilizi anche con la modificazione del disegno dei lotti, degli isolati e della rete stradale. Inoltre vi erano compresi anche i seguenti interventi:

- di demolizione degli edifici o parte di essi non compatibili dal punto di vista storico architettonico morfologico ambientale o anche funzionale con l'insieme del tessuto urbanistico - edilizio circostante, con la possibilità di riedificazioni parziali o totali per la ricostruzione organica del tessuto stesso, o l'utilizzazione delle aree libere di risulta per il conseguimento degli standards e dei servizi mancanti;

- di ricostruzione, parziale o totale, di edifici demoliti per eventi naturali e bellici a seguito di provvedimenti imposti dall'autorità comunale o comunque competente.

#### ORIENTAMENTI E INTERVENTI NEL PERIODO DEL P.P.A.

Con i finanziamenti attribuiti nel primo biennio, 1978/1979, di intervento della L. n. 457 si prevedeva il completo recupero di n. 13 alloggi pari a n. 52 vani; interventi che si considerarono esauriti nel periodo 1980/1981.

Per il secondo biennio: 1980/1981, compreso nel triennio di attuazione del P.P.A., il recupero del patrimonio edilizio esistente si considerò con un aumento degli interventi in ragione del 50%. Infatti questo presupposto derivò sia dalla "domanda" pervenuta al Comune e non esaurita nel 1° biennio, sia dalla vastità delle zone di recupero dove la domanda di interventi si ritenne ancora lontana dall'esaurimento.

Infine si considerarono gli interventi di edilizia sovvenzionata per il recupero del patrimonio abitativo del Comune e I.A.C.P. relativi agli anni 1978/1979 e che operarono ancora nel 1980/1981:

- Comune di Viareggio: £. 112 milioni destinati a lavori di manutenzione straordinaria per n.32 alloggi di proprietà comunale in località via Ciabattini;

- I.A.C.P.: £. 100 milioni destinati all'esecuzione di opere di ripristino di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio abitativo dell'Ente.

Per il periodo 1980/1981 erano previsti nuovi interventi di pari entità per risanare progressivamente il patrimonio abitativo del Comune e dell'I.A.C.P. con l'intervento aggiuntivo di risorse derivanti dal nuovo regolamento per l'autogestione che reinvestiva la totalità dei proventi per fitti di locazione.

#### INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DESTINATE AD INSEDIAMENTI PRODUTTIVI INDUSTRIALI, ARTIGIANALI E TURISTICI SOGGETTE A PIANO PARTICOLAREGGIATO D'INIZIATIVA PUBBLICA O PRIVATA (L.R. n.60/1977).

La situazione delle zone soggette a Piani Particolareggiati registrò un'ulteriore evoluzione dal dicembre 1978, data di presentazione della Relazione - parte prima - del P.P.A.

I Piani Particolareggiati, già definiti dalla Commissione Urbanistica o in corso di progettazione, erano i seguenti:

- 1) Zona di espansione portuale E1 - Nuova Darsena;
- 2) Zona di ristrutturazione per trasporti R1 - Fervet;
- 3) Zona di ristrutturazione direzionale R1 - Darsena;
- 4) Zona di espansione direzionale E1 - Darsena;
- 5) Zona per attrezzature collettive A - Torre del Lago;
- 6) Zona di espansione balneare E1 - Torre del lago;
- 7) Zona per attrezzature collettive e Tenuta Borbone A - Viale dei Tigli - Parco;
- 8) Zona di attrezzature per il Parco Naturale PZA;
- 9) Zona di espansione per trasporti E3 - Hangars Carnevale;
- 10) Zona di espansione per trasporti E1 - Via di Montramito - Piano di iniziativa privata;
- 11) Aree di intervento commerciale - Piano di adeguamento e sviluppo della rete distributiva, pubblici esercizi ed ambulato.

#### PIANO INSEDIAMENTI PRODUTTIVI.

Il P.I.P. di Viareggio venne approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale Toscana n.79 del 10/2/1979.

In particolare si giunse alla definitiva approvazione del Piano degli Inseidiamenti Produttivi, zone E1 - E2 industriali, che entrò nella sua prima fase di attuazione con l'inizio di attività dell'apposita Commissione, con l'avvio delle procedure di esproprio della zona industriale E1, con l'incarico per il programma di intervento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, con le risposte di conferma all'insediamento di ditte che da anni attendevano l'attrezzatura dell'area per nuovi e razionali investimenti.

Nella relazione generale di progetto l'attuazione del PIP era distinta in due fasi successive: un primo intervento comprendeva il 70% circa dei lotti edificabili e l'80% delle infrastrutture di servizio. Questa suddivisione teneva principalmente conto delle esistenze delle attività agricole produttive da salvaguardare e tutelare. Per non incidere nella zona interessata dalle attività agricole, concentrate a nord della via Aurelia, e per evitare che le strade e i servizi danneggiassero, seppure marginalmente, le zone di particolare riguardo agrario si prevede di limitare il 1° P.P.A. alle sole aree a mare della via Aurelia, zona industriale E1 dove si trovavano tutti i lotti di primo intervento,

tra cui il macrolotto "Fervet". Si comprese anche tutta una serie di servizi complementari capaci di rispondere ad alcune esigenze delle zone edificabili limitrofe del piano artigianale località Comparini. Così si verificò un'attuazione parziale del PIP che complessivamente corrispondeva alle aree della zona di espansione industriale di PRG - E1 con un proprio assetto urbanistico ed una relativa autonomia di servizi.

Per l'intervento nel primo triennio unica eccezione costituiva l'utilizzazione di due lotti della zona industriale E2, a monte della via Aurelia dove si ipotizzarono ampliamenti delle attività esistenti secondo le norme transitorie del regolamento PIP.

La scelta delle aree, che comprendeva il 50% delle totali previsioni di PIP, era motivata da decisioni che potevano determinare notevoli cambiamenti nella distribuzione dei lotti. Ciò si riferiva soprattutto al trasferimento della Fervet ed al lotto ad essa riservato di superficie mq. 72.115 ed una richiesta pendente per circa mq. 80.000.

Il primo intervento di PIP era così dimensionato:

	mq.
1) superficie edificabile	127.000
2) viabilità, parcheggi, ecc.	22.000
3) verde pubblico, impianti tecnologici, attrezzature consortili, e associative ecc.	64.000
4) aree di rispetto stradali	<u>50.000</u>
Totale	263.000

I costi di primo intervento, desunti dalla relazione finanziaria del PIP, erano così riassunti:

	LIRE
a) espropriazione aree mq. 263.000 x 7.980 =	2.098.000.000
b) viabilità, canalizzazioni, parcheggi, illuminazione, rete idrica e gas, impianti tecnologici	<u>1.095.000.000</u>
Totale	3.193.000.000

Su tali costi la relazione finanziaria prevedeva un rimborso complessivo di £. 2.963.000.000 attraverso riassegnazione delle aree e gli oneri di urbanizzazione. In definitiva il primo intervento prevedeva l'utilizzazione del 45% delle aree edificabili e dei servizi.

#### ZONA DI ESPANSIONE ARTIGIANALE E1

Il Piano Particolareggiato di espansione della zona E1 interessava un'area adiacente alle zone del P.I.P.

In considerazione della modesta dimensione degli interventi produttivi previsti dal P.P. in questa zona e per contro della forte richiesta di mercato di aree ad uso artigianale, si riteneva necessario includere nel triennio di validità del P.P.A. quasi tutta la superficie destinata alle attrezzature produttive. In questa prima fase si escluse invece la realizzazione degli insediamenti residenziali che il piano consentiva in misura molto modesta all'interno della zona. Quest'ultima scelta si basò soprattutto sull'eventuale possibilità, prevista dalla stessa normativa del P.P., di trasformare, ove occorresse, i lotti a destinazione residenziale in aree ad utilizzazione produttiva.

Le strutture di servizio, sia per l'esiguità della zona sia per la loro dislocazione all'interno di essa, necessariamente entrarono nel 1° P.P.A.

Nella zona di espansione artigianale il dimensionamento dell'intervento del P.P.A era il seguente:

1) superficie lotti edificabili per utilizzazione produttiva: 90%	mq. 28.500
2) viabilità e parcheggi	mq. 18.287
3) verde pubblico ed altre attrezzature	<u>mq. 13.088</u>
Totale	mq. 69.875

I costi di esproprio e di realizzazione delle strutture di servizio erano così valutati:

a) espropriazione aree: mq.31.375x3.400£/mq.	£. 106.000.000
b) viabilità, canalizzazioni e parcheggi	£. 296.000.000
c) verde pubblico ed altre attrezzature	<u>£. 104.000.000</u>
Totale costi	£. 506.000.000

I rimborsi previsti attraverso i soli oneri di concessione edilizia si valutarono, secondo la relazione finanziaria del P.P., in £. 191.000.000 con un saldo negativo a carico del Comune di circa £. 315.000.00=.

#### ZONA DI ESPANSIONE PORTUALE E1

Il Piano Particolareggiato delle aree comprendenti la nuova Darsena del porto di Viareggio, approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 17.10.1979, prevedeva la realizzazione di varie strutture pubbliche tra le quali il nuovo mercato ittico e la nuova struttura per gli approdi mercantili in sostituzione di quella esistente lungo via Coppino.

Il progetto di Piano era nella fase di adozione mentre la realizzazione delle strutture della nuova Darsena e dei relativi impianti generali era ormai in fase di ultimazione.

Tuttavia si riteneva di dover inserire nelle previsioni del 1° P.P.A. un'aliquota massima del 20% della spesa presunta per la realizzazione delle opere di urbanizzazione ed attrezzature complementari, mentre l'area di

intervento, che non era possibile ubicare esattamente se non dopo la definitiva approvazione del progetto di P.P., comprendeva il 50% della superficie territoriale di zona.

La realizzazione del nuovo mercato ittico, già finanziato, era inclusa nell'elenco delle opere e dei servizi pubblici di interesse generale previsti dal P.P.A.; il conseguente impegno finanziario restò pertanto escluso anche dal piano economico del Piano di espansione portuale.

#### ALTRE ZONE SOGGETTE A PIANI PARTICOLAREGGIATI

Le altre zone di espansione e di ristrutturazione, per le quali erano allo studio i progetti di Piano Particolareggiato, erano le seguenti:

R1 Ristrutturazione per trasporti: FERVET;

R1 Ristrutturazione direzionale: Darsene;

E1 Espansione direzionale: Darsene;

A Attrezzature collettive: Torre del Lago;

E1 Espansione balneare: Torre del Lago;

E3 Espansione per trasporti: Hangars.

Nonostante che i relativi progetti si trovavano in fase più o meno avanzata di elaborazione e che nessuno di essi aveva ancora raggiunto un livello di dettaglio tale da poter consentire la determinazione della quantità d'intervento prevedibile nel triennio di validità del 1° P.P.A., l'Amministrazione comunale includeva comunque tali piani nel programma medesimo per varie motivazioni di ordine economico, urbanistico e più in generale politico.

Infatti con i Piani Particolareggiati si programmava la soluzione dei maggiori problemi territoriali di Viareggio quali erano appunto: l'asse di penetrazione industriale e turistica variante Aurelia - Darsene, lo spostamento degli impianti Fervet, la profonda riqualificazione turistica della frazione di Torre del lago, la ristrutturazione integrale delle attuali aree portuali per un loro migliore utilizzo strutturale ed economico, nonché le attrezzature territoriali per le manifestazioni culturali connesse al Carnevale.

A causa di questa indeterminatezza la precisazione della dimensione dei singoli interventi e la loro ubicazione all'interno delle suddette zone sarebbero state dettagliate al momento dell'approvazione dei rispettivi Piani Particolareggiati, modificando così lo stesso P.P.A. ove occorreva.

Per tutti gli altri Piani Particolareggiati, per i quali non era ancora iniziata la progettazione, si ritenne di escluderli. Tali piani riguardavano le seguenti zone:

A Zona di attrezzature collettive: Tenuta Borbone.

E2 Zona di espansione balneare: Marina di Levante;

E1 Zona di espansione trasporti: Montramito.

Poiché l'Amministrazione comunale intendeva procedere alla formazione dei relativi Piani esecutivi e giungere ad una loro rapida elaborazione, questi sarebbero stati poi inclusi nel P.P.A. con apposita variante di aggiornamento.

L'Amministrazione comunale non aveva però ancora assunto alcun impegno programmatico in quanto per alcune zone era praticamente irrealizzabile la previsione di un piano dettagliato, per altre zone era ormai necessario procedere a varianti di P.R.G.C. che ne avrebbero modificato le modalità di attuazione urbanistica.

#### AREE DI INTERVENTO ECONOMICO: LE AREE PER IL COMMERCIO E LA REVISIONE DEL PIANO DI ADEGUAMENTO E DI SVILUPPO DELLA RETE DISTRIBUTIVA.

L'esperienza di programmazione commerciale dimostrò pienamente la difficoltà di coordinare il settore della distribuzione senza tener conto delle interdipendenze tra i diversi Comuni, in quanto le scelte di piano di un singolo Comune avrebbero determinato effetti sulla mobilità dei consumatori e quindi sulla struttura della rete dei Comuni limitrofi. Tuttavia era vero che all'epoca i collegamenti comprensoriali non davano ancora quelle garanzie utili per un più equilibrato assetto del territorio.

Quindi risultò necessario collegare la revisione quadriennale del piano del commercio, leggi dello Stato n.426/71 e 398/76, con il piano pluriennale di attuazione del P.R.G.C. al fine di ottenere una stretta correlazione delle attività commerciali con le altre attività sociali e paracommerciali.

L'Amministrazione comunale, trovandosi col P.P.A. alla prima esperienza dopo il P.R.G.C. di programmazione urbanistica territoriale, cercò di "riequilibrare gli scompensi creati nei servizi" a seguito degli insediamenti urbanistici. Le previsioni del P.P.A. per il triennio di validità dello stesso erano collegate alla divisione cartografica utilizzata per l'analisi della edificazione e stato attuale dei servizi. Si riteneva quindi necessario che queste elaborazioni e metodi di analisi venissero utilizzati anche dalla cartografia del nuovo "piano del commercio", facilitando in questo modo la consultazione della carte ed il coordinamento dei vari interventi comunali.

#### AREE PER L'AGRICOLTURA E ORIENTAMENTI DI INTERVENTO.

Sulla base degli studi preliminari per la redazione del Piano di zona per l'agricoltura, il Comune di Viareggio era in grado di regolamentare il territorio agricolo, sottoponendolo a scelte programmatiche che avrebbero da un lato teso al superamento definitivo del concetto di "area bianca", ancora presente nel P.R.G.C. e nelle sue norme di attuazione, e dall'altro realizzato le novità più significative della L.R. n. 10/79 e successive modificazioni.

La L.R. n. 10/79 prevedeva l'inclusione automatica nel P.P.A. degli interventi edilizi in zona agricola. In effetti le caratteristiche strutturali dell'agricoltura viareggina erano tali da permettere la definizione di vera e propria attività

produttiva, solida e remunerativa, e da indurre a considerare l'intervento programmato una garanzia di sviluppo nel tempo attraverso la preliminare sua realizzazione.

Lo studio condotto per la formulazione del Piano Zonale mostrò principalmente lo sfruttamento più intensivo del suolo, sottolineato anche da un aumento della produzione lorda vendibile e a un aumento di aziende ma non si riscontrò alcun aumento di superficie coltivata. Dunque era indispensabile configurare una realistica distribuzione territoriale relativamente ai diversi interventi sul territorio al fine di "rileggere i termini dello sviluppo della città anche alla luce della realtà agricola". Questo perché l'agricoltura del Comune si era da tempo orientata verso la coltura climatizzata con l'introduzione di serre ed apparecchiature sempre più funzionali e complesse che, per il fatto di avere una limitata autonomia, indusse gli operatori agricoli a "dover vivere" sul luogo di lavoro invertendo così la tendenza degli anni 1950 - 1960 al forte aumento di pendolarità: centro urbano - zone agricole, riguardando soprattutto i lavoratori dipendenti, i coadiuvanti, i dirigenti, gli imprenditori e i lavoratori in proprio.

Di queste considerazioni si tenne conto nella elaborazione delle nuove indicazioni previste per le zone agricole, di conseguenza il Consiglio comunale si impegnò ad adottare varianti normative e grafiche, modificando e sostituendo le prescrizioni di P.R.G.C. come era stato discusso in Commissione Urbanistica con la bozza di norme attuative per la L.R. 10/79. Tuttavia in queste norme il territorio comunale non era considerato tutto allo stesso livello bensì suddiviso in 4 zone con diverse possibilità di intervento.

Le zone, dove vigeva una normativa più rigida e vincolistica tesa alla conservazione dell'esistente, erano denominate di "interesse ambientale" che comprendevano parte dell'area tra la via di scorrimento ed i confini della Macchia Lucchese.

Le aree, che si estendevano tra il fosso Le Quindici ed il confine con il Comune di Massarosa, erano classificate di "particolare interesse morfologico", in quanto si trattava della zona paludosa intorno al lago, interessata dal Parco di Migliarino San Rossore e Massaciuccoli; in queste aree era consentito soltanto installare attrezzature per allevamenti ittici e proseguire l'attività di cava.

Un'area era poi individuata come "zona per impianti di trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli e per allevamenti intensivi", rimandando però valutazioni e localizzazioni al momento del rilascio delle concessioni edilizie.

La zona classificata "di particolare interesse produttivo" rivestì un reale interesse per il futuro edilizio in quanto si prevedono interventi diretti sia per le nuove abitazioni, sia per gli annessi agricoli sia per i servizi.

Nel P.P.A. sembrò invece più opportuno includere le opere di urbanizzazione primaria che si sarebbero realizzate nei tre anni di validità in quanto risultavano utili ad un più efficace sfruttamento agricolo dei suoli.

#### PIANO DELLE ZONE PER L'EDILIZIA ECONOMICA E POPOLARE: INDICAZIONE DELLE AREE E DEGLI IMMOBILI DA ESPROPRIARE.

Il Piano delle Zone della legge 167 per il Comune di Viareggio prevedeva l'insediamento degli interventi di edilizia economica e popolare in cinque diverse zone del territorio delle quali una, la zona n. 5 di Torre del Lago - Lago, era stata stralciata nel 1971 in sede di approvazione del P.R.G.C.

Il Consiglio Comunale di Viareggio, con deliberazione n. 441 del 28/10/1974, approvò il primo programma biennale di attuazione del Piano delle zone per l'edilizia economica e popolare (legge 22/10/1971 n. 865).

In sede di prima attuazione del piano di zona erano stati prescelti tre quartieri: n. 1 - Forcone, n.2 - Ex Campo D'Aviazione e n. 4 - Torre del Lago "Via Gramsci", cui si aggiunse nel 1975 la zona n. 4 - Cavalcavia per concentrarvi gli interventi di edilizia economica e popolare.

Nell'ambito di queste tre zone si determinarono le aliquote percentuali in volume di prevedibile intervento per il primo biennio, sulla scorta di considerazioni oggettive dalle quali poter facilmente desumere tale dimensionamento di massima. Infatti erano state raccolte tutte le previsioni di prossime realizzazioni di edilizia residenziale pubblica sia a carico del Comune, sia a carico completo dello Stato e della Regione, sia con interventi Gescal e di competenza dell'I.A.C.P. di Lucca. Da tali previsioni era risultata una ormai prossima realizzazione, entro il termine di due anni, di altri 400 alloggi economico - popolari per una volumetria residenziale complessiva di circa 200.000 mc. D'altra parte l'esistenza di oltre 40 cooperative edilizie, già formate o in corso di costituzione nell'ambito dell'intero territorio, portava alla previsione di un analogo numero di alloggi, anch'essi con una volumetria minima di 200.000 mc. Perciò si poteva presumere che nel primo biennio, la volumetria residenziale, da realizzarsi da parte di Enti pubblici e di cooperative edilizie, raggiungeva un valore medio di circa 400.000 mc. Ad essi andava poi ad aggiungersi una modesta percentuale (circa il 10%) da attribuirsi ai singoli interventi privati, che si prevedevano molto limitati nel primo biennio. Dal raffronto di tali valori volumetrici con quelli complessivi residenziali previsti nelle tre zone indicate (totale mc. 772.000) si deduceva che le realizzazioni prevedibili nel prossimo triennio di attuazione della 167 avrebbero coperto circa il 50% della volumetria totale delle tre zone prescelte. Riassumendo, il primo programma triennale di intervento doveva coprire le seguenti volumetrie minime teoriche:

	MC.	VANI
FORCONE	202.800	2.028
EX CAMPO D'AVIAZIONE	171.900	1.719
TORRE DEL LAGO - GRAMSCI	<u>18.720</u>	<u>187</u>
TOTALE	393.400	3.934

Sempre nel primo programma si prevedeva di cedere in proprietà a cooperative edilizie ed ai singoli le aree pari ad una quota del 26% che, in termini volumetrici della volumetria residenziale prevista, era pari a mc. 102.750 corrispondente a mq. 393.000 di superficie fondiaria.

Essi si individuavano nei seguenti lotti volumetrici:

	LOTTI N°	VOLUME mc.	Sup. di pertinenza mq.
1) FORCONE	7 - 38 - 39 - 40 - 42 - 43 - 44	47.100	19.000
2) EX CAMPO D'AVIAZIONE	43-45-48-49-50-51- 52-53-54-55-56-58- 60	50.400	16.800
3) TORRE DEL LAGO "VIA GRAMSCI"	4 - 67	5.250	3.500

Infine nel primo programma si prevedeva una spesa complessiva di £. 2.406.000.000.

Con la deliberazione n. 196 del 7 aprile 1975 il Consiglio Comunale di Viareggio approvava l'integrazione e la modifica del primo programma biennale del piano di zona con l'inclusione del quartiere "Cavalcavia". Infatti si indicò in mq. 413.000 la superficie complessiva delle aree previste nel programma biennale integrato, per l'edificazione di fabbricati destinati all'edilizia residenziale per complessivi mc. 446.850 e per opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Successivamente si rese necessario dare il via alla formazione del 2° programma triennale di attuazione del piano di zona della legge 167/1962.

Col 2° programma di attuazione si intese portare a termine la previsione abitativa residua nei tre quartieri: n. 1 - Forcone, n. 2 - Ex Campo d'Aviazione e n. 4 Torre del Lago Via Gramsci, mentre tale previsione abitativa nel quartiere Cavalcavia era stata interamente saturata con il primo programma. Inoltre si intese completare in tutti e quattro i quartieri le opere di urbanizzazione primaria e portare in avanzato stato di esecuzione le opere di urbanizzazione secondaria.

La previsione per il dimensionamento del secondo programma era di 3.750 vani residenziali pubblici pari al 50% del fabbisogno complessivo di vani residenziali calcolati dal primo programma pluriennale. Tale quota di 3.750 vani corrispondeva in pratica al residuo di vani ancora realizzabili nell'ambito del Piano di Edilizia Economica Popolare e comprendeva sia i pochi vani residui del primo programma, non ancora impegnati dalle realizzazioni in corso, sia i vani che erano stati esclusi dal primo programma. In realtà il complesso dei vani residui del piano di zona era superiore a tale cifra di 3.750 unità di circa il 25%. Ciò era imputabile a varie cause:

1) nei progetti di utilizzazione dei lotti volumetrici, previsti dal piano di edilizia economica e popolare, non si era mai giunti in pratica alla saturazione dei volumi di piano per i motivi più vari: di ordine tecnico, dimensionale, ambientale, ecc.; peraltro l'Amministrazione comunale non aveva mai inteso recuperare completamente tali volumi persi, proprio al fine di ridurre in parte gli indici medi di utilizzazione fondiaria, che per i due quartieri Forcone - Varignano e in particolare Ex Campo D'Aviazione erano risultati di fatto eccessivi rispetto ad uno standard ottimale di utilizzazione volumetrica delle aree;

2) a seguito dell'attuazione della legge 457/1978 "Piano Decennale per la Casa" l'altezza interna dei vani è stata ridotta a m. 2,70 senza che tale riduzione andasse a vantaggio di un aumento dei vani realizzabili a parità di volumi previsti sui lotti (art. 43). Tale norma, da sola, aveva comportato una riduzione dei volumi pari a circa il 10%.

Riassumendo, per il 2° programma si indicavano in mq. 285.000 la superficie complessiva delle aree previste, per l'edificazione di fabbricati destinati all'edilizia residenziale per complessivi mc. 405.650, pari a un totale di 3.750 vani.

Infine si intese di cedere in proprietà a cooperative edilizie ed ai singoli le aree pari ad una quota del 20 % che era, in termini di volumetria residenziale, prevista pari a mc. 82.350 corrispondente a mq. 35.350 di superficie fondiaria.

Per l'attuazione del 2° programma biennale si valutò in £. 4.339.000.000 il totale spesa comprensiva dell'acquisizione di aree, di allacci e servizi tecnologici ed opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

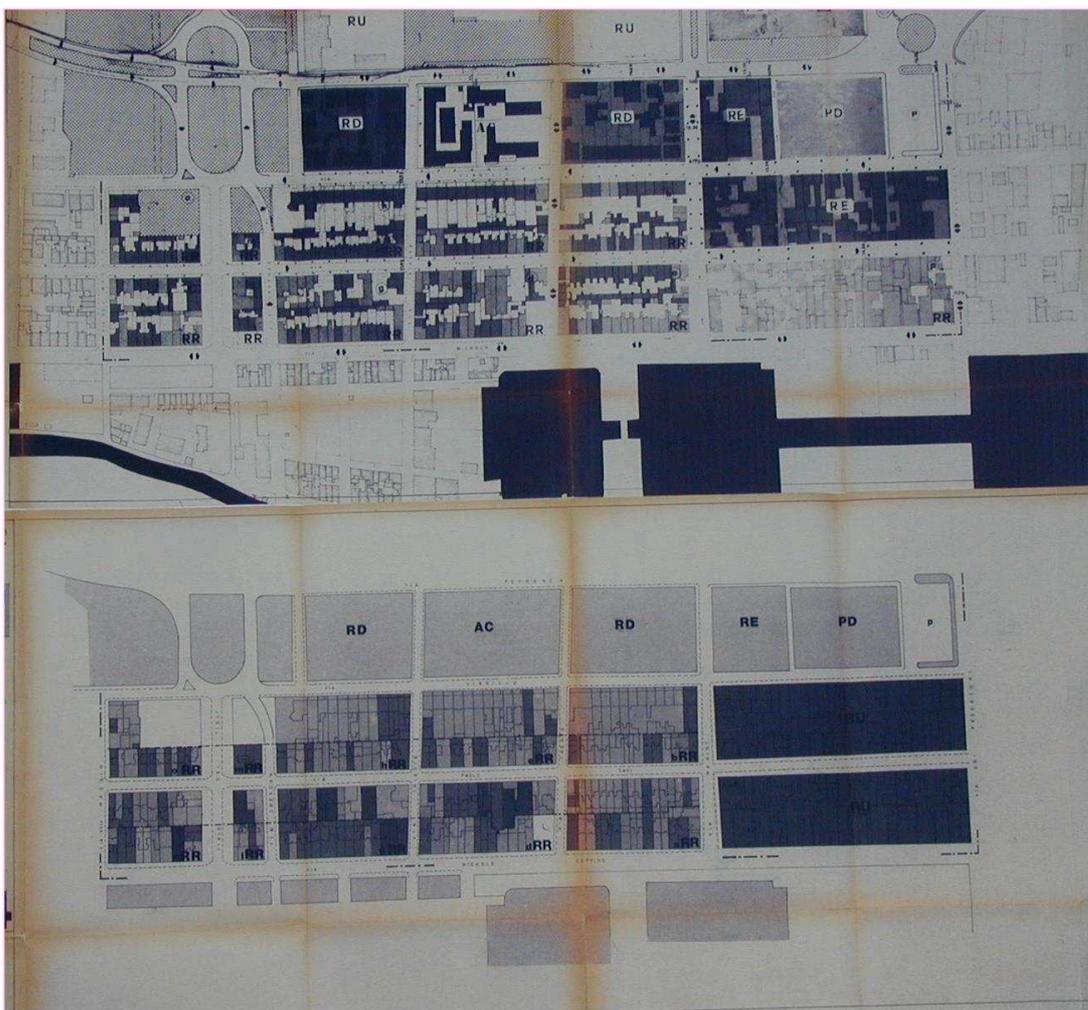
## 1.12 - PIANO PARTICOLAREGGIATO DARSENA

Al gruppo di lavoro, costituito dai progettisti architetti: D. Cardini, R. Lelli, S. Panichi, P.L. Rupi, V. Somigli, U. Saccardi, l'Amministrazione comunale di Viareggio affidò nel 1975 l'incarico di elaborare il piano particolareggiato "Darsena".

Dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.M. n. 3049 dell'8/7/1971, il Comune di Viareggio con la deliberazione n. 344 del 21/7/1976 richiedeva alla Regione Toscana l'autorizzazione a dar corso alle varianti al P.R.G.C. in merito alla configurazione della zona delle darsene definite dal P.R.G.C. come zona di ristrutturazione direzionale R1 e zona di espansione direzionale E1 e in particolare:

- 1) stralcio della zona di espansione direzionale E1 delle Darsene e configurazione dell'area destinandola a infrastrutture e spazi a servizio del porto con radicale riduzione della volumetria complessiva edificabile;
- 2) stralcio della destinazione di ristrutturazione direzionale R1 della zona delle darsene e destinazione a ristrutturazione residenziale assieme al recupero di spazi per servizi di quartiere e per servizi delle attività portuali, con riduzione della volumetria complessiva edificabile;

- 3) modifica delle maglie viarie contigue;
- 4) modifica del tracciato dell'asse stradale di penetrazione via Aurelia - porto di Viareggio in conseguenza dell'attraversamento di nuclei abitati e della Pineta di Levante.



*Piano Particolareggiato Darsena 1985*

Il Comune pertanto ottenne con provvedimento n. 12784 del 22/12/1976 l'autorizzazione regionale ad apportare le suddette varianti al P.R.G. nell'area a sud del canale Burlamacca: zona trasporti Fervet R1 e zona darsene R1.

A seguito dell'autorizzazione regionale di cui sopra l'Amministrazione comunale di Viareggio giunse nella determinazione di dare concreta attuazione alle varianti suddette secondo le linee della deliberazione n. 344/1976. Così il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 392 del 23/4/1980 adottò tutte le varianti al P.R.G.C. relative alla modifica di destinazione e perimetrazione di zona delle aree individuate dal P.R.G.C. come zona di espansione di ristrutturazione direzionale R1 - Darsena e zona di espansione direzionale E1 - Darsena.

Nella stessa seduta del 23/4/1980 il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 419 adottò anche il Piano Particolareggiato della zona di ristrutturazione direzionale R1 - Darsena.

Il piano prese in considerazione il vasto isolato compreso tra via Coppino, via dei Pescatori, via Petrarca e via Menini. Quest'area era in gran parte di "proprietà" di organi statali: demanio marittimo e demanio finanziario. Sinteticamente il regime di proprietà era il seguente:

- a) per la zona tra via Coppino e via P. Savi: "demanio marittimo", Capitaneria di Porto e Ministero Marina Mercantile;
- b) per la zona tra via P. Savi e via Petrarca: "patrimonio disponibile", Intendenza di Finanza e Ministero delle Finanze.

Da più tempo nella zona compresa tra via Virgilio e via Petrarca era già stata espressa, da parte dell'Amministrazione comunale, l'intenzione di pervenire in possesso di una consistente porzione centrale all'epoca occupata da alcuni fabbricati e baracche residue. Inoltre l'Intendenza di Finanza aveva poi proceduto in tutta l'area di sua competenza a varie vendite e concessioni a privati. Su iniziativa dei progettisti era stata infatti richiesto nel 1976 l'elenco delle vendite effettuate a cui l'Amministrazione finanziaria rispose con una nota dalla quale si ricavava un elenco di n. 31 vendite distribuite a "pioggia" nella zona interessata. Una serie di azioni intraprese dal giugno 1978 nei confronti dell'Intendenza di Finanza facevano ritenere prossimo il passaggio della "gestione" di tale zona all'Amministrazione comunale, facilitandone così la ristrutturazione ai fini previsti. Tuttavia, proprio a

seguito dell'indagine compiuta, non sembrava facile nè opportuno procedere alla ristrutturazione dell'intera superficie considerata; anzi questa zona, compresa tra via Coppino e via P. Savi, si riteneva che potesse essere interessata solo da modesti interventi da individuare caso per caso e con apposita normativa.

Inoltre in tale zona le industrie e le attività artigianali svolgevano da lungo tempo la loro attività in condizioni di gravi ristrettezze; pertanto se ne prevedeva il loro trasferimento nella nuova zona industriale del Comparini, dove si prevedeva la realizzazione dei servizi socio-culturali, associativi e consortili della zona portuale. Va infatti ricordato che nella zona del porto prestavano la loro opera 4.000 lavoratori e che i servizi di interesse comune erano gravemente carenti se non addirittura inesistenti: servizi sanitari di base, mense collettive, spazi per le attività culturali e ricreative, ecc. Per tali servizi una direttiva regionale prevedeva che "all'interno dei nuovi insediamenti produttivi" si doveva lasciare libero almeno il 20% delle aree lorde territoriali. Ma, se alcuni servizi di tipo associativo e consortile potevano essere localizzati nel nuovo insediamento industriale e artigianale Comparini a circa 1,5 Km di distanza dalla zona del porto, era abbastanza evidente che buona parte dei servizi doveva essere localizzati nelle immediate vicinanze del porto.

La complementarietà così stabilita tra porto e zona industriale e artigianale del Comparini, localizzata a monte della ferrovia, portò a considerare con attenzione il problema del collegamento Aurelia - nuova zona industriale artigianale - porto, già previsto nel P.R.G.C. Infatti si trattava di un nuovo accesso alla città in uno dei suoi punti più caratteristici. Nell'ambito del P.P. veniva evidenziato il problema dell'incrocio tra via Petrarca e via dei Pescatori che smistava il traffico proveniente dall'Aurelia verso il nuovo porto e la vecchia darsena. A sud e a nord di questo nodo si prevedevano anche parcheggi per una superficie totale di mq. 5.000. Contemporaneamente si valutarono le previsioni strutturali che l'attraversamento di questo importante collegamento avrebbe portato al quartiere Darsena.

Analizzando il piano da nord a sud si avevano le seguenti previsioni:

- 1) striscia di isolati compresa tra via Coppino e via P. Savi: queste zone, definite RR = Restauro e Recupero, erano proposte per una normativa a schede riferite alle singole unità edilizie, la cui elaborazione ed adozione era da intendere come atto successivo a questo piano particolareggiato; fino all'atto di approvazione della normativa a schede, erano ammessi solo interventi di restauro e consolidamento;
- 2) striscia di isolati compresa tra via P. Savi e via Virgilio: questa zona si trovava immediatamente a sud della precedente; la superficie interessata era di 11.300 mq. e molto frazionata dai vari tipi di concessione; proprio in questa zona si concentravano le vendite effettuate in vari periodi dall'Intendenza di Finanza; anch'essa era definita RR = Restauro e Recupero, eccettuato che per un isolato in adiacenza a via dei Pescatori definito RE = Restauro Edilizio; in quest'isolato si prevedevano destinazioni ed interventi diversificati: per le parti di proprietà del Demanio Finanziario erano destinate a servizi sociali e portuali, per le proprietà private erano consentiti interventi di ristrutturazione edilizia solo ad uso residenziale senza aumento dell'altezza e del volume esistente, per la sola realizzazione di attrezzature del terziario e collettive private erano ammesse demolizioni e ricostruzioni fino al raggiungimento dei seguenti indici:  $I_f = 3$ ,  $H_{max} = 9,50$  e rapporto di copertura 30%;
- 3) striscia di isolati compresa tra via Virgilio e via Petrarca: esclusa la zona a parcheggio, di 2.600 mq. circa, la superficie interessata era di circa 10.200 mq. di cui circa 6.200 mq. erano facilmente disponibili mentre circa 4.000 mq. in adiacenza a via Menini, erano in prevalenza occupati da impianti industriali; per il complesso di questa zona erano previste Attrezzature Associate e Ricreative quali: mensa interaziendale, bar, strutture ricreative varie, sedi associazioni e sindacati; questa infatti era la zona che, almeno nella parte più consistente verso mare, doveva essere interessata per prima dal programma di realizzazione dei servizi portuali e nella quale doveva essere inserita la tanto auspicata "mensa interaziendale"; eccettuato un isolato classificato RE = Ristrutturazione Edilizia, per questa zona la classificazione era PD = Planivolumetria Definita e Re = Ristrutturazione edilizia ad uso Direzionale;
- 4) striscia di isolati compresa tra via Petrarca, via Giannessi e via Menini: esclusa la superficie verso mare destinata a parcheggio, circa 2.400 mq., e la parte di superficie verso monte destinata all'allargamento di via Menini, la zona interessata all'edificazione era di circa 7.000 mq.; per questa zona si prevedeva un'utilizzazione per "Attrezzature Consortili e Complementari" quali mostre, circa 5.000 mq., uffici commerciali, agenzie assicurative, agenzie bancarie, giornali e tabacchi, market, ufficio postale ecc.; in sostanza a sud di via Petrarca comparivano zone PD = Planivolumetria Definita e zone RU = Ristrutturazione Urbanistica.

Le ultime due strisce di isolati 3) e 4) erano punti particolarmente importanti, insieme al progettato sistema viario sopra descritto, per la caratterizzazione funzionale e formale dell'accesso alla zona portuale. Per questa zona veniva inoltre sottolineato con forza che questo "sistema" di accesso al porto, il viadotto, il nuovo complesso previsto per la zona Fervet, lo svincolo al viale dei Tigli, ecc. costituivano nell'insieme un rilevante problema di "disegno urbano" che poteva definire, se sostenuto dalla volontà di ricercare anche la "qualità", un volto nuovo e positivo alla città di Viareggio al limite del previsto "Parco territoriale" costituito dalla Macchia Lucchese, Migliarino e S. Rossore.

Era anche evidente l'importanza considerevole che rivestiva la riconfigurazione urbanistica della zona delle darsene per il fatto di essere posta "a ponte" tra la città - centro e le nuove strutture di tempo libero localizzate a est della città. Pareva necessario che questa zona venisse facilmente "attraversata" da un sistema misto di traffico ciclabile - pedonale qualificato per collegare le zone di interesse cittadino:

- quelle poste al limite della pineta di levante quali piscina, palestra, luna-park, stadio dei pini, ecc.;
- la stessa pineta di Levante;
- le zone del nuovo porto col nuovo lungo molo;
- la tradizionale "passeggiata" viaregina a monte del canale Burlamacca.

In definitiva si trattava di riconsiderare tra gli altri problemi anche l'intero sistema ciclabile - pedonale oltre il Burlamacca, che era un percorso assai gradito, anche se limitato, e che si avvaleva solo della modesta passerella pedonale sul Burlamacca. Allo scopo di proporre un respiro adeguato nel piano erano indicati alcuni possibili tracciati funzionali a questo "sistema".

Il complesso della situazione urbanistica presentata nel piano era il risultato dello "studio" contenuto nella deliberazione consiliare del 21/7/1976 "Richiesta di autorizzazione per Varianti al P.R.G.C." già sopra citata. Tuttavia rispetto a questa delibera erano state inserite nel perimetro del Piano particolareggiato "Darsene", per una serie di ragioni, due "zone di ristrutturazione urbanistica" di cui l'una comprendente il Collegio Colombo e le case popolari angolo via Menini, e l'altra la zona racchiusa tra via Petrarca, via Giannessi e via Menini destinata alla realizzazione del nodo di accesso al porto inglobante parte della ex "zona di espansione direzionale E1" cancellata dalla ricordata "variante" al P.R.G.C. Questa proposta di ampliamento del perimetro del piano particolareggiato "Darsene" doveva successivamente essere formalizzata attraverso l'apposito strumento urbanistico di "variante" di P.R.G.C.

Nella seduta del 24/5/1982 la Giunta Regionale approvò con la deliberazione n. 5324 la variante al P.R.G.C. per l'adeguamento perimetrico delle aree della zona Darsena, e con la deliberazione n. 5325 il Piano Particolareggiato della zona R1 Darsene relativamente alle zone classificate RR di restauro e recupero, per le quali era prevista una normativa a schede, mentre per le zone definite RU, RD e PD prescriveva lo stralcio. Le motivazioni addotte erano innanzitutto che il Piano in generale risultava non sufficientemente approfondito mentre si presentava positiva la possibilità di interventi conservativi delle strutture classificate RR. Secondariamente erano poste particolari perplessità sull'isolato classificato RE perché non erano definite le parti soggette alle diverse destinazioni funzionali, previste in normativa, né prescrizioni e standards per le parti con destinazione d'uso d'attrezzature e servizi sociali. Per questa zona la Giunta Regionale raccomandava quantomeno la redazione di un planivolumetrico d'insieme, oltre ad una normativa di indirizzo per quanto atteneva non solo le dimensioni e i tipi, ai quali dovevano assoggettarsi i singoli interventi, ma anche gli indirizzi riguardanti la qualità delle architetture e i caratteri strutturali al fine di un corretto inserimento ambientale. Per le zone definite RE, RD e PD la totale assenza di indicazioni urbanistiche riguardo le destinazioni d'uso e parametri urbanistici ed edilizi, trattandosi di aree strettamente connesse con il sistema industriale e ciò particolarmente per le zone RU e RD, se ne richiedeva infine lo stralcio rimandando l'approfondimento ad un nuovo studio di piano particolareggiato specifico per queste zone.

L'Amministrazione comunale pertanto procedeva con la delibera del Consiglio n. 389 del 14/11/1983 all'adozione della Normativa a Schede, redatta dall'Ufficio Tecnico della Sezione Urbanistica e relativa alla zona di ristrutturazione direzionale R1 Darsene derivante dal P.P. della zona R1 Darsene. Il provvedimento comunale approvava però il piano a schede della zona R1 Darsena relativamente ai comparti o, n, m, l, h, g, e, d, b, a, con esclusione del comparto "p", compreso tra le vie Coppino Menini P. Savi e Pescatori, in quanto la manutenzione del patrimonio edilizio era da considerarsi in stato di degrado avanzato determinando discontinuità funzionali rispetto al tipo di destinazione e all'attività cantieristica e pertanto si rimandava ad uno studio più approfondito per giungere ad una proposta urbanistica globale che comprendesse tutta l'area della Darsena inevitabilmente coinvolta nel problema.

Per le zone classificate RR = Restauro e Recupero comprendenti i comparti o, n, m, l, h, g, e, d, b, a, la disciplina di attuazione del Piano Particolareggiato proponeva una normativa a schede riferita alle singole unità edilizie. Fino all'approvazione di tale normativa venivano ammesse solamente opere di restauro e consolidamento, demandando ad una specifica normativa la destinazione di ulteriori interventi che comprendessero anche ristrutturazione, ampliamenti, rialzamenti ed eccezionalmente nuove costruzioni. L'Ufficio Tecnico del Comune di Viareggio attraverso una rilettura delle schede del Piano Particolareggiato, precedentemente approvato, aveva definito i tipi di intervento in relazione allo stato del patrimonio edilizio ed individuato le destinazioni d'uso ammesse. Gli interventi ammissibili, riferiti ai singoli edifici, variavano fino a prevedere opere di ristrutturazione urbanistica.

Gli interventi di ristrutturazione edilizia previsti consistevano in:

- ⇒ D1 - opere che comportavano la riorganizzazione funzionale interna senza alterazione dei volumi e delle superfici, fermo restando i caratteri architettonici e decorativi dell'edificio; era anche consentita la creazione di soppalchi in determinate condizioni planoaltimetriche dei locali;
- ⇒ D2 - come per il D1 nelle parti di edificio esistente, ma con possibilità di rialzamento di un piano fino al raggiungimento di ml. 2,70;
- ⇒ D3 - opere che comportavano la ristrutturazione e la modifica degli elementi strutturali orizzontali dell'edificio, fino allo svuotamento dell'involucro edilizio; era poi consentito l'adeguamento dell'altezza del fabbricato in misura non superiore a ml. 1,20 e comunque tale da non superare la quota della linea di gronda dell'edificio adiacente più alto.

Inoltre sulla base dei valori storico - ambientali dei singoli edifici, si rilevarono le seguenti categorie:

- a) edifici di particolare valore ambientale;
- b) edifici di interesse specifico;
- c) edifici di interesse generico.

I corrispondenti interventi ammissibili erano:

- a) manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo;
- b) come sopra, più la ristrutturazione edilizia di tipo D1 e D2;
- c) manutenzione ordinaria e straordinaria più la ristrutturazione edilizia di tipo D3.

Gli interventi di ristrutturazione urbanistica erano previsti in alcune zone comprendenti aree libere e fabbricati generalmente bassi e destinati ad attività terziarie. Questi interventi, individuati nei comparti n, l, g, e d, erano poi specificati nel planivolumetrico; in pratica la cubatura totale ammontava a mc. 8.457 utilizzando un indice di fabbricabilità medio a 3 mc/mq. per tali interventi, in presenza di area residua di pertinenza prospiciente la via pubblica, la normativa prevedeva uno standard a parcheggio pubblico di mq. 1 per ogni 20 mc.

Relativamente ai comparti già ricordati la Commissione Beni Ambientali dell'Associazione Intercomunale della Versilia con decisione n. 264 del 25/05/1984 espresse parere favorevole ai sensi della L. n. 1497 del 29/6/1939 con una prescrizione limitata all'edificio posto in via Coppino n. 217, per il quale si chiedeva la classificazione di "edificio d'interesse specifico D2".

La relazione istruttoria, predisposta in data 08/01/1985 dal Servizio Strumenti Urbanistici del Dipartimento Assetto del territorio della Regione Toscana ed a seguito del sopralluogo effettuato, evidenziava quanto segue:

- 1) per gli interventi di tipo D2 occorreva ulteriormente specificare che il rialzamento era ammesso esclusivamente per l'edificio principale, rimanendo pertanto esclusa da tali interventi la "casetta" interna al lotto;
- 2) per gli interventi di tipo D3 la norma relativa all'adeguamento dell'altezza del fabbricato appariva eccessiva e alquanto generica in quanto poteva essere potenzialmente applicabile a gran numero di edifici mentre poteva essere accettata in quanto e se limitata a risolvere puntuali problemi di ordine igienico e funzionale;
- 3) si proponeva il cambio di categoria per gli edifici posti nel comparto "o" e prospicienti via Virgilio: da edifici di interesse specifico D1 a edifici di particolare valore ambientale, in quanto trattasi di "ville" complete dell'annesso prospiciente spazio alberato;
- 4) per il comparto "m" si rilevava una mancanza di adeguata soluzione urbanistica - edilizia relativamente all'attività di ristoro esistente, in quanto era mantenuta la costruzione precaria peraltro non riportata in cartografia;
- 5) relativamente al comparto "g" per gli edifici prospicienti via Coppino si proponeva il cambio di categoria: da edifici di "interesse generico" e di "ristrutturazione urbanistica" a edifici di "interesse specifico D1", in quanto presentavano caratteristiche simili a edifici per i quali veniva fatta corrispondere quest'ultima categoria; inoltre l'area scoperta, dove esistevano solo alcune baracche e nel piano destinata a ristrutturazione urbanistica (mc. 1795 previsti), rivestiva particolare valore "sociale" in quanto attigua ad una villa di proprietà comunale;
- 6) si riscontrarono infine alcuni errori materiali nelle cartografie di progetto riferiti ai comparti "e" ed "a" in relazione ai corrispondenti profili.

Sulla base di questa relazione istruttoria nella seduta del 20/02/1985 la Commissione Regionale Tecnica Amministrativa della Sezione Urbanistica e Beni Ambientali espresse parere favorevole sulla Normativa a Schede con i seguenti stralci:

- 1) della previsione della ristrutturazione urbanistica per l'area individuata dalla scheda g 14/2 dell'isolato "g";
- 2) della previsione della ristrutturazione edilizia D3 per l'edificio individuato dalla scheda g 13/2 dell'isolato "g";
- 3) della previsione della ristrutturazione edilizia D1 per gli edifici individuati dalle schede o15/5 e o16 dell'isolato "o";
- 4) della previsione della ristrutturazione edilizia D3 per l'annesso individuato dalla scheda o14 dell'isolato "o".

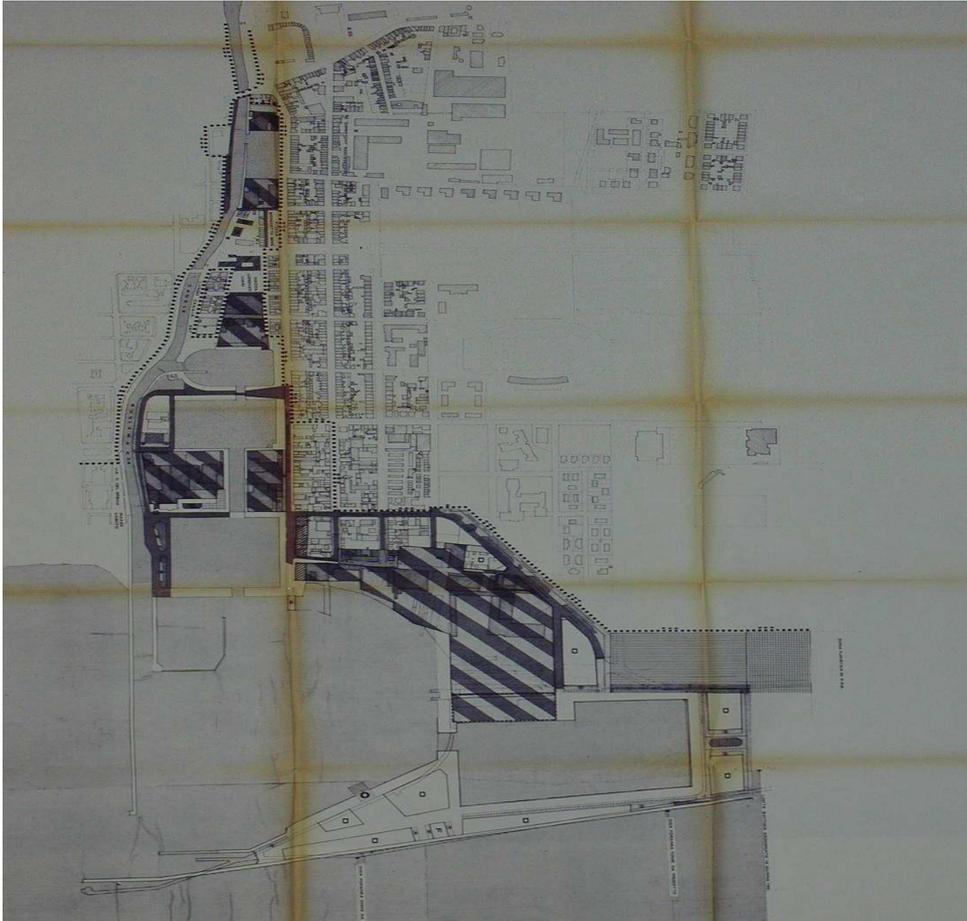
La Giunta Regionale infine approvò con la deliberazione n. 3577 del 09/04/1985 la normativa a schede del Piano Particolareggiato relativo alla zona R1 Darsena con gli stralci già acquisiti con la deliberazione del Consiglio Comunale n.389/83 e della C.R.T.A. - Sezione Urbanistica e Beni Ambientali, nonché tutte le considerazioni ed i pareri espressi dagli altri organi amministrativi regionali e intercomunali.

### **1.13 - IL PORTO**

Il Ministero dell'Ambiente in data 23 settembre 1997 comunicava all'Amministrazione comunale di Viareggio che la variante al P.R.G. Portuale, approvata nel 1991, doveva essere soggetta alla procedura V.I.A. di cui all'art. 6 Legge 349/86 e successivi decreti applicativi. Sulla base di questa comunicazione e sulla certezza che sino ad oggi non sono stati effettuati sulla V.I.A. relativa ai progetti di riassetto urbanistico dell'area portuale, si afferma che il P.R.G. Portuale attualmente in vigore è ancora quello approvato con D.M. n° 3812 del 12/10/1967. tuttavia è doveroso considerare tutti gli studi e le varianti urbanistiche sul porto di Viareggio che, pur essendo state approvate dall'Amministrazione comunale e dalla Regione Toscana, non hanno avuto seguito e non avendo pertanto avuto una concretizzazione né ulteriori sviluppi si possono pertanto considerare esercitazioni ed analisi dello stato dei luoghi. Una sintetica cronologia dei progetti più importanti e significativi, realizzati negli ultimi trent'anni: 1970 – 1980 e 1990, è qui di seguito riportata al fine di poter meglio comprendere il mancato sviluppo delle aree turistico – produttive del porto di Viareggio.

1967 - PIANO REGOLATORE GENERALE DEL PORTO.

Il piano regolatore generale del porto venne approvato dal Ministero della Marina Mercantile con D.M. n° 3812 del 12/10/1967.



*P.R.G. porto 1967*

#### 1980 - VARIANTE AL P.R.G. PORTUALE

La variante al P.R.G. Portuale aveva come oggetto l'adeguamento perimetrico delle aree d'intervento nella zona della Darsena e la progettazione dell'asse di collegamento Aurelia - Nuovo Porto. Infatti nel perimetro della variante si inserirono due "zone di ristrutturazione urbanistica", comprendente il Collegio Colombo e le case popolari del "quartiere ex Balipedio" all'angolo tra via Petrarca e via Menini. L'incarico venne affidato ai progettisti architetti: D. Cardini, R. Lelli, S. Panichi, P.L. Rupi, U. Saccardi, V. Somigli.

Con l'autorizzazione della Giunta Regionale Toscana N° 12784 del 22/12/1976 si concesse al Comune di Viareggio l'assenso ad apportare varianti nella zona a sud del canale Burlamacca. La definitiva approvazione della variante in oggetto avvenne con la delibera del Consiglio Comunale n° 392 del 23/04/1980 in esecuzione della precedente deliberazione consiliare n. 344 del 21/07/1976.

#### 1980 - VARIANTE AL P.R.G. PORTUALE

Il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 235 del 11/04/1980 approvava la variante al P.R.G. Portuale elaborata dai progettisti architetti I. Leonardi e G. Petrini. Questa variante era relativa al tracciato viario e ai servizi, cioè parcheggi, di accesso alla zona portuale E1.

#### 1983 - PIANO PARTICOLAREGGIATO DI ESPANSIONE PORTUALE

Successivamente l'Amministrazione comunale procedeva con il Piano Particolareggiato di espansione portuale E1 affidando l'incarico ai progetti architetti I. Leonardi e G. Petrini. Dopo aver determinato i criteri per la elaborazione del piano particolareggiato della zona di espansione portuale E1, si valutò la compatibilità del piano con le previsioni di P.R.G. Portuale. Il piano trattava una serie di aspetti così riassumibili:

1. Dimensione dell'area;
2. Accessibilità;
3. Parcheggi e spazi di sosta;
4. Viabilità pedonale;
5. Distribuzione delle attività produttive;
6. Attrezzature e servizi;
7. Modalità e procedure per l'attuazione del piano.

Alla relazione generale del piano particolareggiato era allegato un rapporto sulla “Lettura e descrizione della darsena” con la nota integrativa finalizzata ad evidenziare gli aspetti ambientali della zona.

Il Consiglio comunale con la deliberazione n. 53 del 14/02/1983 accolse le prescrizioni della Giunta Regionale Toscana ed adottare il piano particolareggiato di espansione portuale.

#### 1983 - PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA ZONA R1 DARSENA

La deliberazione del Consiglio Comunale n. 389 del 14/11/1983 approvava il Piano Particolareggiato della zona R1 Darsena. Nello specifico il provvedimento riguardava la normativa a schede della zona di ristrutturazione direzionale R1 Darsena comprendente i comparti: o, n, m, I, h, g, e, d, b, a, con esclusione del comparto “p” per il quale si rimandava ad uno studio più approfondito. L’Ufficio Tecnico del Comune di Viareggio, attraverso una rilettura delle schede del Piano Particolareggiato già approvato precedentemente, aveva infatti definito i tipi di intervento ammissibili in relazione allo stato del patrimonio edilizio ed individuato inoltre le destinazioni d’uso ammesse.

#### 1987 – PIANO DI RIASSETTO DELLE DARSENE INTERNE AL PORTO DI VIAREGGIO

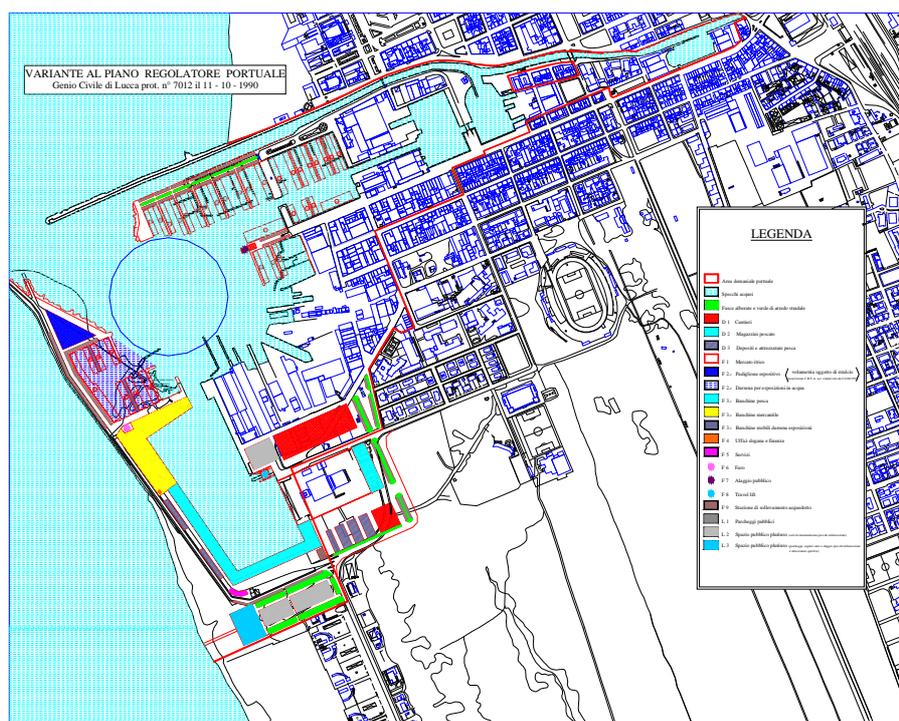
Su incarico dell’Amministrazione comunale la MARCONSULT S.p.A., Società di consulenza e ingegneria di Genova, aveva elaborato il Piano di riassetto delle darsene interne al porto di Viareggio la cui approvazione avvenne con la deliberazione consiliare n. 1347 del 04/06/1987.

Il piano riguardava le attività connesse al settore della nautica da diporto la cui importanza era recepita e sottolineata anche dagli strumenti di programmazione del settore come la L.R. n. 36 del 02/08/1979 che indicava Viareggio come sede per ulteriori incrementi della capacità insediativa delle attrezzature e degli insediamenti destinati alla nautica. Sulla base di queste premesse il piano prevedeva un intervento sostanziale per affrontare e risolvere le problematiche connesse all’utilizzo degli specchi acquei e la sistemazione delle aree limitrofe, gli aspetti gestionali e di valutazione dell’indotto in termini di occupazione e di reddito.

Secondo il Piano Regionale dei Porti Turistici si riconosceva a Viareggio una potenzialità di espansione fino a 2.200 posti barca che in pratica significava l’assenza di vincoli, almeno nel breve e medio termine. La classificazione dell’utenza era distinta in quattro categorie:

1. Imbarcazioni minori di tipo economico;
2. Imbarcazioni della fascia intermedia da 8 a 13 metri circa;
3. Imbarcazioni maggiori di 13 metri che impiegano Viareggio come base logistica invernale;
4. Imbarcazioni della fascia medio – grande, oltre i 10-12 metri.

Le darsene più interne, quali Lucca, Toscana e Italia, si prestavano alla sistemazione di imbarcazioni del primo gruppo, mentre le darsene Europa e Motoscifi si prestavano alla sistemazione di imbarcazioni delle rimanenti classi di utenza. Inoltre le utenze della quarta classe si dovevano sistemare in altre zone da realizzarsi a seguito dell’espansione del porto, prevista a levante del bacino attuale. Infine la zona di alaggio si doveva individuare nell’ambito dell’eventuale espansione portuale a levante o, in alternativa, nella zona del Triangolino.



Variante al Piano Regolatore Portuale (Genio Civile 11-10-'90)

Si precisarono poi quali erano gli obiettivi da raggiungere che si individuarono nei seguenti punti:

- a) Aumento della capienza di posti barca;
- b) Possibilità di maggiore manovrabilità all'interno degli specchi acquei;
- c) Dotazione di servizi in banchina: acqua, energia elettrica, ecc.
- d) Sistemazione delle aree a terra e realizzazione di parcheggi;
- e) Realizzazione di nuove volumetrie per gli uffici e i servizi.

Con questi obiettivi si elaborò l'ipotesi progettuale così sintetizzata:

- 1) Utilizzazione delle darsene più interne, Lucca, Toscana e Italia, per le imbarcazioni medio – piccole: da 6 a 10 metri;
- 2) Utilizzo della darsena Europa e dell'avamposto per la sistemazione di una flotta di imbarcazioni di maggiori dimensioni;
- 3) Radicale ristrutturazione e ampliamento della darsena "Motoscafi";
- 4) Realizzazione di zone di ormeggio in alcuni tratti del canale Burlamacca.

La Darsena Nuova non era stata considerata in quanto la sua utilizzazione era riservata all'attività di pesca, a quella cantieristica e al traffico commerciale. L'area interessata dal piano, comprendente anche il canale Burlamacca, poteva accogliere in totale circa 840 imbarcazioni. Inoltre si prevedeva la costruzione di alcuni edifici di servizio ad un solo piano che per la loro ubicazione avrebbero ridotto al minimo la superficie destinata ai percorsi pedonali degli utenti.

A differenza di altri porti turistici, realizzati negli anni precedenti al 1987, questo piano non teneva conto dell'insediamento delle attività commerciali per le particolari caratteristiche della zona portuale di Viareggio.

Inoltre si prevedevano aree di parcheggio per un totale di 650 posti auto che rappresentavano il 75% dei posti barca.

Per la realizzazione del piano si valutò un preventivo di spesa pari a circa 7,5 miliardi di lire.

#### 1992 – VARIANTE AL PIANO DEL PORTO

Il Consiglio Comunale con la delibera n. 53 del 29/07/1992 adotta la proposta dell'Ufficio del Genio Civile di Lucca su progetto redatto dal gruppo di studio: Ing. L. Macchi, F.T. Geom. G. Satti, I.T. Geom. L. Fornaini e I.T.P. Ricci. Tra gli allegati grafici, di cui si compone il progetto, figurano le indagini geologiche, redatte dal Dr. R. Ferrari, relative alle aree interessate dal progetto di variante.

Nelle "Considerazioni Preliminari" (1/A – Parte A) erano innanzitutto esaminate le previsioni di P.R.G. Portuale del 1967 che consistevano nei seguenti punti:

1. Realizzazione di una nuova diga foranea;
2. Realizzazione di una nuova darsena;
3. Spostamento dell'esistente faro;
4. Realizzazione di banchina a giorno sulla parte terminale della vecchia diga sud;
5. Realizzazione di un nuovo scalo di alaggio pubblico;
6. Nuova zonizzazione con specializzazione delle varie zone portuali;
7. Darsene storiche destinate al traffico turistico e al ricovero, costruzione e riparazione di natanti da diporto, pescherecci e imbarcazioni similari;
8. Nuova darsena destinata nei lati nord – ovest al traffico mercantile, nei lati sud e parte del lato est (zona in rientranza) all'attività peschereccia, il resto del lato est all'attività di allestimento di navi;
9. Avamposto, salvo la darsena della Madonnina, destinato all'attività cantieristica.

Le previsioni di P.R.G. Portuale del 1967 risultavano parzialmente soddisfatte, così lo stato di attuazione era il seguente:

- 1) Realizzazione della nuova diga foranea.
- 2) Realizzazione della nuova darsena.
- 3) Zonizzazione riguardante l'uso delle darsene e delle prospicienti banchine

Vari lavori erano già terminati o in corso di ultimazione, mentre restavano da realizzare le opere del nuovo faro, banchinamento della ex diga sud e nuovo scalo di alaggio.

La necessità di una variante al P.R.G. Portuale era motivata dal fatto che nel 1992 esisteva un diverso rapporto fra le varie attività portuali non più riscontrabile nei dati presi a base del P.R.G. Portuale del 1967. Pertanto si dovette procedere ad aggiornare i dati e come riferimento si presero quelli raccolti dalla Camera di Commercio di Lucca che rivelavano:

- a) forte incremento del naviglio da diporto;
- b) incremento dell'attività cantieristica legata a questo tipo di imbarcazioni;
- c) aumento dell'attività peschereccia;
- d) stabilità della cantieristica maggiore;
- e) decremento dell'attività commerciale.

Le tabelle, che riportavano i dati di un periodo di osservazione dal 1965 al 1985, indicavano in definitiva una nuova situazione indirizzata verso il traffico commerciale, le tipologie di imbarcazioni (diporto, pesca e mercantile) prodotte dai cantieri e la pesca marittima del compartimento di Viareggio.

Sulla base dei dati evidenziati e della tendenza in atto si elaborarono alcune ipotesi preliminari per la revisione del piano prevedendo:

- 1) il consolidarsi dell'incremento di naviglio da diporto;

- 2) la conferma delle attuali localizzazioni e destinazioni dell'attività cantieristica per il diporto;
- 3) la tendenza alla riduzione dell'attività peschereccia;
- 4) la conferma della necessità di riservare ai cantieri maggiori le attuali zone, tutti localizzati nell'avamporto;
- 5) la conferma dell'attuale localizzazione dell'attività commerciale, riducendo però le originarie previsioni del P.R.G. Portuale del 1967 ed assegnando ad esse un tratto minore della banchina Ovest.

Così per l'aggiornamento del piano regolatore si proponevano i seguenti interventi:

1. viabilità: costruzione di una nuova strada di collegamento tra il polo della nuova darsena e la viabilità principale ad est;
2. zonizzazione: utilizzazione di parte dell'avamporto e del triangolo esistente tra la vecchia e la nuova diga sud ad attrezzature per naviglio da diporto;
3. scalo di alaggio pubblico: mantenimento dell'attuale ubicazione con ipotesi di spostamento verso l'avamporto;
4. nuovo faro: si confermava la localizzazione prevista;
5. opere marittime.

Per risolvere alcuni problemi come la tranquillizzazione dell'avamporto e la costruzione di nuove strutture di accosto si proponevano le seguenti opere marittime:

- a) realizzazione di un nuovo molo interno al canale Burlamacca;
- b) costruzione di due moli frangiflutto all'interno dell'imboccatura portuale con andamento a semicerchio;
- c) realizzazione di banchine e pontili di accosto e di un nuovo molo in proseguo all'attuale via Coppino.

Inoltre si descrivevano integralmente le caratteristiche strutturali dei due moli frangi onde, dei pontili e dei moli lungo il canale Burlamacca e in proseguo di via Coppino.

La proposta (n.1/B - 1/13 - Parte B) dell'Ufficio del Genio Civile di Lucca conteneva numerose previsioni che avrebbero dovuto risolvere definitivamente la serie di problemi già analizzati in precedenza. Infatti nella premessa era specificato che la variante al P.R.G. Portuale del 1967 era stata predisposta tenendo conto sia dei dati illustrati nella Relazione, contenente anche le sopra menzionate "Considerazioni Preliminari", sia dei dati riportati in quella relativa alla proposta di variante formulata dall'Amministrazione comunale della quale la moderna proposta di variante recepisce alcune impostazioni progettuali mentre ne respinge o ne ridimensiona altre. Gli obiettivi della variante erano in definitiva quelli indicati nelle "Considerazioni Preliminari". Questo piano in sostanza recepiva la proposta generale dell'Amministrazione comunale di razionalizzare le attività portuali ristrutturando gli spazi esistenti senza impegnare ulteriori porzioni di territorio e nel rispetto dell'area del Parco Naturale di Migliarino . Rossore.

La variante di piano prevedeva i seguenti interventi:

- 1) Avamporto: riduzione dello specchio acqueo suddividendolo in due settori: 1° verso l'imboccatura di accesso destinato all'ingresso delle navi; 2° rappresentato da un'area circolare (raggio n.135) destinato all'evoluzione dei natanti e agli spazi per i vari; questi due settori erano separati dalle strutture dell'attuale testata del prolungamento del molo della Madonnina; si realizzava così una sorta di "imboccatura" interna, arretrata rispetto all'imboccatura principale del Porto; inoltre la nuova configurazione lasciava un canale di accesso della larghezza di oltre m. 110 che dall'imboccatura del porto conduceva verso la zona di evoluzione e verso la bocchetta di accesso alla nuova darsena e alle darsene storiche.
- 2) Molo della Madonnina: realizzazione del prolungamento, per circa m. 130, e di una darsena per imbarcazioni da diporto per circa n. 220 posti barca; il prolungamento quindi si attestava verso l'imboccatura con una testata che costituiva l'elemento di separazione dei due specchi acquei dell'avamporto sopra citati; infine sulle aree dell'allargamento del molo si prevedeva la realizzazione di circa 250 posti - auto.
- 3) Via Coppino: realizzazione del nuovo molo sul prolungamento per circa m. 100 con spostamento verso l'avamporto dello scalo di alaggio pubblico e creazione di moli di attracco sullo specchio acqueo nord, per complessivi n. 14 posti - barca, e su quello sud per complessivi n. 51 posti - barca; si prevedeva anche la realizzazione di circa 50 posti - auto.
- 4) Nuova Darsena: realizzazione di struttura travelift sul prolungamento di via salvatori.
- 5) Ricostruzione delle aree comprese tra via Amendola, viale Europa e il lato est della nuova darsena per la realizzazione di aree per cantieri e depositi per attività peschereccia.
- 6) Ripartizione della nuova darsena in due zone: l'una destinata al traffico commerciale e l'altra all'attività ittica.
- 7) Viabilità: la strada di accesso al porto era rappresentata dal viale Europa al quale si dava un andamento più squadrato (lati ortogonali) con leggero aumento della larghezza sino a m. 12; la strada di arroccamento si sviluppava dalla curva lato mare del viale Europa e lungo il perimetro dei piazzali della nuova darsena, pertanto consentiva di raggiungere la parte nord sino ai piazzali del "Triangolino".
- 8) Nuovo Faro: si confermava la posizione prevista dal P.R.G. Portuale del 1967 ma con leggero arretramento rispetto alla diga foranea e con spostamento all'interno dell'area doganale stessa.
- 9) Area del "Triangolino": realizzazione di una darsena per nautica da diporto per circa n. 130 posti-barca con accesso direttamente in avamporto con banchine e piazzale, adibiti a parcheggi, e pannelli a giorno di suddivisione interna; inoltre il triangolino residuo verso nord era destinato a strutture polivalenti per nautica da diporto (esposizione mostra usato); infine fra la darsena-Triangolino e la bocchetta d'accesso alla nuova darsena si sarebbe creata una piccola darsena per il ricovero dei mezzi operativi destinati ai lavori di manutenzione delle opere portuali.
- 10)Spazi per la nautica minore: previsti nella parte sud della nuova darsena.

Anche per le Darsene Storiche si proponeva una moderna funzionalità connessa alla variante generale. Infatti si confermava l'uso, già avviato recentemente, caratterizzato da una convivenza tra attività cantieristica e quella turistica la quale si avvale delle banchine liberate dalla presenza peschereccia.

La variante in generale interessava varie aree sia del demanio marittimo, sia del demanio comunale, sia private.

Infine i dati planivolumetrici relativi ai fabbricati erano principalmente collegati alle attività della pesca che avevano a disposizione delle aree dove si sarebbero localizzati magazzini e depositi.

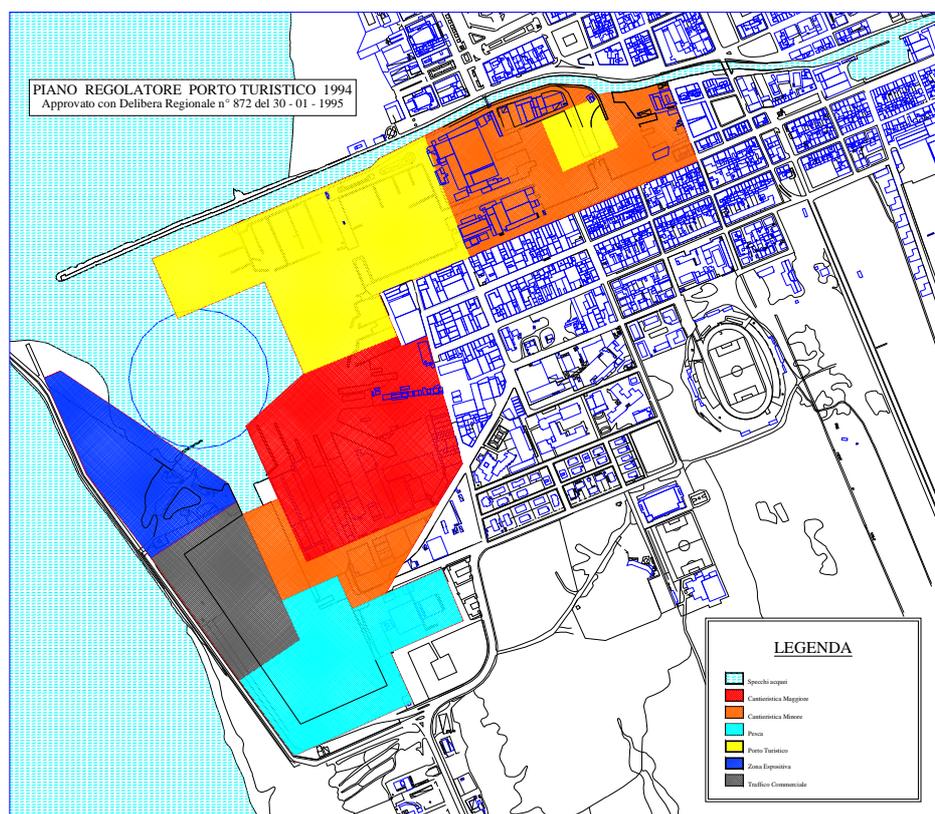
#### 1994 - PIANO REGOLATORE DEL PORTO TURISTICO

Il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 11 del 14/03/1994 adottava il piano regolatore del porto turistico commissionato allo Studio Bussetti "Logistica, Urbanistica e Architettura Portuale" di Genova. La progettazione riguardava la sistemazione generale del porto ed in particolare il raddoppio della Madonnina, il prolungamento di via Coppino e la zona del Trinagolino.

#### SISTEMAZIONE DEL PORTO TURISTICO

Nella proposta di piano si erano seguiti i sotto elencati criteri generali di progettazione:

- a) rispettare integralmente la delimitazione planimetrica degli spazi destinati al diporto dalla Variante al Piano Regolatore Portuale;
- b) portare gli ormeggi destinati alle imbarcazioni da diporto ad uno standard comparabile a quello dei porti privati, organizzandoli in modo da permettere una gestione efficiente ed economica;
- c) proporre soluzioni costruttive che permettessero di minimizzare i costi e soprattutto i tempi di realizzazione;
- d) Non creare vincoli ad un'eventuale ulteriore ampliamento delle strutture per la nautica in avamposto, legata a interventi sul triangolino o a modifiche dell'imboccatura portuale.



*Piano Regolatore Porto Turistico 1994*

L'esigenza di delineare una struttura moderna, in grado di offrire servizi soddisfacenti ad un'utenza qualificata, richiedeva che, a livello gestionale, le darsene interne, dall'Italia alla Lucca, non venissero inserite nel porto turistico. Infatti gli specchi d'acqua delle darsene storiche erano troppo frazionati e troppo impegnati dagli spazi di varo dei cantieri e di conseguenza era difficile rendere possibile una loro utilizzazione di tipo commerciale.

Si individuarono inoltre due sezioni che presentavano diverse caratteristiche, così riassumibili:

- 1) Sezione maggiore posizionata tra la Darsena Europa, la Madonnina (debitamente ampliata) ed il prolungamento di via Coppino, comprensivo dello specchio acqueo antistante il cantiere Lusben-Craft; nella Darsena Europa si riservava un adeguato fronte di accosto per i mezzi della Capitaneria; l'area si presentava omogenea e unitaria nella sua disposizione, ma ciò non implicava l'unicità di gestione per l'intera area in questione (la Lusben - Craft quindi poteva sviluppare e gestire direttamente lo specchio d'acqua antistante il cantiere, senza che questo pregiudicasse la validità del disegno d'insieme).

2) Sezione minore avrebbe utilizzato le darsene Italia e Toscana che, non essendo impegnate dalla cantieristica, si potevano destinare alla nautica minore e alla pesca sportiva.

Il calcolo della superficie utile degli specchi acquei del porto turistico doveva tener conto del fatto che i posti barca rappresentavano la metà circa della superficie totale. Infatti nella zona di interesse comunale si valutavano circa 28.000 metri quadrati di superficie utile. Considerato che un posto-barca di 12 metri occupava un'area di 50 metri quadrati e che si sceglieva un mix corrispondente ad una dimensione media di 12 metri, si concludeva che la capacità ricettiva di tale zona sarebbe arrivata ai 550 posti-barca, garantendo al porto una dimensione soddisfacente anche dal punto di vista gestionale. (Scegliendo un mix dimensionale diverso sarebbe pertanto variato il numero dei posti-barca).

La verifica dell'agibilità nautica del porto turistico si effettuava nelle seguenti zone: accesso al porto, spazi di manovra. ecc.

Il bacino della Madonnina poteva rimanere invariato nella prima fase di intervento, ma la sistemazione definitiva prevedeva un'integrale demolizione dei pontiletti, in modo da poter dare allo specchio acque un assetto libero da ostacoli e meglio sfruttabile per l'ormeggio delle imbarcazioni. L'unica struttura da mantenere era il pontile terminale, all'estremità dell'attuale sporgente; questo pontile, nonostante la sua larghezza insufficiente, poteva essere utilizzato come supporto per l'impalcato di uno dei nuovi fronti di accesso. Infine si proponeva l'impiego di strutture galleggianti per la realizzazione dell'ampliamento.

Il piano regolatore era anche costituito da alcuni elaborati specifici di cui si citano i più importanti:

- schema del piano degli ormeggi;
- schema superficie netta dei posti barca (esclusa darsena Lusben-Craft);
- schema aree delle darsene interne.

Le due darsene maggiori, Italia e Toscana, potevano ospitare più di 200 - 250 imbarcazioni di media dimensione, considerando un fabbisogno lordo di 100 - 125 mq. per barca. La darsena Lucca risultava fruibile solo da poche decine di imbarcazioni. Per questo motivo si elaborò un piano limitato alle due darsene maggiori, Italia e Toscana, articolato su due interventi finalizzati a risolvere problemi specifici:

- 1) banchinamento sul lato di via Coppino: si prevedeva un riordino dei parcheggi e la messa in opera di colonnine per la fornitura di acqua ed energia, nonché la costruzione di un blocco per servizi igienici;
- 2) intervento sul lato settentrionale del terrapieno di separazione tra le due darsene: si prevedeva di appoggiare a questo lato una serie di pontili di ridotta lunghezza da mettere a disposizione della nautica minore; sul terrapieno, verso il Burlamacca, erano inoltre previsti parcheggi da riservare all'utenza dei natanti ormeggiati ai pontili; i servizi igienici erano infine unificati a quelli dell'altra zona, appena oltre il ponte sul lato di via Coppino.

Per quanto riguarda l'assetto delle aree a terra, nella zona dell'avamposto si prevedeva un ampliamento dell'attuale sporgente della Madonnina portando la lunghezza a circa 28 metri. Così si potevano collocare i parcheggi di banchina alla prescritta distanza di 6 metri dal ciglio di banchina e, in corrispondenza dell'attuale testata, realizzare un volume destinato ad accogliere uffici, bar, servizi igienici ed infermeria. Da tutto ciò ne derivava anche la proposta di una diversa ed adeguata sistemazione della statua della Madonnina. La parte centrale del banchinamento, destinata alla manovra ed alla sosta delle auto, poteva essere collocata ad una quota inferiore rispetto alla zona pedonale, affacciata sul canale Burlamacca. In tal modo le auto risultavano poco visibili in una prospettiva generale del porto. Per le aree a terra sul lato di via Coppino, lungo il tratto esistente, era sufficiente un intervento di riordino mediante la predisposizione di un percorso veicolare controllato per regolamentare l'accesso ai parcheggi. In corrispondenza del termine del prolungamento di via Coppino era posizionato uno scalo di alaggio da destinare ad uso pubblico.

I fronti di accosto del porto turistico erano pertanto divisi in due blocchi dal canale di collegamento: Madonnina - Darsena Europa - Darsena Italia.

Una parte dei parcheggi, necessari al funzionamento del porto turistico, erano inevitabilmente decentrati in aree localizzate sul retro di via Coppino. Si era pertanto prevista la costruzione di una passerella pedonale girevole che collegasse i due lati del bacino portuale posti subito dopo la Darsena Europa.

Le volumetrie di servizio comprendevano esclusivamente volumi adeguati ad ospitare gli uffici del porto, un bar, l'infermeria, i servizi igienici ed i servizi tecnici. A completare i dati volumetrici si allega anche lo schema superfici utili dell'edificio principale.

Gli standards urbanistici riguardavano: viabilità e accessi, parcheggi, servizi igienici, reti di raccolta acque, ecc.

Gli standards nautici e di impiantistica riguardavano: impianti idrici, combustibili, illuminazione, antincendio ecc.

Del piano infine si valutarono i tempi ed i costi di costruzione; il totale complessivo dei costi, al netto dell'I.V.A., era di tre miliardi di lire.

#### IMPATTO AMBIENTALE DELL'INTERVENTO.

Con il piano regolatore si delineava una configurazione del porto turistico come sezione specializzata di un porto di 2a classe, 2a categoria. La sua realizzazione era da considerare come un intervento destinato alla nautica da diporto ma collocato nell'ambito di un porto commerciale. Se si esaminassero le caratteristiche delle opere proposte, si osserva che si trattava non di un intervento sulle infrastrutture quanto piuttosto di un piano di razionalizzazione nell'uso degli specchi acquei del bacino portuale. Per dimostrare che il piano era privo di ogni significativo effetto sull'ambiente locale, si possono quindi passare in rassegna i potenziali effetti della realizzazione di un porto turistico.

Per quanto concerne gli effetti sull'equilibrio del litorale, l'intervento proposto era integralmente situato all'interno dell'attuale bacino portuale. In tal modo si escludeva la maggiore causa di preoccupazione derivante dalla proposta di un intervento collocato su un tratto di costa dall'equilibrio tanto delicato. Ciò significava che, pur non risolvendo i problemi relativi all'equilibrio del litorale, la realizzazione del porto turistico, secondo le linee proposte, non avrebbe dato origine ad ulteriori inconvenienti. Inoltre si ribadiva il concetto che una soluzione congiunta dei problemi di accessibilità nautica e di equilibrio della spiaggia di ponente si poteva trovare solo con l'installazione di un impianto fisso di by-pass.

Relativamente ai problemi idraulici, un ultimo dettaglio si ricordava a proposito dell'asta terminale del canale Burlamacca: questa, secondo il disegno della proposta di variante al piano regolatore portuale, doveva essere prolungata di circa 100 metri come conseguenza dell'allungamento delle sporgente della Madonna il quale si presumeva che avesse effetti trascurabili (comunque non studiati) sul comportamento del canale in condizioni di piena. Infatti nella soluzione proposta l'allungamento della Madonna era realizzato con strutture galleggianti, prive cioè di qualunque effetto sul deflusso del canale.

Gli effetti sul paesaggio erano sicuramente molto limitati. Innanzitutto l'intervento proposto non dava origine a variazioni significative del quadro cittadino. Difatti le modifiche alle linee dei banchinamenti erano limitate all'allungamento di via Coppino ed all'allargamento del molo della Madonna; la maggior parte dei fronti di accosto era realizzata con pontili galleggianti; l'ampiezza degli specchi acquei (interessati da un'utilizzazione intensiva) era aumentata solo in corrispondenza del bacino della Madonna e pertanto non modificava significativamente l'aspetto dell'avamposto.

Nel 1994 la situazione nella zona oggetto d'intervento non era affatto soddisfacente, in quanto il disordine visivo e le strutture di fortuna caratterizzavano lo stato delle banchine, i pontili di ormeggio e il bacino della Madonna.

Riguardo alla sistemazione delle aree a verde il piano rimandava ad una seconda fase. Solamente in sede di progettazione esecutiva si sarebbe quindi definito un programma di piantumazione per le zone verdi, basato principalmente sull'essenza della macchia mediterranea e secondariamente finalizzato a migliorare la qualità dell'ambiente circostante, tenendo conto anche delle esigenze dell'area costiera. Sempre in fase esecutiva si doveva oltretutto verificare l'opportunità o meno di realizzare un impianto di irrigazione automatica, per evitare così un oneroso lavoro di annaffiatura manuale. Infine la foto aerea (allegato 1.2) del bacino portuale presentava lo stato di disordine della zona e si auspicava dunque un intervento di riassetto in tempi brevi.

Sugli effetti del traffico si valutarono alcune considerazioni. In generale la situazione del traffico di Viareggio non era sufficiente a giustificare ogni preoccupazione riguardante gli effetti che potevano derivare dall'inserimento di un nuovo polo d'interesse nella zona centrale della città. Una delle maggiori obiezioni, poste in passato a riguardo dell'eventuale "darsena a ponente", era relativa al traffico sui viali a mare particolarmente intenso in estate. Al piano presentato erano complementari due osservazioni:

- 1) il volume del traffico, generato da un porto turistico, era spesso sopravvalutato; dato che l'area portuale era ad accesso controllato, essa era pertanto assimilabile ad un parcheggio a basso indice di rotazione; la verifica sperimentale era stata effettuata da uno studio precedente che aveva rilevato il movimento di ingresso ed in uscita della Cala dei Genovesi di Lavagna che, registrando un traffico di 1.350 barche, rappresentava il maggior porto turistico del litorale tirrenico; i risultati dell'indagine (riportati nell'allegato 8.1) dimostravano che, anche in periodi di alta stagione, il movimento non superava le poche decine di autoveicoli all'ora.
- 2) per il porto si proponevano miglioramenti più qualitativi che quantitativi; nella foto aerea (allegato 1.1.) dello stato di questa zona si potevano contare circa 500 barche di diversi tipi e svariate dimensioni; in questo piano regolatore con la serie di lavori delineati e con la sistemazione delle imbarcazioni (rispettandone i consueti standard per gli spazi di manovra) il numero di barche, ospitabili tra la darsena Europa e la Madonna, non aumentavano in modo significativo (indipendentemente dal mix dimensionale scelto); pertanto nell'area portuale il movimento di persone e di veicoli non avrebbe subito grandi variazioni.

Sugli effetti socio-economici erano disponibili importanti studi ai quali si faceva riferimento: a) Francia - Ufficio Studi della Camera di Commercio di Nizza per la Costa Azzurra; b) Italia - I.L.R.E.S. Istituto Ligure di Ricerche Economiche e Sociali per la costa ligure; i risultati di questi studi dimostravano che gli effetti occupazionali di un porto turistico erano quantificati nella creazione di n. 1 posto di lavoro (diretto o nell'indotto) ogni 3-5 barche, a seconda delle situazioni locali. Tuttavia si riscontrò una notevole difficoltà di valutazione degli effetti dell'intervento sul porto di Viareggio, in quanto si trattava di una riqualificazione di posti barca esistenti e non di creazione di nuovi posti. In definitiva si auspicava che la disponibilità di posti barca più accoglienti avrebbe incrementato l'affluenza di utenti più qualificati e con maggiore potenziale di spesa. Inoltre era importante la realizzazione del porto turistico abbinata alla riqualificazione delle darsene interne, per aumentare la ricettività di quest'ultime a favore dei natanti minori. Infine era inammissibile la trasformazione della darsena Europa e della Madonna con l'espulsione delle piccole imbarcazioni locali.

Nel piano regolatore teneva conto anche dell'impatto dei lavori di realizzazione. Relativamente all'esecuzione dei lavori proposti, la maggior parte delle trasformazioni era basata sull'installazione di nuovi pontili galleggianti, la cui messa in opera era priva di effetti ambientali. Le opere civili interessavano solamente lo sporgente della Madonna, da ampliare ribanchinando il loto verso l'avamposto, e i volumi di servizio. In sostanza si trattava di lavori di impegno limitato ed esauribili in un arco di tempo assai breve.

La massa dei materiali di costruzione era inoltre contenuta e pertanto non avrebbe dato origine ad un traffico significativo di mezzi pesanti. Riguardo al materiale di riempimento, necessario per l'allargamento dello sporgente,

si poteva infatti utilizzare la sabbia dell'area del triangolino evitando così il transito in città di mezzi per movimento terra. Occorreva invece studiare il programma dei lavori a mare, in quanto la loro esecuzione implicava lo sgombero delle imbarcazioni ormeggiate nella zona.

Il sistema più pratico (suggerito nel Capitolo 8 della Relazione) prevedeva la messa in opera dei pontili di prolungamento della Madonnina prima di procedere sia alle demolizioni delle strutture esistenti, sia all'avvio della ristrutturazione delle zone già utilizzate.

#### PONTILE DELLA MADONNINA

Risale al dicembre 1996 la progettazione delle opere marittime per la sistemazione del settore portuale della Madonnina. L'incarico di tale progettazione era stato affidato allo Studio Bussetti - Logistica, Urbanistica e Architettura Portuale - di Genova con la delibera del Consiglio Comunale n° 1575 del 12/09/1996.

Il progetto delle opere marittime da realizzare per la riqualificazione e l'ampliamento del settore della Madonnina del porto turistico di Viareggio era coerente alla destinazione d'uso ed alle linee di pianificazione definite nell'ambito del più generale Piano Regolatore del Porto Turistico di Viareggio inteso come "Sezione specializzata del Porto Commerciale, classificato nella II Categoria e II Classe", redatto nel 1994 ai sensi della L.R. 36/1979 e valido come variante sia al Piano Regolatore Portuale sia al P.R.G.C.

Il Piano Regolatore del Porto Turistico di Viareggio è stato approvato dalla Giunta Regionale Toscana con la deliberazione N°12207 del 12/12/1994 (resa quindi possibile all'approvazione da parte del Consiglio Regionale con la deliberazione N°350 del 20/01/1981 della variante al Piano Regolatore Generale del Porto redatta dall'Ufficio Regionale del Genio civile di Lucca).

Sulla base quindi delle previsioni di intervento definite dagli strumenti urbanistici vigenti è stato redatto, per conto dell'Amministrazione comunale, il presente progetto.

La descrizione degli interventi fa riferimento ad una serie di allegati grafici. A chiarimento degli elaborati grafici (Tavv. 1-2-3-4-5) ed a commento delle successive tavole di dettaglio del progetto e delle sistemazioni superficiali previste, si riportavano di seguito alcune osservazioni e precisazioni relative allo schema progettuale di intervento proposto.

In primo luogo si procedeva alla individuazione della situazione catastale della zona di intervento. Infatti tutta l'area d'intervento ricadeva nell'ambito del Demanio Marittimo cosicché l'intero bacino della Madonnina era oggetto di Concessione Demaniale assentita all'Amministrazione comunale.

L'assetto delle aree a terra si delineava in un elaborato grafico di dettaglio (Tav. 6). l'ingombro planimetrico delle aree (a terra e a mare), impegnate dagli interventi progettati, rispettavano i vincoli territoriali già definiti dal Piano Regolatore Generale Portuale e successivamente confermati nell'elaborazione del Piano Regolatore del Porto Turistico. Il progetto riguardava il previsto allargamento (per un'estensione di circa 167 ml) dello sporgente della Madonnina e la completa demolizione di tutte le strutture e dei pontili radicati allo sporgente stesso. Ciò per disporre, a lavori ultimati, di un nuovo fronte banchinato rettilineo e privo di strutture aggettanti fisse. Si era infatti ricercata la massima flessibilità di utilizzo dello specchio acqueo prospiciente.

La larghezza dell'ampliamento si prevedeva pari a 26 ml ed era stata definita per poter disporre di adeguati spazi lungo le banchine, della necessaria viabilità, dei parcheggi e della possibilità di trovare un'ideale collocazione, in posizione baricentrica, a un edificio destinato ai servizi portuali.

Per il prolungamento dello sporgente, che si estendeva per circa 150 ml, la soluzione proposta consisteva nella continuazione delle opere fisse con banchinamenti lungo il perimetro e riempimento a tergo, in termini del tutto analoghi a quanto previsto per l'allargamento del tratto esistente. Tale proposta derivava dalla constatazione che si sarebbe ottenuto un articolato portuale soprattutto per quanto si attiene alla funzionalità ed alla qualità del servizio offerto: accesso veicolare, parcheggi, disponibilità spazi, ecc. Ciò nonostante avvenisse la riduzione degli specchi acquee destinati all'ormeggio delle imbarcazioni e la conseguente perdita di alcuni posti barca.

Per la realizzazione dei nuovi banchinamenti appariva ragionevole il ricorso ad una soluzione a gravità, essendo la più tipica e semplice per gli accosti destinati alla nautica da diporto.

I nuovi sedimi si dovevano poi realizzare mediante tombamento con materiale arido a tergo delle nuove banchine che avrebbero così avuto una quota di coronamento a 1,2 m. sul l.m.m.

Le sistemazioni superficiali comprendevano, oltre la demolizione e lo sbancamento di quanto era presente a quota superiore a quella di progetto, la pavimentazione della fascia di banchina in masselli autobloccanti ed in conglomerato bituminoso per la viabilità ed i parcheggi, comprendenti in totale 133 stalli.

Si dovevano inoltre realizzare gli impianti a rete necessari alle imbarcazioni, alla pubblica illuminazione e ai collegamenti degli impianti idrico, elettrico e fognario del previsto edificio per servizi. La statua della Madonnina doveva infine essere trasferita in testata al nuovo sporgente.

Per la sistemazione dello specchio acqueo, prospiciente lo sporgente della Madonnina, era previsto il ricorso a strutture galleggianti. Per l'ancoraggio dei moduli galleggianti si prescriveva l'utilizzo di pali in acciaio infissi nel fondale per il solo pontile di testata, mentre per gli altri si indicava il sistema tradizionale con catenarie di ormeggio collegate a corpi morti di idoneo peso. Ciò per conservare ogni possibile flessibilità in vista di eventuali modifiche nell'utilizzo degli specchi acquee. Per il pontile più esterno si proponeva invece l'impiego di elementi ad elevato dislocamento e di larghezza non inferiore ai 4 m. per assicurare una stabilità ed una funzione di prima protezione delle zone più interne. Anche per i rimanenti pontili si faceva ricorso ad elementi di larghezza 2,3-2,5 m. e che garantissero la stabilità. I pontili verrebbero in definitiva radicati al nuovo sporgente, così lo specchio acqueo

disponibile si articolerebbe in darsene ciascuna delle quali avrebbe ospitato imbarcazioni della stessa categoria e una larghezza tale da garantire un ottimo standard funzionale in relazione alla facilità di accesso e di manovra delle imbarcazioni previste.

Il piano dei posti barca complessivamente comprendeva imbarcazioni di dimensione variabile tra i 5 ed i 15 m. di lunghezza per un totale di 510 natanti all'ormeggio. La percentuale distributiva tra le diverse classi teneva conto soprattutto delle indicazioni dell'Amministrazione comunale derivanti dal censimento delle utenze e della ulteriore domanda. La sistemazione generale dello specchio acque prevedeva la fornitura e l'installazione di 8 pontili standard per complessivi 722ml. circa e comprensivi di passerelle di accesso, oltre al pontile di estremità di larghezza superiore e di lunghezza pari a 91 ml.

Riguardo alle caratteristiche strutturali si illustravano le soluzioni previste per le diverse opere marittime e di sistemazione superficiale del nuovo sporgente della Madonnina. In pratica si faceva riferimento alla tipologia, valutando cioè la più conveniente per la realizzazione dei nuovi banchinamenti, ai pontili ed alle relative passerelle di accesso, ai sistemi di ormeggio degli stessi e delle imbarcazioni. Veniva inoltre descritte le modalità di sistemazione superficiale dei nuovi sedimi ed i materiali da impiegarsi. Erano infine definite le indicazioni specifiche cui attenersi per la realizzazione degli impianti a rete da prevedere a servizio delle imbarcazioni.

Per i banchinamenti si proponeva la realizzazione a gravità sia per i banchinamenti necessari all'ampliamento dell'esistente sporgente, sia per i nuovi fronti di accosto del previsto ampliamento. In realtà si trattava della tipologia più usata all'interno dei porti turistici in quanto era realizzata mediante la sovrapposizione di massi indipendenti di calcestruzzo, posti in opera previa preparazione di uno scanno di imbasamento in scapoli di cava opportunamente spianato. Tale soluzione difatti era preferibile ad altre alternative sia per la economicità e semplicità realizzativa, sia in relazione alle intrinseche caratteristiche di robustezza e durata nel tempo. La configurazione dei nuovi banchinamenti venne delineata in due elaborati grafici di cui uno (Tav. 9) riportava la sezione tipo ed i relativi particolari costruttivi e l'altro (Tav. 10) evidenziava le sezioni utilizzate per lo sviluppo del relativo computo metrico estimativo.

Delle sistemazioni superficiali si precisava che i nuovi sedimi venissero realizzati mediante tombamento con materiale arido, a tergo delle nuove banchine con quota di coronamento posta a 1,2 m. sul l.d.m. Le sistemazioni superficiali comprendevano anche la demolizione e lo sbancamento di quanto era presente a quota superiore rispetto a quella di progetto. Nella planimetria (Tav. 11) degli interventi dettagliati era integralmente rappresentata la sistemazione delle superfici.

Il progetto dei pontili e dei sistemi di ormeggio prevedeva l'utilizzo di pontili galleggianti con caratteristiche tali da rispondere, oltre ai requisiti di solidità e durata, anche alle prerogative specifiche dell'impiego e dell'ambiente, in cui avrebbero operato. I materiali da utilizzare non avrebbero oltretutto sofferto la corrosione dovuta all'ambiente, né richiesto particolari manutenzioni future. In funzione del loro posizionamento gli elementi dei pontili inoltre presentavano dimensioni e caratteristiche diversificate:

- a) il pontile di testata aveva una larghezza non inferiore a 4 m.;
- b) gli altri 7 pontili avevano una larghezza non inferiore a 2,3 m.

Tutti i pontili erano tuttavia dotati di arredi ed accessori necessari al loro corretto funzionamento. L'ancoraggio del pontile di testata era infatti realizzato tramite cursori di scorrimento, bullonati alla struttura del pontile. L'impresa, alla quale verranno aggiudicati i lavori, doveva poi effettuare anche la progettazione esecutiva dei pali di ancoraggio. Degli altri 7 pontili l'ancoraggio era invece realizzato mediante catene di ormeggio collegate alle estremità dei moduli galleggianti e ad alcuni corpi morti di idoneo peso. Tutto ciò era graficamente riportato nello schema (Tav. 12) dei sistemi di ormeggio. Gli accessi ai pontili erano infine realizzati mediante passerelle autoportanti e a tutta lunghezza che non doveva comunque essere inferiore a 7 m.

Gli impianti a rete comprendevano: l'impianto elettrico di distribuzione di energia alle imbarcazioni, quello di illuminazione pubblica dei pontili e delle banchine, e quello idrico di distribuzione alle imbarcazioni ed antincendio. Erano poi illustrate le specifiche tecniche di riferimento e le principali prescrizioni relative ai materiali ed all'esecuzione delle opere.

La conclusione del progetto riguardava la valutazione di un preventivo dei lavori e tempi di realizzazione. Infatti era riportata la stima delle opere di sistemazione e di ampliamento dello sporgente della Madonnina. Per completare l'insieme degli interventi progettuali per l'ampliamento della Madonnina si stimava infine che i tempi tecnici erano pari a circa 12-14 mesi di calendario, a partire dall'affidamento dei lavori.

## ZONA DEL TRIANGOLINO

Al 1997 è datata la progettazione delle opere marittime per la sistemazione del settore portuale del Triangolo e ne era autore lo Studio Bussetti "Logistica, Urbanistica e Architettura Portuale" di Genova, incarico affidatogli con la delibera del Consiglio Comunale n° 1575 del 12/09/1996.

Nella premessa della relazione tecnica si illustrava il progetto, elaborato coerentemente all'incarico conferito dall'Amministrazione comunale, delle opere marittime da realizzare per la riqualificazione e la sistemazione del settore del Triangolo del Porto Turistico di Viareggio.

Per la descrizione degli interventi si faceva riferimento ad una serie di elaborati grafici (Tavv. 1-2-3-4-5-6 e 7). Allo scopo di fornire un chiarimento degli elaborati grafici citati ed un commento alle successive tavole di dettaglio si riportavano di seguito alcune osservazioni e precisazioni riguardanti lo schema progettuale di intervento proposto.

L'assetto delle aree a terra presentava una sua peculiarità rispetto alle altre sistemazioni superficiali previste. Il progetto infatti riguardava la ristrutturazione della zona del Triangolino per la realizzazione di un polo per la nautica di elevato livello funzionale, mirato ad imbarcazioni di media-grande dimensione. Gli interventi quindi richiedevano la rimozione del materiale accumulatosi nella zona, la demolizione e lo sbancamento di parte degli esistenti terrapieni. La perimetrazione di progetto prevedeva inoltre la realizzazione di una scogliera di protezione dei terrapieni verso l'accesso portuale con una conformazione tale che, pur assicurando gli spazi necessari per le manovre di ingresso e di uscita dal porto, doveva fornire protezione anche ai retrostanti specchi acquei destinati all'ormeggio delle imbarcazioni. A seguito poi della realizzazione di nuovi banchinamenti per circa 650 ml. si delimitava il fronte a mare di una nuova darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni. Negli spazi a terra, asserviti alla nuova darsena, si dovevano infine realizzare la viabilità, i parcheggi, le volumetrie di servizio ed una zona per il rimessaggio di natanti leggeri con annesso scalo di alaggio.

Per la sistemazione dello specchio acqueo, destinato all'ormeggio delle imbarcazioni, era previsto il ricorso a strutture galleggianti. Si proponeva inoltre che per l'ancoraggio dei moduli galleggianti si utilizzassero pali in acciaio infissi nel fondale soltanto per i pontili di testata, mentre per gli altri era preferibile il ricorso al sistema tradizionale con catenarie di ormeggio collegate a corpi morti di idoneo peso. Ciò per conservare ogni possibile flessibilità in vista di eventuali modifiche nell'utilizzo degli specchi acquei. Per i pontili più esterni si indicava l'impiego di elementi ad elevato dislocamento e di larghezza non inferiore a 4 m. al fine di assicurare una notevole stabilità agli stessi ed una prima protezione delle zone più interne. Anche per i rimanenti pontili si faceva ricorso ad elementi specifici con una larghezza dell'ordine dei 2,3-2,5 metri che garantissero così la necessaria stabilità. I pontili erano di fatto radicati ai nuovi banchinamenti, articolando di conseguenza lo specchio acque disponibile in darsene. Ciascuna darsena poi ospitava imbarcazioni della stessa categoria ed aveva larghezza tale da garantire un ottimo standard funzionale in relazione alla facilità di accesso e di manovra delle imbarcazioni previste.

Il piano dei posti barca complessivamente comprendeva imbarcazioni di dimensione variabile: tra 8 e 30 m. di lunghezza per un totale di 219 natanti all'ormeggio. Nel grafico del piano degli ormeggi (Tav. 8) si ritrova anche il dettagliato piano dei posti barca. La distribuzione in percentuale tra le diverse classi teneva conto delle indicazioni dell'Amministrazione comunale e della prospettiva di una ulteriore domanda da parte di una nuova utenza. Nell'ipotesi che si verificasse un eccesso di domande, la regolarità del bacino poteva eventualmente consentire ricalibramenti che si sarebbero rese opportune in fase di realizzazione. La sistemazione generale dello specchio acqueo prevedeva infine la fornitura e l'installazione di tre pontili standard (per complessivi 254 ml. comprensivi delle passerelle di accesso) e di due pontili di estremità di larghezza superiore e di lunghezza pari ad un totale di 168 ml.

Le aree e gli specchi acquei impegnati occupavano una superficie totale di 55.000 mq., suddivisi in 18.800 mq. di sedime e 36.000 mq. di specchi acquei lordi, comprendenti posti barca, pontili e canali di accesso.

Le caratteristiche strutturali erano trattate con particolare interesse. Intanto si illustravano le soluzioni proposte per le diverse opere marittime necessarie alla risistemazione della zona del Triangolino. Secondariamente si faceva riferimento alla tipologia, ai pontili ed alle relative passerelle di accesso, ai sistemi di ormeggio degli stessi e delle imbarcazioni. Erano inoltre descritti i materiali da impiegarsi e le modalità di sistemazione superficiale della fascia di banchina. Dalla presente documentazione progettuale erano invece esclusi gli interventi connessi alla sistemazione superficiale dei terrapieni asserviti, all'urbanizzazione degli stessi ed alla realizzazione delle volumetrie previste. Nei computi e nelle stime, sviluppati in questa sede, per le aree a terra si era infatti tenuto conto della preparazione di base dei terrapieni (sbancamenti, riempimenti e livellamenti), mentre per tutti gli altri interventi di sistemazione e di realizzazione delle volumetrie si rimandava così ad una specifica e separata progettualità.

Per i banchinamenti si prevedeva che venissero realizzati a gravità che era la tipologia più utilizzata all'interno dei porti turistici in quanto eseguita mediante la sovrapposizione di massi indipendenti in calcestruzzo, posti in opera previa preparazione di uno scanno di un basamento in scapoli di cava opportunamente spianato. Tale soluzione risultava pertanto preferibile ad altre alternative sia per l'economicità e semplicità di realizzazione, sia per le caratteristiche di robustezza e di durata nel tempo. Gli elaborati grafici di riferimento (Tavv. 10-11) presentavano la progettazione tipo e i particolari costruttivi nonché le sezioni di computo.

I lavori da effettuare comprendevano gli interventi di scavo del bacino (necessari per rendere disponibili nella zona degli ormeggi, senza soluzione di continuità, fondali di almeno 4.0 ml. sotto il l.d.m.) e gli ulteriori dragaggi atti alla realizzazione degli scanni di imbasamento delle banchine. Gli scavi dovevano essere eseguiti nel seguente modo:

- 1) sezione ampia per l'approfondimento dei fondali o in trincea per la formazione degli imbasamenti;
- 2) con scarpate tali da evitare gli scoscendimenti;
- 3) secondo i relativi prezzi di elenco tramite i quali si intendeva compensata l'asportazione dei materiali di fondo di qualsiasi natura e consistenza.

Il materiale di risulta era naturalmente scaricato come rifiuto nei luoghi indicati e prescritti dall'Autorità Marittima competente. Se il materiale era invece giudicato idoneo poteva essere riutilizzato per i previsti tombamenti. Si doveva inoltre effettuare il salpamento delle scogliere esistenti e la demolizione di tutte le strutture poste a quota superiore a quella di progetto.

Del terrapieno il fronte verso l'accesso portuale era protetto mediante la posa in opera di una scogliera in massi naturali appartenenti alla prima categoria. Come indicato negli elaborati grafici di progetto era prevista anche la

realizzazione di un manufatto in calcestruzzo di sostegno della scogliera e la separazione della stessa dai retrostanti terrapieni.

Per l'impostazione dei piani di posa dei massi di banchina si realizzavano scanni di imbasamento eseguiti con scapoli di roccia, per quanto possibile di pezzatura uniforme ed esente da terra e da pietre di dimensioni eccessive (peso delle pietre circa 5/10 Kg. con una opportuna percentuale di scagliame più minuto).

All'inizio dell'opera si poteva richiedere che la sommità dello scanno venisse eseguita ad una quota superiore a quella di progetto per verificare, in corso d'opera, l'entità degli assestamenti. Dopo un congruo periodo di assestamento, si doveva quindi procedere allo spianamento ed al livellamento degli scanni.

Il previsto rinfianco e tergo della banchina (che aveva il compito di diffondere uniformemente le spinte sul muro stesso) doveva essere eseguito con pietrame di pezzatura (fino a 50 Kg. bene assortito con peso medio 5/10 Kg.) e successivamente alla posa dei massi di banchina ma prima dei lavori di tombamento dei nuovi sedimi e di costruzione della sovrastruttura. Il materiale di pezzatura più grossa andava poi disposto in corrispondenza dei giunti tra i massi. Riguardo ancora alla banchina, i massi artificiali dovevano avere caratteristiche tali da garantire la stabilità della stessa, tenendo in considerazione, oltre la spinta dei retrostanti terrapieni, anche un sovraccarico distribuito pari a 2 ton./mq. Le dimensioni (indicate negli elaborati grafici allegati) soddisfanno il citato criterio di progetto ma si dovevano verificare in fase costruttiva sulla base delle indagini geotecniche.

Per la fabbricazione dei massi il quantitativo di cemento non doveva scendere sotto i 3,5 q./mc. per non compromettere la qualità di durata. Per la presa ed il sollevamento dei massi si potevano applicare, sul fondo e sulle pareti laterali delle casse forme, opportune sporgenze per la creazione di scanalature dei massi entro cui far passare le catene di sospensione. I massi artificiali dovevano poi essere collocati in sito mediante apposite gru o pontoni a bigo e con l'ausilio del palombaro accompagnati sott'acqua con i mezzi di sospensione. Il piano di posa era quindi realizzato a -3 m. rispetto al l.d.m. Il masso di coronamento, predisposto per contenere il cunicolo di servizio, era invece gettato in opera fuori acqua fino alla quota di 8 progetto a +1,2 ml. sul l.d.m.

La sovrastruttura di banchina era in c.a. e il getto del conglomerato doveva avvenire per strati uniformi non superiori a 30 cm, impiegando vibratore adeguato al tipo di lavoro. Prima di iniziare il getto della sovrastruttura si doveva tuttavia controllare che nelle zone interessate vi siano stati posizionati gli alloggiamenti e quanto necessario per la posa in opera degli arredi quali: scalette alla marinara, piastre per passerelle, piastre di ancoraggio, attacchi dei parabordi, paraspigoli, ecc.

Delle sistemazioni superficiali i nuovi sedimi si dovevano realizzare mediante tombamento con materiale arido a tergo delle nuove banchine che avevano quota di coronamento pari a 1,2 m. sul l.d.m. Il progetto nello specifico comprendeva gli interventi di base per la preparazione delle aree interessate e la completa sistemazione superficiale della sola fascia di banchina (Tav. 12). Nei computi e nelle stime, sviluppate in tale sede, si era tenuto conto della preparazione dei terrapieni (sbancamenti, riempimenti, livellamento generale a 80 cm sul l.d.m.), mentre tutti gli interventi di sistemazione e di realizzazione delle volumetrie dovevano essere oggetto di specifica e separata progettualità.

Per la sistemazione della fascia di banchina era prevista la realizzazione di una fondazione in misto granulare stabilizzato, di spessore medio, confezionato con bitume steso con mezzo meccanico cilindrato e rullato dello spessore medio di 10 cm. Superiormente la pavimentazione della fascia di banchina doveva poi essere realizzata in masselli autobloccanti in calcestruzzo, profilata e delimitata mediante la posa in opera di un cordolo prefabbricato in calcestruzzo.

Sui pontili ed i sistemi di ormeggio il progetto prevedeva l'utilizzo di pontili galleggianti con caratteristiche rispondenti, oltre che ai requisiti di solidità e durata, anche alle prerogative specifiche dell'ambiente.

In funzione del loro posizionamento, gli elementi dei pontili avevano dimensioni e caratteristiche così diversificate:

- a) i 2 pontili più esterni avevano larghezza non inferiore a 4 m.;
- b) gli altri 7 pontili avevano larghezza non inferiore a 2,3 m.

I materiali galleggianti inoltre erano proposti:

- a) in telaio metallico con struttura, opportunamente dimensionata, realizzata con profilati in acciaio di qualità certificata mediante saldatura e poi zincati a caldo e verniciati con vernici e possibituminose;
- b) in materiale diverso e in separata sede descritto dettagliatamente.

I singoli moduli erano poi sostenuti da elementi galleggianti, costituiti da un involucro di protezione monoblocco (realizzato con materiali atossici di elevata resistenza agli urti e agli agenti esterni) e da un nucleo in materiale imputrescibile. L'insieme dei galleggianti, oltre che assicurare la portanza e la stabilità richieste, doveva essere dimensionato per offrire ampie garanzie di sicurezza anche nel caso di rottura accidentale di qualche elemento. I giunti di collegamento fra elementi contigui dovevano essere realizzati in modo tale da permettere lo snodo nel piano verticale e limitare il movimento nel piano orizzontale. I pontili dovevano poi essere predisposti per l'installazione degli impianti (idrico, antincendio, elettrico) in apposite sedi protette, disposte ai lati dei pontili stessi. Il piano di calpestio doveva inoltre essere realizzato in legno o in materiale plastico con caratteristiche di resistenza, stabilità nel tempo e qualità estetica. Tutti i pontili oltretutto dovevano essere dotati di arredi e di accessori necessari al loro corretto funzionamento. L'ancoraggio dei pontili di testata doveva essere realizzato con un sistema di pali in acciaio zincato a caldo, verniciati e infissi nel fondale. Il collegamento tra pontili e pali doveva perciò essere realizzato tramite cursori di scorrimento e bullonati alla struttura del pontile. L'impresa, che si aggiudicasse i lavori, doveva infine essere tenuta alla progettazione esecutiva dei pali di ancoraggio. Una diversa soluzione si prospettava invece per l'ancoraggio degli altri pontili che doveva essere realizzato mediante catene di ormeggio in acciaio

zincato, collegate alle estremità dei moduli galleggianti e a corpi morti di idoneo peso. Tutto ciò venne poi rappresentato nello schema dei sistemi di ormeggio (Tav. 13).

Gli accessi ai pontili erano realizzati mediante passerelle autoportanti, a tutta larghezza e di lunghezza non inferiore a 6 m. Tali passerelle erano però vincolate alle banchine e collegate ai pontili con modalità tali da garantirne la funzionalità, la sicurezza e la facilità di accesso.

Per i sistemi di ormeggio delle imbarcazioni si prevedeva il ricorso alle modalità tipiche degli approdi turistici sottoindicati:

- a) corpi morti in calcestruzzo collegati fra loro da una catena di fondo in acciaio grezzo, disposta parallelamente al fronte di ormeggio e al centro delle diverse darsene;
- b) pendini di ormeggio collegati alla catena di fondo e realizzati: nel primo tratto di catena in acciaio zincato e nel secondo tratto in cima tessile provvista di redancia per l'unione alla catena; per le imbarcazioni di oltre 10 m. si proponeva invece una cimetta in poliestere autoaffondante per il collegamento del pendino sul pontile o in banchina.

Si definivano inoltre due situazioni per i seguenti posti barca:

A. esterni da 24 a 30 m., si dovevano utilizzare due pendini per ciascuna imbarcazione;

B. sui pontili, erano poste in opera: a) bitte con carico nominale non inferiore a 20 ton. alle estremità dei posti barca; 2) analogo numero di anelli, sul fianco del pontile, per il fissaggio delle trappe.

I sistemi di ormeggio delle imbarcazioni dovevano tuttavia dimensionati relativamente alle lunghezze e diametri delle catene e delle cime, numero e peso dei corpi morti. Questi ultimi erano di peso e di posizionamento differenziato in funzione delle barche ormeggiate, nonché adeguatamente armati e dotati di appositi dispositivi di aggancio per il sollevamento ed il collegamento delle catene di fondo e di ormeggio. Lungo i banchinamenti, a completamento dei sistemi di ormeggio delle imbarcazioni, dovevano infine essere posti in opera gli arredi così come indicati nel sopra citato elaborato grafico (Tav. 13).

Per gli impianti a rete si faceva riferimento agli impianti delle imbarcazioni. In fase di progettazione si doveva infatti definire gli interventi per assicurare l'alimentazione di tali impianti. Questi ultimi in particolare comprendevano:

1. l'impianto elettrico, di distribuzione di energia alle imbarcazioni e di illuminazione dei pontili;
2. quello idrico, di distribuzione alle imbarcazioni ed antincendio.

La preventivazione dei lavori ed i tempi di realizzazione costituivano il quadro economico, sintetizzato nella tabella comprendente i seguenti interventi:

- a) opere marittime;
- b) pontili;
- c) impianti di servizio alle imbarcazioni;
- d) somme a disposizione.

Per completare l'insieme degli interventi progettati si stimava che i tempi tecnici fossero pari a circa 20/24 mesi di calendario, a partire dall'affidamento dei lavori. Si dava comunque priorità all'appalto inerente le opere marittime, programmando per una fase successiva la fornitura di pontili (tempi di fornitura e posa 4/5 mesi) e la realizzazione delle opere civili e degli impianti.

#### **1.14 - IL PARCO NATURALE "MACCHIA LUCCHESE"**

Delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio, approvato con D.M. dei LL.PP. n. 3049 del 8/7/1971, significativo era l'art. 36 sulle "Zone Verdi", classificate secondo le seguenti caratteristiche: a) zone a parco comunale. In queste zone era vietata qualsiasi costruzione, ad eccezione di attrezzature a carattere precario per scopo ricettivo, culturale e di svago.

Così la variante al P.R.G.C. più importante interessò la Pineta di Levante, definita precisamente "zona a parco comunale" ed estesa in una vasta area meridionale del territorio comunale.

Numerose furono infatti le motivazioni che indussero l'Amministrazione comunale a procedere nell'adozione della variante. Innanzitutto tenne conto che la "Macchia Lucchese" presentava un notevolissimo interesse sia dal punto di vista botanico sia zoologico, tanto da essere citata nell'elenco del Consiglio Nazionale delle Ricerche e nel progetto pubblicato dalla Società Botanica Italiana, quale Biotipo da salvare. Secondariamente prese atto che l'area risultava tutta soggetta al vincolo per le bellezze naturali e panoramiche, di cui all'art. 1 della Legge 29/09/1939 n. 1497, ed al vincolo idrogeologico, di cui all'art. 1 del R.D.L. 30/12/1923. Inoltre la Regione Toscana, con lettera inviata al Comune di Viareggio in data 05/02/1973, dichiarava che l'area era interessata alla istituzione del Parco Nazionale Migliarino - San Rossore e in tal senso si era più volte espressa la Giunta Regionale Toscana in occasione di iniziative per l'indirizzo ed il coordinamento della pianificazione nella fascia costiera, per le relative garanzie di tutela ambientale e di salvaguardia del patrimonio forestale. Anche numerosi Enti, fra cui: il Corpo Forestale dello Stato, il Consiglio Nazionale delle Ricerche, l'Ente Provinciale per il Turismo, vari Istituti Universitari di Pisa e di Firenze, Associazioni culturali quali "Italia Nostra", "Fondo Mondiale per la Salvaguardia della Natura", "Ente Protezione Animali", "Istituto Britannico" di Firenze e numerosi altri, unitamente ai partiti rappresentati nel Consiglio Comunale di Viareggio, più volte si sono dichiarati, tramite documenti resi pubblici, in favore della costituzione di un Parco nella Pineta di Levante. In varie occasioni la stampa locale e nazionale, fattasi interprete dei sentimenti di approvazione espressi ripetutamente dalla opinione pubblica, aveva incoraggiato con accenti e

commenti favorevoli la costituzione del Parco “Macchia Lucchese”. La Commissione Consiliare Permanente al Riassetto del Territorio e la Commissione Parchi e Giardini si erano inoltre dichiarate con voti unanimi per la creazione di un Parco Regionale o Nazionale comprendente la stessa “Macchia Lucchese”. La Conferenza dei Servizi, indetta dall’Ente Regione e tenuta a Massarosa in data 04/04/1973, infine votò un Ordine del Giorno in cui veniva ritenuto indispensabile che i Comuni interessati al territorio procedessero alla costituzione di un Parco, teso alla tutela dell’ambiente naturale, ivi compresa la “Macchia Lucchese”.

Per tali motivazioni il Consiglio Comunale di Viareggio, con la deliberazione n. 157 del 12/3/1975, costituì il Parco Naturale della Macchia Lucchese, comprendente il comprensorio boschivo della Pineta di Levante, a multiplo uso, che avesse cioè scopi di conservazione, educativi, scientifici e ricreativi, e che ammettesse pure un intervento attivo per secondare e promuovere un dinamismo costruttivo entro il quadro delle accertate potenzialità evolutive del complesso biologico.

I confini dell’area protetta erano i seguenti:

A sud:	dal confine col Comune di Vecchiano nel tratto che va dal punto d’incontro di questo col prolungamento ideale della via Comparini, seguendo la spezzata, fino al punto d’incontro col limite est della zona contraddistinta con dicitura “E1” di Torre del Lago sia nel P.R.G.C. di Viareggio sia nella planimetria (scala 1:5000) del Parco sotto lettera “A”, con l’esclusione della zona denominata “Lago-Mare” destinata a zona di rispetto.
A ovest:	dal limite est della citata zona “E1” di Torre del Lago, quindi dal tratto di spiaggia considerato a 80 metri dalla battina del mare, che va dal limite Nord della stessa zona “E1” fino al limite sud della zona contraddistinta nella suddetta planimetria con la dicitura “E2” di Viareggio, dal Vialone nel tratto in corrispondenza della stessa zona “E2” e oltre, fino alla linea retta ideale da cui comincia il confine nord.
A nord:	dalla linea retta ideale costituita dal prolungamento in direzione mare del muro di recinzione posto a sud della zona adibita ad attrezzature sportive (piscina) fino al suo incrocio col Vialone; dal prolungamento ideale della via Euro Menini, costituito dal muro di recinzione lato est della stessa zona adibita ad attrezzature sportive, fino all’incrocio con la via Luigi Salvatori, dalla via della Pineta nel tratto via ex balipedio – Collegio Colombo; dal prolungamento ideale della via Giannessi, che va dalla via della Pineta fino alla via Indipendenza (esclusa la zona edificata I.A.C.P.).
A est:	dal muro di recinzione separante la pineta della zona edificata I.A.C.P. nel tratto che va dal prolungamento ideale della via U.Giannessi fino, con linea spezzata a sud, alla via Indipendenza; dalla via Indipendenza (a partire dal punto suddetto) e oltre la via del Comparini dal suo prolungamento ideale fino al confine col Comune di Vecchiano, seguendo la spezzata separante la zona a bosco e pineta da quella agricola e da quella destinata ad attrezzature collettive.



*Parco naturale Macchia Lucchese - 1979*

Nel provvedimento deliberativo venivano altresì comprese, in quanto destinate ad “Aree di Rispetto” del parco, le fasce di terreno adibite in parte a pineta ed in parte a coltivazione agricola e così delimitate:

- Dal limite sud della zona contraddistinta con la dicitura “Ss”, corrispondente a quella di P.R.G.C., dalla via dei Contadini fino alla zona “verde privato” della Tenuta dei Borbone, dalla perimetrazione ad est di tale tenuta (inclusa nell’area del Parco), ancora dalla via dei Contadini a partire dalla tenuta fino al viale Marconi di Torre del Lago, dal limite Est del Parco.
- Dalla via Venezia, dal confine col Comune di Vecchiano, dal limite est del Parco (a Torre del Lago), dal viale Marconi nel tratto viale dei Tigli – via Venezia.
- La zona a sud della via dei Comparini delimitata dal limite est del Parco e della via dei Lecci, classificata dal P.R.G.C. di Viareggio “Verde Privato”.

- d) La zona comunemente denominata “Lago – Mare”, delimitata sud dal confine con il Comune di Vecchiano, a Nord con la proprietà comunale di Viareggio.
- e) Le zone pinetate di proprietà comunale immediatamente a nord dei confini del Parco, fatta salva la realizzazione della via di scorrimento prevista dal P.R.G.C. che dalla zona portuale arriva alla variante Aurelia.
- f) La spiaggia libera a ovest del Parco Naturale Protetto.

Sempre nella delibera n. 157/1975 si precisava che il viale Europa (“Vialone”) doveva essere destinato a terreno a dune nel tratto compreso tra il limite sud della zona balneare “E2” di Viareggio ed il limite nord della zona balneare “E1” di Torre del Lago. Non dovevano poi essere consentite più di strade per i pedoni di accesso al mare, a partire dal Viale dei Tigli. La destinazione delle aree a “Zone di Rispetto” doveva poi essere preclusiva agli effetti del piano particolareggiato e subordinata alla loro essenziale funzione di salvaguardia del parco Naturale Protetto non potendosi ammettere alcun insediamento edificativo. Infine si affidava ad una Commissione comunale l’incarico di elaborare un Regolamento, inteso a meglio salvaguardare e disciplinare il “Parco Naturale”.

Nonostante che il progettato Parco Naturale incidesse, per la maggior parte della propria estensione, sulla vasta area che il P.R.G.C. individuava come “Parco Pubblico Comunale” nella Pineta di Levante, alcune parti del Parco Naturale e delle fasce di rispetto limitrofe andavano ad incidere su aree che il P.R.G.C. destinava a varie utilizzazioni. Più precisamente la zonizzazione presentava le seguenti aree:

- A. Fascia di spiaggia compresa tra le zone di espansione balneare E1 e E2, il lato monte del viale Europa e la striscia di ml. 60 larghezza della battigia marina (area di rispetto R); tale fascia era individuata dal P.R.G.C. come “spiaggia libera”, mentre il progetto in esame la includeva nella vera e propria zona a Parco Naturale;
- B. Fascia della larghezza costante di ml. 80 dalla battigia marina, compresa tra le due zone di espansione balneare E1 e E2; il P.R.G.C. la individuava come “spiaggia libera” mentre il progetto di Parco Naturale la vincolava ulteriormente ad “area di rispetto”;
- C. Fascia sul lato est del Parco, comprendente il “Quartiere Zacconi”, il P.R.G.C. la destinava a “verde privato” invece il progetto di Parco la vincolava ulteriormente ad “area di rispetto”;
- D. Fascia sul lato est del Parco a confine con il Comune di Vecchiano, il P.R.G.C. la individuava come “verde privato” ed il progetto di Parco come “area di rispetto”;
- E. Zone di lottizzazione Lago – Mare, il P.R.G.C. la individuava come “verde privato” ed il progetto di Parco la vincolava ad “area di rispetto”;
- F. Area sul lato est del Parco era destinata dal P.R.G.C. a “zona per attrezzature collettive” che al contrario il progetto in questione la vincolava ulteriormente ad “area di rispetto”;
- G. Come sopra;
- H. Fascia ad est del Parco, compresa tra le sue precedenti aree per attrezzature collettive, il P.R.G.C. la individuava come “Zona Agricola Panoramica” mentre il progetto di Parco la vincolava ulteriormente ad “area di rispetto”.

Il Consiglio comunale pertanto, ritenendo che le nuove destinazioni individuate dal progetto di parco Naturale su tali aree introducevano nuove zonizzazioni ed ulteriori limitazioni in variante rispetto a quelle originarie stabilite dal P.R.G.C., con la delibera n. 718 del 12/11/1975 adottò per le zone sopra elencate le seguenti variazioni alla loro zonizzazione e destinazione di P.R.G.C.:

- A. Da “spiaggia libera” a “Parco Naturale Protetto”;
- B. Restava la destinazione di “spiaggia libera” con la ulteriore limitazione di “area di rispetto del Parco Naturale”;
- C. Restava la destinazione di “verde privato” con l’ulteriore limitazione di “aree di rispetto del Parco Naturale”;
- D. Come sopra;
- E. Come sopra;
- F. Restava la destinazione a “zona per attrezzature collettive” con l’ulteriore limitazione di “area di rispetto del Parco Naturale”;
- G. Come sopra;
- H. Restava la destinazione di “Zona Agricola Panoramica” con ulteriore limitazione di “area di rispetto del Parco Naturale”.

L’esatta utilizzazione delle suddette aree e le norme che le disciplinavano, vennero poi precisate dettagliatamente nel Regolamento del Parco Naturale.

Così con la deliberazione n. 13270 del 09/12/1976 la Giunta Regionale ritenne meritevole di approvazione, ai sensi dell’art. 3 della Legge 6/8/1967 n. 765, la variante al Piano Regolatore Generale del comune di Viareggio relativa alla istituzione del Parco Naturale Protetto “Macchia Lucchese”.

Tuttavia la bozza di Regolamento, successivamente predisposta, non venne adottata dal Consiglio Comunale rendendo inefficaci ed inoperanti le precedenti deliberazioni, anche perché nel 1976 si era giunti su iniziativa della Regione Toscana alla costituzione del Consorzio tra gli Enti Locali per la formazione del Parco Naturale di Migliarino – San Rossore, comprendente anche la Macchia Lucchese. Nel frattempo, tra la fine del 1976 e gli inizi del 1977, erano state presentate alcune proposte di legge al Consiglio Regionale per la disciplina del Parco in oggetto. Successivamente con la proposta di legge n. 266 del 22/7/1977 la Giunta Regionale aveva presentato una Normativa in merito per il Parco Naturale di Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli. Ma nel 1978 le citate

proposte di legge erano ancora all'esame per la definitiva approvazione di un testo unificato della IV Commissione permanente del Consiglio Regionale Toscano.

Intanto l'Amministrazione comunale di Viareggio colse l'opportunità di provvedere con strumenti ed atti propri regolamentari alla disciplina della Macchia Lucchese, quale contributo pure alla formazione del Parco Naturale Migliarino – San Rossore, al fine della sua salvaguardia e valorizzazione. Anticipando quindi i tempi, nel marzo 1978, in sede di esame ed approvazione del Bilancio di esercizio e del programma di attività per il triennio 1978/80, veniva approvato un Ordine del Giorno che incaricava la Giunta Municipale, con la partecipazione dei gruppi consiliari od esperti dagli stessi designati, a predisporre entro il 30 giugno 1978 una "Bozza di proposta" di disciplina del Parco Naturale della Macchia Lucchese. I preliminari per la realizzazione della "Bozza" erano stati compiuti dalla Commissione all'uopo insediata con la partecipazione degli assessori incaricati dalla Giunta Municipale e dai consiglieri comunali od esperti indicati dai gruppi. La Commissione, al termine dei propri lavori, aveva pertanto predisposto una "Bozza di proposta di Regolamento per il Parco Naturale della Macchia Lucchese" che la Giunta Municipale aveva fatto propria nella seduta del 26/5/1978. Una copia della bozza era poi stata inviata agli organismi di partecipazione e decentramento con i quali si era tenuta una consultazione di lavoro in data 16/6/1978. Inoltre il Regolamento dei "Giardini e pinete comunali" prevedeva che la gestione tecnica ed amministrativa delle pinete comunali fosse affidata alla Commissione per i giardini e pinete. Tenendo conto di tali considerazioni il Consiglio Comunale nella deliberazione n. 266 del 10/7/1978 ribadì di istituire il Parco Naturale della Macchia Lucchese e adottò il relativo Regolamento.

Dei cinque capitoli, di cui si componeva il Regolamento, indubbiamente i primi due erano fra i più importanti in quanto definivano l'uno la finalità e l'altro la zonizzazione. Infatti all'art. 2 Titolo I si leggeva che l'istituzione del Parco aveva il seguente scopo:

- Di salvaguardare e difendere gli equilibri naturali, umani e del paesaggio di un ambiente particolare nell'area tirrenica, promuovendo la ricostruzione ambientale ove sia possibile contrastare l'eventuale degrado per cause antropiche o naturali;
- Di riservare una porzione di territorio di particolare pregio ad usi ricreativi ed educativi, sensibilizzando i cittadini alla conoscenza dell'ambiente naturale ed al corretto uso del tempo libero;
- Di promuovere ed assicurare lo studio dell'ambiente e l'indagine scientifica, nonché la didattica naturalistica;
- Di concorrere alla formazione del Parco Naturale di Migliarino – San Rossore – Massaciuccoli, di cui fa parte l'area della Macchia Lucchese; in attesa dell'istituzione di tale più vasto assetto era garantita, tramite questo Regolamento, la salvaguardia e la valorizzazione della Macchia Lucchese in modo da assicurare, sia pure su un'area ridotta, il raggiungimento delle finalità enunciate dalle proposte di legge regionale.

Inoltre l'art. 3 Titolo II descriveva la suddivisione del Parco in quattro zone tipologiche:

1. Zona di riserva naturale generale = ZP;
2. Zona di riserva integrale = ZI;
3. Zona attrezzata = ZA;
4. Zona di rispetto = ZR.

Le quattro zone tipologiche del Parco all'art. 4 Titolo II erano infine qualificate nel seguente modo:

1. Zona di riserva naturale generale: era l'area dove prevalentemente si concentrava l'interesse pubblico, scientifico, turistico e ricreativo, dove l'accesso era aperto a tutti nei limiti e con le modalità disciplinate nel Regolamento e dove non erano ammesse utilizzazioni commerciali ed edificative, anche se a carattere precario;
2. Zona a riserva integrale: era l'area di protezione assoluta o di osservazione scientifica, dove l'accesso era riservato a scopo di ricerche e studio a persone autorizzate dall'Amministrazione comunale;
3. Zona attrezzata: era l'area dove si ammettevano attrezzature del tipo non permanente destinate alla ricreazione ed al tempo libero, autorizzate dall'Amministrazione comunale, sentito il parere della Commissione tecnico – scientifica;
4. Zona di rispetto: era l'area dove destinazione e scopo coincidevano nell'interesse di salvaguardare la zona a riserva naturale generale; difatti nella zona di rispetto non erano ammessi insediamenti edificativi a carattere permanente; ad eccezione di eventuali infrastrutture viarie intorno allo Stadio dei Pini ed alle attrezzature sportive esistenti; erano inoltre consentite limitate attrezzature ricreative, sportive, turistiche e a carattere collettivo, fatti salvi ulteriori vincoli dettati dalla normativa urbanistica.

Proprio quest'ultima precisazione "erano inoltre consentite limitate attrezzature ricreative, sportive, turistiche e a carattere collettivo, fatti salvi ulteriori vincoli dettati dalla normativa urbanistica" venne stralciata dalla C.R.T.A. nella seduta del 15/12/1978 in quanto la norma relativa alla "zona di rispetto" presentava la contraddittorietà tra la prima parte dell'articolato, in cui non si ammettevano edificazioni a carattere permanente, e la seconda parte in cui si ammettevano attrezzature ricreative, turistiche e sportive, oltretutto la definizione "limitate", non opportunamente quantificata, non pareva garantire adeguatamente la qualifica di zona di rispetto. Sempre nella stessa seduta la C.R.T.A. espresse una serie di raccomandazioni. Innanzitutto si osservava che la perimetrazione della zona di riserva integrale all'interno della zona di riserva generale doveva essere definita su proposta della Commissione tecnico – scientifica e che l'individuazione di questa zona si doveva giustamente conseguire a studi e valutazioni più approfondite così che, una volta individuata, doveva essere oggetto di specifica variante. Inoltre la definizione grafica della variante presentava un carattere di provvisorietà e non poteva essere certamente assunta come strumento di rappresentazione per l'uso pubblico, pertanto appariva opportuna una nuova definizione grafica in cui

chiaramente si evidenziavano in primo luogo la perimetrazione esterna del Parco e secondariamente una distinta e specifica grafia per le diverse zone. Infine si evidenziava che in particolare, per quanto riguardava il Titolo II e specificatamente le zone attrezzate e le zone di rispetto per le quali erano consentiti insediamenti a carattere non permanente, si consigliava l'introduzione del piano particolareggiato di iniziativa pubblica come strumento attuativo in grado di garantire una corretta e correlata esecuzione delle diverse attrezzature e che oltretutto ne definisse più chiaramente i modi, le tecnologie, le tipologie verificandone al contempo la compatibilità con le caratteristiche naturalistiche della zona, nell'intesa anche che la semplice autorizzazione (di cui si trattava nell'art. 4 – zone attrezzate) potesse essere rilasciata solo per strutture aventi caratteristiche di precarietà a durata stagionale mentre per le altre era necessaria la concessione edilizia; la previsione di piano particolareggiato appariva poi tanto più opportuna per la zona classificata 2A4, di proprietà privata per la quale occorreva che dovesse essere l'Amministrazione comunale a stabilire quali erano le attrezzature opportune per questa zona. Tuttavia la C.R.T.A. nella seduta del 15/12/1978 espresse parere favorevole all'approvazione della variante al Parco Naturale e del relativo Regolamento con le raccomandazioni e lo stralcio sopra citati.

La Giunta Regionale in conclusione confermò il parere della C.R.T.A. e con la deliberazione n. 1177 del 14/2/1979 approvò definitivamente, ai sensi dell'art. 10 della Legge 18/8/1942 n. 1150 e successive modificazioni, la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio relativa alla istituzione del Parco Naturale della Macchia Lucchese.

### **1.15 - I PIANI PER LE ZONE DI ESPANSIONE INDUSTRIALE E ARTIGIANALE IN LOCALITÀ COMPARINI**

#### **PIANO PER GLI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI NELLE ZONE DI ESPANSIONE INDUSTRIALE E1 – E2 COMPARINI**

Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio, approvato con D.M. n. 3049 in data 08/07/1971, indicava con E1 ed E2 la zona da destinarsi agli insediamenti produttivi. Infatti l'art. 19 delle Norme di attuazione del P.R.G.C., contenente la regolamentazione delle aree industriali, prescriveva: "le zone di cui al titolo saranno esclusivamente destinate ad edifici per attrezzature di carattere industriale con esclusione tassativa delle lavorazioni che possano provocare esalazioni nocive o scarichi che possono nuocere all'utilizzazione agricola delle acque, essere di nocimento per il patrimonio ittico. Oltre agli edifici destinati alla lavorazione, sarà consentita la costruzione di depositi, magazzini silos, rimesse, edifici di natura ricreativa e sociale, al servizio degli addetti all'industria, uffici ed edifici destinati al soggiorno solo diurno di persone addette ad attività comunque connesse con la produzione industriale, nonché alla residenza anche notturna per il solo personale di sorveglianza".

Successivamente il Consiglio Comunale, con la delibera n. 356 del 19/10/1974, richiedeva alla Regione Toscana l'autorizzazione alla formazione del piano delle aree da destinare ad insediamenti produttivi per le sole due zone industriali E1 ed E2 Comparini; l'autorizzazione venne quindi concessa dal Consiglio Regionale con la deliberazione n. 29 del 28/01/1978.

Di conseguenza il Consiglio Comunale di Viareggio incaricò, con la deliberazione n. 444 del 30/10/1974, gli architetti: D. Cardini, R. Lelli, S. Panichi, P.L. Rupi, U. Saccardi e V. Somigli, della redazione del piano delle aree da destinare agli insediamenti produttivi.

Il sistema urbanistico proposto per la nuova zona industriale era impostato attribuendo alla strada di P.R.G.C. nuova Aurelia – Porto il ruolo di struttura essenziale di raccordo degli insediamenti produttivi con il porto e con il sistema del traffico, mentre la vecchia Aurelia era interpretata come semplice strada di attraversamento, senza funzioni portanti della nuova zona. Questa scelta conseguiva alla rilevazione dell'attività cantieristica come attività prevalente e quindi alla emergenza del rapporto della zona produttiva con il porto.

Sulla strada di P.R.G.C., attraverso un nodo fondamentale, si agganciava e si svolgeva tutta la struttura portante e di servizio della zona industriale alla quale peraltro gli addetti potevano accedere anche attraverso una viabilità minore filtrante dalle varie zone contermini e unita alla trama della distribuzione interna.

Affidando quindi alla strada di P.R.G.C. nuova Aurelia – porto il ruolo di struttura portante, era anche possibile sottolineare l'immagine della zona produttiva percepibile percorrendo questa strada. Ciò conseguiva alla localizzazione nelle zone contermini e alla caratterizzazione degli spazi delle attrezzature e del verde e dei percorsi alternativi.

Secondo la risoluzione del Consiglio Regionale, in data 26/4/1973, la zona industriale non poteva essere considerata prevalentemente come il luogo di particolari attrezzature tecnologiche e perciò, soltanto in quanto tale, soggetta a conseguenti norme e prescrizioni. Gran parte della popolazione trascorreva la propria giornata all'interno di un edificio industriale, facendone l'effettivo luogo di residenza, più di quanto non potesse fare per la propria casa; ciò comportava di rivedere il concetto dello "zoning" industriale introducendovi elementi fino a quel momento considerati propri dello "zoning" residenziale, il che equivaleva a perseguire più alti livelli di condizioni di lavoro o di vita.

Movendo da questa premessa il piano destinava ampie superfici alle zone verdi, ai servizi ed alle zone attrezzate; queste zone, strutturate lungo la fascia contigua alla nuova strada per il porto, costituivano la spina pedonale che caratterizzava gli spazi alternativi agli spazi della produzione.

Le aree destinate a servizi ed attrezzature erano pertanto distinte secondo categorie di gestione:

Servizi complementari:	necessari al corretto funzionamento dell'insediamento produttivo, di gestione esterna sia pubblica che privata;
Attrezzature consortili:	: necessarie per promuovere e produrre momenti di associazione e di cooperazione tra le aziende, di gestione interaziendale;
Attrezzature associative:	di gestione degli addetti;
Attrezzature sociali	di gestione pubblica.

- a) I servizi e le attrezzature specificate nel piano, ferma restando la categoria cui appartengono, potevano essere variate in relazione alle effettive necessità;
- b) Servizi complementari: autoparco, stazione di servizio, giornali – tabacchi, snack-bar, market, ufficio postale, banca;
- c) Attrezzature consortili: reception e vigilanze, centro direzionale consortile, servizi amministrativi, centro elettrocontabile, esposizione prodotti finiti, meetings, servizi commerciali e rappresentanti, impianti tecnici centralizzati, impianti ecologici, lago artificiale;
- d) Attrezzature associative: mensa interaziendale, assemblea, sindacati e associazioni, verde con attrezzature sportive;
- e) Attrezzature pubbliche: operatori sociali, centro medico, centro di orientamento professionale, asilo nido.

Particolare evidenza veniva poi attribuita all'acqua, mantenendo il canale all'uscita del depuratore, come elemento ambientale di riferimento per il collegamento della struttura delle attrezzature con la zona sud, e prevedendo nella zona di maggior evidenza, un bacino d'acqua di raccolta e di utilizzo per la prova della produzione nautica.

Al fine di acquisire elementi sulla effettiva necessità di aree per insediamenti produttivi erano state condotte indagini conoscitive sulla richiesta di lotti edificabili da parte di molte aziende.

Nel campo delle aziende artigiane risultarono infatti operanti nel territorio comunale n. 1641 unità produttive ripartite, secondo le rilevazioni regionali e locali, nelle seguenti categorie:

Manifatturiera	835
Costruzioni	319
Estrattiva	004
Trasporto e comunicazioni	197
Agricoltura	005
Servizi	330
TOTALE	1.641

Di queste aziende, per la maggior parte collegate all'attività cantieristica, n. 514 operavano nel settore meccanico e del legno rappresentando circa 1/3 del totale. Oltre a queste, erano sempre collegate alla cantieristica anche le aziende operanti nei settori della verniciatura e dell'impiantistica elettrica. Nel campo dell'artigianato gli addetti alla cantieristica risultavano n. 1250 e rappresentavano più di ¼ del totale. Una buona parte di queste aziende, ubicata nella zona del porto ed in aree congestionate e insufficienti, intendeva trasferirsi nella nuova zona produttiva che, mantenendosi strettamente connessa al porto attraverso il previsto asse di penetrazione, presentava spazi e possibilità di attrezzaggio di gran lunga superiori.

Nel campo dell'industria la Società FERVET, azienda di costruzione e manutenzione di carrozze ferroviarie, sopravanzava di gran lunga ogni realtà in quanto necessitava di una superficie di circa sette ettari per trasferirsi dall'attuale sede, posta in zona urbana e vincolata dallo strumento urbanistico alla destinazione di area attrezzata per trasporti e parco pubblico, dove non erano quindi consentiti interventi di ammodernamento, di ristrutturazione e di ampliamento degli impianti. Oltre a questa erano soprattutto presenti aziende operanti nel settore della cantieristica, di dimensioni abbastanza contenute ma con elevata densità di addetti.

Dall'insieme dell'indagine, dalle conferenze di lavoro con le associazioni e le organizzazioni sindacali, nonché per corrispondere alla struttura produttiva esistente particolarmente interessante nel settore della cantieristica di piccola e media grandezza e delle attività annesse e sussidiarie, si era conseguita l'ipotesi di costituire lotti abbastanza ridotti, di dimensioni oscillanti intorno a valori non lontani da mq. 3.000. I lotti erano infatti organizzati in modo da consentire una flessibilità nella loro suddivisione e potevano essere assemblati, assorbendo anche la viabilità minore, fino a formare lotti di notevole superficie.

Si poneva in ogni caso l'opportunità che, mediante la formazione di cooperative e consorzi per settori omogenei (della cantieristica, dell'auto, dei servizi, ecc.), si realizzassero insediamenti organici e coordinati, superando l'eccessiva frantumazione degli interventi e consentendo l'avvio di esperienze associative assai interessanti anche al fine di un consolidamento delle strutture produttive.

Separatamente veniva anche ipotizzata la possibilità di una risposta al problema della Fervet, prevedendo un lotto di dimensioni maggiori posto in connessione con la ferrovia per consentire il raccordo con la linea ferroviaria.

Le strutture produttive preesistenti con le loro aree di pertinenza erano state valutate e tenute presenti nel corso della definizione del piano, in modo che il loro stralcio non determinasse sconessioni e contraddizioni nella trama urbanistica complessiva.

Tutto ciò prefigurava un sistema organico ed articolato che tenesse conto delle diverse e complesse situazioni

presenti.

La dimensione del piano delle aree da destinare agli insediamenti produttivi risultava pertanto contenuta all'interno delle effettive necessità, quali appaiono sia dalla domanda, già presente e documentabile nonché dall'indagine della struttura produttiva di allora, sia dalle esigenze obiettive di decongestionamento e di riqualificazione della zona del porto. Anche in riferimento alla risoluzione del Consiglio regionale del 23/04/1978 che indicava in 15 mq. per abitante la dimensione degli insediamenti produttivi e nel nostro caso circa 90.000 mq., la dimensione del piano, che corrispondeva alla parte prevalente delle aree produttive nel territorio comunale, risultava dunque corretta.

La zona del piano delle aree da destinare agli insediamenti produttivi comprendeva inoltre aziende operanti nel settore dell'agricoltura, particolarmente floricoltori il cui peso economico e sociale non poteva non essere tenuto presente.

Per effettuare una valutazione della presenza di queste aziende, al fine di operare per consentire, per quanto possibile, la loro permanenza nella zona anche per quelle "amovibili", per un primo periodo, fino a quando cioè non si sarebbe predisposto né reso possibile il loro trasferimento, era stata quindi effettuata un'attenta ricognizione sul territorio mediante l'indagine diretta condotta per schede ed attraverso il rilevamento aerofotogrammetrico.

Sulla base dei risultati dell'indagine, distinguendo le aree edificabili in lotti di primo intervento ed in lotti di intervento successivo, si era inteso prefigurare una gestione diretta alla graduale trasformazione della zona nell'ambito del decennio previsto dalla Legge, in modo da non distruggere la produttività agricola esistente e d'altra parte in modo da non disattendere le previsioni di P.R.G.C.

Tuttavia sarebbe stato possibile dar corso al completamento della zona industriale, quando si sarebbero rese disponibili superfici più idonee e meglio attrezzate per le aziende agricole attraverso la predisposizione del piano zonale per l'agricoltura previsto dalla Legge Regionale n.16 del 24/02/1975 e successive (l'Amministrazione comunale per la predisposizione del piano zonale agricole aveva perfezionato la deliberazione necessaria d'incarico e disciplinare già nel giugno con una previsione di elaborazione, in rapporto con le categorie interessate, nel tempo di 6 - 7 mesi circa).

L'indagine, operata con il concorso e la collaborazione delle associazioni di categoria, era stata quindi finalizzata alla conoscenza della produttività e delle effettive disponibilità al trasferimento delle aziende. I risultati avevano dunque portato alla classificazione in quattro categorie:

- A. Aziende non trasferibili: aziende di forte interesse produttivo agricolo, non disponibili al trasferimento;
- B. Aziende disponibili al trasferimento, anche se di un certo interesse agricolo;
- C. Aziende con programma di trasferimento in atto;
- D. Aziende di scarso o alcun interesse agricolo.

Le aziende della categoria A), per intero salvo frange marginali, e le aziende di categoria B), in parte, per quanto compatibili con un'organica strutturazione urbanistica della zona, erano state escluse dalla destinazione in lotti di primo intervento e classificate come lotti di intervento successivo o, eccezionalmente, come zone di verde pubblico così che potevano parzialmente svolgere tale funzione.

Il Comune di Viareggio tuttavia era scarsamente dotato di area artigianale e di conseguenza questo fatto aveva costretto molte aziende cittadine di tale tipo a trovare nuova sistemazione al di fuori del territorio comunale con notevole disagio per le attività produttive medesime. Inoltre con l'entrata in funzione della nuova darsena sarebbero notevolmente aumentate le esigenze di tale settore che, pur costituendo per l'economia cittadina una cospicua fonte di occupazione, si trovava con l'impossibilità di consentire, nel comune, l'espansione e la riqualificazione. Oltretutto le aree di espansione artigianale di P.R.G.C. non erano assolutamente sufficienti a rispondere alla domanda del settore artigianale. Al contrario le aree per gli insediamenti produttivi, sia per dimensionamento sia per posizione, si prestavano ad essere utilizzate per particolari esigenze artigianali e potevano realmente sopperire alla suddetta lacuna nelle previsioni artigianali. Si ritenne quindi valida l'opportunità di rendere più elastica la normativa dell'art. 19 delle Norme di Attuazione del P.R.G.C. il quale nelle zone di espansione artigianali consentiva edifici ed attività "esclusivamente industriali", in modo da poter ivi ubicare, qualora si presentasse la necessità, anche attività artigianali che rispondessero a determinate esigenze di produttività ed occupazione connesse con le attività produttive portuali.

Così il Consiglio comunale, in data 11/07/1978, deliberava il provvedimento n. 284 per l'adozione, ai sensi della legge 17/8/1942 n. 1150, della variante all'art. 19 delle Norme di Attuazione del vigente P.R.G.C. nella seguente nuova stesura:

"le zone di cui al titolo saranno destinate ad edifici e attrezzature di carattere industriale con esclusione tassativa delle lavorazioni che possono provocare esalazioni nocive e scarichi che possono nuocere all'utilizzazione agricola delle acque e essere nocivo per il patrimonio ittico. Possono essere altresì destinate ad edifici per attività artigianali connesse allo sviluppo portuale, da determinarsi con delibera del Consiglio comunale. Oltre agli edifici destinati alla lavorazione, sarà consentita la costruzione di magazzini, depositi, connessi alle attività produttive ivi svolte, in misura non superiore ad un terzo del volume edificabile di ciascun lotto, edifici di natura ricreativa e sociale al servizio degli addetti all'industria, uffici ed edifici destinati al soggiorno solo diurno di persone addette ad attività comunque connesse con la produzione industriale, nonché alla residenza anche notturna per il solo personale di sorveglianza".

Sempre nella seduta del 11/7/1978 il Consiglio Comunale, considerato che il progetto di P.I.P. presentato dagli architetti (progetto che era stato portato all'esame delle varie categorie interessate: sindacati, associazioni, artigiani e associazione coltivatori, nonché all'esame, con approvazione, della Commissione Urbanistica nella seduta del

30/06/1978) teneva conto degli indirizzi prioritari dettati dall'Amministrazione e rispondeva alla volontà di salvaguardare le preesistenze agricole di un certo interesse produttivo, con il provvedimento n. 286 deliberò di adottare il progetto di piano degli insediamenti produttivi delle aree di espansione industriale E-1 ed E-2 Comparini. A seguito dell'adozione resa esecutiva per decorrenza dei termini, tutti gli elaborati, che facevano parte integrante del piano, vennero pubblicati ai sensi dell'art. 6 della legge 18/4/1962 n. 67 con inserzione sul FAL della Provincia di Lucca in data 19/7/1978, bollettino N. 46.

Le opposizioni al P.I.P. presentate dagli interessati pervennero in numero di 40 entro il termine, di cui al 3° comma del citato articolo, e di 2 alla scadenza del termine, queste ultime formulate in data 13/9/1978 dalla ripartizione dei servizi tecnici. La notevole consistenza delle obiezioni determinò l'opportunità di esaminare le osservazioni ed opposizioni nonché di dedurre sulle medesime.

Si doveva poi prendere atto del dibattito e dei criteri scaturiti dai lavori in più sedute della Commissione Urbanistica e precisamente:

Salvaguardia e quindi stralcio dal P.I.P. di tutti gli insediamenti per attività industriali e comunque produttivi esistenti nell'ambito del piano, che fossero stati regolarmente autorizzati con nulla – osta edilizio e che non contrastassero con le destinazioni del P.I.P.; fra questa categoria erano però comprese quelle attività che ricadevano in lotti industriali di previsione;

Formazione di comparti di primo intervento e di intervento successivo per consentire una più lunga permanenza di attività produttive agricole, regolarmente autorizzate ma non coerenti con le previsioni di piano, per fornire alle aziende i tempi tecnici ed economici necessari al loro eventuale trasferimento;

Salvaguardia e quindi stralcio dal P.I.P. di tutti gli insediamenti residenziali, in notevole numero, in quanto la loro distruzione avrebbe comportato la perdita:

- 1) di un patrimonio immobiliare di notevole valore venale;
- 2) di residenze per civile abitazione con problemi e conseguenze di natura sociale per la nota crisi degli alloggi;
- 3) di immobili di indiscusso interesse artistico e culturale unici nel loro genere per la nostra città.

Di fronte quindi alla nuova situazione, creatasi con la pubblicazione del piano, il Consiglio Comunale espresse, con la deliberazione n. 398 del 25/10/1978, i pareri con le relative motivazioni sulle opposizioni ed osservazioni presentate così come di seguito elencati:

- A. Opposizione n. 1 – ENEL: in considerazione delle particolari esigenze della elettrificazione della zona e dei singoli impianti si proponeva di ammettere la possibilità di deroga, ove occorreva, degli indici Dm e Ds previsti dal P.I.P. per le sole cabine di trasformazione che dovranno essere realizzate distaccate dai fabbricati, con dimensioni tipo di m. 4x4 circa di base; no vi erano limitazioni per il Dm e con la limitazione minima di m. 3.00 dal margine stradale (Ds); pertanto si esprimeva parere favorevole all'accoglimento;
- B. Opposizione n. 2 – Lelli Gino Amedeo: si proponeva di non accogliere perché non pertinente, in quanto si riferiva ad aree esterne al P.I.P.; pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento;
- C. Opposizione n. 3 – Dal Pino Michele Amerio: si proponeva di respingere; valevano le stesse considerazioni di cui alle opposizioni nn. 6-32 (Coldiretti); per l'impianto di Go-Kart non era possibile una soluzione alternativa all'esproprio, in quanto si trattava di struttura di carattere precario non utilizzata nel recente periodo e di relativo interesse economico – turistico; pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento;
- D. Opposizione n. 4 – Cordoni Adolfo: si proponeva lo stralcio dal P.I.P. accettabile comunque solo per le aree occupate dal capannone industriale regolarmente autorizzato; tale accettazione non valeva per la porzione di capannoni abusivi i quali rimanevano inclusi nell'intervento P.I.P.; l'assegnazione con priorità sulle aree espropriate del P.I.P. doveva essere opportunamente regolamentata; tale orientamento non poteva però essere astrattamente codificato, ma dovrebbe nella regolamentazione rispondere a precise esigenze di produttività e di investimento delle aziende richiedenti; pertanto si esprimeva parere favorevole parziale all'accoglimento;
- E. Opposizione n. 5 – De Fante Grazia: si proponeva di accogliere in considerazione del notevole valore architettonico ed ambientale della villa e del parco circostante; la distruzione dell'immobile avrebbe comportato, oltre il sacrificio patrimoniale notevole, la perdita di raro esempio di fabbricato in stile "liberty" della nostra città.
- F. Opposizioni dal n. 6 al n. 36: l'Amministrazione era consapevole del valore che rivestiva l'attività agricola ed in particolare quella ortoflorofrutticola per l'economia della città di Viareggio; questi presupposti avevano guidato l'Amministrazione a promuovere consultazioni e dibattiti con tutte le categorie interessate, con le forze politiche e sindacali e in particolare, a più riprese, con le associazioni dei contadini, incontri dai quali erano scaturite le giustificate preoccupazioni degli imprenditori agricoli per la scelta delle aree da destinare ad insediamenti industriali, scelta operata a suo tempo dal vigente P.R.G.C.. Perciò si era ritenuto necessario, nella fase attuativa dei piani particolareggiati, prevedere una serie di "meccanismi" e procedure per consentire la coesistenza fra attività produttive industriali ed aziende agricole, garantendo la permanenza delle preesistenze flororticole di più "forte" interesse produttivo, fino all'eventuale trasferimento nelle apposite aree determinate dal piano zonale agricolo in corso di redazione. Il P.I.P. prevedeva infatti lotti industriali di primo intervento e lotti di intervento successivo; questi ultimi erano disposti in modo da interessare la quasi totalità delle aziende agricole produttive da salvaguardare. Per le

rimanenti aziende, che rivestivano poi un interesse produttivo e che si trovavano incluse in zone per servizi (verde pubblico, verde per sport, attrezzature sociali, ecc.) la cui attuazione avveniva in correlazione al progressivo impianto delle attività industriali, poteva essere garantito il trasferimento in tempi differenziati e comunque più lunghi, essendo la mano pubblica protagonista e responsabile dell'esecuzione dell'intervento. L'Amministrazione comunale stava appunto predisponendo il piano zonale agricolo che doveva dare la possibilità di individuare aree del territorio e dotarle di attrezzature e servizi, sulle quali poter indirizzare gli operatori agricoli che nel tempo sarebbero stati costretti a trasferire le proprie attività. Oltre a ciò il Consiglio Comunale con la mozione in data 11/07/1978 aveva assunto impegno formale per operare affinché per detti produttori si rendesse disponibile, o fosse possibile acquisire a particolari condizioni agevolate, pari superficie di terreno con analoghe caratteristiche, in zone contermini, favorendo l'impianto delle attrezzature (fra le quali la "casa") per la nuova azienda. In merito alla vocazione agricola delle zone, asserita nel ricorso, questa valeva, in egual misura, per tutto il comprensorio agricolo e le aree residue della campagna viareggina, tanto da non ritenere pertinente tale valutazione. Per le motivazioni suddette si riteneva che le attività esistenti fossero sufficientemente salvaguardate come pure si ritiene che nell'eventualità di un trasferimento delle stesse siano assicurate dagli atti assunti ed, in corso di adozione, sufficienti assistenze. Pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento delle singole opposizioni così come individuate.

- G. Opposizione n. 33 – Bini Venasco e Sforzi Giacomo: si proponeva di respingere trattandosi di considerazioni urbanistiche generiche tendenti a salvaguardare interessi esclusivamente privatistici; pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento.
- H. Opposizione n. 35 – Romani Maria Grazia: si proponeva di accogliere per quanto concerne lo scorporo delle preesistenze dal lotto industriale interessato; per quanto concerne la priorità nell'assegnazione si rinviava alle deduzioni espresse per l'opposizione n. 4; pertanto si esprimeva parere favorevole parziale all'accoglimento.
- I. Opposizione n. 36 – Dal Pino Maria e Michele: si proponeva di accogliere lo stralcio del lotto interessato dal fabbricato esistente; pertanto si esprimeva parere favorevole all'accoglimento.
- J. Opposizione n. 38 – Guidetti Giuseppe e Pietro: si proponeva di respingere lo stralcio in quanto si trattava di capannone completamente abusivo in contrasto con le determinazioni di piano; pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento.
- K. Opposizione n. 39 – Diversi cittadini del Quartiere ex-Campo D'Aviazione: si proponeva di non accogliere, salvo esaminare la possibilità, in sede di attuazione del P.I.P., di soddisfare compatibilmente con le esigenze produttive degli stabilimenti insediativi, le giuste esigenze del vivere civile utilizzando i normali poteri regolamentari comunali; pertanto si esprimeva parere contrario all'accoglimento.
- L. Opposizione n. 40 – Speronello Giulio, Vittorio e Franco: si proponeva di accogliere la richiesta di scorporo dell'area occupata dal fabbricato esistente; per la priorità dell'assegnazione vedere le deduzioni all'opposizione n. 4; pertanto si esprimeva parere favorevole parziale all'accoglimento.
- M. Opposizione n. 41 – SIP: si proponeva di accogliere, nonostante sia stata presentata fuori termine, in quanto la progettazione di massima relativa alla canalizzazione telefonica, poteva ritenersi quale osservazione per una più corretta interpretazione delle tavole di impianti tecnologici, già corredo del P.I.P.; pertanto si esprimeva parere favorevole all'accoglimento.
- N. Osservazioni della ripartizione dei servizi tecnici: si condividevano interamente le osservazioni dell'Ufficio Tecnico; pertanto si esprimeva parere favorevole all'accoglimento.

Il Comune di Viareggio aveva in sostanza controdedotto con la delibera n. 398/1978 alle osservazioni presentate e di conseguenza con l'accoglimento di opposizioni vennero apportate modifiche al piano adottato, soprattutto attraverso lo scorporo di particelle ed aree per cui la dimensione del piano era di mq. 521.962 di cui mq. 270.447 per lotti edificabili, così come risultava dai nuovi atti (pagg. 5,6,20 e 21) sostitutivi delle corrispondenti pagine della relazione originaria e nei quali il parziale 625.000 era peraltro da intendersi 625,00.

Successivamente il piano per gli insediamenti produttivi, adottato dal Comune di Viareggio con la deliberazione consiliare n. 286/1978 ma nella versione risultante dall'accoglimento di opposizioni, venne integralmente esaminato dalla Regione Toscana. Infatti il Presidente della Giunta Regionale, sulla base del parere espresso dalla C.R.T.A. nella seduta del 15/12/1978 ritenendo che il piano rispondeva ai disposti di legge, alla quantità di standards obbligatori ed alle norme del vigente strumento urbanistico salvo per quanto riguarda l'indice fondiario per cui era da stralciare dall'art. 9 delle norme la dizione: "per la zona industriale l'indice di fabbricabilità fondiario risultante dalla indicazione del P.R.G.C. era arrotondato per difetto a mc/mq. 5,00", decretò di approvare il piano per insediamenti produttivi in località Comparini con il provvedimento n. 79 del 10/2/1979.

Per quanto concerne la variante all'art. 19 delle norme di attuazione del P.R.G.C., la Giunta Regionale approvò la sopra citata variante con la deliberazione n. 812 del 06/02/1980 in considerazione del fatto che con la variante in questione si introduceva nella norma la possibilità di installare nelle zone di espansione industriale anche attività del tipo artigianale connesse allo sviluppo portuale da determinarsi con deliberazione di Consiglio Comunale ed inoltre si stabiliva che la costruzione di magazzini, depositi connessi alle attività produttive non dovevano essere superiori ad un terzo del volume edificabile di ciascun lotto.

## PIANO PARTICOLAREGGIATO ZONA DI ESPANSIONE ARTIGIANALE E1 COMPARINI

Oltre alla elaborazione del Piano per gli Inseadimenti Produttivi delle zone di espansione industriale E1 ed E2 località Comparini, ai medesimi architetti: D. Cardini, V. Somigli, U. Saccardi, P. L. Rupi, R. Lelli e S. Panichi, l'Amministrazione comunale di Viareggio affidò l'incarico per la progettazione del Piano Particolareggiato della zona di espansione artigianale E1 – Comparini con la deliberazione consiliare n. 444 del 30/10/1974.

Il progetto del piano particolareggiato, presentato dai sopra citati professionisti, investiva un'area in parte occupata dall'edificazione di edifici con destinazione artigianale, residenziale e agricola. Questi edifici erano in genere aggregati lungo una viabilità minore di penetrazione dalla via Aurelia e configuravano più sistemi urbanistici polifunzionali spontanei, fortemente carenti di attrezzature, di parcheggi e di verde pubblico. Il resto dell'area era quindi costituito da territorio agricolo e comprendeva anche alcune coltivazioni pregiate. Il piano particolareggiato in definitiva si proponeva i seguenti obiettivi:

- a) La delimitazione delle zone già edificate;
- b) La definizione di uno schema viario e di sistemi di attrezzature, di parcheggi e di verde pubblico funzionale anche nelle zone già edificate;
- c) La definizione dei volumi delle costruzioni artigianali e dei volumi delle residenze ammissibili, secondo un rapporto assai più contenuto rispetto a quello consentito dal P.R.G.C.

Le zone già edificate erano delimitate e classificate come zone di completamento, dopo aver verificato che la volumetria esistente non superasse quella ammissibile secondo le corrispondenti norme del P.R.G.C.

In queste zone di completamento artigianale, di superficie globalmente pari a mq. 18.750, potevano essere rilasciate concessioni edilizie singole, nel rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 18 delle norme di attuazione del P.R.G.C., e precisamente per ogni zona di completamento si stabiliva che l'indice di utilizzazione, derivante dal rapporto tra superfici fondiaria e zona di completamento stessa, non doveva superare 0,50 mc./mq. e che l'indice di fabbricabilità fondiaria non doveva superare 1,5 mc./mq.

In queste zone di completamento veniva poi esclusa l'edificazione di nuove costruzioni a destinazione residenziale. Le superfici pubbliche previste risultavano invece largamente superiori agli standard urbanistici previsti dal D.M. n. 1444 del 02/04/1968. La loro elevata dimensione infatti conseguiva al soddisfacimento dell'indice di utilizzazione territoriale  $Q=0,50$  previsto dal P.R.G.C. per le zone artigianali di espansione. Ma la elevata dotazione di aree per gli standard urbanistici appariva quanto mai opportuna in relazione alla condizione deficitaria delle zone contermini.

La scelta della riduzione e della separazione delle residenze dalle costruzioni artigianali conseguiva ad un orientamento generale che trovava riscontri anche nell'ambito delle stesse associazioni degli artigiani di Viareggio, e che tendeva ad escludere il rapporto stretto residenza-lavoro perché alienante e limitativo soprattutto nei confronti degli altri componenti la famiglia dell'artigiano.

La volumetria della residenza era stata contenuta nel 17% della volumetria totale, rispetto al valore massimo del 50% consentito dalle norme di attuazione del P.R.G.C. Difatti le residenze erano state previste nelle posizioni in più stretta connessione con i sistemi delle attrezzature e del verde e in rapporti nodali con le costruzioni artigianali e con le costruzioni preesistenti.

La scelta delle zone artigianali e residenziali autonome consentiva una migliore organizzazione e riqualificazione dell'intero sistema urbanistico e una buona connessione con le zone contermini, in particolare con il vicino nucleo di Bicchio.

Complessivamente erano previste n. 30 unità abitative in schiere di alloggi duplex di impegno planimetrico ml.  $6 \times 12$  e altezza ml. 8,00. In realtà le schiere comprendevano sempre un numero pari di unità abitative, così era possibile, in alternativa, realizzare alloggi simplex su due piani. La volumetria complessiva a destinazione residenziale era pari a mc. 17.280.

La volumetria a destinazione abitativa, nel caso di interventi estesi ad un intero comparto, poteva essere trasformata a destinazione produttiva, ferme restando tutte le definizioni planivolumetriche. Erano inoltre previste n. 156 unità produttive raggruppate su 5 comparti in schiere a doppia espansione, ciascuna di impegno planivolumetrico ml.  $10 \times 10$  e altezza ml. 6,50. La volumetria complessiva a destinazione produttiva era quindi a mc. 101.400.

I comparti erano poi suddivisi in lotti su ciascuno dei quali insistevano almeno due unità produttive. L'Amministrazione comunale poteva pertanto rilasciare concessioni su singoli lotti o richiedere che la domanda di concessione fosse estesa ad un intero comparto, ai fini di un migliore coordinamento dell'intervento. In ogni caso le posizioni e le dimensioni planimetriche delle unità produttive erano prescritte e non potevano comunque essere derogate.

L'effettiva integrazione delle residenze alle unità produttive doveva sicuramente essere garantita, escludendo però il rilascio della concessione edilizia per costruzioni residenziali se non in annessione alla concessione edilizia per unità produttive, allo stesso avente titolo, e subordinando la concessione alla stipula di convenzione di impegno alla realizzazione ed alla destinazione dell'unità produttiva ed a non effettuare vendita separata per almeno dieci anni.

Nelle zone artigianali erano in realtà ammessi, oltre alle attività artigianali e alle residenze annesse nelle ubicazioni indicate dal piano particolareggiato, anche magazzini, depositi, servizi di trasporto e simili che naturalmente dovevano essere ubicati nei moduli prescritti.

Il progetto di piano particolareggiato venne successivamente portato all'esame delle varie categorie interessate (sindacati, associazioni artigiani e associazioni dei coltivatori) ed approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 30/06/1978. Oltretutto il suddetto progetto teneva conto delle indicazioni fornite dall'Amministrazione comunale attraverso la Giunta e la Commissione Urbanistica e rispondeva poi alle esigenze delle categorie

interessate, così come era emerso dal dibattito nelle consultazioni e dall'esame del Consiglio Comunale. In conclusione l'approvazione del piano particolareggiato della zona di espansione artigianale E-1 località Comparini venne conseguita con la deliberazione n. 285 del 11/7/1978.

Il piano particolareggiato, a seguito dell'adozione, era stato regolarmente pubblicato ai sensi della legge 17/8/1942 n. 1150 e successive modifiche ed integrazioni. Al piano particolareggiato le osservazioni, presentate dagli interessati erano in numero di 10, fra le quali alcune formulate dalla ripartizione dei servizi tecnici, tutte presentate entro il termine stabilito dalla legge.

In sede d'esame delle osservazioni si riscontrò che nella progettazione dei suddetti piani particolareggiati i progettisti, per errata interpretazione cartografica (nota del 16/10/1978 Prot. n. 419441), avevano escluso dal P.I.P. una modesta striscia di terreno delle dimensioni di m. 27x1,70 già destinata a zona di espansione industriale ed interessata da numerose preesistenze di carattere residenziale e, per contro, l'hanno inclusa fra le aree facenti parte del piano particolareggiato della zona di espansione artigianale E1 – Comparini, limitrofa alla precedente. Questa modifica tuttavia non comportava per le aree interessate un mutamento sostanziale, in quanto le medesime veniva ugualmente a mantenere una destinazione produttiva. Inoltre la zona in questione, interessata da fabbricati residenziali preesistenti, aveva le caratteristiche dell'adiacente zona di espansione artigianale. Considerato che la variante di destinazione da zona di espansione industriale a zona di espansione artigianale non incideva sui criteri informativi del P.R.G.C., non era pertanto necessaria la preventiva autorizzazione della Regione.

In definitiva il Consiglio comunale con la deliberazione n. 4 del 06/01/1979 adottò la variante al P.R.G.C. da "zona di espansione industriale E1" a "zona di espansione artigianale E1" per la porzione di area posta a cuscinetto fra le medesime delle dimensioni di m. 170x27 circa. Questa variante al P.R.G.C. per la rettifica di confine con la zona P.I.P. conseguì poi l'approvazione del Consiglio Regionale con la deliberazione n. 3233 del 08/04/1980.



*P.P. espansione artigianale Comparini - 1980*

L'Amministrazione comunale di Viareggio ritenne quindi valida l'opportunità di proseguire ad esaminare le osservazioni ed opposizioni, nonché di dedurre sulle medesime. Si doveva anche prendere atto del dibattito e dei criteri scaturiti dai lavori nelle diverse sedute della Commissione Urbanistica e precisamente:

- a) salvaguardia e quindi stralcio dall'esproprio di tutti gli insediamenti artigianali o residenziali;
- b) salvaguardia delle attività agricole esistenti, in particolar modo di quelle a specifica coltura intensiva e praticate in serre fisse;

c) necessità di dare agli edifici esistenti un minimo di area di pertinenze per consentire agli abitanti un minimo di costa che le separi dalle attività artigianali.

Tutto ciò considerato, con la deliberazione n. 5 del 08/01/1979 il Consiglio comunale espresse pareri con le motivazioni sulle opposizioni presentate, così come di seguito presentate:

- A. Opposizione n. 1 – Brocchini Ugo: in considerazione della destinazione agricola intensiva dell'area, caratterizzata dalla presenza di serre, si esprimeva parere favorevole all'accoglimento.
- B. Opposizione n. 2 – Nencini Tito: la controdeduzione del Comune venne formulata come segue: "non si riteneva ammissibile un'ulteriore concentrazione di volumi artigianali nell'area interessata dalla proprietà del ricorrente"; si poteva tuttavia concordare su un ridimensionamento dell'area destinata a scuola materna; si accoglieva parzialmente il ricorso stralciando l'area dalla previsione di scuola materna, programmando la sua destinazione a verde privato; venne approvata con voti favorevoli 23, contrari 7 e astenuti 2.
- C. Opposizione n. 3 – Raffaelli Roberto: si accoglieva parzialmente, in quanto si riteneva congrua l'utilità di una zona verde a divisione fra le zone industriali ed artigianali; si proponeva quindi la modifica di destinazione da parco pubblico a verde privato.
- D. Opposizione n. 4 – Brocchini Ugo: si accoglieva la proposta di stralcio di fabbricato esistente e lo spostamento della strada alla via Aurelia dovendo tener conto degli allineamenti delle preesistenze artigianali; si confermava così la validità della strada in senso monti – mare che consentiva la penetrazione della circolazione nella zona industriale retrostante.
- E. Opposizione n. 5 – Lelli Amedeo Gino: si accoglieva, in quanto si proponeva che l'area di ml. 10 adiacente alle case venisse destinata a zona di completamento artigianale come i fabbricati limitrofi.
- F. Opposizione n. 6 – Pezzini Tancredi e Andrea: si accoglieva, poiché si proponeva la soppressione di una porzione di parcheggio, lato monti, per destinarlo a zona di completamento artigianale e la modifica a verde privato di una parte del verde pubblico esistente.
- G. Opposizione n. 7 – Lenci Neva: presentava un'opposizione "di principio" al piano che privilegiava i proprietari dei lotti artigianali (lotti che avrebbero avuto valore altissimo a piano approvato) e danneggiava quei proprietari i cui terreni sarebbero stati assoggettati a esproprio, in quanto destinati a servizi; si respingeva poiché, pur essendo le argomentazioni addotte dalla ricorrente puntuali dal punto di vista soggettivo, la soluzione a questo grosso problema non poteva essere data dal Comune.
- H. Opposizione n. 8 – Lari Augusto e Opposizione n. 9 – Bresciani Antonella: entrambi rivelavano che il piano non teneva conto dei fabbricati esistenti, regolarmente autorizzati e già ad uso artigianale; proponevano quindi modifiche secondo le soluzioni proposte dall'Associazione Liberi Artigiani; si accoglievano parzialmente (così come le deduzioni all'opposizione n. 4).
- I. Opposizione n. 10 – Ufficio Tecnico: si accoglievano le osservazioni dell'Ufficio Tecnico comunale e le proposte operate.

Il Comune di Viareggio aveva così controdedotto alle opposizioni ed, a seguito di alcune di esse, modificato il piano particellare, la relazione generale, il piano finanziario e gli elaborati grafici.

Nella seduta del 18/07/1979 la C.R.T.A. esaminava integralmente il piano particolareggiato della zona artigianale modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni, ritenendo che il piano in questione fosse corretto nella sua impostazione urbanistica e strumento che disciplinasse in modo adeguato e completo l'attuazione del nuovo complesso artigianale previsto dal P.R.G.C. Lo schema viario, le attrezzature indicate (che erano funzionali anche al contesto urbano circostante), il modello di aggregazione delle unità sia residenziali sia produttive, l'integrazione stabilita fra queste ultime mediante la norma che vietava la sola residenza, costituivano elementi che caratterizzavano il contenuto del piano e che consentivano di conseguire le finalità e gli obiettivi che esso si proponeva. Era da rilevare peraltro che nel piano particolareggiato erano stati inclusi anche lotti già edificati definiti di completamento, in contrasto con le prescrizioni di P.R.G.C.. Questi lotti, sui quali insisteva, secondo il calcolo effettuato dal Comune, un volume di mc. 22.907 inferiore all'indice territoriale 1,5 di P.R.G.C., erano pertanto da stralciare dal piano particolareggiato. La edificazione di tali aree doveva poi essere oggetto di norma di P.R.G.C. in variante a quest'ultimo per quanto si attenesse la classificazione delle aree stesse (da espansione a completamento). Di conseguenza dal volume totale edificabile di piano particolareggiato era da detrarre anche il volume edificabile sulle aree stralciate.

Inoltre si rilevava che i dati dimensionali del piano erano diversi da quelli che comparivano in altri elaborati per quanto riguarda l'effettiva estensione dei lotti artigianali e la superficie della viabilità interna. I due valori, come risultava da una corretta misurazione effettuata sugli elaborati di piano modificato, erano quindi rispettivamente mq. 31.090 e mq. 18.089.

Il tempo, entro il quale il piano particolareggiato, doveva essere attuato, era infine stabilito in 10 anni e l'Amministrazione comunale doveva poi tener conto di tale piano nella formazione del Programma Pluriennale di Attuazione. Ma il termine, entro cui dovevano essere compiute le espropriazioni, era fissato in anni 6.

La C.R.T.A. concluse l'analisi con l'approvazione del piano particolareggiato adottato dal Comune di Viareggio.

Così con la deliberazione n. 811 del 06/02/1980 la Giunta Regionale approvò, ai sensi dell'art. 16 della legge 17/08/1942 n. 1150 e successive modificazioni, il piano particolareggiato per la zona di espansione artigianale E1 – Comparini con lo stralcio e la precisazione espresse nel parere della C.R.T.A.

**SCHEDE P.I.P.****SCHEDA N. 1**

Le superfici delle diverse zone di Piano erano le seguenti:

Lotti	307.116 mq
Torre piezometrica	625.000 mq
Servizi complementari	4.887 mq
Attrezzature consortili	3.318 mq
Attrezzature associative	3.245 mq
Attrezzature sociali	7.308 mq
Servizi tecnologici	1.170 mq
Verde per lo sport	11.674 mq
Verde pubblico	57.532 mq
Parcheggi	22.164 mq
Viabilità meccanizzata	21.120 mq
Viabilità pedonale	3.925 mq
Enel	11.730 mq
Bacino d'acqua	<u>9.095 mq</u>
<b>TOTALE</b>	<b>464.909 mq</b>

La superficie dei lotti era così distinta:

Lotti di primo intervento	230.202 mq
Lotti di intervento successivo	76.914 mq
<b>Totale</b>	<b>307.116 mq</b>

Complessivamente erano n. 71 lotti, di cui n. 7 di intervento successivo.

Tenendo conto delle fasce di rispetto, si otteneva la seguente superficie territoriale:

Superficie totale	464.909 mq
Fasce di rispetto	109.100 mq
<b>TOTALE</b>	<b>574.009 mq</b>

La superficie delle aree destinate a standard erano le seguenti:

Attrezzature associative e sociali	10.553 mq
Attrezzature sociali/lotti	3.35%
Verde pubblico e verde pubblico attrezzato	69.206 mq
Verde pubblico attrezzato/lotti	22.09%
Parcheggi	22.164 mq
Parcheggi/lotti	7.19%

Gli indici urbanistici con riferimento alle prescrizioni del P.R.G.C. erano i seguenti:

It =indice di fabbricabilità territoriale =	3 mc./mq.
Q=indice di utilizzazione = 334.380/569.455=	0.6

L'articolo 19 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. disciplinava gli interventi nelle zone industriali. Secondo tale articolo per le zone industriali di espansione valevano i seguenti indici:

It =indice di fabbricabilità territoriale =	3 mc./mq.
Q=indice di utilizzazione = 334.380/569.455=	0.70

**SCHEDA N.2****PIANO FINANZIARIO**

Per l'acquisizione delle aree erano in vigore nel territorio del Comune di Viareggio i seguenti valori agricoli riferiti all'anno 1978, secondo i tipi di coltura effettivamente praticati:

Seminativo irriguo	1.200 lire/mq
Orto irriguo	2.050 lire/mq
Coltura floreale	3.000 lire/mq
Vivaio	3.450 lire/mq

Sulla base delle risultanze dell'indagine dei terreni coltivati sulle superfici destinate alle diverse colture, risultava un valore medio di 1.800 lire/mq.

Per tener conto delle serre e delle altre costruzioni presenti si poteva presumere un incremento di circa il 10% pari a 180 lire/mq.

Circa il 40% dell'area complessiva pari a mq. 229.600 risultava coltivata direttamente.

Circa un ulteriore 20% pari a mq. 113.800 risultava coltivata da mezzadri e affittuari.

Pertanto ai sensi dell'art. 14 della legge 10 del 28/01/1977 il costo complessivo dell'area, comprensiva delle fasce di rispetto, era il seguente:

Costo base	£. 1.033.200.000=
Incremento per annessioni	£. 103.300.000=
Incremento per terreni coltivati da coltivatori diretti	£. 826.600.000=
Incremento per altri terreni coltivati	£. 206.600.000=
Incremento per cessione volontaria	£. 206.600.000=
<b>TOTALE</b>	<b>£. 2.376.300.000=</b>

Il costo medio dell'area, ripartito sui lotti edificabili, era il seguente:

£. 2.376.300.000/325.800 = 7.300 lire/mq.

Il costo delle opere di urbanizzazione era il seguente:

Linea delle condotte fognanti	ml. 3.800x55.000	£. 209.000.000
Linea delle condotte idriche	ml. 3.000x25.000	£. 75.000.000
Illuminazione pubblica	n° 125x400.000	£. 50.000.000
Strade carrabili e parcheggi	Mq. 43.690x10.000	£ 436.900.000
Strade pedonali	Mq. 3.925 x 8.000	£. 31.400.000
Verde pubblico	Mq. 57.532x2.000	£. 115.000.000
Verde per lo sport	Mq. 11.674x5.000	£. 58.400.000
Bacino d'acqua e torre piezometrica		£. 60.000.000
Impianti di depurazione		£. 600.000.000
Attrezzature sociali		£. 100.000.000
<b>TOTALE</b>		<b>£. 1.735.700.000</b>

Assumendo interventi medi pari alla realizzazione di una superficie utile del 40% del lotto assegnato e tenendo conto che il Comune di Viareggio aveva stabilito oneri di urbanizzazione per le zone industriali di lire 12.250 per mq. di superficie utilizzabile netta per la generalità delle categorie produttive e lire 14.825 per particolari categorie (che si ipotizzavano presenti per una percentuale a carico degli assegnatari), si avevano i seguenti oneri di urbanizzazione a carico degli assegnatari:

325.800 x 40% x 12.250 x 0,9 =	£. 1.436.778.000=
325.800 x 40% x 14.825 x 0,1 =	£. 193.199.000=
<b>TOTALE</b>	<b>£. 1.629.977.000=</b>

Gli oneri di urbanizzazione risultanti, che il Comune di Viareggio introiterà con il rilascio delle concessioni edilizie, erano pertanto sufficientemente corrispondenti al costo dell'urbanizzazione stessa.

### SCHEMA N. 3

Elenco degli stralci a seguito dell'accoglimento delle osservazioni e opposizioni da parte del consiglio comunale con delibera di controdeduzioni n. 398 del 25.10.1978.

1) Osservazione n.4	
stralcio dei lotti nn. 53 e 54 interi per una superficie di	mq 5.185
stralcio area di rispetto di	mq 1.022
2) Osservazione n. 5	
stralcio parcheggio pubblico per	mq 2.290
stralcio verde pubblico	mq 570
zona di rispetto a viabilità pedonale	mq 1.000
3) Osservazione n. 35	
stralcio parziale del lotto n. 47 per	mq 3.489
stralcio parziale del lotto n. 48 per	mq 79
stralcio zona di rispetto	mq 640
4) Osservazione n. 37	
stralcio totale del lotto n. 2	mq 2.600
5) Osservazione n. 40	
stralcio parziale del lotto n. 29	mq 1.860
stralcio area di rispetto per	mq 620
6) Osservazione n. 42/1	

stralcio parziale del lotto 71	mq.1.080
7) Osservazione n. 42/2	
stralcio parziale del lotto n. 22	mq. 903
stralcio area di rispetto	mq. 1.050
8) Osservazione n. 42/3	
stralcio zona Enel	mq. 130
stralcio zona di rispetto	mq.1.800
9) Osservazione n. 42/4	
stralcio parco pubblico	mq.1.050
10) Osservazione n. 42/5:	
stralcio parziale del lotto n. 34	mq.1.709
stralcio area di rispetto	mq. 600
11) Osservazione n. 42/6	
stralcio parziale del lotto n. 25	mq. 2.509
12) Osservazione n. 42/7	
stralcio totale del lotto n. 62	mq.1.480
stralcio zona di rispetto	mq. 360
13) Osservazione n. 42/8	
stralcio parziale del lotto n. 55	mq. 420
stralcio zona di rispetto	mq. 230
14) Osservazione n. 42/9	
stralcio di parcheggio	mq. 305
stralcio di attrezzature sociali	mq.1.996
stralcio del lotto n. 55	mq. 160
15) Osservazione n. 42/10	
stralcio parziale del lotto n. 70	mq. 290
stralcio area di rispetto	mq.1.391
16) Osservazione n. 42/11	
stralcio parziale del lotto n.56	mq. 590
stralcio area di rispetto	mq 1.084
17) Osservazione n. 42/12	
stralcio del lotto n. 35	mq.4.158
stralcio area di rispetto	mq.1.240
18) Osservazione n. 42/13	
stralcio per intero dei lotti nn. 45,41, 38	mq.7.437
stralcio parziale del lotto n. 40	mq.1.440
stralcio parziale del lotto n. 37	mq.1.380

Di conseguenza gli stralci sopra elencati addussero alla riduzione della superficie complessiva dell'area di mq. 54.147 che risultavano dalla somma delle seguenti "componenti di stralcio":

a) lotti industriali di primo intervento	Mq. 31.531
b) lotti industriali di secondo intervento	<u>Mq. 5.238</u>
Totale	Mq. 36.769

Totale che comprendeva superfici già asservite a complessi produttivi industriali per mq. 21.454 (lotti nn. 35,38,41,53,54 e parziali lotti nn. 29,37,40) nelle superfici di primo intervento.

c) aree per parcheggi	Mq. 2.595
d) verde pubblico	Mq. 1.620
e) attrezzature sociali	Mq. 1.996
f) attrezzature Enel	Mq. 130
g) aree di fasce di rispetto	Mq. 11.036

Con riduzione dei lotti dal n. 71 al n. 64, di cui n.6 di intervento successivo.

#### SCHEDA N. 4

NUOVI DATI MODIFICATI A SEGUITO DELL'ACCOGLIMENTO DELLE OSSERVAZIONI (DELIBERA C.C. N. 398 DEL 25/10/1978)

Le superfici delle diverse zone di piano erano le seguenti:

Lotti	270.447 mq
Torre piezometrica	625.000 mq

Servizi complementari	4.887 mq
Attrezzature consortili	3.318 mq
Attrezzature associative	3.245 mq
Attrezzature sociali	5.312 mq
Servizi tecnologici	1.170 mq
Verde per lo sport	11.674 mq
Verde pubblico	55.912 mq
Parcheggi	19.567 mq
Viabilità meccanizzata	21.120 mq
Viabilità pedonale	3.925 mq
Enel	11.600 mq
Bacino d'acqua	<u>9.095 mq</u>
<b>TOTALE</b>	<b>421.899 mq</b>

La superficie dei lotti era così distinta:

Lotti di primo intervento	198.771 mq.
Lotti di intervento successivo	71.676 mq.
<b>TOTALE</b>	<b>270.447 mq.</b>

Complessivamente erano n. 71 lotti, di cui n. 7 di intervento successivo.

Tenendo conto delle fasce di rispetto, si otteneva la seguente superficie territoriale:

Superficie totale	421.899 mq
Fasce di rispetto	98.063 mq
<b>Totale</b>	<b>521.962 mq</b>

La superficie delle aree destinate a standard erano le seguenti:

Attrezzature associative e sociali	85.57 mq
Attrezzature sociali/lotti	3.17% mq
Verde pubblico e verde pubblico attrezzato	67.586 mq
Verde pubblico attrezzato/lotti	25.03% mq
Parcheggi	19.569 mq
Parcheggi/lotti	7.25% mq

Gli indici urbanistici con riferimento alle prescrizioni del P.R.G.C. erano i seguenti:

It =indice di fabbricabilità territoriale =	3 mc./mq.
Q=indice di utilizzazione = 287.209/521.000=	0.55

L'articolo 19 delle norme di attuazione del P.R.G.C. disciplinava gli interventi nelle zone industriali. Secondo tale articolo per le zone industriali di espansione valevano i seguenti indici:

A) It =indice di fabbricabilità territoriale =	3 mc./mq.
B) Q=indice di utilizzazione = 287.209/521.000=	0.55

## SCHEDA N. 5

PIANO FINANZIARIO modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni (delibera C.C. n. 398 del 25/10/1978).

Per l'acquisizione delle aree erano in vigore nel territorio del Comune di Viareggio i seguenti valori agricoli riferiti all'anno 1978, secondo i tipi di coltura effettivamente praticati:

seminativo irriguo	1.200 lire/mq.
Orto irriguo	2.050 lire/mq.
Coltura floreale	3.000 lire/mq.
Vivaio	3.450 lire/mq.

Sulla base delle risultanze dell'indagine dei terreni coltivati sulle superfici destinate alle diverse colture, risultava un valore medio di 1.800 lire/mq.

Per tener conto delle serre e delle altre costruzioni presenti si poteva presumere un incremento di circa il 10% pari a 180 lire/mq.

Circa il 40% dell'area complessiva pari a mq. 229.600 risultava coltivata direttamente.

Circa un ulteriore 20% pari a mq. 113.800 risultava coltivata da mezzadri e affittuari.

Pertanto ai sensi dell'art. 14 della legge 10 del 28/01/1977 il costo complessivo dell'area, comprensiva delle fasce di

rispetto, era il seguente:

costo base = mq. 520.000x1.800 lire/mq	£. 936.000.000
- incremento per annessioni	£. 93.600.000
incremento per terreni coltivati da coltivatori diretti	£. 826.600.000
incremento per altri terreni coltivati	£. 206.600.000
incremento per cessione volontaria	£. 206.600.000
<b>TOTALE</b>	<b>£. 2.269.400.000</b>

Il costo medio dell'area, ripartito sui lotti edificabili, era il seguente:

- £. 2.269.400.000/287.200.000 = 7.900 lire/mq.

Il costo delle opere di urbanizzazione era il seguente:

- Linea delle condotte fognanti ml. 3.800x55.000 =	£. 209.000.000;
- Linea delle condotte idriche ml. 3.000x25.000 =	£. 75.000.000;
- Illuminazione pubblica n° 125x400.000 =	£. 50.000.000;
- Strade carrabili e parcheggi mq.41.095x10.000 =	£. 410.000.000;
- Strade pedonali mq. 3.925x8.000 =	£. 31.400.000;
- Verde pubblico mq. 55.912x2.000 =	£. 112.000.000;
- Verde per lo sport mq. 11.674x5.000 =	£. 58.400.000;
- Bacino d'acqua e torre piezometrica	£. 60.000.000;
- Impianti di depurazione	£. 600.000.000;
- Attrezzature sociali	£. 100.000.000;
<b>TOTALE</b>	<b>£. 1.705.800.000</b>

Assumendo interventi medi pari alla realizzazione di una superficie utile del 40% del lotto assegnato e tenendo conto che il Comune di Viareggio aveva stabilito oneri di urbanizzazione per le zone industriali di lire 12.250 per mq. di superficie utilizzabile netta per la generalità delle categorie produttive e lire 14.825 per particolari categorie (che si ipotizzavano presenti per una percentuale a carico degli assegnatari), si avevano i seguenti oneri di urbanizzazione a carico degli assegnatari:

- 287.200 x 40% x 12.250 x 0,9 =	£. 1.266.552.000
- 297.200 x 40% x 14.825 x 0,1 =	£. 170.309.000
<b>TOTALE</b>	<b>£. 1.436.861.000</b>

Gli oneri di urbanizzazione risultanti, che il Comune di Viareggio introiterà con il rilascio delle concessioni edilizie, erano pertanto sufficientemente corrispondenti al costo dell'urbanizzazione stessa.

## SCHEDE P.P. ARTIGIANALE

### SCHEDE N.1

I valori dimensionali del piano particolareggiato delle aree artigianali erano i seguenti:

lotti artigianali	Mq. 31.170;
Lotti residenziali	Mq. 8.060;
Parcheggi	Mq. 6.530;
Verde pubblico	Mq. 6.880;
Attrezzature	Mq. 17.410;
Viabilità	Mq. 8.630
<b>TOTALE</b>	<b>Mq. 78.68</b>

Indice di utilizzazione:	31.170+8.060/78.680 = 49,86%
Volume edificabile di P.R.G.C.:	mq. 78.680x1,5 mc./mq. = mc. 118.020
Volumetria prevista di unità abitative:	:n. 30x6x12x8,00 = mc. 17.280
Volumetria prevista di unità produttive:	n.156x10x10x6,50=mc. 101.400
Volumetria totale prevista:	mc. 118.680

### SCHEDE N. 2

#### PIANO FINANZIARIO

La superficie delle aree a destinazione pubblica, che dovevano essere acquisite per l'urbanizzazione della zona artigianale, era la seguente:

Aree destinate alla viabilità e parcheggi	mq. 15.160
Aree destinate a verde pubblico	mq. 6.880
Aree destinate alle attrezzature pubbliche	<u>mq. 17.410</u>
TOTALE	Mq. 39.450

Per l'acquisizione delle aree era in vigore nel territorio del Comune di Viareggio i seguenti valori agricoli riferiti all'anno 1978, secondo i tipi di coltura effettivamente praticati, a norma dell'articolo 16 della legge 22/10/1971 n. 865:

Seminativo irriguo	1.200 lire/mq.
Orto irriguo	2.050 lire/mq.
Coltura floreale	3.000 lire/mq.
Vivaio	3.450 lire/mq.

Sulla base delle risultanze dell'indagine dei terreni coltivati sulle superfici destinate alle diverse colture, risultava un valore medio di lire/mq. 1.600.

Per tener conto degli annessi si poteva presumere un incremento di circa il 10% pari a lire/mq. 160.

Circa il 20% dell'area, pari a mq. 7.890, risultava coltivata direttamente.

Circa un ulteriore 40% dell'area, pari a mq. 15.780, risultava coltivata da mezzadri o affittuari.

Pertanto ai sensi dell'art. 14 della legge 10 del 28/1/1977 il costo complessivo delle aree con destinazioni pubbliche, comprese nella zona artigianale, era il seguente:

costo base: mq. 39.450x1.600 lire/mq.	£. 63.120.000
Incremento per annessi	£. 6.312.000
Incremento per terreni coltivati da coltivatori diretti	£. 25.248.000
Incremento per altri terreni coltivati	£. 25.248.000
Incremento per cessione volontaria	<u>£. 12.624.000</u>
TOTALE	£. 132.552.000

Il costo delle opere di urbanizzazione era il seguente:

linea delle condotte fognanti ml. 1.600x5.500 lire/ml	£ 88.000.000
Linea delle condotte idriche:ml. 1.250x2.500 lire/ml	£. 31.250.000
Illuminazione pubblica n. 43x400.000 =	£. 17.200.000
Viabilità e parcheggi Mq. 15.160x10.000 lire/mq	£. 151.600.000
Verde pubblico Mq. 6.880x2.000 lire/mq	<u>£ 13.760.000</u>
TOTALE	£. 301.810.000

L'ampia dotazione di spazi pubblici, funzionali anche al contesto urbano circostante, assumeva un valore di urbanizzazione secondaria, particolarmente in relazione alla presenza di abitazioni nella zona. Oltretutto con l'inserimento di questi spazi pubblici nel piano finanziario si poteva considerare di aver previsto un onere globale mediamente comprensivo dell'urbanizzazione primaria e secondaria.

Per l'urbanizzazione della zona artigianale si aveva pertanto il seguente onere complessivo:

Per acquisizione aree a destinazione pubblica	Lire 132.552.000
Per opere di urbanizzazione	<u>Lire 301.810.000</u>
TOTALE	Lire 434.362.000

Il Consiglio Comunale di Viareggio aveva innanzitutto stabilito con delibera n.304 in data 17/10/1977 che gli oneri di urbanizzazione degli insediamenti artigianali fossero pari a lire 12.250 per mq. di superficie utile netta dell'insediamento per le generalità delle categorie produttive e lire 14.825 per particolari categorie le quali si ipotizzavano presenti per una percentuale del 10%.

Il Consiglio Comunale aveva inoltre deliberato lire 10.320 per mc. per gli oneri di urbanizzazione delle residenze in zone caratterizzate dall'indice di fabbricabilità di mc./mq.

Assumendo la superficie utile netta della zona di espansione pari all'intera superficie dei moduli produttivi, tenendo comunque conto della possibilità del doppio piano, e l'intera volumetria residenziale, prevista nella zona di espansione senza conteggiare alcun volume nella zona di completamento, risultavano i seguenti oneri di urbanizzazione:

Interventi artigianali: 15.600x12.250=	£. 191.100.000
Per interventi artigianali particolari: 1.560x2.575	£. 4.020.000
Interventi residenziali: 17.280x10.320	<u>£. 178.330.000</u>
TOTALE	£. 373.450.000

Gli oneri di urbanizzazione risultanti, che il Comune di Viareggio introiterà con il rilascio delle concessioni edilizie, erano pertanto sufficientemente corrispondenti al costo dell'urbanizzazione stessa.

### SCHEDA N.3

Modificati a seguito dell'accoglimento delle osservazioni i nuovi valori dimensionali del piano particolareggiato delle aree artigianali erano i seguenti:

Verde privato	Mq. 7.020
Lotti artigianali	Mq. 37.230
Lotti residenziali	Mq. 7.500
Parcheggi	Mq. 2.198
Verde pubblico	Mq. 1.367
Attrezzature	Mq. 11.721
Viabilità	Mq. 9.949
TOTALE	Mq. 76.985

Indice di utilizzazione: $37.230+7.500/79.985=$	58,102%
Volume edificabile di P.R.G.C.: mq. $76.985 \times 1,5$ mc./mq=	mc. 115.477
Volumetria prevista di unità abitative: n. $24 \times 6 \times 12 \times 8,00=$	mc. 13.824
Volumetria prevista di unità produttive: n. $156 \times 10 \times 10 \times 6,50=$	mc. 99.450
Volumetria totale prevista:	mc. 113.274

### SCHEDA N. 4

PIANO FINANZIARIO - modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

La superficie delle aree a destinazione pubblica, che dovevano essere acquisite per l'urbanizzazione della zona artigianale, era la seguente:

Aree destinate alla viabilità e parcheggi	mq. 12.147
Aree destinate a verde pubblico	mq. 1.367
Aree destinate alle attrezzature pubbliche	mq. 11.721
TOTALE	mq. 25.235

Per l'acquisizione delle aree era in vigore nel territorio del Comune di Viareggio i seguenti valori agricoli riferiti all'anno 1978, secondo i tipi di coltura effettivamente praticati, a norma -dell'articolo 16 della legge 22/10/1971 n. 865:

seminativo irriguo	1.200 lire/mq.
Orto irriguo	2.050 lire/mq
Coltura floreale	3.000 lire/mq.
Vivaio	3.450 lire/mq.

Sulla base delle risultanze dell'indagine dei terreni coltivati sulle superfici destinate alle diverse colture, risultava un valore medio di lire/mq. 1.600.

Per tener conto degli annessi si poteva presumere un incremento di circa il 10% pari a lire/mq. 160.

Circa il 20% dell'area, pari a mq. 5.047, risultava coltivata direttamente.

Circa un ulteriore 40% dell'area, pari a mq. 10.094, risultava coltivata da mezzadri o affittuari.

Pertanto ai sensi dell'art. 14 della legge 10 del 28/1/1977 il costo complessivo delle aree con destinazioni pubbliche, comprese nella zona artigianale, era il seguente:

costo base: mq. $25.235 \times 1.600$ lire/mq	£. 40.376.000
Incremento per annessi	£. 4.037.000
Incremento per terreni coltivati da coltivatori diretti	£. 16.150.000
Incremento per altri terreni coltivati	£. 16.150.000
Incremento per cessione volontaria	£. 8.075.000
TOTALE	£. 84.788.000

Il costo delle opere di urbanizzazione era il seguente:

linea delle condotte fognanti ml. $1.600 \times 5.500$ lire/ml	£. 88.000.000
Linea delle condotte idriche: ml. $1.250 \times 2.500$ lire/m	£. 31.250.000
Illuminazione pubblica n. $43 \times 400.000$ lire	£. 17.200.000
Viabilità e parcheggi Mq. $12.147 \times 10.000$ lire/m	£. 121.470.000
Verde pubblico Mq. $1.367 \times 2.000$ lire/mq	£. 2.734.000
TOTALE	£. 260.654.000

L'ampia dotazione di spazi pubblici, funzionali anche al contesto urbano circostante, assumeva un valore di urbanizzazione secondaria, particolarmente in relazione alla presenza di abitazioni nella zona. Oltretutto con

l'inserimento di questi spazi pubblici nel piano finanziario si poteva considerare di aver previsto un onere globale mediamente comprensivo dell'urbanizzazione primaria e secondaria.

Per l'urbanizzazione della zona artigianale si aveva pertanto il seguente onere complessivo:

Per acquisizione aree a destinazione pubblica	Lire 84.788.000
Per opere di urbanizzazione	Lire 260.654.000
TOTALE	Lire 345.442.000

Il Consiglio Comunale di Viareggio aveva innanzitutto stabilito con delibera n.304 in data 17/10/1977 che gli oneri di urbanizzazione degli insediamenti artigianali fossero pari a lire 12.250 per mq. di superficie utile netta dell'insediamento per le generalità delle categorie produttive e lire 14.825 per particolari categorie le quali si ipotizzavano presenti per una percentuale del 10%.

Il Consiglio Comunale aveva inoltre deliberato lire 10.320 per mc. per gli oneri di urbanizzazione delle residenze in zone caratterizzate dall'indice di fabbricabilità di mc./mq.

Assumendo la superficie utile netta della zona di espansione pari all'intera superficie dei moduli produttivi, tenendo comunque conto della possibilità del doppio piano, e l'intera volumetria residenziale, prevista nella zona di espansione senza conteggiare alcun volume nella zona di completamento, risultavano i seguenti oneri di urbanizzazione:

Interventi artigianali:15.300x12.250	£. 187.430.000
Per interventi artigianali particolari:1.530x2.575	£. 3.939.000
Interventi residenziali: 13.824x10.320	£. 142.660.000
TOTALE	£. 334.029.000

Gli oneri di urbanizzazione risultanti, che il Comune di Viareggio introiterà con il rilascio delle concessioni edilizie, erano pertanto sufficientemente corrispondenti al costo dell'urbanizzazione stessa.

## **1.16 – IL PIANO PER LE ZONE AGRICOLE**

L'Amministrazione comunale di Viareggio aveva stabilito con la deliberazione consiliare n. 260 del 12/07/1977, divenuta esecutiva, di conseguire i seguenti obiettivi:

- a) Di prendere impegno di realizzare un piano di zona agricolo a carattere intercomunale con i Comuni del Comprensorio Versiliese previa costituzione, sentite le Amministrazioni comunali interessate, di un apposito Consorzio tra Comuni;
- b) Di far predisporre le linee di un piano di zona agricolo per tutto il territorio comunale in previsione di un piano intercomunale;
- c) Di dare mandato all'Ufficio Tecnico comunale di redigere un'analisi dello stato di fatto delle zone agricole con particolare riguardo alle terre incolte e mal coltivate;
- d) Di incaricare quali consulenti dell'Ufficio Tecnico comunale gli architetti Orlando Alberto, Ferco Fiori e Giampaolo Bertuccelli.

Così il Consiglio comunale col provvedimento n. 211 del 05/06/1978 deliberò di procedere alla elaborazione del piano di zona agricolo del Comune di Viareggio ai sensi della legge regionale 24/02/1975 n. 16 modificata dalla legge regionale 24/2/1975 n. 17.

Nell'aprile del 1979 si concludeva la prima fase di elaborazione del piano in questione.

Il quadro di riferimento della politica urbanistica si presentava arricchito, e sostanzialmente modificato, dall'introduzione dei livelli e strumenti di programmazione decisamente più confacenti alla necessità di operare il piano di recupero delle risorse territoriali a più elaborati e razionali usi. Ne erano esempi la disponibilità di strumenti operativi programmatori introdotti dalla L. 10/1977 e dalla L. 457/978 (piano decennale casa), che andavano ad aggiungersi a quelli previsti e già operanti dei P.E.E.P. = Piani Edilizia Economica e Popolare, dei P.I.P. = Piani Insediamenti Produttivi e in particolare dei P.P.A = Programma Pluriennale di Attuazione che rappresentava il livello più avanzato di programmazione urbanistica ricollegandosi operativamente a realtà "comprensoriali" ed esigendo il confronto con tutti i settori produttivi. La coerenza di questa impostazione voleva quindi il pieno e corretto recupero di un organico dispiegarsi di tutte le attività sul territorio; in questo senso era "spontaneo" sottoporre al momento programmatico le vaste aree agricole, sprovviste di un qualsiasi elemento indicatore al di fuori di una limitante ed incompleta normativa.

Le caratteristiche strutturali dell'agricoltura viareggina erano di natura tale da permettere la definizione di vera e propria attività produttiva solida e remunerativa, nonché da indurre a considerare indifferibile un intervento programmato tendente al suo sviluppo ed alla sua realizzazione.

Era inoltre indispensabile configurare definitivamente una realistica distribuzione territoriale relativamente alle diverse attività, al fine di "ripensare" i termini dello sviluppo della città anche alla luce di questa realtà.

La Commissione Urbanistica del 31/03/1978, sulla base di queste considerazioni, aveva inteso promuovere fattivamente l'esperienza del Piano Zonale Agricolo, quale elemento indispensabile di programmazione delle aree "extraurbane" e quale momento di verifica della realtà agricola, a volte in "contrasto" con le stesse previsioni di

P.R.G.C. così come era emerso durante il lavoro di definizione del Piano per le zone industriali e del Piano particolareggiato della zona artigianale.

Il livello programmatico nel settore agricolo aveva indubbiamente il suo momento centrale nella Regione; era pertanto nell'ambito delle indicazioni regionali che il piano trovava gli elementi e gli indirizzi per sostenere i propri contenuti. Ma era anche vero che il piano, nel momento in cui configurava l'uso razionale in tutta la risorsa territoriale destinata all'agricoltura, era esso stesso un elemento di programmazione pur se di tipo diverso da quello spettante al "ruolo" regionale.

Si trattava pertanto di verificare le realtà esistenti alla luce delle indicazioni regionali, individuando i termini esatti del rapporto con l'intero territorio così da giustificare e regolamentare gli insediamenti produttivi. Questo anche perché la realtà agricola specializzata del Comune di Viareggio si orientava da tempo verso la coltura climatizzata con l'introduzione di serre sempre più funzionali e complesse.

Dal punto di vista dei contenuti essenziali il piano doveva evidenziare quattro precisi obiettivi di intervento:

Risoluzione dei momenti contraddittori esistenti tra destinazione di P.R.G.C. e realtà aziendali agricole, già localizzate, tendendo al mantenimento dimensionale delle strutture produttive prefigurate dal P.R.G.C. con il minor possibile sacrificio delle realtà esistenti;

Configurazione di un assetto del territorio e di una normativa – regolamentazione tendenti a recuperare e consolidare strutture aziendali commisurate all'impegno imprenditoriale della categoria e salvaguardare, non per ultime, le abitazioni degli addetti;

Verifica e regolamentazione della canalizzazione delle acque e interventi di emergenza e di piano tendenti al ripristino di una regimazione più complessiva, evidenziando e coordinando le diverse competenze di intervento;

Interventi strutturali capaci di assicurare, anche nelle campagne, lo standard indispensabile di servizi ed attrezzature sociali.

Era evidente che una corretta "lettura" di questi punti programmatici si riconduceva ad un'analisi che interessasse più complessivamente la realtà agricola viareggina prevedendo anche momenti di confronto sovracomunale, al fine di verificare l'esperienza locale e di prefigurarne l'estensione ad altri Comuni.

Nell'ambito di questa impostazione il metodo di lavoro seguiva i criteri della più ampia partecipazione di tutti i soggetti operanti nel settore agricolo, coscienti della necessità di evidenziare anche "dal vivo" i molteplici aspetti conoscitivi della realtà attuale.

In questo senso la conferma dell'ipotesi di lavoro e dell'impostazione generale, emersa dalle numerose riunioni effettuate con le organizzazioni sindacali del settore, le forme associate, i rappresentanti dell'Ispettorato dell'agricoltura, dell'E.T.S.A.F. = Ente Toscano di Sviluppo Agricolo e Forestale, dei Consorzi Idraulici e di Bonifica, rappresentava un'ulteriore elemento positivo della funzione programmatica riconducibile alla redazione del piano zonale.

Contemporaneamente alla fase del confronto con la categoria, il lavoro aveva la necessità di approfondire gli aspetti urbanistici veri e propri nonché quelli più specifici aziendali. Infatti la necessità del "rilevamento urbanistico" dell'esistente nelle aree extraurbane derivava dall'espletamento degli atti necessari ad una definizione operativa dell'intervento. Si trattava pertanto di conoscere in termini inequivocabili l'oggetto di tutto l'intervento: il territorio stesso, le destinazioni d'uso, ecc. anche al fine di poter meglio evidenziare le contraddizioni ed i limiti della normativa attuale.

A completare il momento conoscitivo era stato indispensabile prevedere anche la rilevazione della realtà aziendale attraverso la compilazione di una scheda – tipo; la rilevazione doveva infatti fornire gli elementi dimensionali propri delle aziende agricole viareggine sia sotto il profilo strettamente funzionale ed economico (tipo di coltura, dotazioni, ecc.), sia sotto il profilo strutturale (territorio aziendale, impianti fissi ecc.) utilizzabili nella fase della progettazione. A quest'ultima infatti erano demandati i termini operativi degli interventi prima indicati dopo una precisa verifica condotta con la categoria destinataria del piano con le forze politiche.

Tutti questi punti richiamavano ancora l'attenzione sulla metodologia della più ampia collaborazione di tutte le forme associate ed organizzate della categoria; questo al fine di ottenere il "miglior prodotto" che l'esperienza complessivamente poteva fornire, ma anche per recuperare tutti gli aspetti di un proficuo lavoro condotto sulla realtà per ricostruire con la categoria agricola rapporti reali di partecipazione e decisione, in previsione anche dei nuovi poteri delegati dalla Regione consentendo al Comune di intervenire da protagonista nei confronti di tutto il settore.

Nella prima fase del programma per l'intervento nelle zone extraurbane si era ritenuto opportuno avere uno scambio preliminare di idee fra le forze operanti nel settore ed il gruppo di studio preposto a tale impegno ed aprire il dibattito tra le forze politiche anche alla luce delle novità nel frattempo emerse. Questo non solo deve soddisfare il momento del necessario confronto a livello politico, ma anche il metodo che realmente consente alle forze sindacali e agli operatori del settore, in un primo tempo, ed a tutti i diretti interessati, successivamente, di partecipare in forma attiva alle varie fasi di sviluppo del piano stesso. Tale modo di operare, espresso dalla volontà politica dell'Amministrazione comunale e dalla intera Commissione Urbanistica, costituiva in effetti l'asse portante di tutto il lavoro svolto.

A tal fine si riteneva interessante fornire alcuni dati e documenti che potessero contribuire a rendere più completo il dibattito e che rappresentassero essenziali elementi di orientamento per lo svilupparsi della seconda fase del lavoro.

Per poter affrontare i problemi legati alla stesura del piano di zona per le aree agricole erano da prendere preliminarmente in considerazione due aspetti fondamentali:

A. IL PRIMO presupponeva una chiarificazione in termini di orientamenti e, più precisamente, di "programma

politico”;

B. IL SECONDO, consequenziale ma che concorreva al completamento del primo, riguardava la “politica del territorio” e la sua traduzione, a livello tecnico, in termini di pianificazione territoriale.

La volontà dell’Amministrazione comunale di Viareggio si era espressa nell’avviare una fase di più diretto ed incisivo intervento nel settore agricolo, sulla base degli orientamenti contenuti nei “piani stralcio” di settore, approntati dalla Regione Toscana in ottemperanza di dispositivi previsti dall’attuazione della L. 984 del 27/12/1977, conosciuta come legge “quadrifoglio”, e con il confronto degli esiti della II Conferenza regionale sull’agricoltura. Tuttavia era evidente il limite di intervento a livello amministrativo nella palese impossibilità di operare quelle radicali trasformazioni economiche e produttive necessarie ad un’efficace ripresa del settore.

Due invece erano gli obiettivi di fondo:

Il senso di una mutata volontà politica, che si rifletteva nel rapporto con i cittadini, con le categorie e con gli operatori del settore;

L’elaborazione di uno strumento di programmazione dello sviluppo economico ed urbanistico che superasse le “aree bianche”, definizione data alle zone agricole rimaste, nei dieci anni e più di gestione del P.R.G.C., praticamente prive di indicazioni specifiche, solitamente intese come riserva per successivi interventi a livello residenziale e per attività “estrane” alla produzione agricola.

Era chiaro che una definizione in questo senso delle aree agricole non poteva non portare ad una tensione economica e politica tra i diversi interessi emergenti:

- 1) Di chi intendeva le zone agricole come momento fondamentale della produzione;
- 2) Di chi invece difendeva ancora, anche se con armi sempre più spuntate, le attese di progressiva “valorizzazione” attraverso i meccanismi della rendita fondiaria.

Fra le due opinioni stava il largo “cuscinetto di opinione comune” a cui l’incalzare della crisi economica ed il dissesto territoriale stavano elevando il livello di coscienza, anche se tale processo era largamente condizionato dalle passate scelte sulle quali operava la riflessione critica di tutte le forze politiche democratiche.

L’operazione avviata a Viareggio era anche momento di promozione nei confronti dell’opinione pubblica, delle forze politiche versiliesi, delle altre amministrazioni comunali con particolare riferimento ai Comuni che avevano fasce di contatto con il territorio viareggino. La Commissione Urbanistica aveva difatti sottolineato questa indicazione che si era concretizzata innanzitutto nell’analisi delle linee di tendenza in atto sul territorio attraverso i seguenti momenti:

Lettura del movimento demografico nelle singole zone del territorio comunale, dei problemi relativi alla popolazione attiva e non attiva, alla condizione professionale per il ramo delle attività, alle abitazioni, agli indici di affollamento, ecc. (vedi Scheda N. 1);

Verifica delle scelte effettuate sul territorio a livello urbanistico e dei servizi, con riferimento rapido anche ai Comuni limitrofi (vedi Scheda N.2);

Indagine sulla realtà economica e produttiva del Comune, per la considerazione dei condizionamenti che gravavano sull’agricoltura da parte degli altri settori (vedi Scheda N.3).

Le considerazioni emerse nel primo momento di verifica della impostazione del lavoro, attraverso il contributo delle diverse componenti interessate ed operanti nel settore agricolo ed il contatto diretto con la realtà della zona per la quale si era condotta l’indagine campione così come lo stesso dibattito che si era avviato fra operatori e cittadini, inducevano sempre più a considerare l’intera problematica sia come fatto culturale e promozionale, sia come momento di uso positivo del territorio, ancor prima di essere vista come mero fatto esclusivamente “agricolo”.

In effetti, incentrare l’interesse verso un piano di settore che riguardasse il riordino dell’agricoltura della zona, presupponeva la sua collocazione almeno all’interno di un programma comprensoriale di sviluppo socio – economico. Era pertanto sufficiente pensare all’applicazione a livello locale delle direttive CEE, all’articolazione di incentivi e di contributi pubblici, al complesso delle leggi di mercato, all’ordinamento delle produzioni ed alla redistribuzione delle colture, alla razionalizzazione e trasformazione delle strutture aziendali.

Sembrava pertanto necessario, pur avendo presenti le caratteristiche di maggiore staticità proprie dello strumento di pianificazione urbanistica, valutare sin dall’inizio i limiti di una “scelta di tempi diversi” della elaborazione dello strumento urbanistico da quello di un piano settoriale di sviluppo di respiro sovracomunale, con il rischio di proporre, da una parte, soltanto elementi di “salvaguardia” nei confronti del territorio rurale o di codificare, dall’altra, un “irreversibile” fenomeno di conduzione dell’azienda (proprietà, mezzadria, affitto), nonché sull’utilizzazione dei terreni (con rilevamento delle terre incolte secondo la L. 4/8/1978 n. 440), sugli allevamenti e sul sistema di lavoro e di utilizzazione dei mezzi meccanici.

Inoltre era stata di rilievo la collaborazione con il Consorzio Socio Sanitario Versilia Sud per l’analisi delle condizioni igienico – sanitarie delle aziende: la scheda predisposta prevedeva che venissero registrati i trattamenti usati nella lotta ai parassiti e la loro classe; particolare interesse era posto alle condizioni di lavoro del personale addetto ai trattamenti ed agli infortuni e malattie professionali. Altra parte riguardava la zootecnica, il suolo, l’abitato ed i problemi dell’irrigazione con particolare riferimento alle caratteristiche chimiche delle acque ed all’inquinamento.

Infine era stata condotta una paziente verifica delle schede attraverso un’opportuna campionatura su una porzione di territorio che era stata individuata sia attraverso la conoscenza diretta di alcune situazioni particolari, che attraverso i risultati dell’indagine condotta a livello statistico; si trattava della zona “a cavallo” fra la Migliarina ed il Terminetto, zona in cui la situazione, ai fini agricoli, era rappresentata come la più sfavorevole del Comune.

Si poteva comunque ritenere che nella realtà di Viareggio, con la consistente presenza di un'agricoltura specializzata ed in fase di pressante sviluppo, vi erano i presupposti per "tentare" un uso della "risorsa suolo" sufficientemente corretto, teso cioè al superamento del carattere marginale delle aree rurali rispetto a quelle urbane ed in funzione delle prospettive accertabili al momento della elaborazione. In effetti il settore primario, una volta cardine fondamentale dell'attività locale, stava attraversando una fase di assestamento molto difficile per i profondi mutamenti in atto nell'economia del Paese. Ciò nonostante l'agricoltura, per le considerazioni espresse a livello di Provincia, Versilia e Comune e pur attraversando un periodo critico, concorreva alla produzione del reddito globale con un apporto in continua crescita.

Era quindi vantaggioso richiamare ancora quegli elementi di conoscenza che, in via di prima conoscenza, erano presenti nelle note di programma della Commissione Urbanistica ma che, sulla base delle riflessioni intervenute, necessitavano forse di una maggiore definizione e contestuale verifica del lavoro compiuto, così come dei risultati condotti sul campione. L'indagine infatti poggiava su questi elementi essenziali:

- Fisionomia ed uso del suolo;
- Esame idropedologico;
- Indagine sui dati relativi all'agricoltura ed alle condizioni della residenza.

A conclusione di questa prima fase si riteneva quindi opportuno sottoporre all'attenzione ed al dibattito altri elementi che dovevano costituire l'ossatura della definizione finale del piano:

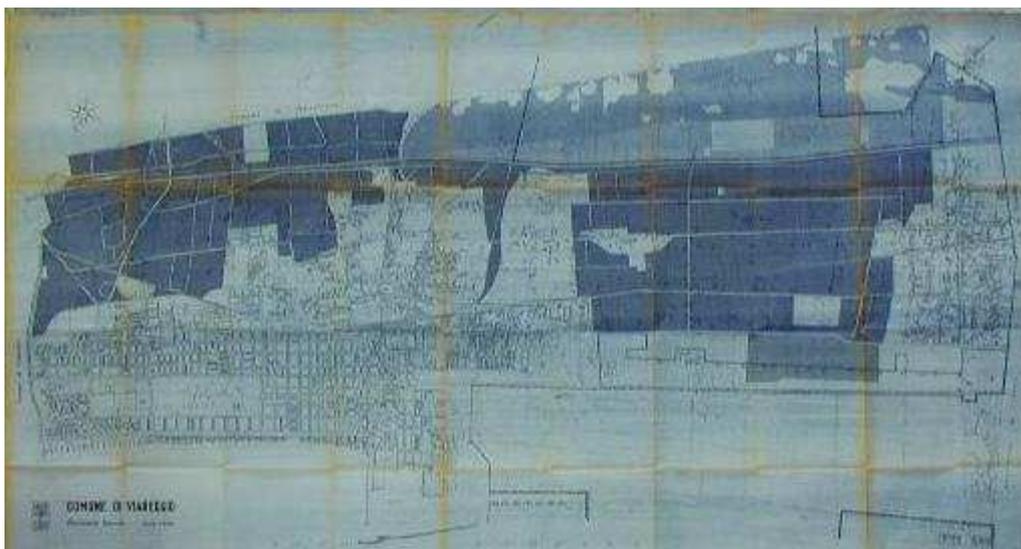
- a) La zonizzazione "limiterà" le zone di espansione residenziale, industriale ed artigianale, con un attento recupero dell'esistente territorio disponibile ai fini della produzione agricola; all'interno della zona agricola così definita, individuate le aziende suscettibili di sviluppo e quelle in via di cessazione dell'attività, le superfici non coltivate o insufficientemente coltivate, quelle a part-time, si dovevano proporre con il piano soluzioni di riordino fondiario; queste proposte dovevano poi tenere evidentemente conto della vocazionalità del territorio, degli indirizzi produttivi e culturali, del piano di riordino irriguo, delle aree soggette o da assoggettare a vincoli di tipo forestale o idrogeologici.
  - b) Le opere di urbanizzazione primaria, verificate in funzione delle unità culturali e delle residenze.
  - c) La localizzazione dei servizi secondari distinti in due punti:
    - 1) servizi generali: sanitari, educativi, amministrativi, culturali, sociali, ricreativi, ecc.
    - 2) servizi specifici di settore: raccolta, trasformazione e distribuzione dei prodotti agricoli, ecc., previa verifica a livello intercomunale; questi ultimi potevano essere collocati all'interno dei piani per gli insediamenti produttivi, così come le strutture zootecniche a livello industriale.
  - d) La definizione delle zone per la residenza colonica, verificando il disposto della nuova Legge Regionale n. 10 del 23/02/1979.
  - e) L'individuazione delle zone di recupero del patrimonio edilizio esistente secondo la Legge 05/08/1978 n. 457.
  - f) La normativa tuttavia poneva due ordini di problemi:
    - a) Un regime giuridico troppo permissivo che poteva consentire interventi non compatibili con gli usi agricoli;
    - b) Una normativa eccessivamente rigida e dettagliata rischiava di congelare gli interventi previsti.
1. La nuova Legge Regionale oltretutto offriva un'ampia base di discussione, anche se non tutte le zone potevano essere considerate dello stesso livello e quindi si rendeva necessaria una più articolata definizione.

Sin dall'inizio era però interessante e necessario porsi il problema della ricollocazione delle aziende a carattere specialistico che, per motivi vari ma tutti estremamente seri, trovavano difficoltà a continuare la loro attività dove erano localizzate. I motivi prevalenti erano:

- 1) "l'accerchiamento" da parte di nuovi insediamenti;
- 2) il contrasto con la prevista destinazione di zona.

Lo strumento tecnico da individuare pareva pertanto il "Piano Particolareggiato", esteso ad una zona che corrispondeva ad una parte del territorio nel quale fossero previsti gli eventuali e necessari trasferimenti delle attività agricole.

Per quanto riguarda l'attuazione di questo piano era da proporsi l'utilizzazione della Legge "865" e in particolare dell'articolo 27 con una lettura più ampia della lettera stessa della Legge (dal momento che non elencava tra le attività produttive quelle agricole, mentre comprendeva le industriali, artigianali, commerciali e turistiche). Si trattava dunque di interpretare la Legge considerando, giustamente, le "attività agricole" come "attività produttive agricole", ipotesi che guidava sin dall'inizio il lavoro del piano zonale agricolo. In quest'ipotesi il Comune, previa redazione del piano particolareggiato (diventando a tutti gli effetti un P.I.P.), poteva procedere agli espropri nella zona per poi cedere i lotti coltivabili in proprietà o in diritto di superficie ai coltivatori interessati al trasferimento.



*Piano delle zone agricole 1982*

Il gruppo di lavoro degli architetti incaricati aveva pertanto redatto il suddetto Piano delle zone agricole completo di schema di normativa e di tavole di riferimento. Tuttavia le norme di attuazione del P.R.G.C., adottato con D.M. n. 3049 dell'8/7/1971, regolavano gli interventi ammissibili nelle zone agricole ed agricole panoramiche. Le leggi regionali n. 10 del 19/2/1979 e n. 35 del 30/7/1979 disciplinavano le norme urbanistiche transitorie per le zone agricole che proveniva dagli strumenti urbanistici vigenti, al punto da rendere le norme di Piano Regolatore vigente non più attuali e quindi bisognose di una totale revisione. Anche la Sezione Regionale Toscana dell'A.N.C.I. con nota del 22/02/1980 invitava i Comuni a deliberare le varianti agli strumenti urbanistici vigenti, così come previsto dall'art. 1 comma 6° della L.R. 10/1979, e specialmente a deliberare la normativa per la costruzione di annessi agricoli di volume inferiore a mc. 80 (2° comma art. 4). L'Amministrazione comunale di Viareggio riscontrava inoltre l'alto valore economico dell'attività e della produzione agricola nonché il notevole interesse delle aree definite dal P.R.G.C. come agricole sotto il profilo propriamente connesso alla coltivazione del suolo, nonché per il valore ambientale, produttivo e naturalistico delle stesse. Si riteneva pertanto necessario provvedere alla variante dello strumento urbanistico vigente allo scopo di individuare, come stabilito dall'art. 1 comma 4° della legge regionale n. 10/1979, le aree che presentavano particolari caratteri morfologici ambientali e produttivi prevedendo per esse una specifica normativa. Al contempo era utile dotare il Comune di Viareggio di una normativa generale ed organica che disciplinasse in modo inequivocabile e preciso tutti gli interventi da attuare nelle zone agricole in osservanza delle vigenti disposizioni regionali e nazionali. Considerato che il Piano delle zone agricole era poi stato aggiornato con le modifiche suggerite dalla Commissione Urbanistica nella seduta dell'8/4/1980 dalle organizzazioni dei coltivatori, il consiglio comunale deliberò con il provvedimento n. 381 del 23/4/1980 di adottare una variante al P.R.G.C. vigente riguardante il complesso delle zone agricole e istituendo per esse un'apposita normativa secondo i disposti delle leggi regionali n. 10/1979 e n. 35/1979. In definitiva con tale deliberazione si provvedeva alla soppressione degli artt. 8 e 9 delle Norme di attuazione del P.R.G.C. sostituendo gli stessi con le nuove norme del piano delle zone in questione.

Gli atti relativi alla variante al P.R.G.C. erano poi stati regolarmente pubblicati all'Albo Pretorio e sul Foglio Annunzi Legali della Provincia di Lucca. A seguito della pubblicazione vennero presentate da privati e da associazioni n. 7 osservazioni, di cui una fuori termine, oltre all'osservazione dell'Ufficio Tecnico comunale. Dalla Commissione Urbanistica, che esaminò le osservazioni nella riunione del 12/01/1980, e dalle relazioni del Vice – Sindaco e dell'Assessore all'Urbanistica emersero quindi i criteri adottati nell'esame delle osservazioni riassumibili nei seguenti punti:

- a) La realtà della coltivazione agricola nel territorio comunale era in continuo mutamento a causa della domanda di mercato che portasse alla specializzazione aziendale verso settori altamente qualificati;
- b) Difficoltà di fissare dei criteri oggettivi di intervento con conseguente rischio da evitare di limitare e comprimere questa attività altamente produttiva per l'economia cittadina e per lo stesso mercato nazionale;
- c) Mantenere un indirizzo normativo che incentivasse gli interventi nelle zone destinate a particolare interesse produttivo;
- d) Convalidare le scelte operate di salvaguardare le aree di interesse morfologico per la natura, in particolare del suolo e dell'ambiente.

Sulla base di queste considerazioni il Consiglio comunale con la deliberazione n. 350 del 29/4/1981 aveva controdedotto alle osservazioni presentate ai sensi dell'art. 9 della legge 17/8/1942 n. 1150. Innanzitutto si accolse l'osservazione dell'ufficio tecnico comunale con la quale si chiedeva la soppressione dell'indicazione cartografica delle strade ai bordi delle quali era possibile l'utilizzazione edificatoria e conseguentemente di sostituire il comma 7 dell'art. 9 quinquies con il seguente: "nella zona di cui al presente articolo l'edificazione di abitazioni era consentita

lungo tutte le strade comunali, consorziali e interpoderali catastalmente rilevate”. Questa norma era stata proposta in modo identico nell’osservazione n. 1 presentata dalla Confederazione Italiana Agricoltori che in più chiedeva l’inserimento anche della seguente normativa relativa all’art. 9 quarter, 2 comma: “era compresa inoltre l’area destinata alla realizzazione di celle frigo per la conservazione ed il condizionamento di bulbi così come dall’allegata cartografia”. Questa osservazione e quelle dalla n. 2 sino alla n. 6 vennero tutte accolte, mentre si espresse parere contrario all’osservazione n. 7 in quanto si manteneva l’esclusione di tutte le attività non previste dalla normativa adottata.

L’Amministrazione comunale inviò pertanto l’adottato Piano delle zone agricole alla Regione Toscana per l’approvazione definitiva. Il Piano infatti venne integralmente esaminato dalla C.R.T.A. - Sezione Urbanistica e Beni Ambientali che nelle sedute del 06/11/1981 e del 12/03/1982 espresse parere favorevole nei seguenti termini: Precisando che nella sottozona destinata ad impianti di trasformazione e conservazione di prodotti agricoli e per allevamenti intensivi, l’installazione di tali attività non doveva essere automatica ma ne doveva essere verificata la consistenza e la congruità in sede di variante, così come del resto stabiliva la norma istituita;

Raccomandando il rilevamento, la classificazione e l’istituzione di vincoli di salvaguardia di eventuali preesistenze architettoniche di pregio storico ed ambientale;

Ritenendo necessario lo stralcio del 2 comma dell’art. 9/ter e lo stralcio delle previsioni attinenti la sottozona di interesse produttivo per l’area compresa tra il nuovo cimitero e Torre del Lago in quanto andava ad interessare aree che presentavano aspetti ambientali particolarmente delicati che non era quindi opportuno utilizzare per insediamenti come quelli consentiti dalle norme.

Con questi stralci e determinazioni della C.R.T.A. la Giunta Regionale, ai sensi dell’art. 10 della legge 17/8/1942 n. 1150 e successive modificazioni, approvava con la deliberazione n. 4373 del 19/4/1982 la variante al Piano Regolatore Generale per le zone agricole del Comune di Viareggio.

## **SCHEDE PIANO ZONALE AGRICOLO**

### **SCHEDE N.1 – INDAGINE DEMOGRAFICA**

In Provincia di Lucca la popolazione residente al 31/12/1975 ammontava a 387.618 unità con una densità pari a 219 ab. Per Km<sup>2</sup>, superiore a quella regionale e nazionale (155 e 186).

Nell’ultimo quindicennio si registrava un leggero incremento demografico (+ 2,64%), che riconfermava la Versilia quale area di maggiore attrazione.

Il fenomeno dell’inurbamento appariva chiaro se si considerava che la distribuzione spaziale della popolazione dal 1951 al 1975 vedeva una crescita notevole di abitanti nei paesi e nelle città, accompagnata da una perdita nelle località agricole ed in misura maggiore per quanto riguarda le case sparse.

Nella Provincia di Lucca la popolazione attiva agricola era diminuita del 49% nel decennio 1961 – 1971, mentre nel decennio 1951 – 1961 era diminuita del 36%. La popolazione attiva occupata nel settore industriale era calata del 6%, mentre quella occupata nel terziario registrava un aumento del 22%.

Per il caso specifico del Comune di Viareggio si avevano i seguenti dati: al 31/12/1976 la popolazione residente era di 58.799 unità, distribuita su di una superficie di 31, 81 Km<sup>2</sup>. Le variazioni subite dal 1951 al 1976 erano espresse dalle seguenti percentuali: per il decennio 1951 – 1961 la popolazione era aumentata del 12,48%; nel decennio 1961 – 1971 l’incremento era stato del 16,32%; mentre per il quinquennio 1971 – 1976 l’aumento registrato era del 10,69%. Più precisamente l’analisi delle linee di tendenza in atto sul territorio relativamente all’andamento demografico ed al rapporto con le abitazioni nel periodo 1961 – 1971 aveva consentito, in prima approssimazione, di individuare nelle aree a destinazione agricola la presenza di fenomeni che si distinguevano dalla situazione media comunale come situazioni in eccesso o in difetto percentuale. Questi fenomeni si evidenziavano particolarmente in un decremento demografico e residenziale nelle aree più urbanizzate quali Torre del Lago (centro e lago) e Terminetto ed un incremento, se pur differenziato, nella zona della Migliarina e della Portichina, nelle quali l’evolversi della situazione demografica era in rapporto diretto all’andamento medio comunale ma, nei confronti di questo, con più forte sviluppo edilizio.

Nelle zone di Torre del Lago (mare), di Bichio e comunque fra Viareggio e Torre del Lago, i suddetti fenomeni si manifestavano in eccesso costituendo di fatto nuove direttrici di sviluppo del meccanismo urbano che tendeva a spostarsi, particolarmente in queste ultime aree a destinazione agricola, dalle zone urbanizzate a quelle non urbanizzate od in via di urbanizzazione. I fenomeni erano collegati a:

- a) Sviluppo edilizio esteso al fenomeno della seconda residenza, soprattutto nella zona di Torre del Lago a mare;
- b) Abbassamento della composizione media dei nuclei familiari e quindi incremento degli stessi (tipico delle zone agricole e dovuto alla frantumazione degli antichi nuclei contadini ed allo spostamento dell’interesse delle nuove forze verso altri settori);
- c) Sfruttamento più intensivo del suolo col parallelo decremento della popolazione attiva in agricoltura, in modo tale che dal 13,50% del 1951 si era passati al 6,21% del 1971; l’esodo era poi continuato e toccava circa il 3% della popolazione attiva.

Da sottolineare inoltre come questo surplus di manodopera non era stato impegnato dall’attività industriale ma “risucchiato” dal fenomeno della “terziarizzazione” in espansione, particolarmente a Viareggio e confermato da

recenti indagini campionarie. Considerazioni analoghe valevano anche per l'occupazione giovanile: una valutazione riferita al 1976 considerava una consistenza di giovani occupati in agricoltura pari all'8% del totale ed al 16% delle unità attive del settore.

Questi fenomeni, se pure per considerazioni di carattere generale, meritavano un approfondimento relativamente al rapporto demografica/residenza/ramo di attività/agricoltura, attraverso la lettura dei dati censuari disponibili e la loro comparazione con i risultati dell'indagine diretta. Dall'analisi dei dati censuari si deduceva intanto la presenza in atto di un forte fenomeno di pendolarità (centro urbano – zone agricole), meno accentuato per quanto concerneva i dirigenti, gli imprenditori ed i lavoratori in proprio, ma sensibile per i lavoratori dipendenti ed i coadiuvanti.

## SCHEDA N. 2 – URBANISTICA e SERVIZI

A livello urbanistico, con riferimento anche ai Comuni limitrofi, si evidenziava intanto il consolidamento delle caratteristiche turistiche con la forte diversificazione fra lo sviluppo della fascia litoranea versiliese e quello delle zone immediatamente a monte delle infrastrutture viarie e delle ferrovie. Infatti le nuove infrastrutture e quelle previste nei Piani si sovrapponevano “violentemente” all'antica rete viaria senza tener conto degli elementi di collegamento preesistenti.

La situazione del Comune di Viareggio, ove l'autostrada oltre che limite di espansione era anche limite comunale, si differenziava da quella di altri Comuni: Camaiore in particolare e Pietrasanta, in cui oltre l'autostrada rimaneva una fascia di aree a prevalente utilizzo agricolo. Per questa ragione infatti a Viareggio sembrava che tutte le aree extraurbane fossero previste come riserva di aree per successivi interventi di espansione edilizia, così la stessa autostrada, con la sua presenza, pareva indicare una nuova meta allo sviluppo degli insediamenti. Questa tendenza era accentuata, per il Comune di Viareggio, particolarmente dalle previsioni di sviluppo verso la “Migliarina” e la “Portichina”, oltre la ferrovia, con un processo di erosione nei confronti delle vecchie zone agricole, erosione ulteriormente accentuate nella redazione del vigente Piano, che aveva comunque previsto l'inserimento di zona di servizi generali ove si stava verificando il fenomeno della espansione incontrollata.

Analogo processo di ricucitura attraverso il Piano Regolatore lo si ritrovava anche nella zona del “Varignano”, mentre al “Campo d'Aviazione” gli interventi, di notevole peso, si erano susseguiti per fatti singoli, ampliati anzi sostanzialmente fino alla previsione tra questa zona e quella più propriamente agricola di un “cuscinetto” destinato ad attrezzature collettive che insistevano su un territorio utilizzato a fini agricoli. Lo stesso accadeva per l'altra zona di attrezzature collettive, prevista più a sud, verso mare rispetto all'abitato di Torre del Lago.

Si verificò quindi che, nella porzione di territorio a mare della ferrovia, si tendeva a riproporre uno schema di espansione, parallelamente a mare, analogo a quello che aveva caratterizzato lo sviluppo urbano del vecchio nucleo abitativo. Sia pure con matrici e caratteristiche diverse si notava la presenza dello stesso fenomeno più verso est, a cavallo della via Aurelia, sia verso Viareggio (per il consolidarsi del nucleo di Bicchio) sia infine per la previsione della espansione industriale ed artigianale a sud della ferrovia Viareggio – Lucca e di quella residenziale della zona “Forcone”.

Le linee di sviluppo che interessavano i Comuni contermini, nelle zone verso monte, per un più diretto contatto col territorio viareggino, era ampiamente evidenziato come tale tendenza non fosse di tipo residenziale ma esclusivamente di tipo industriale, sempre comunque lungo gli assi viari di collegamento fra i centri principali, sia per Massarosa che per Camaiore. Gli altri elementi di contatto erano piuttosto limitati col territorio di Camaiore e con quello di Vecchiano (comunicante solo col territorio del Parco; più interessanti invece con quello di Massarosa sia per la presenza del Lago e del padule che, più generalmente, per quello della zona agricola.

## SCHEDA N. 3 – INDAGINE ECONOMICA E PRODUTTIVA

Le operazioni di ricerca ed analisi sulla realtà economica e produttiva del settore erano state articolate nelle seguenti fasi:

Consistenza e caratteristiche strutturali delle aziende ortofloricole (1970 – 1978);

Variazioni nei prezzi dei fattori positivi del settore floricolo (1970 – 1978);

Variazioni intervenute nella struttura di un campione rappresentativo di aziende ortofloricole nel territorio (1970 – 1978);

Dinamica dei risultati economici (1974 – 1978) determinate dalle variazioni del sistema dei prezzi in un gruppo omogeneo di aziende sufficientemente rappresentative della situazione media;

Riferimenti di massima agli altri settori produttivi negli stessi periodi e nel momento successivo.

Si riteneva infatti che attraverso la migliore conoscenza della situazione di fatto era possibile indicare realistiche prospettive di sviluppo del settore a livello comunale “mediando” con quanto esposto ai precedenti punti del programma. Per raggiungere tale obiettivo era dunque necessario acquisire la conoscenza sistematica dei caratteri strutturali e dei risultati economici delle varie aziende agricole.

Nel campo della ricerca dei dati si erano incontrate alcune difficoltà nell'estrarre le informazioni necessarie alla puntualizzazione di situazioni, alle variazioni strutturali ed ai risultati economici, e per la scarsità del materiale disponibile e per i modi in cui detto materiale era rappresentato. Anche la eterogeneità dei dati aveva infatti contribuito ad intralciare la stesura del materiale della rilevazione in forme di immediata “lettura”: talora si era pertanto avviato graficizzando i dati estratti dalle rilevazioni.

Da una elaborazione dei dati ricavati nell'ultimo censimento generale dell'agricoltura al 1971, in Provincia di Lucca risultavano presenti 30.503 aziende contro le 36.060 del 1961 e con una superficie complessiva di Ha 139.246 rispetto a Ha 149.810 al 1961. La superficie media provinciale era di Ha 4,56 contro i 4,15 del 1961.

In Versilia le aziende censite assommavano a 2.500 ed erano così ripartite:

- a) 330 nel Comune di Viareggio;
- b) 960 nel Comune di Camaiore;
- c) 360 in quello di Massarosa;
- d) 350 a Pietrasanta;
- e) 185 a Stazzema;
- f) 180 a Seravezza;
- g) 80 a Forte dei Marmi.

La superficie media minore si riscontrava in Versilia con Ha 2,50.

Nel decennio 1960 – 1970, all'aumento di aziende, non faceva riscontro un graduale aumento della superficie. Questo fenomeno era conseguente alla proliferazione di numerose aziende, la cui consistenza territoriale si era ridotta al minimo. Ciò era spiegabile con la progressiva specializzazione dell'area agricola. L'ampiezza media aziendale era in relazione anche al tipo di agricoltura che raggiungeva l'espressione più intensiva ed attiva in Versilia per lo sviluppo assunto, in questo territorio, dall'ortofloricoltura.

Dall'esame dei dati di censimento si rilevava che le aziende, il cui conduttore prestava attività esclusivamente o prevalentemente presso di esse, ammontavano al 73% del totale mentre quelle aventi il conduttore prevalentemente occupato in altri settori di attività economica o in altre aziende agricole ammontavano rispettivamente al 25% ed al 2%. Solo il 10% dei conduttori di aziende agricole in provincia di Lucca aveva un'età inferiore ai 40 anni. Il numero delle aziende era poi inferiore al numero delle ditte catastali, spesso intestate a più nominativi a causa delle successioni ereditarie susseguites nel tempo.

Circa il titolo di possesso si rilevò che l'affitto, se pure in aumento, rappresentava ad oggi il 6% circa della superficie; il restante 94% era in proprietà.

La distribuzione di aziende per classe di ampiezza mostrava una prevalenza di quelle aventi una superficie fino ad un ettaro, che ammontavano al 38% del totale ed al 40% della superficie complessiva. Le aziende che non superavano i 10 ettari erano il 93% circa del totale ed occupavano il 46% circa della superficie.

Dal quadro statistico era evidente il difetto di dimensionamento che distingueva la maggior parte delle aziende, rendendole, al di fuori delle aree ortofloricole, carenti sotto il profilo dell'efficienza produttiva.

La forma di conduzione principale era quella diretta del coltivatore; essa interessava l'86% circa delle aziende ed il 56% della superficie. La forma di conduzione con salariati, se pure interessava solo il 5% delle aziende, rappresentava il 34% della superficie totale.

Dalla sintetica rassegna emergeva chiaramente che la situazione fondiaria, relativamente alla ricerca di nuove dimensioni, tendeva a modificarsi piuttosto lentamente mentre sotto il profilo contrattuale era da mettere in evidenza la scomparsa della mezzadria, anche se questa interessava alcune aree della Provincia.

Secondo i dati della rilevazione al 1977 concernenti le principali coltivazioni effettuate dalle aziende nei seminativi dei vari territori, era possibile stilare la seguente classifica: al primo posto si trovavano le colture cerealicole e le colture foraggere e avvicendate con 5.864 Ha e 18.450 Ha, seguivano la vite e l'olivo con 5.709 Ha e 5.327 Ha. Al terzo posto si collocavano le colture orticole e floricole con 1.090 Ha le prime e 298 Ha quelle destinate a fiori. Confrontando questi risultati con quelli degli anni precedenti, si potevano fare alcune considerazioni: in primo luogo era da osservare come la superficie destinata ad ortaggi fosse raddoppiata nel decennio 1960/1970 raggiungendo il valore di 1.107 Ha; successivamente l'incremento era così modesto che poteva essere considerato nullo. Parallelamente il settore floricolo faceva registrare un aumento considerevole nel decennio 1969/1970, per subire però un regresso pari al 60% nel quinquennio 1970/1975; dopo il 1975 si aveva di nuovo un'espansione che si aggirava intorno al 31%.

Di concerto si rilevò come per queste colture, la Produzione Lorda Vendibile Versiliese con i 24 miliardi del 1976, rappresentasse in percentuale il 55,5% della P.L.V. provinciale mentre la superficie investita fosse soltanto il 23% di quella totale. Inoltre si sottolineava come le produzioni ortofloricole, per la zona versiliese, rappresentassero da sole l'86% della P.L.V. totale. L'entità della P.L.V. riferita al quadriennio 1973/1976 si ripartiva in valori assoluti e percentuali per singoli settori dell'area provinciale. Dai 28 miliardi del 1973 si passava ai 63 miliardi del 1976; questo incremento era da valutarsi però anche in rapporto ai processi infrazionistici del periodo.

In questo quadro assumevano particolare importanza economica le colture pregiate e protette, di cui si riportavano i dati più significativi.

La superficie floricola in serra, al 1976, ammontava a 128 ettari di cui l'84% concentrata in Versilia, il resto nella Piana di Lucca; quella in piena aria era pari a 170 Ha, distribuita in entità pressappoco uguale fra Versilia e Piana di Lucca. Il vivaismo occupava una superficie di Ha 158 destinata prevalentemente a viti, Ha 80 di cui il 98% in Versilia, fruttiferi e piante ornamentali, Ha 78 ripartiti fra Piana di Lucca e Versilia.

Sotto il profilo generale il livello di specializzazione delle aziende era ancora assai basso in alcune zone, ad eccezione delle aree floricole di Viareggio e orticole di Capezzano Pianore e Marlia.

Il grado di meccanizzazione raggiunto nel territorio era caratterizzato da una discreta presenza di trattrici nelle medie e grandi aziende e da un elevato numero di mezzi meccanici di piccola potenza nelle aziende minori. Questa situazione era da collegare essenzialmente alla polverizzazione delle aziende, alla persistente varietà degli indirizzi

colturali ed alle condizioni orografiche.

Dai risultati del censimento promosso nel 1969 dall'Ispettorato provinciale per l'agricoltura di Lucca, le aziende floricole del territorio versiliese assommavano a 405 unità delle quali 152 a indirizzo floricolo specializzato, 208 floro-orticole e 45 con modesta produzione di fiori.

Dei 604,42 ettari di superficie aziendale, 164,27, pari al 27,2%, risultavano coltivati a fiori. Le aziende avevano una consistenza media di 1,5 ettari circa; esiguo il numero di quelle superiori a tre ettari di superficie.

Tra i tipi di impresa risultava prevalente quella a conduzione "diretto coltivatore" che comprendeva l'87% delle aziende censite ed il 76,8% della superficie coltivata.

Della superficie totale censita il 45% risultava in proprietà, il 37,2% in affitto ed il rimanente 17,3% a mezzadria. Dei 164,27 ettari di superficie coltivata a fiori 83,03 ettari, pari al 50,5%, erano coperti. Le serre in legno e profilati metallici costituivano il 46,15%, quelle in legno il 39,8% e quelle in ferro il 13,6%. Quelle coperte in plastica interessavano il 67,5% della superficie coperta, il 25% con copertura promiscuo, vetro e plastica, ed infine quelle a vetro con il 7,5%. Di tutta la superficie coperta 69,63 ettari risultavano riscaldati con il sistema a diffusione libera di aria calda. Rispetto alla superficie riscaldata i carburanti usati erano: la nafta, che copriva il 46,5%, il GPL, per il 38%, ed il gasolio con il 14,9%.

Per le principali colture praticate si era redatta la seguente classifica: al primo posto si trovavano i fiori recisi, che rappresentavano con i 149,47 ettari sui 164,27 la principale coltura in atto sfiorando il 91% della superficie coltivata; seguivano le piante ornamentali con il 6,30% e la vasetteria con il 2,7%. Dei fiori recisi il 52,1% venivano coltivati in piena aria ed il restante 47,9% in serra. Le specie coltivate erano 56 tra le quali il garofano ed il gladiolo costituivano le più importanti, interessando complessivamente il 57,8% della superficie a fiori recisi.

Estrapolando dal campione il solo Comune di Viareggio, si osservava che all'aumento generale nella consistenza di superficie totale messa a coltivazione, corrispondeva un calo di circa il 3% in quella destinata a fiori; aumentava invece la superficie coperta e riscaldata con le rispettive percentuali del 3% e del 5%.

Rispetto al 1970, l'indagine del 1975 mostrava una leggera diminuzione percentuale della superficie coperta con serre in legno ed un consistente aumento di quelle in profilati metallici. Infatti nel 1975 le prime scendevano al 50% e le seconde salivano invece al 27% della superficie coperta. Ciò si spiegava con il graduale avvicinamento dei posti di impianto dei due tipi di serra, che aveva reso più conveniente quello in ferro per la maggior spesa annua di manutenzione e per la maggiore durata. Nelle aziende viareggine le serre di profilati metallici risultavano più che raddoppiate rispetto al censimento del 1970. Il materiale più comunemente usato risultava, anche nel 1975, il film plastico che interessava l'82% della superficie coltivata e, rispetto al 1970, diminuiva solo del 6% a favore del vetro. Il riscaldamento delle serre, anche nel 1975, era prevalentemente effettuato con aria calda a circolazione libera. Un netto cambiamento si rilevava nel tipo di carburante usato per il riscaldamento delle serre. L'indagine del 1975 aveva infatti messo in evidenza che il gasolio era utilizzato per riscaldare l'86% della superficie. Nei riguardi della superficie riscaldata a Viareggio si aveva la seguente modificazione: se si escludeva la nuova fonte energetica, costituita da gas metano che interessava soltanto il 7% della superficie riscaldata, la rimanente era strettamente dipendente dal gasolio che arrivava a coprire l'83% del fabbisogno totale.

Rispetto ai dati del 1970 nelle 40 aziende censite nel 1975 si erano rilevate notevoli modificazioni strutturali. La superficie media delle aziende risultava aumentata del 5,8% rispetto a quella del 1970 e del 29,7% quella coltivata a fiori. Maggiore del 42% anche la superficie coperta con serre e di conseguenza della stessa percentuale quella riscaldata.

Per le coltivazioni si aveva una riduzione della superficie coltivata a garofano e gladiolo e l'aumento di quella destinata alla produzione di iris e lillium. La riduzione più rilevante era stata accertata nella coltivazione del garofano (30% circa) e la totale scomparsa della coltivazione dello stesso in piena aria.

Nelle 405 aziende censite l'impiego di manodopera al 1970 ammontava complessivamente a 565.314 giornate delle quali il 70,7% veniva fornito dai 1.066 componenti le famiglie coltivatrici. Riguardo al lavoro impiegato nelle aziende floricole versiliesi, oltre che alla confermata prevalenza delle classi di età mature ed anziane, si rilevava che esse fornivano quasi l'86% del lavoro familiare. Infatti il lavoro familiare rappresentava il 72,5% di quello complessivamente impiegato. Inoltre l'incremento delle aziende, nelle quali il totale fabbisogno di lavoro era fornito dai componenti la famiglia del floricoltore, saliva dal 36% del 1970 al 68% del 1975.

### **1.17 - IL PIANO DI LOTTIZZAZIONE DELLA ZONA E9**

Nel Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio, approvato con D.M. 3049/1971, veniva individuata come zona di espansione residenziale E/9 l'area compresa tra la via Aurelia e la Ferrovia in località quartiere dei Fiori.

Nel 1973 alcuni proprietari di vaste aree, incluse nella zona di espansione residenziale E/9 del predetto piano, chiedevano al Comune di Viareggio la possibilità di lottizzare separatamente la loro proprietà secondo le previsioni del P.R.G.C. Così l'Amministrazione comunale, previo il parere della Commissione Urbanistica, invitava gli interessati a predisporre un unico piano di iniziativa privata per tutta la zona E/9, comprendente anche tutte le proprietà con relativo accordo tra i proprietari.

Dopo lunghe trattative, con la diretta partecipazione dell'Amministrazione comunale, veniva raggiunto un accordo tra tutti i proprietari delle aree edificabili compresi nella suddetta zona E/9 ed il conseguente impegno di presentare al Comune di Viareggio il piano di lottizzazione dell'intera zona.

Nel 1976, dopo ripetuti contatti con l'Amministrazione comunale per la verifica delle bozze di progetto della lottizzazione, il progetto definitivo del piano in questione veniva presentato da tutti i proprietari interessati che risultavano essere in numero di trenta circa. Il progetto era stato integralmente elaborato dall'Ing. Andrea Biagiotti e dall'Arch. Giorgio Pietrini di Viareggio.

Inizialmente i sopra citati professionisti ritennero importante descrivere l'ubicazione ed i confini dell'area oggetto del piano di zona E/9. Nel territorio nord del P.R.G.C. del Comune di Viareggio era infatti indicata con la sigla "E/9", cioè zona di espansione n° 9, una fascia di terreni con destinazione residenziale. Questa zona, solo parzialmente edificata lungo l'asse della via Marco Polo a seguito di interventi edilizi precedenti l'avvento del P.R.G.C., era costituita da terreno pianeggiante, in parte incolto (a nord della via Marco Polo) ed in parte prevalentemente coltivato a fiori (a sud della medesima via). Questi terreni si trovavano fra la ex via Aurelia e la ferrovia Pisa-Genova a cavallo della via M. Polo ed erano compresi fra la via S. Maria Goretti a nord e la via Mameli a sud. La fascia di terreni in questione confinava:

A nord	con la via S. Maria Goretti;
A sud	con il tracciato del previsto prolungamento della via Mameli destinato all'attraversamento della ferrovia;
Ad est	in parte con lo svincolo dell'autostrada Bretella Viareggio – Lucca, in parte con terreni di terzi situati in prossimità degli hangars del Carnevale ed in parte con la strada di scorrimento di P.R.G.C.;
Ad ovest	in parte con la via Aurelia ed in parte con la via Nino Bixio.

La fascia di conformazione di terreno interessata aveva una conformazione irregolare, allungata per circa 1000 m., nel senso nord-sud mentre nella direzione ortogonale raggiungeva al massimo una larghezza di circa 250 m. Nel tratto attorno alla via Marco Polo, là dove il confine era costituito dalla via Nino Bixio, la larghezza si riduceva notevolmente mantenendosi pressoché costante sulla misura di 100 m.

La superficie della zona E/9 ammontava a 142.800 mq, di questi 5913 mq erano costituiti da strade esistenti mentre altri 17.500 mq erano occupati da costruzioni realizzate precedentemente al P.R.G.C. Il volume degli edifici esistenti, che occupavano appunto una superficie di mq. 17.500, era di circa 43.800 mc.

Le previsioni e gli indici di P.R.G.C. erano indicati nelle Norme di Attuazione del P.R.G.C. che per la zona E/9 prevedevano la destinazione residenziale con i seguenti indici:

Indice territoriale:	$I_t = 1,5 \text{ mc/mq};$
Indice di utilizzazione:	$Q = 0,50;$

Si destinava inoltre questa zona a Piano Particolareggiato o a Piano di Iniziativa Privata.

Si rimandava quindi lo studio dei diversi aspetti che poteva assumere la questione quando questa sarebbe stata affrontata scegliendo uno dei due strumenti di intervento urbanistico.

Relativamente ai dati di progetto si stabiliva il coefficiente di utilizzazione (Q) che portava ad una superficie fondiaria di:

$$\square \text{ mq. } 142.800 \times 0,50 = \text{mq. } 71.400$$

su cui si sarebbe potuto costruire:

$$\square \text{ mc. } 142.800 \times 1,5 = \text{mc. } 214.200$$

dal momento però che 17.500 mq. erano già stati costruiti, realizzando una volumetria di 43.800 mc., la superficie fondiaria da lottizzare diventava:

$$\square \text{ mq. } 71.400 - 17.500 = \text{mq. } 53.900$$

mentre la cubatura realizzabile su questa diventava:

$$\square \text{ mq. } 214.200 - 43.800 = \text{mc. } 170.400.$$

L'indice fondiario, che caratterizzava questa zona, era ovviamente pari a:

$$\square \text{ } I_t/Q = 1,5/0,50 = 3 \text{ mc./mq.}$$

Per ogni nuovo abitante venivano assegnati 100 mc. di volume, realizzati non solo per insediamenti abitati ma anche a uffici e negozi.

Era pertanto facile calcolare che, a intervento finito, nella zona E/9 fra costruzioni vecchie e nuove sarebbero stati realizzati mc. 214.200 pari ad una popolazione totale di:

$$\square \text{ mc. } 214.200:100 = 2142 \text{ abitanti.}$$

Veniva quindi sottolineato come nel calcolo delle attrezzature collettive, conseguenti il rispetto degli standard edilizi, e nel progetto degli impianti relativi alle opere di urbanizzazione primaria i progettisti si fossero riferiti al numero totale degli abitanti presenti nella zona E/9 e non soltanto a quelli provenienti dai nuovi insediamenti progettati.

Il Comune di Viareggio, secondo le previsioni di P.R.G.C., poteva scegliere fra due differenti soluzioni previste dalle Norme:

- o redigere un piano particolareggiato di esecuzione: in questo caso l'Amministrazione comunale avrebbe dovuto elaborare un piano che tenesse conto delle indicazioni sopra esposte, approvarlo, farlo approvare dai competenti Organi Regionali ed imporlo ai proprietari fruendo delle apposite leggi urbanistiche in materia;
- o redigere un piano di iniziativa privata: si doveva chiedere ai proprietari di presentare un proprio progetto che, inquadrato nelle leggi, agevolasse al Comune stesso le lunghe e contorte procedure

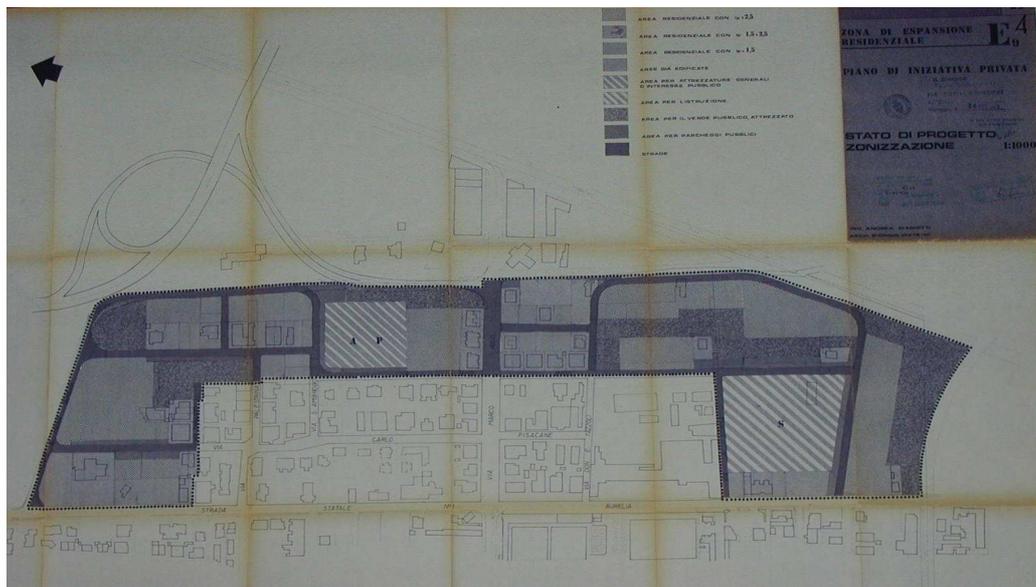
di esproprio ottenendo ovviamente questo progetto l'approvazione dei Committenti senza che occorranza la pubblicazione e le conseguenti osservazioni.

Avendo l'Amministrazione comunale scelto questa seconda soluzione il problema si spostava ora sulla redazione e sulla stesura di un piano di lottizzazione che potesse essere sottoscritto da tutti i proprietari, soddisfacendone nei limiti del consentito le singole esigenze.

A livello metodologico l'esecuzione di un piano di iniziativa privata, seguendo i canoni appariva praticamente ineffettuabile se solo si sarebbe pensato alla necessità di reperire i 71.400 mq. da destinare ad attrezzature collettive: ovviamente nessuno dei proprietari era propenso ad un sacrificio della propria superficie, vincolandola ad attrezzature in favore di altri che invece potevano costruire a pieno sfruttando i vantaggi concessi dall'indice fondiario. A questo punto, per uscire da una impasse che non presentava sbocco alcuno, si sviluppò un concetto urbanisticamente nuovo: il concetto della neutralità territoriale. Ciò si concretizzava nella parità di diritto dei cittadini di fronte alle leggi di esproprio per pubblica utilità e dinanzi ad interventi di pianificazione territoriale. Questa parità di diritto doveva naturalmente intendersi non come limite alle leggi sull'esproprio o comunque alla redazione degli strumenti urbanistici, bensì come barriera insuperabile alla divisione fra cittadini "fortunati", che non erano espropriati o comunque che venivano favoriti delle Norme di piano, e cittadini "sfortunati", che subivano gli eventi contrari, creando, secondo criteri da fissare volta per volta, una forma di compenso che partendo dai primi andasse verso gli altri finendo con il porli appunto su un piano di parità e non di ingiustizia davanti alla legge. Si era quindi inteso rendere "neutro" l'interesse personale di ciascun proprietario sulla destinazione del proprio suolo.

Ai progettisti nel caso specifico si poneva appunto il problema di concretizzare questa "forma di compenso" o "neutralità" livellatrice dei singoli diritti evitando appunto la discriminazione fra proprietario e proprietario. Così nasceva l'idea di progettare un piano a seguito del quale i diritti dei proprietari dei terreni fossero da computarsi non in base alla superficie fondiaria effettivamente posseduta "in loco" ma in ragione della volumetria che ciascun proprietario doveva avere secondo l'Indice Territoriale  $I_t = 1,5 \text{ mc/mq.}$

Essendo poi impossibile realizzare un piano in cui ciascuno potesse costruire sul proprio terreno il volume di spettanza, in quanto sarebbero nati in tal modo contrasti e disarticolazioni inaccettabili sul piano progettuale urbanistico, prendeva così corpo l'idea del "recupero di volume su terreno di altri". Questo ultimo espediente infatti permetteva al proprietario, che vedeva la sua superficie occupata da attrezzature collettive senza potere edificare alcunché, di recuperare la volumetria di sua spettanza su terreno di altro proprietario che per ragioni di piano, si trovasse invece a disporre di una suscettività edificatoria superiore a quella di sua spettanza.



*Piano di iniziativa privata. Marco Polo - 1977*

Questo concetto, concordato inizialmente tra i progettisti e l'Amministrazione comunale, trovava consenzienti i singoli proprietari che, sulla base di quanto sopra esposto, aderivano, con una sola eccezione, al piano di iniziativa privata riuscendo in tal modo ad evitare i pericoli conseguenti un piano particolareggiato di esecuzione.

Per quanto la zona di terreno interessata dal piano si presentasse in gran parte libera da costruzioni, l'ubicazione nel suo interno ed ai margini di zone fittamente popolate e fornite delle necessarie attrezzature collettive tecnologiche aveva vincolato le soluzioni urbanistiche che potevano proporsi al problema di progetto. Numerose erano quindi le considerazioni che si sarebbero potute fare a giustificazione degli elaborati di progetto allegati; di seguito vennero esposte solamente quelle ritenute più importanti ai fini degli insediamenti più significativi.

La localizzazione delle sedi scolastiche era connessa alla densità demografica. Nel 1976 difatti la popolazione ricadente all'interno del piano di zona E/9 e nell'area limitrofa fruiva delle sedi scolastiche ubicate nei dintorni e precisamente:

- 1) scuole materne:

- scuola materna di via M. Polo;
- scuola materna di via Prato.

2) scuole elementari:

- scuola elementare di via Pistoia al Marco Polo;
- scuola elementare di via Prato.

3) scuole medie:

- scuola media L. Viani al Marco Polo;
- scuola media R. Motto di via G. Puccini.

Le distanze di percorrenza, prese dal baricentro ideale dell'area del piano di zona alle singole sedi, erano rispettivamente:

- per la scuola materna: ml. 800 e ml. 550;
- per la scuola elementare: ml. 700 e ml. 550;
- per la scuola media: ml. 900 e ml. 750.

L'Amministrazione comunale aveva in programma la costruzione di una scuola materna in via Rosmini. Tale scuola era già in avanzato stato di edificazione. Aveva altresì in programma l'edificazione di una scuola materna in località Marco Polo – Fossa dell'Abate e nella stessa scuola la definitiva sede della scuola media L. Viani.

La necessità dell'insediamento scolastico, previsto dal D.M. 2/4/1968, aveva imposto un esame della situazione scolastica nell'area prospiciente la zona E/9 in quanto i nuovi costruendi edifici scolastici dovevano essere situati in modo da rispettare le norme in materia di edilizia scolastica. I progettisti pertanto ritennero che con la nuova scuola materna di via Rosmini, con quella esistente di via Marco Polo e quella in programma al Marco Polo – Fossa dell'Abate, potessero essere soddisfatte le esigenze dei quartieri Marco Polo – Fossa dell'Abate e della Rondinella e quindi le aree ad ovest della via Aurelia. Con il previsto ampliamento della scuola media R. Motto di via G. Puccini e con la costruzione della scuola media L. Viani al Marco Polo – Fossa dell'Abate, che per riflesso lasciava in disponibilità alla scuola elementare Marco Polo le aule che successivamente sono state realmente occupate, la popolazione scolastica della zona E/9 trovava spazio sufficiente a soddisfare le proprie esigenze.

Nel progetto del piano di zona E/9 i progettisti avevano scelto come area per collocarvi le attrezzature scolastiche l'area posta a sud dell'intera area interessata. La scelta era tuttavia caduta su tale area per due ragioni:

1. per aver ridotto le percorrenze dei singoli allievi dagli attuali istituti e poi per aver sistemato la scuola stessa in posizione tale da consentire facili accessi e deflussi dalla zona scolastica, essendo questa situata in prossimità della via Aurelia;
2. la scuola materna all'interno della lottizzazione era stata situata in adiacenza a quella elementare per creare una continuità di frequenza nello stesso luogo nel corso dell'esperienza scolastica al fine di diminuire nei bambini piccoli lo choc dovuto al passaggio da un edificio scolastico ad un altro di grado superiore.

La presenza delle sezioni di scuola materna si era resa necessaria per rendere più brevi i percorsi dei bambini che altrimenti avrebbero fruito, nella zona circostante, dei tre impianti situati due al Marco Polo ed uno, in costruzione, sull'angolo di via Leopardi con via Rosmini. Le attuali percorrenze erano invece accettabili per quello che riguardava la scuola media inferiore.

L'area sulla quale si dovevano ubicare la scuola materna e la scuola elementare occupava una superficie di mq. 12.850. aveva pressoché forma quadrangolare e sui lati nord – sud – est era contornata da strade di percorrenza. Sul lato sud aveva inoltre a proprio servizio un'area di mq. 930 da destinarsi a parcheggio.

Era infine prevista una scuola materna per n. 5 sezioni (alunni 150 – mq. 4.000 di terreno) ed una scuola elementare per n. 15 classi (alunni 375 con mq. 8850 di terreno) con i relativi servizi ed aree attrezzate.

In prossimità di via S. Maria Goretti era stata prevista una sistemazione urbanistica che contemplasse la possibilità di inserimento, ove ciò emergesse anche dal redigendo piano del commercio, di un centro commerciale. La zona era stata scelta sulla base di semplici considerazioni elementari relativi ai problemi creati dai punti di vendita:

estrema facilità di accesso dalla via Goretti;

possibilità di ampio parcheggio per i mezzi dei clienti e degli esercenti;

dislocazione periferica rispetto all'agglomerato residenziale del quale quindi non si veniva ad intasare il sistema viario interno.

In effetti il flusso ed il deflusso degli automezzi degli avventori, convogliato attraverso la strada sopra menzionata sulla vecchia via Aurelia, interessava in maniera limitata il quartiere nuovo consentendo pertanto agli abitanti una maggiore quiete e tranquillità.

L'area destinata a centro commerciale aveva una superficie di mq. 8.427 di cui 2.085 destinati alla edificazione e mq. 5.684 per aree libere e di parcheggio.

La conformazione della zona E/9, allungata nel senso nord-sud, aveva suggerito ai progettisti la creazione di un asse sul quale avrebbe dovuto gravare l'intera fascia della zona E/9. Questo asse iniziava a nord con il centro commerciale, proseguiva nell'area in cui erano situate le attrezzature comunali ed il centro di quartiere, attraversava la via Marco Polo, continuava idealmente con il più grande insediamento residenziale, presente nella zona, e terminava infine con la zona delle attrezzature scolastiche.

Volutamente i progettisti avevano sistemato in posizione baricentrica il nucleo comprendente le attrezzature comunali e di quartiere. Ovviamente non era dato al momento di conoscere quali fossero in dettaglio le attività che l'Amministrazione cittadina e quella di quartiere avessero in animo di collocare nella zona suddetta, ma si aveva ragione di ritenere che in questi terreni doveva sorgere:

- delegazione comunale – sede del Consiglio di quartiere – terminale;
- ufficio postale;
- biblioteca e annesso centro culturale;
- sportello bancario;
- e non ultimo, come da indicazioni date dall'Amministrazione comunale, il Palazzo della Pretura per il quale era stata prevista una superficie di terreno di mq. 3.300 circa con un volume di mc. 6.000 circa.

L'area destinata per lo scopo sopra citato aveva un dimensionamento di mq. 6.430 lambita sui lati nord ed ovest da strade di scorrimento e da parcheggi quali avevano una superficie complessiva di mq. 1.540. tuttavia non era stata prevista nel terreno per attrezzature collettive alcuna area destinata al tempo libero, in quanto subito oltre il confine nord della zona E/9 doveva sorgere un centro appositamente attrezzato.

La necessità di seguire il moderno concetto urbanistico, ovvero quello di trasferire il volume costruito in modo da creare un compenso fra i vari proprietari aderenti al piano di iniziativa privata, aveva però condizionato la soluzione che poteva proporsi al problema dell'ubicazione degli insediamenti residenziali. In effetti il desiderio di limitare al massimo questi trasferimenti per ragioni contingenti di ordine fiscale e tributario aveva, soprattutto nel caso dei grandi insediamenti volumetrici, obbligato i progettisti a realizzare in tutti i casi possibili la volumetria di un proprietario sul terreno di questi, senza ricorrere ad onerosi trasferimenti di volumetria a titolo di compenso.

Aveva comunque finito per prevalere il concetto urbanistico là dove si venivano a creare soluzioni palesemente inaccettabili ed in definitiva il risultato finale era stato quello di creare i due insediamenti residenziali più imponenti nelle zone meno popolate che si trovavano alle due estremità dell'asse già sopra menzionate. In definitiva era stata cura precipua dei progettisti quella di sistemare sempre in prossimità di tali realizzazioni ampie zone di verde con funzione di "polmone" ed una conveniente superficie di parcheggio pubblico da aggiungere a quello privato secondo le modalità che venivano indicate dalle norme di attuazione. Poiché la cosa non contrastava con i calcoli urbanistici dei volumi e delle superfici da insediare, in talune zone si era potuta progettare la realizzazione di nuovi volumi con indice fondiario pari a quello medio di zona, ossia 1,5 mc/mq.

Operando in tal senso si era conseguito il duplice scopo di poter rendere costruibile anche quei lotti che, per fortuna distribuiti l'uno in prossimità dell'altro su zone assai ristrette, avevano superfici piccole e di poter diversificare con la creazione di una differente tipologia edilizia gli insediamenti da realizzare. Seguendo le norme di attuazione si poteva infatti osservare che ai volumi degli edifici più grandi, i quali raggiungevano i 14 m. di altezza, si contrapponevano i fabbricati costruiti nelle zone con indice 1,5 mc/mq. prevedendo la costruzione di villette con altezza non superiore a m. 8,50.

Per queste zone marginali, indicate nelle tavole di progetto con la sigla C/P, i progettisti giudicarono rilevante una procedura accelerata ritenendo che l'Amministrazione comunale dovesse concedere, dopo aver sancito l'approvazione del piano di zona E/9, licenze edilizie ai proprietari richiedenti in quanto eventuali modifiche al piano stesso, che si rendessero necessarie in sede di approvazione tutoria, non riguarderebbero certamente tali zone che occupavano fra l'altro superfici modeste. Naturalmente il rilascio della licenza edilizia doveva essere subordinato al pagamento delle opere di urbanizzazione primaria e della quota parte di quelle di urbanizzazione secondaria nella misura in cui questi importi venivano stabiliti dall'Amministrazione comunale.

Una piccola superficie di terreno, posta in fregio alla via Aurelia davanti al Mercato dei Fiori, cadeva nella zona di vincolo cimiteriale. Era difatti intendimento dei progettisti consentire su tale superficie la costruzione di edifici destinati esclusivamente a magazzini da realizzare in aderenza ai fabbricati già esistenti che evidenziavano pareti antiestetiche per esser prive di aperture sui lati nord e sud, previo nulla osta delle Autorità Sanitarie.

La situazione delle infrastrutture per trasporti delle zone che stavano ai margini del piano di zona E/9 e le previsioni di P.R.G.C. avevano praticamente imposto ai tecnici progettisti la soluzione che era stata adottata per il piano viario della fascia di terreni da lottizzare. Il sistema stradale previsto nel piano di zona E/9 era in effetti costituito dalle logiche prosecuzioni di quello attuale nonché da una serie di arterie che mantenendosi periferiche rispetto alla zona stessa, avevano lo scopo di raccogliere e di distribuire i traffici che, attraverso altre strade di penetrazione, provenivano ed erano indirizzati verso la zona E/9. In particolare era stato studiato il modo di convogliare i traffici che per ragioni di funzionamento in certe ore di punta avrebbero afflitto determinate zone come quelle circostanti le attrezzature scolastiche ed il centro commerciale.

I progettisti comunque ritenevano che il buon funzionamento della rete stradale si poteva ottenere solo e soltanto quando sarebbero state realizzate le previsioni di P.R.G.C. in materia di infrastrutture per trasporti quali l'attraversamento della ferrovia con la strada di scorrimento, una migliore realizzazione dello svincolo fra la via Aurelia, l'autostrada Bretella Lucca – Viareggio e l'Aurelia Nuova nonché la realizzazione delle altre attrezzature per trasporti.

Aree da cedere al Comune per l'attuazione delle norme di P.R.G.C. (Q = 0,50) ed a soddisfazione degli Standard edilizi (D.L. 2/4/1968):	Mq 51.744 + 13.743 mq =	Mq. 65.487
---	-------------------------	------------

Aree per l'istruzione	Mq. 6/abit. =	Mq. 12.850
Aree per attrezzature di interesse comune	Mq. 3/abit. =	Mq. 6.430
Aree per gli spazi pubblici a verde, per il tempo libero, lo svago, lo sport	Mq. 12/abit. =	Mq. 26.038
Aree per parcheggi pubblici	Mq. 3/abit.=	<u>Mq. 6.462</u>

	<b>Totale</b>	Mq. 24/abit.=	Mq. 51.744
Strade nuove			<u>Mq. 13.743</u>
	<b>Totale</b>		Mq. 65.487
Strade esistenti			<u>Mq. 5.913</u>
	<b>Totale superficie fondiaria</b>		Mq. 71.400

Il suddetto totale della superficie non fondiaria corrispondeva pertanto alla metà dell'intera area E/9 valutata in mq. 142.800.

Il predetto progetto di piano di lottizzazione, integralmente terminato agli inizi del mese di giugno del 1976, veniva approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 25/06/1976 sotto il profilo tecnico e nella seduta del 02/07/1976 sotto il profilo economico – contrattuale. Allo scopo di concretizzare la lottizzazione proposta, era stato infatti compilato, a cura della Sezione Urbanistica del Comune di concerto con gli interessati e sentito l'Ufficio Legale del Comune, uno schema di convenzione secondo le norme dell'art. 8 della legge 765/1967, anch'esso approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 02/07/1976.

Con la deliberazione n. 376 del 03/08/1976 il Consiglio Comunale approvò quindi il Piano di Lottizzazione privata dei terreni compresi nella zona del vigente P.R.G.C. E/9 Residenziale.

Successivamente lo schema di convenzione subì alcune modifiche, soprattutto relative alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria; modifiche appunto che determinarono una nuova approvazione di tale schema da parte del Consiglio Comunale con la deliberazione n. 190 del 27/05/1977 in conseguenza anche della emanazione della legge 28/01/1977 n. 10 che prevedeva nuove norme di edificabilità dei suoli, già soggetti a licenza edilizia.

L'intera documentazione del piano di lottizzazione venne poi inviata alla Regione Toscana che la sottopose all'esame della Commissione Regionale Tecnico Amministrativa – Sezione Urbanistica e Beni Ambientali. Nella seduta del 29/9/1977 la C.R.T.A innanzitutto evidenziò che la lottizzazione in oggetto ricadente in zona E/9 del P.R.G.C. (espansione residenziale) era caratterizzata dai seguenti indici:

Indice territoriale (It) =	1,5 mc/mq;
Coefficiente di utilizzazione residenziale =	0,5.

La lottizzazione inoltre insisteva su un'area parzialmente edificata a seguito di interventi edilizi precedenti l'adozione del P.R.G.C.

La superficie della zona E/9 era di mq. 142.800 di cui risultavano già utilizzati mq. 5.913 per la viabilità esistente e 17.500 mq. occupati da costruzioni precedentemente realizzate. Il volume degli edifici esistenti risultava di 43.800 mc. Sulla base delle Norme Tecniche di attuazione del P.R.G.C. i dati di progetto risultavano i seguenti:

superficie fondiaria:	mq. 142.800x0,5=	71.400 mq.;
volume edificabile:	mc. 142.800x1,5=	214.200 mc.;

In definitiva detraendo il volume edificato, la cubatura realizzabile ulteriormente risultava di 170.400 mc e la superficie fondiaria da lottizzare di 53.900 mq.

Complessivamente nella zona E/9 gli abitanti previsti risultavano 2.142 circa.

Per l'attuazione della norma di P.R.G.C. (Q=0,50) e con riferimento agli standards edilizi (D.M. 2/4/1960) le aree da cedere al Comune risultavano le seguenti:

aree per istruzione	Mq. 6/abit. =	Mq. 12.850
aree per attrezzature di interesse comune	Mq. 3/abit. =	Mq. 6.430
aree per spazi pubblici o verde, per il tempo libero, lo svago, lo sport	Mq. 12/abit.=	Mq. 26.038
aree per parcheggi pubblici:	Mq. 3/abit. =	Mq. 6.462
	<b>Totale</b>	<b>Mq. 51.744</b>
strade nuove		Mq. 13.743.
strade esistenti.		<u>Mq. 5.913</u>
	<b>Totale superficie non fondiaria</b>	<b>Mq. 71.400</b>

L'esistenza di edifici e la necessità di attuare un compenso fra i vari proprietari partecipanti al piano di lottizzazione aveva suggerito uno schema di intervento che si caratterizzava in due nuclei residenziali di maggiore dimensione, posti all'estremità dell'asse trasversale della zona, distribuendo così una serie di volumi minori nei restanti lotti. Lungo il suddetto asse e ubicata in zona baricentrica, anche rispetto al quartiere esistente, vi era la previsione di un'area per attrezzature di interesse pubblico.

Il piano di lottizzazione indicava inoltre la localizzazione di un'area per attrezzature scolastiche (scuola materna ed elementare) in posizione tale da risultare complementare e funzionale rispetto alle iniziative comunali nelle zone limitrofe. Per di più era prevista una sistemazione urbanistica che offrisse la possibilità, in relazione al Piano del Commercio, di inserire un centro commerciale in prossimità di via S.M. Goretti. A tal fine erano previsti ampi parcheggi e si era scelta una localizzazione decentrata rispetto alla viabilità principale del quartiere residenziale esistente e di quello in progetto. Il verde pubblico era poi reperito in aree adiacenti ai nuclei di maggiore insediamento.

Le Norme di Attuazione del piano di lottizzazione E/9 fissavano le linee di intervento edilizio suddividendo la zona

in 5 comparti architettonici che interessavano gli episodi di maggior rilievo, fissando per ciascun comparto le relative volumetrie. Per gli episodi nuovi, individuabili nella cartografia, valevano indici urbanistici così come specificati nell'art. 5 delle Norme stesse.

Sulla base di queste premesse la C.R.T.A. considerò che sotto il profilo della distribuzione urbanistica il piano in questione appariva sufficientemente studiato in relazione alla situazione esistente ed organizzava organicamente i residue spazi. Le attrezzature pubbliche e le aree verdi apparivano quindi collocate correttamente anche in relazione alle esigenze delle zone già edificate in aree limitrofe. Gli indici di piano erano quindi correttamente applicati anche in riferimento agli standard urbanistici.

La C.R.T.A tuttavia espresse una serie di prescrizioni così riassumibili:

- a) che la Tabella A, allegata alle Norme di piano E/9 e riferita alla tavola B2, fissava la volumetria, la superficie coperta e l'altezza di ciascun edificio si riferiva solo agli edifici da realizzare nei comparti architettonici (mc. 144.497), cioè solo su parte del volume ulteriore realizzabile; inoltre l'art. 3 delle Norme relativo agli edifici esistenti prevedeva la possibilità per questi ultimi di adeguamenti volumetrici fino al massimo di mc. 1,5 per mq.;
- b) che la dizione dell'art. 3 e la non completezza della tabella non risultavano congrue con l'impostazione del piano di zona che si basa su un indice territoriale non fondiario e che quindi, fissato il limite massimo di edificabilità della zona, non permetteva ulteriori aumenti di volume globale essendo questo fissato in 170.400 mc. ivi compresi i volumi esistenti; pertanto era necessario che la Tabella A fosse sostituita dalla Tabella che dà atto delle superfici di lotto e dei volumi edificabili;
- c) che doveva essere modificato l'art. 5 punto B/1), sostituendo la dizione: "a) indice di fabbricabilità fondiaria  $I_f = V/S$  lotto mc/mq 1,5" con la seguente: "V max (volumetria massima consentita) vedi Tabella A";
- d) che il 2° comma dell'art. 3 delle norme doveva essere inoltre sostituito con il seguente: "Gli stessi potevano subire trasformazioni ferma restando la volumetria esistente. Per i lotti specificati nella Tabella A era ammesso un aumento di volume nei limiti in essa indicati";
- e) che la tavola B2 doveva essere integrata con la indicazioni numerica di tutti i lotti così come riportato nella tavola "B2 modificata";
- f) che all'art. 6 doveva essere soppresso il comma del punto B) che fissa le modalità di calcolo dei volumi nelle zone C/P essendo essi già fissati nella Tabella A; al punto C) doveva essere aggiunta la seguente dizione: "Fermo restando il volume massimo edificabile nelle zone C/P così come individuato dalla tavola B2 e dalla Tabella A";
- g) che in relazione a quanto sopra la Tabella B doveva essere eliminata in quanto ricompresa nella Tabella A salvo inserire: - il primo comma della nota sotto asterisco nell'art. 6 punto C) di seguito alla dizione più sopra prescritta, come ultimo comma;
- h) che la tavola B5 doveva essere modificata per quanto riguarda i volumi edificabili nei comparti architettonici adeguandoli ai volumi riportati nella Tabella A.

Il rilascio del nulla osta da parte della C.R.T.A. venne dunque concesso con le sopra elencate prescrizioni. Dopodiché la Giunta Regionale, tenendo presente in parere della C.R.T.A., approvò il piano di lottizzazione privata per la zona E9 in località Quartiere dei Fiori del Comune di Viareggio.

Considerato che da parte della Regione Toscana il nulla osta fu concesso con prescrizioni, il Comune di Viareggio, con nota del 22/01/1979, faceva presente:

- a) di aver provveduto in sede di istruttoria a far pervenire la Tabella A dimostrativa dei volumi ulteriormente edificabili, richiesta dal voto della C.R.T.A., redatta secondo le modificazioni ritenute necessarie nella seduta della C.R.T.A. nella quale fu esaminato il progetto di lottizzazione; questa nuova Tabella, contenente tutte le indicazioni prescritte dalla C.R.T.A., fu successivamente allegata agli atti restituiti al Comune regolarmente vistata; pertanto la relativa prescrizione si ritenne superata.
- b) Che non risultava chiaro dagli atti la ulteriore edificabilità della zona E/9. Infatti dalle premesse del voto della C.R.T.A. e dalla citata Tabella A risultava, sulla base dei dati urbanistici, una capacità volumetrica complessiva di 214.200 mc. Di questa volumetria totale risultavano già utilizzati per edifici esistenti 43.800 mc., per cui la residua capienza era di 170.400 mc. Peraltro dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 9232/1977 pareva volersi fissare in 170.400 mc. il volume massimo complessivo edificabile nell'area, compresi i volumi esistenti.

La Tabella A modificata doveva quindi essere inserita nell'atto di autorizzazione a lottizzare che il Consiglio Comunale doveva assumere a seguito del nulla osta regionale.

Dagli atti approvati risultava la situazione seguente:

volume totale edificabile	mc. 214.000
volumi già esistenti	mc. 43.792
nuovi volumi da utilizzare	mc. 170.400

L'ulteriore volume da realizzare doveva essere diviso, come dimostrato dalla Tabella A modificata, secondo la prescrizione del voto della C.R.T.A. nella maniera seguente:

nuovi volumi realizzabili su lotti edificabili	mc. 168.283
nuovi volumi ancora realizzabili su lotti esistenti	mc. 2.004
Totale nuovi volumi edificabili	mc. 170.287

La dizione, contenuta nel considerato 2° capoverso della deliberazione n.9232/1977 della Giunta Regionale, "ivi

compresi i volumi esistenti” riferita al volume massimo ulteriormente edificabile di 170.400 mc., pur essendo riferibile nel contesto relativo alla prescrizione sui contenuti della Tabella A, poteva ingenerare dubbi sulla reale ulteriore edificabilità della zona.

Premesse quindi le sopra esposte considerazioni, nella seduta del 30/04/1979 la C.R.T.A. espresse un nuovo parere confermando la prescrizione relativa alla modifica della Tabella A, contenuta negli atti trasmessi dal Comune di Viareggio così come indicato nella Tabella A modificata, allegata al voto della C.R.T.A. in data 29/9/1977, trasmessa al Comune con gli atti allegati alla deliberazione di Giunta Regionale n. 9232/1977; e ribadendo che si doveva modificare la dizione “ivi compresi i volumi esistenti”, contenuta nel citato considerando della deliberazione di Giunta Regionale n. 9232/1977, con la dizione “ivi compresi i volumi realizzabili su lotti esistenti” che risultava dalla proposta di modifica alla citata Tabella A.

Conseguentemente la Giunta Regionale, accogliendo il suddetto parere della C.R.T.A., con la deliberazione n. 6607 del 27/06/1979 approvò i chiarimenti riguardanti il piano di lottizzazione di iniziativa privata della zona E/9 del Comune di Viareggio.

### 1.18 - LE ZONE ALBERGHIERE

Il P.R.G. del Comune di Viareggio, approvato con D.M. n.3049 dell’8/7/1971, individua per la prima volta le zone turistiche con le lettere “h” e “y” (cfr. Tavola di zonizzazione di P.R.G.C. in scala 1:5.000). Il Piano suddetto individuava infatti la zona alberghiera suddivisa in due parti: la prima compresa tra la via U. Foscolo, piazza D’Azeglio, viale Manini e la seconda compresa tra il viale Buonarroti, via XX Settembre, viale Carducci e via Sadun. In tale zona erano ammissibili interventi di conservazione e di risanamento. Altra zona con notevole presenza di strutture alberghiere era indicata la zona R1 Residenziale, compresa tra le vie Pilo, Manin, piazze Garibaldi e D’Azeglio. Tuttavia il P.R.G.C. prevedeva anche zone di espansione alberghiera, di cui una in Darsena, a sud della Nuova Darsena e lungo il viale Europa; in cartografia segnata col simbolo “E3”. Anche nella frazione di Torre del Lago, sia lungo il lago di Massaciuccoli sia alla Marina erano previste zone di “Espansione” alberghiera, indicate in cartografia la prima con “E1” e la seconda con “E2”. Le Norme di Attuazione del P.R.G.C. disciplinavano poi le zone turistiche con i seguenti articoli:

Art. 20 – Classificazione e destinazione d’uso delle zone turistiche.

Le zone turistiche sono classificate in:

- 1) zone turistiche di nuovo impianto h.
- 2) zone turistiche dell’attuale centro di Viareggio y.

In esse saranno consenti esclusivamente edifici connessi all’industria turistica: alberghi, pensioni clubs, impianti sportivi e di svago, negozi, ristoranti, locali per spettacoli, agenzie turistiche e simili.

Saranno consentite abitazioni esclusivamente nelle zone turistiche y per una aliquota non superiore al 20% del volume massimo edificabile.

Art. 21 – Zone turistiche h

L’attuazione di queste zone avverrà attraverso piani di Espansione che dovranno osservare i seguenti indici:

- a) It indice di fabbricabilità territoriale: 0,20 mc/mq.
- b) Q indice di utilizzazione: 0,50.

Art. 22 – Zone turistiche y

L’attuazione di queste zone avverrà attraverso piani di Ristrutturazione che dovranno osservare i seguenti indici:

- a) It indice di fabbricabilità territoriale: 4,00 mc/mq.
- b) Q indice di utilizzazione: 0,50.

Saranno consentite demolizioni e ricostruzioni di edifici, anche prima della formazione dei Piani di Ristrutturazione, che siano destinati esclusivamente ad alberghi e pensioni e quando non venga superata del 10% l’attuale volumetria e vengano osservate le prescrizioni di cui al successivo art. 39.

Nella Tabella, allegata alle Norme, veniva così riassunto:

Destinazione d’uso delle zone	Numerazione delle zone	Indici edilizi			Modalità di attuazione	
		Completamento	Espansione Ristrutturazione			
			It mc/mq	Q		
<b>6) TURISTICHE</b>						
Alberghiere = h	T.L. = E1, E2	-	0,20	0,50	E	P.P. Esecuzione o P. Iniziativa Privata

	V = E3	-	0,20	0,50	E	P.P. Esecuzione o P. Iniziativa Privata
Alberghiere = y	V = R1	-	4,00	0,50		P.P. Esecuzione o P. Iniziativa Privata

Nella seduta del 07/02/1977 la Commissione Urbanistica comunale affrontò il problema della situazione ricettiva turistica nel suo complesso generale ed in particolare quello della ristrutturazione delle case – albergo e degli alberghi chiusi. A seguito di un'indagine, relativa al confronto della ricettività alberghiera di Viareggio nel periodo 1962 – 1976 e svolta dall'ufficio Tecnico del Comune, vennero esposti i dati finali indicanti da un lato una diminuzione sostanziale di posti letto e dall'altro un leggero incremento, invece, delle camere con pasti. Inoltre si riscontrò che recentemente alcuni alberghi avevano presentato regolare domanda per la ristrutturazione in Residence come l'Imperiale ed il Continentale. Vi era altresì da definire il caso della Lago – Mare a Torre del Lago dove gli alberghi erano stati realizzati in contrasto alle previsioni in quanto, di fatto, risultavano con carattere di condomini e gli alloggi venivano venduti non singolarmente ma a nome di società per azioni. Mentre era stata risolta il caso dell'albergo Regina, che aveva ottenuto lo svincolo si poteva destinare come si voleva, resta da affrontare il problema della tipologia per il Residence ed il Motel perché si trovava fuori dalla legislazione e non avevano alcuna figura giuridica. Infatti per la tipologia la legge vigente prevedeva tre categorie: alberghi, pensioni e locande; a latere vi erano quindi i Residence ed i motel senza alcuna figura giuridica che poteva comunque essere inquadrata come aveva già fatto la Regione Lombardia. I sindacati era tuttavia contrari a qualsiasi svincolo degli alberghi poiché porterebbe conseguenze negative sull'occupazione, specie in Viareggio dove la ricezione turistica, oltre che orientata verso la pensione o la camera con pasti, aveva avuto solo il 10% della ricettività della Versilia. Si ricordava appunto che l'argomento assumeva dunque un carattere comprensoriale, per cui si riteneva che la situazione si sarebbe potuta migliorare solo se vista nell'ambito della Versilia. La crisi pertanto non era limitata agli alberghi ma investiva tutti i settori del turismo; forse era dovuta ad una serie di fattori: di costo e di gestione, che determinavano il rialzo dei prezzi, nonché la degradazione dell'ambiente; infine altro fattore era costituito dal tipo di turismo che durante gli ultimi anni era sostanzialmente mutato rendendo le attuali strutture ricettive inadeguate. Così per risolvere la complessità della ristrutturazione alberghiera e la definizione della normativa si propose di suddividere gli alberghi in tre categorie:

- 1) prima categoria: alberghi che fanno tradizionalmente parte della storia turistica di Viareggio per i quali era necessario lasciare inalterata la loro dimensione alberghiera quali Principe di Piemonte, Royal ed Excelsior;
- 2) seconda categoria: alberghi di notevole importanza ambientale per i quali si riteneva necessaria la conservazione del ruolo alberghiero e per i quali poteva essere consentita una più sostanziale ristrutturazione interna come Imperiale, Palace, Continentale etc.
- 3) terza categoria: alberghi che non rappresentavano alcun valore come Regina, Maestoso, Maria Cristina, Derna Mare, etc.

La Commissione Urbanistica concluse la seduta approvando la citata suddivisione degli alberghi nelle tre categorie e la relativa ristrutturazione con modifica in Residence.

L'importanza della questione turistico alberghiera addusse pertanto l'Amministrazione comunale ad essere tempestiva sull'aggiornamento normativo.

Il Consiglio Comunale nella seduta del 16/5/1979 approvò difatti la deliberazione n. 257 con la quale erano state individuate le zone di recupero ai sensi dell'art. 27 della legge 05/08/1978 n. 457.

La L.R. del 21/05/1980 n. 59 all'art. 1 disciplinava gli interventi finalizzati al recupero dell'edificato, al superamento delle condizioni di degrado presenti nelle zone di recupero, di cui all'art. 27 della legge 05/08/1978 n. 457, nonché a conseguire:

- a) La valorizzazione degli assetti sociali e produttivi esistenti.
- b) Le utilizzazioni compatibili rispetto ai caratteri degli immobili, tese al riequilibrio delle funzioni sul territorio.
- c) Il soddisfacimento delle esigenze residenziali ed il recupero delle attività produttive compatibili.
- d) La dotazione dei servizi pubblici e collettivi e degli standard di legge.
- e) La tutela e la valorizzazione dei caratteri culturali, espressivi, ambientali e di testimonianza storica degli edifici, nonché delle aree di particolare valore paesaggistico.

Della citata L.R. 59/1980 l'art. 5 stabiliva che i Comuni, al fine di adeguare lo strumento urbanistico alle finalità previste dal citato art. 1, potevano adottare una variante che definisse il complesso degli interventi sul patrimonio edilizio esistente secondo le categorie previste dall'art. 2 della suddetta Legge:

- a) La valorizzazione degli assetti sociali e produttivi esistenti;
- b) Le utilizzazioni compatibili rispetto ai caratteri degli immobili, tese al riequilibrio delle funzioni sul territorio;
- c) Restauro e risanamento conservativo;
- d) Ristrutturazione edilizia;
- e) Ristrutturazione urbanistica.

Per tale variante quindi non era necessaria l'autorizzazione regionale.

Così l'Amministrazione comunale si attivò per predisporre tale strumento urbanistico. Con la predetta variante:

- Si procedeva alla classificazione dei singoli immobili, complessi edilizi, isolati ed aree, sulla base di parametri riferiti ai caratteri architettonici ed urbanistici, al grado di testimonianza storica, al valore culturale, espressivo ed ambientale, ed alla tipologia.

- Si indicavano le destinazioni d'uso eventualmente incompatibili con i caratteri di cui alla precedente linea, tenuto conto anche delle utilizzazioni in atto e delle esigenze del recupero.

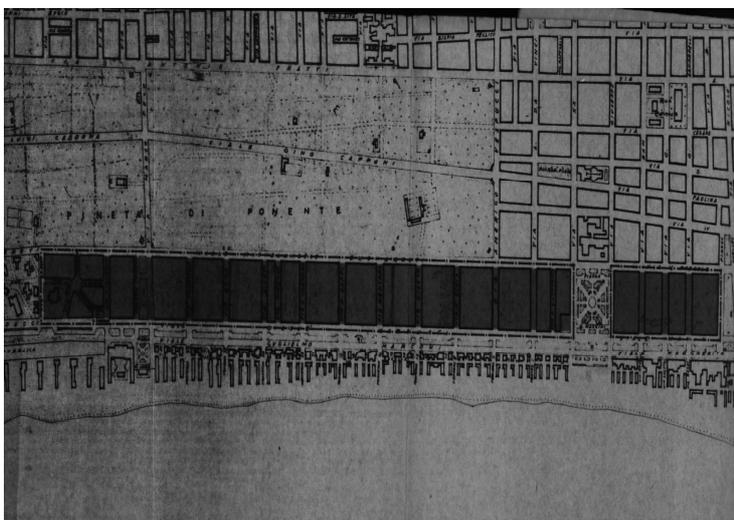
Allo scopo di effettuare l'analisi della formazione fisica dell'insediamento cittadino, la rilevazione e catalogazione dell'unità edilizia tipologia tradizionale, con la deliberazione n. 240 del 06/05/1982 veniva affidato l'incarico alla Cooperativa di Progettazione "Città Futura".

La proposta di variante presentata dalla Cooperativa incaricata si costituiva di una schedatura e di una normativa di attuazione, oltre che di una relazione e di materiale cartografico.

#### PREMESSA

La normativa di variante per le zone Ks ed R1 residenziale era stata redatta tenendo conto della impostazione normativa della L.R. 59/80 che riguardava gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente. Queste norme regionali emanate a seguito della L. Nazionale 457/78 erano state fino ad oggi, in diverse realtà, interpretate ed applicate unicamente come indicazioni riguardanti i centri storici od il patrimonio edilizio di valore storico od artistico mentre la loro stessa natura ed ispirazione di fondo era quella di regolamentare l'insieme degli interventi edilizi sull'intero patrimonio edificato al di là del suo inserimento in zone omogenee di Piano di tipo A (centri storici).

La L.R. 59/80 difatti si poneva, oltre l'obiettivo del superamento del degrado nelle zone di recupero, il riequilibrio delle funzioni sul territorio, la dotazione di servizi, il soddisfacimento delle esigenze residenziali ed il recupero delle attività produttive, cioè obiettivi che riguardavano l'insieme del territorio urbanizzato e che inserivano nella normativa urbanistica una nuova visione che forniva un quadro organico del tessuto edificato, urbano e non, e delle implicazioni sociali ed economiche. Questo tipo di impostazione della legge si era rivelato molto utile per la definizione di una normativa particolareggiata per la zona di conservazione Ks ed R1 residenziale per la quale veniva già evidenziata nella relazione al P.R.G. del 1968 come "la mancanza di adeguati strumenti normativi, urbanistici ed edilizi ha determinato un profondo degradamento della zona, che ha perduto il suo prevalente carattere turistico, residenziale"; anche se poi la previsione di Piano indicava queste aree come zone di ristrutturazione e completamento; che fu successivamente modificata in zona di conservazione e risanamento Ks a seguito del parere della Soprintendenza ai Monumenti che evidenziava come "la zona compresa tra il viale Carducci ed il viale Buonarroti non dovrà essere sistematicamente ristrutturata, poiché l'interesse ambientale della maggior parte degli edifici esistenti è tale da costituire le caratteristiche essenziali della città di Viareggio", indicando peraltro la necessità, data la previsione di interventi singoli di ristrutturazione e risanamento con il 20% di aumento di volume per le strutture ricettive, del vincolante parere della Soprintendenza stessa sui progetti di trasformazione edilizia.



Zona KS

Prov. di Lucca		Comune di Viareggio		Isolato N° 4																					
Rilevato nel Patrimonio Edilizio		Anno 1982																							
Circoscrizione		CANTO DI FONTE		N. Ed. 1																					
Cassato		Foglio 146		P. Sez. di P.P.A. 1/7																					
		P. Particelle 34-1		Edificio N° 4																					
Allineamento dell'Edificio: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Allineato</li> <li><input type="checkbox"/> Non allineato fino a m. 1,00</li> <li><input type="checkbox"/> Non allineato più di m. 1,00 con area aperta</li> <li><input type="checkbox"/> Non allineato più di m. 1,00 con area chiusa</li> </ul>																									
Impianto Tipologico dell'Edificio: <table border="0"> <tr> <td>1</td> <td>Passato al Fianco</td> <td><input type="checkbox"/> Presente</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Non presente</td> </tr> </table>						1	Passato al Fianco	<input type="checkbox"/> Presente	<input checked="" type="checkbox"/> Non presente																
1	Passato al Fianco	<input type="checkbox"/> Presente	<input checked="" type="checkbox"/> Non presente																						
Epoca di costruzione o di Completa Risanazione: <table border="0"> <tr> <td>2</td> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Preesistente al 1970</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Dal 1945 al 1970</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Dal 1915 al 1945</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Dal 1900 al 1915</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Anterore al 1900</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> </table>						2		<input checked="" type="checkbox"/> Preesistente al 1970	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Dal 1945 al 1970	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Dal 1915 al 1945	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Dal 1900 al 1915	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Anterore al 1900	<input type="checkbox"/> Non accertabile
2		<input checked="" type="checkbox"/> Preesistente al 1970	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Dal 1945 al 1970	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Dal 1915 al 1945	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Dal 1900 al 1915	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Anterore al 1900	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
Numero dei piani fuori terra: <table border="0"> <tr> <td>3</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Un piano</td> <td><input type="checkbox"/> Altri quattro piani</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Due piani</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Tre piani</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Quattro piani</td> <td><input type="checkbox"/> Non accertabile</td> </tr> </table>						3		<input type="checkbox"/> Un piano	<input type="checkbox"/> Altri quattro piani			<input type="checkbox"/> Due piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Tre piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile			<input type="checkbox"/> Quattro piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile				
3		<input type="checkbox"/> Un piano	<input type="checkbox"/> Altri quattro piani																						
		<input type="checkbox"/> Due piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Tre piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
		<input type="checkbox"/> Quattro piani	<input type="checkbox"/> Non accertabile																						
Parti dell'Edificio con numero di Piani inferiori al massimo: <table border="0"> <tr> <td>4</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Sì</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> No</td> </tr> </table>						4		<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No																
4		<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No																						

Scheda tipo

Le finalità della redazione di una normativa urbanistica particolareggiata per una peculiare area della città, caratterizzata da rilevante "interesse ambientale degli edifici" e contemporaneamente da una forte pressione immobiliare che portò ad un "degradamento della zona", erano state di tre ordini:

- La prima riguardava la salvaguardia fisico – morfologica relativa all'aspetto architettonico con particolare riguardo alla tutela e la valorizzazione dei caratteri espressivi ed ambientali ancora presenti e che sono distintivi di molti edifici significativi per valore culturale, ambientale o connotazione tipologica.
- La seconda riguardava il superamento delle condizioni di degrado presenti caratterizzate dall'eccessivo addensamento di volumetrie e di corpi di fabbrica incoerenti all'interno degli isolati avendo come obiettivo il contenimento del carico urbanistico complessivo della zona ed il riordino dell'edificato.
- La terza riguardava la salvaguardia funzionale relativa alla destinazione d'uso in atto peculiare della zona e con particolare riguardo alla vocazione e all'indirizzo turistico – ricettivo e al mantenimento delle strutture alberghiere esistenti.

## EVOLUZIONE STORICA

Quest'area era una delle più recenti zone di edificazione del centro cittadino di Viareggio che dopo la formazione del primo borgo del 1534, anno della edificazione della Torre militare oggi detta "Matilde", e fino al 1682, anno del primo "piano urbanistico" a scacchiera realizzato dall'ing. Giovanni Arzi, rimase limitata ad un ristretto quadrilatero definito dalla via Romana, il canale Burlamacca, la vecchia Casa del Commissariato lungo l'attuale via S. Antonio ed il vecchio Convento dei Frati il cui muro correva lungo l'attuale via Cavallotti.

L'espansione avvenne successivamente, a partire dalla fine del 1600, sulla base di quell'iniziale primo piano regolatore gli insediamenti a cui ne seguirono altri che mantennero l'iniziale disposizione a scacchiera della sistemazione dell'abitato che influiva direttamente sulla nascita di una particolare tipologia edilizia a schiera, con ben definiti caratteri e rapporti architettonici che mantennero la loro validità, anche al mutare delle dimensioni degli edifici, per molti decenni.

Lo sviluppo dell'attuale zona a mare di Viareggio era da mettersi in relazione diretta con la scoperta del valore terapeutico dei bagni di mare iniziato ai primi dell'800 che portò sin dal 1828 alla edificazione a Viareggio di due strutture lignee che costituiscono i primi stabilimenti balneari (divisi per sesso) e che a cavallo della metà del secolo XIX cominciò a portare a Viareggio un flusso di "villeggianti" numericamente non elevatissimo ma di censo sicuramente alto che richiedevano nuove aree per edificarvi case in proprietà o alberghi per il loro soggiorno stagionale. Si ha così, fino al 1870, l'addensamento sui due lati del viale a mare dell'epoca (attuale via Foscolo) di alberghi e residenze della ricca clientela degli stabilimenti e successivamente nel 1872 si aveva invece il tracciamento della coppia di viali Manin - Carducci e Margherita - Merconi e la successiva lottizzazione di queste aree acquisite dal regio demanio con il vincolo di costruirvi, entro breve tempo grandi alberghi, ville e altre costruzioni di pregio.

L'operazione di concessione ed edificazione non fu così lineare e destò qualche perplessità per la rendita fondiaria incamerata dai privati ma portò comunque ad una abbastanza celere crescita edilizia della zona che già nel 1911 comprendeva 15 alberghi e 10 pensioni.

La lottizzazione eseguita su quadrati, che ripetevano dal punto di vista del tessuto urbano lo stesso disegno a scacchiera della parte già realizzata della città di Viareggio, avvenne attraverso due tipi edilizi distinti e caratterizzanti l'insediamento nel suo complesso.

A) Il primo tipo edilizio riprendeva i caratteri ed i rapporti architettonici dalle tipologie edilizie abitative a schiera su due piani in contatto diretto con il percorso e l'orto murato retrostante che avevano costituito la tipica struttura dell'edilizia viareggina fin dal primo sviluppo nel 1700, anche se i lotti di terreno in queste aree avevano un fronte circa doppio degli altri nella zona più antica della città, 6-12 metri rispetto a 3-6 delle casette; era però nella rifinitura delle facciate che si evidenziava il diverso tipo di proprietà e l'uso che veniva caratterizzato dai balconi, cornicioni, marcapiani, falsi bugnati, finestre a tabernacolo tipici degli schemi ecletticamente umbertini che in seguito si arricchirono, secondo la moda decorativa, di nuovi ornamenti di facciata (volute, mensole, medaglioni, tondi e spirali, decorazioni pittoriche e ceramiche del sottogronda) che lasciarono comunque sempre inalterate le strutture edilizie precedenti.

B) Il secondo tipo edilizio, su cui si era fondato lo sviluppo di quest'area, si caratterizzava da composizioni di media e grande volumetria realizzate soprattutto per alberghi o importanti ville (villa Cenami, Rospigliosi, Hotel Kursaal, Hotel Royal, etc.) che non mantenevano più il contatto diretto dell'affaccio con il percorso ma acquisivano una fisionomia volumetricamente indipendente con un'area scoperta di pertinenza sistemata a verde e recintata sul fronte, strutturalmente più corrispondente alle flessuosità caratteristiche di una "moda" influenzando l'architettura d'inizio secolo; questi edifici erano contraddistinti da una realizzazione progettuale e costruttiva non più artigianale come le precedenti ma a maggior contenuto tecnico in cui, pur assumendo un solo valore di decorazione di facciata ma un valore compositivo d'insieme, erano pertanto presenti gli elementi architettonici già realizzati sulle facciate degli edifici di struttura tradizionale, torrette, falsi bugnati, cornicioni, mensole decorate, lesene, decorazioni pittoriche e ceramiche.

Dopo questo iniziale sviluppo e con la ricostruzione post-bellica, dal 1950 al 1980 si registrò su quest'area ad una crescente pressione immobiliare che portò sia ad un forte aumento della volumetria presente, a danno soprattutto degli ampi spazi verdi interni agli isolati che si trasformarono in un confuso assemblamento di annessi o volumi aggiuntivi a quelli preesistenti, sia alla sostituzione di alcuni edifici di un certo pregio (casa Lucente, villa Martinelli, pensione Bel Sorriso, etc.) con altri di nuova edificazione e di alcun valore architettonico provocando un degrado di questa zona sul piano del disordine insediativo e per la perdita di valore visivo ed ambientale.

Dal 1970 al 1980 si era inoltre assistito ad una ulteriore crescente pressione per la trasformazione di alcune importanti strutture ricettive in residences o mini appartamenti attraverso svincoli o totali della destinazione alberghiera che nella maggior parte dei casi aveva prodotto non solo uno sconvolgimento dell'organismo architettonico ma anche un diverso significato ed un maggior carico urbanistico che snaturarono la destinazione di tipo turistico alberghiero di questa zona a mare della città.

## METODOLOGIA DEL LAVORO DI SCHEDATURA DEL 1982/83

Dopo una prioritaria analisi storica si procedeva ad una indagine preliminare sulla natura della zona ed una verifica dei tipi edilizi e delle architetture presenti per un adattamento particolare delle schede base di rilievo del patrimonio edilizio esistente realizzate dalla Regione Toscana. Su questa base vennero realizzate due schede:

- 1) Una per gli edifici; dalla prima scheda venivano individuati i tipi edilizi, lo stato di conservazione degli edifici, la natura degli elementi architettonici, la presenza di annessi o di aggiunte, gli elementi decorativi esterni dell'edificio e dell'indicazione degli interventi ammissibili.
- 2) L'altra per le unità funzionali interne agli edifici: alloggi, uffici, negozi, etc.; si evidenziavano le condizioni d'uso e di occupazione dell'unità funzionale, le condizioni qualitative ed igieniche, gli interventi effettuati, la consistenza edilizia, i residenti se abitazione, e dati sulle gestioni se immobili diversi dalla residenza.

Per la realizzazione della schedatura si era prima provveduto ad una numerazione sia degli isolati (da 0 a 17), sia dei singoli edifici all'interno di ciascun isolato e per ognuno di questi era stata compilata una scheda - edificio con relativo riferimento fotografico e catastale, e comprendenti all'interno tutte le schede unità funzionali degli alloggi, negozi, uffici, etc. facenti parte dell'edificio corrispondente. Il rilievo nel suo complesso aveva interessato 441 edifici e 1507 unità funzionali che costituivano l'insieme della consistenza edilizia della zona.

L'analisi dei dati si era poi tradotta in un insieme di cartografie tematiche che riportano per ogni singolo edificio alcuni elementi significativi e specificatamente:

- a) Individuazione dei tipi edilizi.
- b) Stato di conservazione degli edifici
- c) Condizioni qualitative degli alloggi.
- d) Condizioni igieniche degli alloggi.
- e) Presenza e classe delle strutture ricettive.
- f) Condizioni igieniche delle strutture ricettive.
- g) Servizio di apertura delle strutture ricettive.
- h) Indice di affollamento medio degli edifici.

Dal tipo di dati evidenziati si poteva riconoscere come fosse stato preminente l'interesse per gli aspetti residenziali e turistico ricettivi, in modo particolare si era evidenziato per questi ultimi la presenza di 92 alberghi classificati, oltre ad alcuni edifici temporaneamente in abbandono od in attesa di nuova gestione, che dispongono di un complesso di 1.958 camere disponibili sulle 2.954 totali presenti nelle strutture alberghiere di tutta la città di Viareggio.

L'insieme dei dati e la valutazione sulle condizioni complessive dell'area erano stati la base per la formazione della normativa che aveva tenuto conto della impostazione della L.R. 59/80 sul recupero del patrimonio edilizio esistente. Innanzitutto vi era stata la necessità di realizzare un aggiornamento anche sul piano normativo del vecchio piano regolatore inserendo alcuni nuovi concetti quali la superficie utile, la destinazione d'uso e definendo alcuni indici non sufficientemente chiari nelle norme di attuazione del Piano quali l'altezza ed il volume del fabbricato. Il dato principale dell'analisi degli edifici presente nella normativa era l'individuazione e la definizione di diversi tipi edilizi che formavano il tessuto edificato di Viareggio in generale ed in particolare di questa zona: i tipi edilizi individuati si potevano dividere in tre grandi categorie: tradizionale, specialistico e di sostituzione.

- 1) L'edilizia tradizionale era caratterizzata a Viareggio per l'affaccio libero sul fronte in contatto diretto con la strada, la presenza di un'area scoperta sul retro, all'interno dell'isolato, il prospetto caratterizzato dall'allineamento verticale delle aperture edificate sui confini del lotto ed aggregabile lateralmente, era suddivisibile in tre tipi distinti a seconda delle dimensioni del lotto (dai 3 ai 6 metri quelle monocellulari, dai 6 ai 10 metri quelle bicellulari, ed oltre quelle plurifamiliari in linea) che comportavano una variazione nei rapporti degli elementi architettonici (aperture, collegamenti verticali, numero di piani, etc.) che ne caratterizzavano le peculiarità specifiche.
- 2) L'edilizia specialistica invece comprendeva quell'insieme di edifici a destinazione diversa da quella residenziale per famiglie e potevano essere variamente specializzati differenziandosi per avere una struttura a vani o per avere un vano unitario preponderante rispetto ai vani accessori associati; particolarmente interessanti in questa area erano quei pregevoli esempi di edilizia specialistica di tipo turistico - ricettivo.
- 3) L'edilizia di sostituzione era formata invece da quegli edifici di recente costruzione e di nessun pregio architettonico che erano andati ad occupare aree originariamente libere o a sostituire edifici preesistenti oppure ottenuti da una radicale e completa modifica delle strutture e dei rapporti degli elementi architettonici di edifici esistenti.

Una notazione a parte meritavano quegli edifici che erano stati definiti quali tipi edilizi residenziali seriali, che costituivano una variante di minori dimensioni anche se ad uso di residenza temporanea dell'edilizia specialistica, che comprendevano quegli edifici così detti "ville o villini" realizzati con le più varie caratteristiche compositive degli elementi architettonici e dei moduli strutturali, rappresentavano gli esempi della residenza temporanea della classe borghese, architettonicamente più considerevoli, svincolati dalle tipologie tradizionali della zona e formati generalmente da una struttura a vani ordinati con differenziati rapporti gerarchici.

#### DISPOSIZIONI NORMATIVE

La normativa di variante aveva prioritariamente definito le destinazioni d'uso ammissibili in questa area variando in parte le definizioni del P.R.G. e consentendo essenzialmente le destinazioni turistico - ricettive e i pubblici locali ad essi connessi, transitoriamente era consentito il mantenimento delle destinazioni d'uso in atto o quelle trasformazioni non accompagnate da lavori edilizi.

La normativa nazionale e regionale, L. 457/78 e L.R. 59/80, aveva inserito una nuova definizione comprensiva di tutti i tipi di interventi sull'edilizia esistente dividendoli in cinque categorie distinte:

- 1) Manutenzione ordinaria.
- 2) Manutenzione straordinaria.

- 3) Restauro e risanamento conservativo.
- 4) Ristrutturazione edilizia.
- 5) Ristrutturazione urbanistica.

Essendo, anche su questo settore, il Piano privo di un proprio aggiornamento si era inserito nella variante una dettagliata descrizione delle singole categorie di intervento. Per quanto riguarda in particolare la normativa di progetto si erano distinte quattro categorie di edifici a seconda della loro connotazione graduando gli interventi ammissibili in modo tale da consentire l'adeguamento funzionale e tecnologico su ogni edificio, permettendo inoltre la possibilità di rendere più adeguati alle attuali esigenze sia le strutture ricettive che le residenze senza però compromettere ulteriormente le architetture di pregio ed il loro valore ambientale. Le previsioni degli interventi ammissibili vennero riportate per ogni edificio sulla carta (Tav. n. 14) che rappresentava, unitamente alla carta (Tav. n. 13) in cui sono evidenziati gli edifici di maggior pregio architettonico ambientale o di rilievo per connotazione tipologica o testimonianza storica, l'insieme delle prescrizioni di progetto della variante.

La definizione delle quattro categorie di interventi ammissibili e la indicazione schematica delle caratteristiche degli edifici in esse compresi era direttamente derivata dall'analisi svolta nella zona e dalle definizioni normative presenti.

Le quattro categorie erano le seguenti:

- 1) Nella prima categoria erano stati inseriti gli edifici di maggior pregio aventi carattere ambientale o architettonico significativo per testimonianza storica, valore culturale, connotazione tipologica o di aggregazione; pertanto venne individuato quell'insieme di edifici che avevano mantenuto sufficientemente inalterate le proprie caratteristiche e che quindi dove gli interventi effettuati non avevano completamente sconvolto l'organismo edilizio originario senza alterarne i rapporti architettonici esterni; questa individuazione interessava quindi non solo i grossi contenitori dell'edilizia specialistica alberghiera e le ville dell'inizio del secolo ma anche l'edilizia tradizionale a schiera in cui permasero significativi valori di testimonianza storica o tipologica indicativi di un'epoca, di un gusto e di un modo di costruire e decorare gli edifici che avevano caratterizzato la formazione di questa area; per questi edifici erano consentiti, oltre alle manutenzioni, gli interventi di restauro e di risanamento conservativo e la ristrutturazione edilizia di tipi D1, quindi senza aumenti di superficie utile ma con la possibilità di riorganizzare funzionalmente e specialmente gli ambienti interni con modifiche agli elementi verticali non strutturali.
- 2) Nella seconda categoria erano stati inseriti quegli edifici di origine tradizionale e di un arte pregio architettonico od ambientale che erano stati oggetto nel tempo di interventi edilizi che ne hanno mutato sostanzialmente l'organizzazione tipologica o morfologica, o di interventi di sopraelevazioni incoerenti di uno o più piani ma abbiano conservato la facciata esterna sul fronte strada nei suoi elementi preesistenti come l'intero apparato decorativo ed il sistema delle superfici; per questi edifici veniva prescritto un vincolo per la conservazione delle facciate ed erano consentiti, oltre alle manutenzioni, gli interventi di ristrutturazione edilizia di tipo D1 e D2, quindi con aumenti della superficie utile e rialzamenti per l'adeguamento igienico e funzionale dei singoli edifici.
- 3) Nella terza categoria erano stati inseriti quegli edifici di origine tradizionale che non presentavano, anche inizialmente, particolari caratteristiche architettoniche o ambientali e che potevano essere stati oggetto di interventi edilizi di ampliamento o sopraelevazione incoerenti; per questi edifici erano consentiti, oltre alle manutenzioni, gli interventi di ristrutturazione edilizia di tipo D1, D2 e D3, quindi con opere che comportavano la ristrutturazione e la modifica anche degli elementi strutturali orizzontali dell'edificio fino allo svuotamento dell'involucro edilizio.
- 4) Nella quarta ed ultima categoria erano stati inseriti gli edifici di sostituzione come precedentemente già definiti; per questi erano consentiti tutti gli interventi ad esclusione del restauro fino alla demolizione e ricostruzione dell'intero edificio.

In aggiunta a queste norme per l'intervento su ciascun edificio erano previste alcune norme particolari che riguardavano l'assetto in generale di questa zona e della sua sistemazione con un'attenzione specifica per:

- a) La tutela e lo sviluppo degli spazi a verde ed in generale la disciplina degli spazi aperti, prevedeva il mantenimento e la conservazione inserendone l'indicazione della sistemazione di questi come parte integrante della richiesta di concessione edilizia;
- b) L'accorpamenti degli annessi interni, negli interventi di ristrutturazione edilizia in cui era consentito di edificare in aderenza al corpo principale dell'edificio, in contatto con parti e superfici interne che non avessero definiti caratteri architettonici, nuovi manufatti in sostituzione di uguali superfici utili presenti in annessi costruiti all'interno del lotto e previa loro demolizione e ripristino a verde delle aree così lasciate libere.
- c) La superficie minima degli alloggi che, in considerazione della particolare vocazione turistica della zona, veniva fissata in mq. 38 che rappresentavano la misura prevista dal D.M. 5/7/1975 per l'alloggio monostanza per due persone.
- d) La sistemazione dei tetti cercando di mantenere le coperture eseguite in tegole laterizie di qualsiasi tipo e prevedendo la eventuale sostituzione di manti eseguiti in materiali diversi unicamente con coperture in laterizio.
- e) La disciplina per le autorimesse private che potevano essere realizzate per gli edifici soggetti a ristrutturazione urbanistica od in altri edifici dove erano già presenti locali dotati di accessibilità diretta dalla rete viaria (cantine, vecchie scuderie, etc.).

Per le strutture ricettive, che erano presenti in questa area in modo massiccio, n.92 su totale n. 181 dell'intero comune di Viareggio, si erano previste alcune norme specifiche che per gli alberghi con categoria di intervento

superiore alla ristrutturazione edilizia di tipo D2 ne consentivano un aumento di volumetria fino ad un massimo del 20% per adeguamenti funzionali od igienici; inoltre per gli edifici che alla data del 01/01/1983 avevano la destinazione d'uso di albergo non potevano essere autorizzati o concessi gli interventi che comportassero il mutamento della preesistente destinazione d'uso.

Veniva comunque prevista la possibilità di una promiscuità fino al 15% della capacità ricettiva tra destinazione ad albergo e quella ad albergo – residenziale, ed era prevista la possibilità su parere motivato del Consiglio Comunale di realizzare interventi che avrebbero comportato il mutamento della destinazione d'uso per gli esercizi con un numero di camere inferiore a 9 in modo tale da consentire adeguamenti e trasformazioni per uso residenziale per strutture da considerarsi al di sotto della soglia di economicità di gestione.

Per quanto riguarda gli oneri di urbanizzazione si era inoltre previsto, secondo quanto disposto dalla legislazione nazionale (per gli oneri relativi al costo di urbanizzazione) e della legislazione regionale (per gli oneri relativi alle opere di urbanizzazione), delle riduzioni di percentuale sul costo complessivo in modo tale da agevolare, per quanto riguarda il contributo di concessione per gli interventi di ristrutturazione degli edifici d'uso alberghiera e turistica.

Nella normativa, e sempre a causa di una mancanza di uno specifico regolamento edilizio, erano state indicate le modalità di presentazione dei progetti con un'attenzione particolare agli elementi costitutivi del progetto, la documentazione per gli interventi di manutenzione straordinaria e la forma di presentazione dei piani di recupero previsti dalla L. 457/78.

A completamento della normativa erano state inserite come allegato "A" alcune prescrizioni da seguire per la effettuazione delle operazioni materiali e tecniche per la realizzazione degli interventi sul patrimonio edilizio esistente per zona oggetto della variante. Le prescrizioni riguardavano gli interventi operativi e i metodi di esecuzione con indicazioni dei materiali da impiegare e di quelli non consentiti con una attenzione specifica ad alcuni elementi strutturali e costruttivi dell'edificio. In modo particolare:

- a) Per le strutture verticali si prevedeva in genere il mantenimento ed il rifacimento delle murature originarie consentendo però nelle operazioni di ristrutturazione urbanistica l'uso di materiali e tecnologie attuali.
- b) Per gli intonaci si prevedeva il recupero di quelli originari o il loro rifacimento con materiali tradizionali non ammettendo la realizzazione di rivestimenti di facciata con piastrelle od altri elementi in grès, cotto, etc.
- c) Per gli elementi di finitura delle facciate si indicava la necessità della manutenzione e salvaguardia delle decorazioni presenti, mantenendo anche per gli infissi la manutenzione ed il ripristino di quelli tradizionali, una prescrizione veniva indicata anche per il mantenimento delle originarie ringhiere in ghisa od in balastroni di cemento decorati, mentre si escludeva la realizzazione, anche per gli edifici di sostituzione, di parapetti in c.a. od in muratura continua.
- d) Per i tetti veniva previsto il mantenimento della loro struttura ed il ripristino dei manti di copertura a falde inclinate in elementi in laterizi.

A conclusione dell'allegato "A" venivano inoltre indicate le modalità di attuazione dell'adeguamento tecnologico e funzionale essendo consentito per ogni edificio l'installazione di impianti igienico – sanitari, di cucine, di impianti di riscaldamento, di ascensori con realizzazione ex-novo di locali o con uso di locali esistenti.

Questo, quindi, il complesso della variante che si configurava principalmente come una variante – norma attraverso la quale recuperare e riordinare una zona di così grande importanza per lo sviluppo e per l'economia della città di Viareggio; naturalmente gli ambiti di una normativa urbanistica erano ben chiari e delimitati e solo attraverso il convergere sulla stessa linea di prospettiva di ulteriori interventi in altri settori e la equilibrata e corretta gestione di queste norme da parte degli organi amministrativi e politici che ne avevano la competenza, si sarebbe potuto avviare la realizzazione di quegli obiettivi di salvaguardia fisica ed architettonica, di contenimento del carico urbanistico e di salvaguardia funzionale.

La nuova legislazione in materia turistico – alberghiera, con riguardo in modo particolare alla classificazione degli esercizi ricettivi sia alberghieri sia extra – alberghieri (L.R. 78/1981 e L.R. 79/1981) avente come obiettivo il necessario miglioramento e la qualificazione degli standards dei servizi, imponeva a livello comunale e/o intercomunale la definizione di ipotesi di riorganizzazione e di espansione qualificata delle attività turistiche e ricettive anche mediante una disciplina urbanistica più articolata e finalizzata per la salvaguardia e l'adeguamento del patrimonio ricettivo – alberghiero esistente. L'evolversi del fenomeno del turismo degli ultimi dieci anni aveva prodotto in Versilia una contrazione dell'affluenza turistica che, pur considerando la scarsa affidabilità del dato statistico ufficiale, era da addebitarsi ad un insieme di fattori di natura sia economico gestionale che di approccio culturale al fenomeno.

Per quanto riguardava la struttura ricettiva di Viareggio era da rilevare che la caduta delle presenze degli ultimi dieci anni aveva colpito maggiormente la ricettività riferita agli affitti di alloggi privati in cui si aveva un calo di circa il 10% del peso regionale del settore, mentre per la capacità alberghiera erano da rilevare due dati preminenti:

- 1) il primo era la forte incidenza del regime di affitto in cui si trovavano la grande maggioranza delle strutture (circa il 75%).
- 2) Il secondo era la rilevante sotto – utilizzazione della capacità ricettiva degli esercizi che, in riferimento a tutta la Versilia, era di circa il 20% e che si poneva in relazione ad una apertura stagionale degli esercizi per un periodo decisamente ridotto.

La struttura ricettivo – alberghiera di Viareggio era quindi costituita dall'insieme degli esercizi che avevano presentato domanda di classificazione secondo la L.R. 78/1981 e che erano complessivamente n. 181 per un totale di 2.954 camere disponibili; di questi 181 alberghi risultava:

- a) che n. 94 (52%) erano situati all'interno della zona di piano "K" già oggetto di variante urbanistica.
- b) Che n. 77 (43%) erano ubicati nell'area di Viareggio esterna a quella zona.
- c) Che n. 10 (5%) erano presenti nella frazione di Torre del Lago Puccini.

Per quanto riguarda la classificazione assegnata si aveva:

- a) che a n. 5 esercizi erano stati attribuite quattro stelle (3%).
- b) Che a n. 14 tre stelle (8%).
- c) Che a n. 25 due stelle ((14%).
- d) Che ai restanti n. 136 (oltre il 75%) una sola stella.

La tendenza dell'ultimo decennio, che si poteva desumere dal confronto tra i dati del 1979 e quelli del 1982, era quindi caratterizzata dal passaggio dai 201 esercizi aperti nel 1979 ai 181 alberghi nel 1982 con un calo del 10% nel numero complessivo degli alberghi o pensioni. Questo calo era da attribuirsi non tanto alla chiusura di grossi esercizi quanto piuttosto alla cessazione di ben n. 18 pensioni di terza categoria e di n. 2 pensioni di seconda categoria, e di conseguenza risultava concentrato, forse anche per effetto della stessa norma del primo Programma d'Attuazione del P.R.G.C., su esercizi di piccole dimensioni.

L'insieme della nuova legislazione e dell'evolversi del fenomeno del turismo facevano emergere l'importanza di predisporre la variante al P.R.G.C. di Viareggio per il settore alberghiero, coordinata con gli altri Comuni della Versilia che avesse come finalità il riequilibrio delle funzioni sul territorio, con particolare riguardo al bilanciamento tra uso residenziale ed uso turistico, che prevedesse inoltre una precisa normativa per ogni singolo esercizio consentendo sia la realizzazione di interventi per gli adeguamenti igienici e funzionali degli alberghi, sia il mantenimento della struttura alberghiera esistenti, al fine di ovviare alle conseguenze dell'abolizione del vincolo, individuando le aree dove poterne realizzare di nuove e definendo, infine, le zone in cui dare una risposta ad una domanda di alloggi monolocali di piccola superficie per uso turistico.

La metodologia da applicare per la realizzazione di questa innovazione allo strumento urbanistico, ovvero alla variante già sopra menzionata, doveva scaturire, dopo il coordinamento delle linee di intervento con gli altri Comuni costieri della Versilia, da una duplice analisi svolta sia attraverso una scheda di tipo edilizio architettonico per le zone di piano Ks, sia per mezzo di una specifica scheda di indagine sull'impresa alberghiera rivolta all'imprenditore con dati gestionali e dei servizi effettuati, con una parte indicante i giudizi e le proposte per rendere più funzionale il proprio esercizio e per migliorare la zona in cui si inseriva l'albergo.

Dalla elaborazione di questa analisi, di cui venne incaricata la Cooperativa "Città Futura" di Lucca come già sopra citata, era pertanto possibile evidenziare alcune caratteristiche della struttura delle attività ricettive: fisico – igieniche – funzionali, di servizio di localizzazione, di possibilità di intervento, etc., che vennero anche riportate in specifiche cartografie tematiche di analisi. Questa elaborazione costituiva, di fatto, la base su cui poi definire la normativa di variante che doveva partire, in relazione alla localizzazione degli esercizi, da una individuazione delle zone di piano a diversa vocazione turistica ad una nuova definizione della destinazione d'uso compatibile al loro interno.

Ritenendo pertanto indispensabile l'integrazione delle Norme di Attuazione del P.R.G.C. con una disciplina sulle attrezzature ricettive finalizzata alla salvaguardia, adeguamento e potenziamento delle strutture ricettive e del patrimonio ricettivo – alberghiero esistente, e considerato infine che il suddetto progetto rispondeva alle finalità e requisiti di cui all'art. 5 della L.R. 59/81, il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 430 del 09/12/1983, adottò la variante relativa alla nuova disciplina urbanistica della zona Ks (viali Manin, Foscolo e Buonarroto) e R1 Residenziale (via R. Pilo, viale Manin, piazza D'Azeglio e piazza Garibaldi). E con il provvedimento n. 200/bis del 15/10/1984 il Consiglio comunale deliberò di richiedere alla Regione Toscana l'autorizzazione alla variante al P.R.G.C. per la disciplina sulle attrezzature ricettive, ai sensi della legge 17/08/1942 n. 1150, da attuare secondo i criteri e le metodologie ricordate precedentemente.

Successivamente gli atti della variante vennero regolarmente pubblicati all'Albo Pretorio e sul foglio Annunzi Legali della Provincia di Lucca. Di conseguenza vennero presentati da parte di privati e di Associazioni n. 10 osservazioni di cui due fuori termine. Nel verbale della Commissione Urbanistica, la quale esaminò le osservazioni nella riunione del 19/01/1985, e nella relazione del Vice Sindaco ed Assessore all'Urbanistica erano emersi i criteri adottati nell'esame delle osservazioni che si riassunsero nei seguenti punti:

1. Il progetto di variante teneva conto di due aspetti peculiari e caratterizzanti della L.R. n. 59/81:
  - a) il primo riguardava la salvaguardia fisico – morfologica relativa all'aspetto architettonico, con particolare riguardo alla tutela e valorizzazione dei caratteri espressivi ed ambientali;
  - b) il secondo riguardava il superamento delle condizioni di degrado presenti, caratterizzate dall'eccessivo addensamento di volumetria e di corpi di fabbrica incoerenti all'interno degli isolati edificabili.
2. era necessaria la salvaguardia tipologica della fascia interessata dalla variante, la quale giustamente l'osservazione della Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie, in sede di pubblicazione del P.R.G. del 1967, non doveva essere sinteticamente ristrutturata, poiché l'interesse ambientale della maggior parte degli edifici esistenti era tale da costituire le caratteristiche essenziali della città di Viareggio.
3. Secondo questo principio era oltremodo indispensabile evitare il degrado derivato dall'eccessivo carico urbanistico già presente per le trasformazioni edilizie di quegli ultimi anni.

Alla luce di questi principi, esposti nella relazione introduttiva di variante al P.R.G. e sintetizzati nei punti 1 – 2 e 3 precedenti, tutte le osservazioni erano in contrasto con tali principi e pertanto vennero respinte, ad eccezione della osservazione n. 7 di Sandrelli Alessandro che si propose di accogliere parzialmente ove si osservava che la relazione

tecnica illustrativa era in contrasto con le norme tecniche di attuazione in quanto riportava elementi che si potevano collegare al vincolo alberghiero. Anche l'osservazione della Sip, che rivestiva carattere pubblico, poteva essere accolta in quanto l'edificio non aveva interesse ambientale particolare.

Prendendo atto delle suddette motivazioni il Consiglio Comunale in definitiva espresse le controdeduzioni con la deliberazione n. 127 del 28/02/1985. Dopodiché la documentazione integrale relativa alla variante venne inviata all'esame della Regione Toscana per l'approvazione definitiva. Nelle sedute del 23/04/1986 e del 17/09/1986 la C.R.T.A. ritenne che, al fine di ridurre il testo della normativa tecnica di attuazione (elaborato n. 15) alle norme vigenti in materia, nella loro occasione formale e sostanziale occorresse stralciare le seguenti parti delle norme tecniche:

- A) Art. 9 "Categorie strutturali degli edifici a destinazione alberghiere": stralcio dell'ultimo capoverso.
- B) Art. 14 "Ristrutturazione edilizia": stralcio della parola "scale" al capoverso i) degli interventi D1.
- C) Art. 14: stralcio delle parole "volumi esistenti" del capoverso a) degli interventi D2.
- D) Art. 14: stralcio integrale del capoverso i) degli interventi sugli edifici in cui l'impianto tipologico non presentava particolarità di rilievo.
- E) Art. 32 "Rettifica della categoria di intervento", art. 33 "Vigilanza sulle costruzioni", art. 34 "Disposizioni finali": stralcio integrale di tali articoli.
- F) Dell'allegato "A" – Operazioni materiali e tecniche per la realizzazione degli interventi sul patrimonio edilizio esistente – all'art. 7 "Adeguamento tecnologico e funzionale: stralcio delle parole "In tutte le categorie d'intervento è consentita" e "in ogni caso questi impianti".

Si ritenne poi opportuno integrare la norma di attuazione con opportune aggiunte o sostituzioni letterali al fine di rendere il testo più rispondente allo scopo tutorio dei valori ambientali e storico documentari della zona considerata; pertanto le prescrizioni riguardarono:

- a) Art. 12 "Manutenzione straordinaria": gli interventi di cui alla lettera f) "rifacimento o installazione di impianti di ascensore o montacarichi" siano posti in sequenza dopo quelli di cui alla lettera i) "installazione di impianti igienico – sanitari ricavati nell'ambito del volume dell'unità immobiliare".
- b) Art. 14 "Ristrutturazione edilizia": alla lettera i) dopo le parole "impianti tecnologici" siano da aggiungere le parole "e scale per adeguamenti a norme e prescrizioni relativi alla sicurezza".
- c) Art. 14: alla lettera q) dopo le parole "solai intermedi" siano da aggiungere le parole "fatto salvo l'apparato decorativo esistente (volte, stucchi, ecc.)".
- d) Art. 14: alla lettera n) alla fine del capoverso sia da aggiungere la frase "ciò al fine di adeguare il sottotetto medesimo a condizioni di abitabilità".
- e) Art. 15 "Ristrutturazione urbanistica": al punto 3) dopo la parola "intervento" sia da aggiungere "anche" ed al termine, dopo la parola "concessione", siano da aggiungere le parole "nel caso di uso turistico / ricettivo".
- f) Art. 15: dopo il punto 5) sia da aggiungere un nuovo punto 6) del seguente tenore: "ogni intervento di ristrutturazione urbanistica riferito ad almeno una U.M.T. di cui all'art. 7 sarà assoggettato al piano di recupero di cui all'art. 31 delle presenti norme.
- g) Art. 22 "Sistemazione dei tetti": alla fine del comma 2° aggiungere le parole "delle coperture ffnitime".
- h) Art. 26 "Vincolo di facciata": sia da aggiungere un 3° comma del presente tenore: "non saranno ammessi per questi edifici gli interventi descritti all'art. 14 di ristrutturazione edilizia, del tipo D.2 lett. p) (rialzamenti)".
- i) Art. 27 "Interventi ammissibili": alla lettera b) alla fine del capoverso siano da aggiungere le parole "con le limitazioni di cui al precedente art. 26 comma 3°".
- j) Art. 27: alla lettera c) siano da sostituire le parole "di tipologia tradizionale (categorie 01, 02, 03, 04, 05, 07) ad eccezione dell'edilizia di sostituzione, classificati come indicato al precedente art. 24" con le seguenti: "non compresi nell'elenco di cui alla Tav. 13"; e sia da aggiungere a fine capoverso: "secondo la indicazione prescrittiva di cui alla Tav. 14".
- k) Art. 31 "Presentazione dei Piani di Recupero": prima dell'ultimo capoverso sia da aggiungere il seguente elaborato: "Schema di Convenzione contenente tempi medi ed oneri relativi all'intervento con particolare riguardo agli spazi per sosta e per parcheggio".

Si giudicò altresì opportuno modificare le categorie di valore e le conseguenti categorie di intervento riferiti a Unità Edilizie allo scopo di meglio tutelare i valori storico – documentari ed architettonico – ambientale di ciascuna e quindi di prescrivere quanto segue:

- 1) Che siano da passare alla categoria del restauro mediante anche rilettura critica della norma di cui all'art. 13 le seguenti Unità Edilizie:

Comparto 0 =	U.E. n. 11 e n. 12
Comparto 1 =	U.E. n. 1, n. 2 e n.23
Comparto 3 =	U.E. n. 1 e n. 17
Comparto 5 =	U.E. n. 6 e n. 35
Comparto 8 =	U.E. n. 7
Comparto 10 =	U.E. n. 1
Comparto 11 =	U.E. n. 22
Comparto 12 =	U.E. n. 20 e n.23
Comparto 13 =	U.E. n. 7 e n. 17

Comparto 15 =	U.E. n. 9
Comparto 16 =	U.E. n. 1
Comparto 17 =	U.E. n. 3, n.4 e n.22.

2) Che siano da passare alla categoria del vincolo di facciata le seguenti unità edilizie:

Comparto 0 =	U.E. n. 2
Comparto 6 =	U.E. n. 7 e n. 18
Comparto 11 =	U.E. n. 33
Comparto 13 =	U.E. n. 11
Comparto 14 =	U.E. n. 24
Comparto 15 =	U.E. n. 10
Comparto 17 =	U.E. n. 11, n.12, n. 13, n.14, n. 15 e n. 16.

Con i sopra citati stralci e prescrizioni la C.R.T.A emise parere favorevole al quale seguì l'approvazione della Giunta Regionale con la deliberazione n. 9525 del 13/10/1986.

In definitiva le prescrizioni dettate dalla Regione vertevano su tre elementi:

- 1) condurre il testo della normativa tecnica di attuazione alle norme vigenti in materia di recupero edilizio;
- 2) integrare la normativa con opportune aggiunte o sostituzioni al fine di rendere il testo più corrispondente allo scopo tutorio dei valori ambientali e storici della zona considerata;
- 3) modificare le categorie di valore e le conseguenti categorie di intervento riferiti a unità edilizia allo scopo di meglio tutelare i valori storico documentari ed architettonico – ambientali di ciascuno.

Cosicché l'Amministrazione comunale di Viareggio provvide ad apportare le suddette modifiche richieste sulla normativa e sulle tavole di progetto ed il Consiglio comunale ad approvare la deliberazione n. 122 del 27/4/1988 per l'adeguamento della variante alle prescrizioni della Giunta Regionale.

Dopo avere accolto le prescrizioni stabilite dalla Giunta Regionale afferenti la variante al P.R.G.C. della zona Ks e R1 Residenziale ai sensi dell'art. 5 L.R. 59/80, l'Amministrazione comunale inviò gli atti al Dipartimento di Urbanistica della Regione Toscana.

Pertanto nella seduta del 25/11/1988 la C.R.T.A., riscontrando la correttezza formale e procedurale delle integrazioni e modifiche accolte dalle determinazioni comunali, espresse parere favorevole allo strumento urbanistico in oggetto. Di conseguenza la Giunta Regionale con la deliberazione n. 278 del 16/01/1989 approvò definitivamente, nella versione degli atti modificati con la deliberazione n. 122/1988, la variante al P.R.G.C. per il recupero del patrimonio edilizio esistente relativamente alla zona Ks e R1 ai sensi dell'art. 5 della L.R. 59/80.

Presso il palazzo comunale di Viareggio, Assessorato all'Urbanistica, il 15/10/1990 venne indetta una riunione di lavoro fra il Presidente dell'Associazione Albergatori, gli Assessori all'Edilizia Privata e all'Urbanistica, il Dirigente dell'Assessorato Edilizia ed Urbanistica, il Tecnico ed il Legale comunale. Su iniziativa del Presidente dell'Associazione Albergatori era stata sollecitata la definizione della problematica connessa agli interventi di recupero delle strutture alberghiere ricadenti nella zona di P.R.G.C. "Ks", definita con l'approvazione della variante da parte della Giunta Regionale Toscana con provvedimento n. 278/1989. In particolare il problema era così posto:

- 1) le norme di attuazione del P.R.G.C., limitatamente alla zona Ks, consentivano l'aumento della volumetria nei limiti di 20% per i casi di sostanziale ristrutturazione di alberghi e pensioni.
- 2) La variante Ks aveva individuato per ogni edificio esistente nella zona differenti tipologie di intervento che, tenendo conto esclusivamente delle caratteristiche architettoniche degli edifici, andavano dalla manutenzione straordinaria alla ristrutturazione urbanistica.

Il problema era quindi circoscritto alla allora vigenza o meno della normativa generale di Piano che, come già precisato, consentiva in deroga l'aumento del limite massimo del 20% della volumetria esistente. Pertanto gli attori della riunione espressero l'opinione che tale norma fosse ancora efficace per le seguenti considerazioni:

- a) la normativa della zona Ks, nel disciplinare gli interventi edilizi, aveva ovviamente fatto riferimento agli edifici esistenti; non poteva invece fare riferimento alla teorica volumetria realizzabile in deroga per effetto della richiamata disposizione delle Norme Tecniche d'Attuazione, perché tale volumetria era teorica ancorché ammissibile e nessuna tipologia di intervento poteva utilmente essere rappresentata su immobili o porzioni di immobili non esistenti; questa considerazione muoveva dal presupposto che l'interesse dell'Amministrazione nell'adottare la variante Ks, ovvero variante di recupero sul patrimonio edilizio esistente, era motivata dal particolare pregio dell'area e degli immobili ubicati nella zona; conseguentemente in rapporto alla tipologia ed al pregio architettonico venivano definiti i relativi interventi.
- b) L'aumento eventuale della volumetria del 20% non si poneva in contrasto con tale normativa, poiché interessava in parte aspetti differenti meritevoli di tutela che erano collegati al potenziamento delle strutture alberghiere esistenti nella zona; l'aumento una tantum nella misura del 20%, norma in deroga, trovava una sua giustificazione nel fatto che la zona interessata non aveva indici a differenza delle altre zone di piano, nelle quali le eventuali strutture alberghiere dovevano rispettare gli indici di piano, salvo la possibilità di percorrere l'istituto della deroga ai sensi della legge 765/67.

Se l'interesse urbanistico, come si desumeva dalla relazione allegata alla variante Ks, era quindi direttamente collegato a disciplinare gli interventi edilizi sui singoli edifici esistenti in ragione della loro particolare tipologia e

valenza architettonica, il problema che si poneva in punto di aumento di volumetria in misura del 20% era quello di valutare se, ed in che termini, detta volumetria fosse compatibile con l'edificio classificato e sul quale andava ad aggiungersi. Risultava evidente che il ritenere ancora vigente la deroga del 20% non significava affatto che tale deroga potesse e dovesse essere attuata o attuabile in ogni caso. Infatti la valutazione ai sensi della Legge 1497/39 doveva essere svolta sul punto dalle Amministrazioni preposte alla tutela del vincolo nel rispetto del procedimento di cui all'art. 82 del D.P.R. 616/77, art. 1 Legge 431/85 e L.R. 52/79. Se pertanto dall'esito di tale procedimento (ivi compreso il potere di annullamento riservato al Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali) risultava l'incompatibilità dell'intervento di completamento della volumetria nei limiti della deroga, l'intervento non poteva essere assentito. Viceversa se risultava la compatibilità di tale intervento con la tipologia e la valenza architettonica dell'edificio preesistente, l'intervento poteva allora essere assentito. Gli interventi che dovessero contestualmente ricadere nell'edificio esistente dovevano altresì rispettare la tipologia della variante Ks.

Per altro si ricordava che, pur essendo le considerazioni attinenti a profili differenti, l'interesse dell'Amministrazione comunale era quello di valorizzare e potenziare le strutture alberghiere, interesse appunto riportato prioritariamente nell'art. 9 delle Norme Tecniche di Attuazione della Ks. In tal senso l'Amministrazione comunale aveva da poco tempo assunto provvedimento consiliare a mezzo del quale, in attuazione della Legge Quadro 17/05/1983 n. 217 in attuazione dell'art. 117 della Costituzione e della successiva L.R. n.9 del 23/02/1988, aveva vincolato ad esclusivo esercizio alberghiere le strutture ricettive esistenti.

La corretta interpretazione della allora vigenza della norma di piano, che consentiva l'aumento del 20%, era quindi coerente con l'indirizzo dell'Amministrazione comunale che consentiva il raggiungimento di quegli obiettivi definiti prioritari sia dalla variante Ks sia dai provvedimenti successivi sopra richiamati.

Non era poi da sottovalutare un'ultima considerazione: era noto che le strutture alberghiere, per essere competitive, dovessero presentare dei requisiti cui conseguiva la classificazione cosicché fossero in grado di superare la forte concorrenza sviluppata nel settore. Il consentire il giusto potenziamento anche in termini volumetrici nel rispetto della compatibilità ambientale era un fatto, oltre che legittimo, importante sotto tale profilo.

Si ricordava infine che il problema della corretta applicazione della norma di P.R.G.C. era già stato affrontato dalla Commissione Edilizia, organo comunale che per legge era preposto a tale funzione, in termini positivi.

La citata riunione del 1990 si concluse dunque confermando l'ampliamento volumetrico del 20% per le strutture alberghiere.

Nella seduta del 04/06/1996 il Consiglio Comunale di Viareggio deliberò il provvedimento n. 38 col quale venne adottata la variante al P.R.G. per il recupero del patrimonio edilizio esistente e di adeguamento degli standards urbanistici. A tale piano, regolarmente pubblicato dal 13 luglio al 12 agosto 1996, vennero presentate osservazioni da parte di privati e associazioni così come segue:

- n.293 osservazioni entro il termine dei trenta giorni successivi alla pubblicazione, cioè sino al 12 settembre;
- n.57 fuori termine, e precisamente dal 12/09/1996 al 16/04/1997, data di ultimazione dei lavori di esame delle osservazioni da parte della Commissione Urbanistica;
- n.2 oltre il 16/04/1997.

L'Amministrazione pertanto ritenne opportuno controdedurre a tutte le osservazioni, ancorché pervenute fuori termine, ad eccezione di quelle pervenute dopo la conclusione dell'esame della Commissione Urbanistica. In tre mesi di tempo, ovvero nel periodo compreso fra il 14 gennaio ed il 16 aprile 1997, la sopra citata Commissione svolse i lavori di esame delle osservazioni procedendo per gruppi di osservazioni in base alla seguente selezione tematica proposta dall'Ufficio:

- a) cambi di classificazione da zona B/5 a Zona B;
- b) cambi di classificazione di zona;
- c) modifica di categoria di intervento e modifiche normative;
- d) cambi di destinazione produttive miste;
- e) attività cantieristiche;
- f) piani attuativi;
- g) varie.

Inoltre nell'esame delle osservazioni la Commissione Urbanistica adottò criteri propri per le Zone "A", "B", "BL (comparti edificatori)", e per "I cantieri e le attività produttive", "Gli edifici turistici" e la "Viabilità". La Commissione altresì classificò tra "i principali "edifici turistici" gli alberghi ai quali era "stata consentita, nelle osservazioni presentate, la possibilità di sopraelevazione e qualificazione". In conseguenza di ciò nella normativa "è stato modificato l'art. 15, alberghi, per rendere eque le possibilità di intervento edilizio in caso di rimozione del vincolo di destinazione".

Sulla base delle proposte di accoglimento o di diniego scaturite dall'esame della Commissione Urbanistica e dalle determinazioni finali dell'adunanza consiliare del 28/07/1997, il Consiglio comunale con la delibera n. 50 adottò la variante al Piano Regolatore per il recupero del patrimonio edilizio esistente e di adeguamento degli standards urbanistici modificata a seguito dell'accoglimento delle osservazioni.

Nel testo della relazione con le modifiche approvate dal Consiglio comunale con la delibera n. 50/1997 si riporta quanto segue:

*"C- GLI INSEDIAMENTI TURISTICO RICETTIVI*

*La direttiva prescrive che gli ampliamenti non dovranno comunque "superare complessivamente per tutto il territorio comunale una capacità pari alla massima ricettività per la balneazione", da determinarsi mediante l'applicazione di una tabella perimetrica allegata.*

*Per la verifica della ricettività massima, si utilizzano i seguenti dati.*

(...).

Per quanto riguarda le presenze/vani turistici, essi si compongono di:

- vani autorizzati dopo il censimento: circa 1.00;
- previsioni Variante: dalla tabella A già richiamata (maggiori interventi urbanistici previsti dalla Variante) risulta l'edificazione di 96.000 mc di edilizia pubblica (pari a 960 vani) e 72.400 mc per residenza privata (pari a 600 vani circa) per un totale di 1.560 vani; a questi vanno aggiunti i vani esclusivamente turistici consentiti nelle strutture alberghiere, valutati empiricamente in circa 300; il totale quindi dei "vani turistici" è di 1.860;
- posti letto equiparati nei campeggi esistenti: secondo fonti APT, sono 10.400.

(...).

Con questi dati la tabella prescritta dal provvedimento regionale è la seguente:

1) Determinazione posti mare (superficie arenile/10mq)	192.000- (a)
2) Posti per residenti da detrarre $192.000 \times 30\% \times 60\% =$	34.560 =
Posti a mare a disposizione dei turisti	157.440 (b)
3) Turisti ammissibili $157.440 \times 90\% \times 75\% =$	233.244 (c)
4) Determinazione delle possibili presenze turistiche: differenza fra vani censiti e popl. Resid. (ISTAT 91)	84.000 + (d)
Vani autorizzati dopo il cens. 91	1.000 +
Previsione Variante (vani turistici)	1.860 =
<b>sommano</b>	<b>86.860 +</b>
Posti letto (dx 1,5) =	128.670 +
Posti letto equiparati in campeggio	10.490 =
<b>Totale presenze possibili</b>	<b>226.020 (e)</b>

Risulta quindi che il totale delle presenze possibili (226.020) è inferiore a quelli ammissibili (233.244)."

Nelle Norme Tecniche di Attuazione, e precisamente nel testo con le modifiche approvate dal Consiglio comunale con delibera n. 50 del 28/07/1997 a seguito dell'accoglimento delle osservazioni, l'art. 15 relativo agli "Alberghi" recita nel seguente modo:

"Tutti gli alberghi sono vincolati al mantenimento della destinazione d'uso esistente alla data presente variante, come previsto dalla legge 217/83.

Agli alberghi elencati nell'allegato C alle presenti norme sdi applicano gli interventi previsti nell'allegato stesso con le seguenti precisazioni:

- ristrutturazione edilizia R1, R2, R3: si applicano le norme riportate all'art. 13;
- rialzamento dell'ultimo piano: ove indicato, l'ultimo piano esistente dell'immobile che abbia un'altezza media interna inferiore ai limiti di legge, può essere rialzato fino al raggiungimento di tale altezza;
- - sopraelevazione di uno o più piani abitabili: l'immobile può essere sopraelevato del numero dei piani previsti nell'allegato C; in questo caso ogni piano non potrà avere un'altezza media interna superiore a 2,70 ml;
- per gli alberghi che non abbiano, alla data di adozione della presente variante, già usufruito dell'ampliamento una tantum ammesso dalla Variante la Prg per la zona Ks è ammesso un incremento del 20% della volumetria esistente con le seguenti prescrizioni:
  - l'incremento potrà interessare solo il retro dell'edificio o gli annessi;
  - tale incremento è comprensivo delle eventuali sopraelevazioni o rialzamenti espressamente previsti nell'allegato C, che in tal caso potranno anche eccedere tale limite.

Gli alberghi non compresi nell'elenco dell'allegato C, previo impegno a conservare la destinazione alberghiera, con atto d'obbligo unilaterale da registrarsi a cura e spese del privato richiedente, possono essere oggetto dei seguenti interventi:

- tutti gli interventi ammissibili in base alla classificazione dell'edificio;
- incremento del 20% della volumetria esistente con le seguenti prescrizioni:
  - per gli edifici classificati 2 l'ampliamento non potrà modificare le facciate prospicienti lo spazio pubblico e dovrà interessare la parte retrostante o gli annessi;
  - per gli edifici classificati 3 l'intervento dovrà comunque essere compatibile con i caratteri ambientali.

Per gli immobili svincolati dall'obbligo di destinazione alberghiera ai sensi della vigente legislazione valgono le seguenti prescrizioni:

- sono consentiti gli interventi di cui all'allegato C delle norme e delle tavole della presente variante;
- è ammesso solo la trasformazione in residenza; altre destinazioni d'uso sono ammissibili solo se compatibili con la zona in cui ricadono e con l'ampliamento tipologico dell'edificio;
- gli alloggi derivanti dagli interventi ammessi non potranno avere una superficie utile netta inferiore a 95 mq;
- eventuali volumi concessi o donati per l'esercizio alberghiero dovranno essere demoliti".

## SCHEDE ALBERGHI

### SCHEDE N° 1

#### CONFRONTO DELLA RICETTIVITA' ALBERGHIERA DI VIAREGGIO NEL PERIODO 1962 – 1976.

##### ESERCIZI ATTIVI nel periodo 1962 - 1976

Esercizi esistenti al 1962		Posti Letto
Alberghi	N° 29	N° 2.599
Pensioni	N° 60	N° 1.306
<b>Totale</b>	<b>N° 89</b>	<b>N° 3.905</b>

##### ESERCIZI CHIUSI nel periodo 1962 - 1976

Alberghi	Posti Letto N°
Continente	228
Imperiale	109
Maestoso	55

Margherita	120
Maria Cristina	44
Regina	101
Bellaria	20
Casa Bianca	18
Casa Serena	24
I Delfini	22
Tirreno	95
I Pini	<u>90</u>
<b>Totale</b>	926

Pensioni	Camere N°
Luna	14
Maby	14
Majoren	20
Niagara	24
“84”	17
Puccini	34
Flavia	13
Franca	17
Lori	20
Teresa	<u>19</u>
<b>Totale</b>	192

#### ESERCIZI ATTIVI al 1976

Esercizi esistenti al 1976	N°	Posti Letto N°
Alberghi	30	2311
Pensioni	<u>66</u>	<u>1470</u>
<b>Totale</b>	96	3781

#### AFFITTACAMERE esistenti al 1976

affittacamere	Posti Letto
N° 26	N° 252

Si deve notare che nel 1976 in tutta la città esistevano complessivamente n° 110 affittacamere con circa n° 1.000 posti letto.

#### RIEPILOGO

Nel periodo 1962 – 1976

- gli alberghi esistenti erano passati da 29 a 30 ma i posti letto diminuiti da 2.599 a 2.311 = meno 288.
- Le pensioni esistenti erano passate da 60 a 66 ed i posti letto aumentati da 1.306 a 1.470 = più 164.
- Per gli affittacamere non esistevano dati di confronto al 1962.

Se ne conclude che nel periodo 1962 – 1976 i posti letto erano diminuiti complessivamente di n° 124 unità.

#### ALBERGHI attualmente INATTIVI, non ancora ristrutturati e loro stato di conservazione.

DENOMINAZIONE	POSTI LETTO	GIUDIZIO
1) Continentale	228	Mediocre stato interno, esterno passabile
2) Imperiale	109	Pessimo stato interno ed esterno
3) Maestoso	55	Mediocre stato esterno, pessimo interno.
4) Regina	101	Pessimo stato esterno
5) Pini	90	Pessimo stato esterno ed interno (ottenuto licenza ristrutturazione)
<b>Totale</b>	583	

#### DOMANDE DI RISTRUTTURAZIONE DI ATTREZZATURE ALBERGHIRE IN CORSO.

DENOMINAZIONE	POSTI LETTO N°
1) Continentale	228
2) Imperiale	109
3) Maestoso	55

4) Regina	<u>101</u>
Totale	488

#### NUOVE TENDENZE NELLA RICETTIVITA' TURISTICA

La ricettività turistica moderna sta abbandonando sempre più le tradizionali strutture alberghiere costituite da elementi – tipo di una camera – letto con servizio, per orientarsi verso due diversi tipi ricettivi: la casa – albergo ed il residence.

- 1) La CASA – ALBERGO significa in pratica (se veramente tale) una variante dell'albergo tradizionale, basata sui seguenti elementi:
  - a) cellule – tipo costituite non più da camere – letto con servizi igienici, bensì anche da due – tre vani a diverso uso (letto, soggiorno, studio, etc.) comprendenti anche il posto di cottura.
  - b) Tutti i servizi centralizzati come nell'albergo tradizionale, e obbligatori per tutti i clienti, ad esclusione (eventuale) dei pasti, che possono essere acquistati e preparati nelle singole cellule; esiste comunque anche il ristorante dell'albergo che può servire i pasti o nella sala collettiva o nelle singole cellule, con varie forme intermedie di fornitura dei cibi (da preparare, precotti, cotti).
  - c) Accesso alle singole cellule non controllato direttamente dalla portineria.
  - d) Possibilità di affittare le cellule per lunghi periodi.
  - e) Negli ultimi tempi è emersa la tendenza della giurisprudenza di considerare illegittima la vendita di singole azioni o carature della casa – albergo che corrispondono a una ben determinata porzione di questa (per esempio una cellula) e conseguentemente ad un suo uso esclusivo dell'acquirente (vedi recente sentenza di Corte di Cassazione).
- 2) Il RESIDENCE viene ormai indicato dai vani esperti di settore come l'attuale struttura ricettiva sostitutiva sia dell'albergo tradizionale che della stessa casa – albergo; l'elemento componente essenziale è il miniappartamento, che in pratica corrisponde alla cellula – tipo della casa – albergo, e che offre ad un costo ancora accessibile a numerosi strati sociali un minimo di abitabilità che può essere ritenuto sufficiente nella ipotesi di soggiorno turistico, quando l'abitazione svolge una funzione essenziale di ricovero notturno e, non sempre, di consumazione dei pasti.

La ricettività alberghiera, per coloro che preferiscono tale soluzione turistica o che non possono spingersi all'acquisto di un miniappartamento, si sposta sempre più verso le forme più economiche di pensione – familiare o addirittura degli affittacamere. Strutture che, peraltro, sono spesso lontane dallo offrire un servizio appena sufficiente ad uno standard accettabile con le nuove esigenze del turismo moderno.

Nessun dubbio, quindi, che il Residence, con miniappartamenti da acquistare o da affittare stagionalmente o annualmente, sia la nuova forma di struttura ricettiva che l'attuale turismo richiede, corrispondente ad una visione sociale del turismo. Ma è altrettanto evidente che tale trasformazione tende ad annullare la funzione "industriale" del turismo, cioè il concetto di turismo come vera e propria industria che è al contempo fonte di reddito per chi la gestisce ed offerta di posti di lavoro per i suoi addetti. Tuttavia si deve notare che attualmente il concetto "industriale" del turismo viene sempre più contestato da coloro che sostengono invece la funzione "sociale" del turismo: il turismo cioè è e deve diventare un vero e proprio "servizio sociale" come la scuola, il tempo libero, etc., che lo stato deve garantire a tutti i propri cittadini, indipendentemente dalla resa economica che l'attuazione di tale funzione potrà offrire (vedi recente Convegno sul turismo di Viareggio – relazione Barsacchi).

#### PROPOSTA DI SOLUZIONE DEL PROBLEMA

Suddivisione delle attrezzature ricettive in tre categorie:

- a) Alberghi che fanno tradizionalmente parte della storia turistica di Viareggio: principe di Piemonte, Royal, Excelsior, etc., per i quali non è pensabile alcuna riduzione della funzionalità e della ricettività, ma solo ristrutturazioni di risanamento, che lascino inalterate le loro dimensioni alberghiere.
- b) Alberghi che, pur di importanza notevole soprattutto sotto il profilo ambientale, non appartengono alla precedente categoria ma per i quali si ritiene necessaria la conservazione del ruolo alberghiero; per questi potrà essere consentita una più sostanziale ristrutturazione interna, ed anche esterna se non vi sono problemi di conservazione ambientale, che garantisca il permanere dei posti letto preesistenti a destinazione alberghiera, ed il recupero dell'eventuale surplus di volume, ottenuto da tale ristrutturazione, da destinare a residence o ad altre destinazioni compatibili; per esempio Imperiale, Palace, Plaza, Continentale, etc.
- c) Alberghi che non presentano alcun valore storico tradizionale sotto il profilo della loro funzione turistica e per i quali non è più possibile pretendere di vincolare tale loro destinazione, che peraltro nella maggior parte dei casi è stata solo temporanea, cioè non sono nemmeno nati come alberghi; per questi si potrà concedere lo svincolo, se non già attuato, e la totale ristrutturazione con cambio di destinazione; per esempio Regina, Maestoso, Maria Cristina, Derna Mare, etc.

SCHEDA N° 2

RELAZIONE DEL 01/09/1976

Attrezzature alberghiere ristrutturate o demolite nelle zone Ks alberghiera e Ks residenziale, comprese tra viale Manin – Carducci – Foscolo e Buonarroti, negli anni 1971/1976.

- 1) HOTEL PRINCIPE DI PIEMONTE: via Catalani, di “Lebole Giovanni e Mario”, Lic. ed. n. 168 del 24/05/1971 Variante di destinazione da garages a camere per il personale, previa demolizione manufatto esistente;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 661.26	mc. 1.300
Super. Coperta	Mq. 208.14	Mq. 198.60
Camere	garages	N° 16

- 2) PENSIONE SIENA: via D’Annunzio n.11, di “Leonini Mafalda e Mazzi Sergio”, Lic. ed. n. 248 del 11/08/1971, modifiche interne al fabbricato e sopraelevazione fabbricato nella corte;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 1.554.71	mc. 1.5.79.90
Super. Coperta	Mq. 179.41	Mq. 179.41
Camere	N° 17	N° 17

- 3) HOTEL ROYAL: via Saffi, di “S.p.A. S.A.I.T.A.”, Lic. ed. n. 344 dell’01/12/1971, costruzione di piscina scoperta;

- 4) ALBERGO TIRRENO: viale Carducci n. 74, di “Fazzini Paolo e Giorgio”, Lic. Ed. n. 18 del 13/01/1971, volturata a “Iacomelli Emilio”, ristrutturazione di edificio e modifiche interne e di prospetto;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 5.641	mc. 5.640
Super. Coperta	Mq. 378.00	Mq. 366.73
Camere	N° 56 circa	N° 53

- 5) PENSIONE PARDINI: viale Carducci n. 14, di “Pardini Genny”, Lic. Ed. n. 92 del 18/03/1972, modifiche interne ed ammodernamento;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Camere	N° 17	N° 17

- 6) ALBERGO COLOMBO: viale Colombo, di “Benini Luciano”, Lic. Ed. n. 230 del 20/07/1972, sopraelevazione e ristrutturazione di albergo;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 2.050	mc. 2.460
Super. Coperta	Mq. 159.77	Mq. 159.77
Camere	N° 14	N° 21

- 7) PENSIONE MIDY: via F. Gioia n. 9, di “Balzi Vanio e Benedetti Silvana”, Lic. Ed. n. 271 del 31/08/1972, modifiche interne e sopraelevazione fabbricato principale ed ampliamento fabbricato nella corte;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 2.072.81	mc. 2.490.76
Super. Coperta	Mq. 220.99	Mq. 223.88
Camere	N° 14	N° 22

- 8) HOTEL KURSAL: via Mentana n. 13, di “Buonpensiere Savino”, Lic. ed. n. 381 del 27/11/1972, modifiche interne al fabbricato esistente;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificato	Mq.
Camere	N° 44	N° 44

9) PENSIONE LUCIA: viale Carducci n. 53, di "Ferrara Luigi e Ferracciolo Giuliana", Lic. Ed. n. 398 del 11/12/1972, sopraelevazione di fabbricato ad uso di pensione;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	Mc. 1.673.15	mc. 1.888.27
Super. Coperta	Mq. 188.27	Mq. 186.47
Camere	N° 7	N° 10

10) ALBERGO PINI: viale Buonarroti, di "Spinetti Anselmo", Lic. Ed. n. 35 del 10/02/1973, costruzione di locali ad uso W.C. con doccia;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Camere	N° 55	N° 55

11) ALBERGO ASTOR: viale Carducci, di "S.p.A. Astor", Lic. Ed. n.145 del 08/05/1973, ristrutturazione del torrino;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Camere	N° 15	N° 12

12) PENSIONE CHEZ-NOUS: viale Buonarroti n. 87, di "Bononi Renato", Lic. Ed. n. 344 del 23/10/1973, ristrutturazione del fabbricato;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 1.507.28	mc. 1.806.31
Super. Coperta	Mq. 169.43	Mq. 160.71
Camere	N° 11	N° 20

13) PENSIONE ELSA: via Catalani, di "Merola Paola Freni", Lic. Ed. n.33 del 08/03/1974, trasformazione del sottotetto in appartamenti;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc.2.559.40	mc. 2.571.87
Super. Coperta	Mq. 205.75	Mq. 205.75
Camere	N° 23	N° 23 + 2 appart. + 2 camere in soffitta

14) HOTEL PALACE: via F. Gioia n.2, di "Martinotti Ferruccio", Lic. Ed. n. 151 del 13/07/1974, demolizione e ricostruzione di fabbricato adiacente all'Hotel Palace da adibire a sala riunioni e congressi;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 345.49	mc. 345.81
Super. Coperta	Mq. 98.78	Mq. 114.55
Sala riunioni	garage	N° 1

15) HOTEL BRISTOL: viale Manin, di "Marchi M. Grazia", Lic. Ed. n. 177 del 25/07/1974, modifiche interne per formazione di vano caldaia;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.

Camere	N° non modificato	N°
--------	-------------------	----

16) HOTEL ASTOR: viale Carducci n. 55, di "S.p.A. Astor", Lic. Ed. n. 322 del 28/11/1974, costruzione di piscina coperta con annessi servizi;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Costruzione piscina	Casa per civile abit. Demolita 7 anni prima della Lic. ed.	Costruzione di piscina

17) HOTEL MARGHERITA: piazza G. Puccini, di "Olmì Giovanni Amministratore della Coop. Edil. Margherita", Lic. Ed. n. 382 del 24/12/1974, ristrutturazione dell'Hotel Margherita;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 9.017.05	mc. 9.933.63
Super. Coperta	Mq. 643.18	Mq. 569.01
Camere	N° 44	N° 45 (casa albergo)

18) PENSIONE VILLAMARIA: via Zanardelli n. 12, di "Matteoni Urano e Liberti Franca", Lic. Ed. n. 172 del 25/08/1975, demolizione e ricostruzione di fabbricato per uso pensione;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 1.502.56	mc. 1.499.91
Super. Coperta	Mq. 214.46	Mq. 181.84
Camere	N° non è possibile accertare	N° 12

19) HOTEL DERNA MARE: viale Cerducci n. 23, di "Coop. Derna Mare S.r.l.", senza Lic. Ed., pratica in fase istruttoria, ampliamento di vani servizi nella corte.

20) ALBERGO IMPERIALE: via Giusti ang. Viale Carducci, della "Soc. Alberghi di Viareggio S.p.A.", modifiche interne per risanamento e ristrutturazione;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc.	mc.
Super. Coperta	Mq.	Mq.
Camere	N° 76	N° 101

21) HOTEL CONTINENTALE: piazza Puccini, di "Soc. Grand Hotel Continentale e Espalande S.p.A.", richiesta di ristrutturazione di massima, ristrutturazione e ammodernamento Hotel;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Camere	N° 137	N° 73

22) HOTEL MAESTOSO: viale Carducci ang. Via Mentana, di "Marconcini Piero", pratica in fase istruttoria, richiesta di trasformazione di immobile da albergo a mini appartamenti;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. non modificato	mc.
Super. Coperta	Mq. non modificata	Mq.
Camere	N° 35	Mini appartamenti

23) ALBERGO/PENSIONE: via Saffi n. 20/1, di "Betti Elio", pratica in fase istruttoria, sopraelevazione di un piano;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc. 1.376.44	mc. 1.649.71
Super. Coperta	Mq.	Mq.
Camere	N° 9	N° 14

24) ALBERGO PINI: viale Buonarroti ang. Via Roma, di "Coop. Marbella 74", ristrutturazione fabbricato e trasformazione da albergo a mini appartamenti, con svincolo alberghiero;

STATO ATTUALE		STATO MODIFICATO
Volume	mc.	mc.
Super. Coperta	Mq.	Mq.
Camere	N° 52	Mini appartamenti.

SCHEDA N° 3

VARIANTE AL P.R.G.C. ZONA DI PIANO KS e R1 res.

ELENCO IMMOBILI E COMPLESSI EDILIZI di cui all'art. 7 della L.R. 59/80.

Modificato a seguito dell'accoglimento degli stralci e delle prescrizioni della G.R.T. deliberazione 9525 del 13/10/1986.

Approvato come dalla Deliberazione della G.R.T. n. 279 del 16/01/1989.

1) ISOLATO N. 0

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
5	18	538	Via Garibaldi
6	18	539	Via Garibaldi
7	18	540	Via Garibaldi
8	18	543-639	Piazza D'Azeglio
9	18	544	Via Garibaldi
10	18	545-546-547	Piazza Garibaldi
12	18	815-816	Via Rosolino Pilo

3) ISOLATO N. 1

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
2	18	344-887-679	Viale Manin
3	18	343-673-674	Viale Manin
5	18	671-672-678	Interno
8	18	353-587	Via G. Zanardelli
11	18	361	Via G. Zanardelli
16	18	365	Via G. Zanardelli
23	18	358	Piazza M. D'Azeglio
24	18	355-356-658-659	Piazza M. D'azeglio
27	18	347	Piazza M. D'Azeglio
28	18	346	Piazza M. D'azeglio

3) ISOLATO N. 2

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
1	18	216 - 909	Viale Manin
2	18	215	Viale Manin
7	18	219	Via G. Garibaldi
9	18	222-223-613	Via G. Verdi
10	18	228-614	Via G. Verdi
11	18	229	Via G. Verdi
12	18	230-231	Via G. Verdi
13	18	232-233	Via U. Foscolo
14	18	234-654	Via U. Foscolo
15	18	235	Via U. Foscolo
20	18	227-600	Via G. Zanardelli

## 4) ISOLATO N. 3

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
1	18	84	Viale Manin
7	18	89-710	Via S. Martino
17	18	104	Via U. Foscolo

## 5) ISOLATO N. 4

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
7	12	436-729	Via Mazzini
20	18	440-759	Via S. Martino

## 6) ISOLATO N. 5

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
3	12	293-595	Via G. D'Annunzio
6	12	298	Viale M. Buonarroti
7	12	299-377	Viale M. Buonarroti
11	12	974	Viale G. Carducci
12	12	973	Viale G. Carducci
13	12	972	Viale G. Careducci
14	12	267	Via L. da Vinci
15	12	268	Via L. da Vinci
20	12	280	Via L. da Vinci
21	12	281	Via L. da Vinci
25	12	288	Via G. D'Annunzio
27	12	283	Via G. D'annunzio
29	12	278-600	Via G. D'Annunzio
33	12	271-598	Via G. D'Annunzio
35	12	269-670	Via G. D'Annunzio

## 7) ISOLATO N. 6

EDIFICIO	FOGLIO CATASTALE	PARTICELLA	INDIRIZZO
2	12	143-570	Viale G. Carducci
3	12	142	Viale G. Carducci
6	12	177-178	Viale G. Carducci
8	12	112	Viale G. Carducci
11	12	121-645-646-647-648	Via A. Vespucci

**1.19 - IL CIMITERO COMUNALE****LE ORIGINI**

Causa lo sviluppo demografico e del conseguenziale assetto urbano, Viareggio vide nel 1876 la costruzione del nuovo cimitero in un'area suburbana, allora ancora zona agricola. Questa scelta fu dettata sia per ottemperare all'Editto di St. Cloud, che emanato nel 1804 vietava la sepoltura all'interno dei centri abitati, sia per sopperire alle carenze del vecchio cimitero posto in via Cairoli angolo via Pucci.

La costruzione del nuovo Cimitero, sito nell'attuale quartiere Marco Polo fra l'omonima strada e la via Aurelia, addusse ad una serie di difficoltà per la cittadinanza. L'inconveniente principale era sicuramente la lontananza dal centro della città; infatti per gli abitanti sprovvisti di mezzi di trasporto era un'impresa recarsi al nuovo cimitero. Altro svantaggio era poi la scarsità di vie di comunicazione, se non alcuni tracciati sterrati in aperta campagna. Tuttavia se vi erano alcune situazioni sfavorevoli, ve ne erano altre di sicuro vantaggiose. La scelta del sito si rivelò indovinata per almeno tre validi motivi. Innanzitutto la zona scelta rispondeva perfettamente alle prescrizioni dell'editto napoleonico, essendo il camposanto lontano dal centro abitato. L'area periferica inoltre presentava uno scarso frazionamento della proprietà privata, pertanto l'esproprio poté avvenire con una certa facilità. Infine la posizione marginale non alterava le bellezze del luogo come le pinete, l'arenile ed il porto.

Nel 1871 l'Amministrazione comunale decide di stanziare fondi per la costruzione del nuovo cimitero suburbano. Il 4 dicembre 1812 la Giunta municipale decide l'acquisto, per £. 4.000, di 10.000 mq di terreno, di proprietà di Antonio Passaglia e Aristide Castelli, posto all'angolo tra la via Provinciale per Pietrasanta (o via Emilia, oggi via Aurelia Nord) o la via comunale detta del Loreta (o via della Casina, dal 1891 ribattezzata via del Marco Polo). Il

terreno da acquistarsi, sito in località detta “alla Casina”, si trovava in aperta campagna, distante dall’abitato m. 1.500, la sua area era quattro volte maggiore quella del cimitero urbano e doppia rispetto a quella prescritta dalla legge.

Nel 1873 l’Amministrazione comunale affidò alla ditta Tommaso Luporini di eseguire il muro di cinta e dal 22 dicembre il Sindaco dette ordine ai parroci di iniziare le inumazioni.

Il 19 febbraio 1876 la Giunta stanziò dei fondi per la realizzazione di alcuni interventi indispensabili come la ristrutturazione del cancello e del muro, la sistemazione del terreno per le sepolture a fine di poter aprire definitivamente il moderno Camposanto.

Il 18 maggio 1876 il vecchio cimitero viene dichiarato chiuso di conseguenza si cominciò a seppellire nel nuovo camposanto che ormai era costruito per  $\frac{1}{4}$ . Il cimitero urbano però continuerà ad essere in parte utilizzato sino al 2 dicembre 1922 quando la Giunta ne deliberò la soppressione ed il relativo smantellamento per erigervi al suo posto l’Istituto dei Poveri Vecchi, oggi Istituto del Sacro Cuore.

Dal Regolamento di Polizia Mortuaria del 1877 si deduce l’estrema semplicità della pianta e della ripartizione interna del nuovo cimitero.

Il 16 aprile 1877 l’ingegnere comunale, Angelo Giambastiani, scrive una relazione – perizia dei lavori d’ingrandimento del cimitero. Il progetto prevedeva la demolizione di alcune strutture murarie, erette provvisoriamente, la costruzione della chiesa, al centro del cimitero, e della casa del cappellano – custode all’estremità sud dell’area cimiteriale. I lavori sarebbero stati eseguiti da Eutidemo Pistelli da Mommio “Comunità di Massrosa”, vincitore dell’asta indetta il 31 dicembre 1877. Secondo il progetto del Giambastiani sul retro della chiesa, separata da una massicciata divisoria, si dovevano erigere le stanze mortuarie, oggi invece troviamo il viale delle Cappelle. Inoltre i muri di cinta del cimitero e della chiesa dovevano essere tinteggiati a finto marmo nero e bianco.

Risale al 12 gennaio 1879 la proposta dell’ingegnere comunale Giambastiani di acquistare altri 12.000 mq. circa di terreno che, negli anni successivi, saranno occupati dagli interratori e dalle tombe distinte.

Nel 1882 nella deliberazione della Giunta si allude alla possibilità di ampliare parte del cimitero suburbano, destinata sin dal progetto originario, a luogo di sepoltura per gli acattolici. Quest’area si trovava all’estremità meridionale del complesso cimiteriale sullo stesso asse della Casa del Cappellano – Custode. Di quest’area se ne sono perse le tracce che, privata dapprima della componente anglicana, aveva trovato un’area apposita esterna al cimitero comunale, contratto di vendita del 1912, quindi ridotta a una piccola porzione tra il neo-costruito cimitero Israelitico del 1936 e la casa del Custode.

Dal 1890 comincia con il monumento funerario della famiglia Nelli la costruzione di varie cappelle di famiglia che, dall’ingresso sulla via Aurelia, giunge al muro di cinta occidentale, configurandosi quindi come asse monumentale e punto di cesura tra le due parti in cui risultava diviso il cimitero.

Il 27 maggio 1891 il Consiglio approvava il Regolamento edilizio del cimitero suburbano, elaborato dall’Ufficio Tecnico comunale. L’anno successivo la Giunta incaricava Salvatore Frati di eseguire i lavori per la costruzione dell’interratorio Sud-Est destinato alle inumazioni comuni, e si ha quindi l’occupazione dell’area tra il viale delle Cappelle e il muro di cinta a sud.

Il 1 gennaio del 1893 entra in vigore il Regolamento Speciale di Polizia Mortuaria, promulgato dal Governo con Regio Decreto dell’11 gennaio 1891. Due sono gli interventi più importanti da realizzare: rialzare gli interratori e dotare l’ossario di una cripta. Il 24 marzo 1894 il Consiglio delibera la costruzione di un nuovo ossario, progettato dall’ingegnere comunale Goffredo Fantini e realizzato da Luigi Gori. Il nuovo ossario è collocato dietro la chiesa, lungo il viale delle Cappelle.

Il 17 dicembre 1895 la Giunta delibera l’ampliamento del cimitero nella zona nord-est. Le cappelle del nuovo corpo di fabbrica, che danno sull’attuale via Aurelia, sono la Galleria S. Cecilia, il Loggiato S. Tommaso e la cappella S. Ambrogio.

Agli inizi del ‘900 si nota una fase di rallentamento nei lavori che ne dovrebbero ampliare di un altro terzo la superficie.

Dai primi del Novecento l’Arciconfraternita della Misericordia di Viareggio persegue la proposta per la costruzione di un cimitero per gli iscritti; proposta presentata appunto il 04/12/1901 al Consiglio della Misericordia relativa allo studio di un progetto del cimitero ad opera del signor Enrico Stefanini. Il 13/04/1905 il Presidente della Misericordia, riferendosi a tutti gli atti relativi all’acquisto di un’area attigua al lato levante del cimitero suburbano del Comune per la creazione di un camposanto per i confratelli, fa notare che dagli eredi di Giovanni Micheli, proprietari del terreno in questione, poterono ottenere promesse formali e ben determinate di vendita dell’area occorrente per il cimitero erigendo e cioè: 1° cessione di una zona di ml. 23 sul fronte della via Marco Polo, per una profondità di m. 226 pari a mq. 5.198; 2° prezzo di centesimi 80 al mq. pari al prezzo totale di £. 4158,40. A seguito del risultato favorevole del referendum dei confratelli, il Consiglio della Misericordia nella seduta del 19/04/1905 approva l’acquisto del terreno dagli eredi Micheli e conferma la permuta di parte del terreno acquistabile con altro contiguo già in possesso del Comune di Viareggio, in conformità della deliberazione del Consiglio Comunale del 29/04/1904 n. 66. Così il 05/02/1906 viene stipulato il contratto ai rogiti del notaio Casella per l’acquisto dagli eredi Micheli e la permuta col Comune di Viareggio del terreno per la costruzione del cimitero della Misericordia. Sei anni più tardi, sulla proposta verbale fatta dal regio commissario presso il municipio riguardo al cimitero erigendo della Misericordia il Presidente, durante la seduta del Consiglio del 19/04/1912, riferisce che una società evangelica si è rivolta al Comune per ottenere un’area di terreno per costruirvi un cimitero suo proprio, sulla via Marco Polo e

precisamente su quel terreno che il Comune aveva deliberato in permuta alla Confraternita. Cosicché il regio commissario a tale riguardo, vista l'utilità che ne potrebbe venire al paese, cederebbe volentieri alla detta società il terreno richiesto offrendo alla Misericordia una uguale quantità di terreno nella rimanenza di quello attiguo al cimitero comunale. Il Magistrato, sentito il Presidente, delibera di non essere alieno in linea di massima all'accettazione della proposta e per conto suo stabilisce e stabilisce di incaricare il Presidente di trattare col regio commissario per stipulare le condizioni sulle seguenti basi approssimative: 1° che la Confraternita abbia il diritto di appoggio sul muro di cinta del cimitero comunale e di quello degli evangelici senza che debba pagare alcun diritto di appoggio; 2° che il prezzo del terreno, che il Comune darebbe in permuta, venga ridotto perché non prospettando più sulla via Marco Polo ha il semplice valore di terreno coltivativo, e non fabbricativo, e quindi che il Comune accetti la permuta a parità di prezzo; 3° che la Confraternita possa servirsi del custode del cimitero comunale dietro corresponsione di un modesto compenso; 4° che la confraternita possa parimenti servirsi dei necrofori comunali dietro un compenso annuo da stabilirsi. L'appezzamento di terreno oggetto di permuta fu poi all'Arciconfraternita della Misericordia definitivamente venduto nel corso del 1913.

Eccettuata la breve parentesi occorsa per definire la permuta del terreno, intercorsa fra l'Amministrazione comunale e la Misericordia di Viareggio, e la sistemazione dei sei interratori esistenti con relativa costruzione di scalinate marmoree d'accesso, non si assiste ad interventi su vasta scala per almeno un decennio. E ciò nonostante che fin dal 1905 la Giunta incarichi l'Ufficio Tecnico di elaborare un progetto di ingrandimento.

Portato finalmente a compimento l'ampliamento a sud-ovest del cimitero comunale (questa l'attuale denominazione per distinguerlo da quello della Misericordia) la Giunta delibera nella seduta dell'11 febbraio 1919 di approvare la costruzione di ben 150 tombe distinte per una spesa complessiva di £. 34.060,50.

A parte la successiva creazione di una apposita area per i caduti delle due guerre, di numerose file di tombe a colombari attorno ed all'interno di alcuni interratori, di poche tombe monumento, lontane dal gruppo originario attorno al viale delle Cappelle, e ancora la costruzione delle gallerie aeree che, imprimendo un marcato sviluppo verticale, hanno stravolto la primitiva compostezza dell'insieme, la configurazione planimetrica è sostanzialmente quella che vediamo ancora oggi.

Come già si verificò agli inizi del Novecento anche nel 1989 fra il Comune di Viareggio e l'Arciconfraternita della Misericordia di Viareggio si stipulò un nuovo atto di permuta per una porzione di terreno.

La permuta, registrata con atto notaio F. Rizzo del 04/11/1989 Repertorio n. 179.488 Raccolta n. 18.6881, avvenne in esecuzione della deliberazione consiliare n. 192 del 22/03/1985 e autorizzata con Decreto del Prefetto di Lucca in data 10/12/1987.

In definitiva l'Arciconfraternita della Misericordia accettava il pieno dominio di una porzione di terreno di forma irregolare sito sul prolungamento di via Duilio, interno alla via Maroncelli, della superficie catastale di mq. 1.470 ed effettiva di mq. 1.473 con destinazione di Piano Regolatore Generale a zona cimiteriale. Vi confinavano: a nord beni della "Venerabile Arciconfraternita della Misericordia", ad est restanti beni del Comune di Viareggio e beni Sodini, a sud ed est restanti beni del Comune di Viareggio, salvo altri. Tale appezzamento risultava censito nel Catasto Terreni del Comune di Viareggio al foglio 9, mappale 1096 e porzione "b" del mappale 870, ora mappale definito 1608 di mq. 1.412, come da tipo e dimostrazione di frazionamento regolarmente approvato dall'U.T.E. di Lucca. A sua volta la Misericordia cedeva in permuta al Comune di Viareggio il pieno dominio di un appezzamento di terreno di forma rettangolare posto in località "Marco Polo", in angolo tra la via Marco polo e la via Maroncelli della superficie di mq. 1470 secondo il Catasto ed effettiva di mq. 1473 con destinazione di Piano Regolatore Generale a zona cimiteriale. A tale terreno vi confinavano: a nord la via Marco Polo, ad est restanti beni della "Venerabile Arciconfraternita della Misericordia" di Viareggio, a sud ed ovest beni del Comune di Viareggio, salvo altri. Risultava, questo fondo, censito nel Catasto Terreni del Comune di Viareggio al foglio 9, porzione "b" del mappale 1418 ora mappale definitivo 1607 di mq. 1.470, come da tipo e dimostrazione di frazionamento, regolarmente approvato dall'U.T.E. di Lucca. Le parti inoltre si garantivano reciprocamente la piena proprietà e libera disponibilità degli immobili permutati, ad essi pervenuti per i seguenti titoli:

- a) al Comune di Viareggio per acquisto fattone, unitamente a maggior estensione, in forza di giusti e legittimi titoli anteriormente al 1° gennaio 1963;
- b) alla Venerabile Arciconfraternita della Misericordia di Viareggio per acquisto fattone, unitamente a maggior estensione, con atto notaio Lorenzi in data 14/11/1964, Repertorio n. 37.857, registrato a Viareggio il 04/12/1964 al n. 785 vol. 147.

L'atto di permuta del 1989 figura fra gli ultimi mutamenti più rilevanti, così l'assetto del Cimitero comunale può dirsi ormai concluso.

#### EVOLUZIONE DELLA ZONA CIMITERIALE

Nella pianta di Viareggio del 1906 si osserva la moderna posizione del cimitero rispetto al centro della città. La forma rettangolare occupa integralmente l'angolo tra le vie Marco Polo ed Aurelia Nord.

Nella pianta della città di Viareggio del 1924 si nota la planimetria del cimitero suburbano che ha conseguito una forma quadrata attorno alla quale una fascia di rispetto, sistemata a verde, ne delimita l'area edificabile. Non essendo stato possibile, al momento, recuperare la documentazione attestante la misura di tale linea, non è affatto da negarsi l'ipotesi di una fascia di rispetto di 200 metri circa.

Risulta dagli atti che con decreto dell'11/02/1928 il Prefetto di Lucca ridusse la zona di rispetto del cimitero, uniformemente, a ml. 110 dal perimetro di esso. Tale zona venne ulteriormente ridotta a ml. 77,50 con decreto

prefettizio n. 3650 del 20/03/1931; però non più uniformemente bensì solo dal lato della via Marco Polo nel tratto compreso tra la via Provinciale e la via Don Bosco.

Nella tavola topografica di Viareggio del 1932 risulta aggiornata a ml. 77,50 la delimitazione della fascia di rispetto. Con il R.D. 27/07/1934 n. 1265 "Approvazione del Testo Unico delle leggi Sanitarie" si stabilisce definitivamente quanto segue:

*"338 – I cimiteri debbono essere collocati alla distanza di almeno duecento metri dai centri abitati. E' vietato di costruire intorno agli stessi nuovi edifici e ampliare quelli esistenti entro il raggio di duecento metri.*

*Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano ai cimiteri militari di guerra quando siano trascorsi 10 anni dal seppellimento dell'ultima salma.*

*Il contravventore è punito con l'ammenda fino a lire 1.000 e deve inoltre, a sue spese, demolire l'edificio o la parte di nuova costruzione, salvi i provvedimenti di ufficio in caso di inadempienza.*

*Il prefetto, quando abbia accertato che a causa di speciali condizioni locali non è possibile provvedere altrimenti, può permettere la costruzione e l'ampliamento dei cimiteri a distanza minore di duecento metri dai cimiteri abitati.*

*Può altresì il Prefetto, su motivata richiesta del Consiglio comunale, deliberata a maggioranza assoluta dei consiglieri in carica, e previo conforme parere del Consiglio provinciale di sanità, quando non vi si oppongano ragioni igieniche e sussistano gravi e giustificati motivi, ridurre l'ampiezza della zona di rispetto di un cimitero, delimitandone il perimetro in relazione alla situazione dei luoghi, purché nei centri abitati con popolazione superiore ai 20.000 abitanti il raggio della zona non risulti inferiore ai 100 metri ed almeno a 50 metri per gli altri Comuni.*

*I provvedimenti del prefetto sono pubblicati nell'albo pretorio per otto giorni consecutivi e possono essere impugnati dagli interessati nel termine di trenta giorni.*

*Il Ministero per l'interno decide sui ricorsi, sentito il Consiglio di Stato".*

In forza di tale articolo del citato R.D. n. 1265/1934 con decreto prefettizio del 09/04/1947, su domanda di Giovanni Bottini, la zona di rispetto venne ridotta a ml. 90 nella zona compresa fra la via Aurelia Nord, la via Don Bosco e la via Mameli, e ciò sul dichiarato presupposto della inesistenza di "ogni contraria ragione di ordine igienico ed estetico".

Intorno ai primi anni del 1950 l'Amministrazione comunale riscontrò l'impossibilità di ampliare il cimitero suburbano e di conseguenza si impegnò ad individuare una zona idonea per costruirne uno nuovo. Infatti nella seduta del 31/01/1950 la Giunta comunale deliberò quanto segue:

*"Vista la lettera in data 30 Gennaio u.s. n° 223 dell'Ufficiale Sanitario con la quale prospetta la opportunità che si preveda fino da ora a studiare la costruzione di un nuovo Cimitero comunale, non essendo quello attuale più suscettibile di ampliamenti.*

*Vista la proposta di studiarne la costruzione in zona detta al "Poggio alle Viti" e cioè a monte della città oltre la Ferrovia, tra l'impianto idrovoro e la Gora di Stiava.*

*Ritenuto che in linea di massima la detta Zona possa essere idonea per la costruzione di un nuovo Cimitero,*

#### *Delibera*

*Di dare mandato all'Ufficio Igiene, perché in unione all'Ufficio Tecnico comunale studino la possibilità della costruzione di un nuovo Cimitero nella località sopra indicata, approntandone i piani relativi".*

Nella lettera del 13/02/1951 (in risposta alla lettera prefettizia del 20/01/1950 Prot. n. 29522) il Sindaco scrive al Prefetto di Lucca che "questa Amministrazione comunale (...), in quanto la particolare situazione di fatto che è venuta a sussistere in questo Comune a causa delle costruzioni già esistenti nella zona di rispetto del Cimitero Urbano, e le particolari necessità urbanistiche della Città, non consentono un ulteriore ampliamento del Cimitero Urbano e, pertanto, è venuta nella determinazione di ritenerlo destinato alla chiusura ed all'uopo designa per la costruzione di quello nuovo, (...). Si intende che designata la nuova area, questa Amministrazione comunale provvederà, (...), a delimitare nel raggio di 50 metri, la zona di rispetto del Cimitero con alberatura ad alto fusto, per poter, conseguentemente, dare esecuzione al piano regolatore della zona, consentendo nuove costruzioni.".

Il 03/09/1951 (lettera con Prot. n. 2108/1.12/San.) il Sindaco Francini illustrò al Prefetto di Lucca la seguente situazione:

*"Da tempo quest'Amministrazione è pressata da continue richieste di autorizzazioni a costruire nella zona di rispetto del Cimitero, e cioè entro il raggio di m. 200, vedendo in quello spazio una inderogabile necessità di espansione urbanistica della città, incoraggiate indubbiamente nella richiesta dell'avvenuta riduzione della zona di rispetto dai 200 metri ai 90, e dalla revoca delle finalità di acquisto di una fascia di terra intorno al Cimitero fatta, in origine, per l'ampliamento del Cimitero stesso, a zona di protezione e ciò allo scopo di consentire la possibilità di una adeguata sistemazione edilizia di quella zona. In effetti il Cimitero urbano è ormai chiuso fra le costruzioni sia per abitazione civile che per uso industriale, sia autorizzate che fatte abusivamente vuoi sotto l'impero delle autorità costituite, vuoi sotto quello dell'A.M.G. durante il periodo di occupazione. Sta di fatto che per il Cimitero in parola le norme di legge sono violate. Si hanno infatti delle costruzioni che distano dal Cimitero solo la larghezza di una strada. (...). Per sanare ogni pendenza e per dirimere ogni controversia che potrebbe sorgere tra postulanti avversati ed amministrazione, per le concessioni illegittimamente concesse, si pensa se non sia il caso arrivare ad una soluzione della questione secondo quanto fu già proposto dall'E.V. e cioè di costituire la zona di rispetto del Cimitero lungo i lati nord-est, nord-ovest e sud-ovest da due strade (elementi nettamente definiti ed inamovibili), di cui due – via Aurelia e via Marco Polo – esistenti ed una – prolungamento di via Maroncelli – prevista nel piano regolatore; e lungo il quarto lato, sud – est, da una fascia di terreno alberata avente la*

*profondità di m. 50 dal muro di cinta del Cimitero, (...). Indubbiamente solo in questo modo potrà sanarsi una situazione illegittima, ed un abuso non altrimenti definibile.”.*

Allora il Prefetto Farina, rispondendo al Sindaco di Viareggio con la lettera (Prot. Div. San. N. 5/23760) del 18/09/1951, precisò che il progetto del Comune “*è stato, a suo tempo, prospettato da questa Prefettura, subordinando, però la pratica attuazione della proposta, all’inizio di concrete pratiche per la costruzione di un nuovo cimitero. Solo ponendo l’attuale Cimitero in via di abbandono si potrebbe giustificare la riduzione della zona di rispetto”.*

Il 04/10/1951 (lettera con Prot. n. 2378/1.12.San.) l’Ufficiale Sanitario comunale ribadì al Direttore dell’Ufficio Tecnico che “*a seguito delle continue pressanti richieste, si domandava una riduzione della zona di rispetto del Cimitero in pratica già notevolmente ridotta sui lati nord est e nord ovest dalle costruzioni più o meno abusive eseguite”.*

Il Sindaco di Viareggio espose ancora il 12/10/1951 (lettera con Prot. n. 2411/1.12/San.) al Prefetto di Lucca che “*si ravvisa la necessità di normalizzare la posizione attuale delle costruzioni eseguite e di dare un assetto adeguato a quella zona e por fine alle continue pressanti richieste di autorizzazione. Del resto, indipendentemente dal fatto che l’art. 338 del vigente T.U. delle Leggi Sanitarie, sia contrastante nel suo contenuto, poiché mentre consente l’istituzione di cimiteri anche a distanza minore di 200 metri da abitati, in quanto l’art. parla di <<centri abitati>>, vieta poi la costruzione di abitati per un raggio di metri 200 dal Cimitero, è da osservare che la Legge 11/06/1922, <<che dava facoltà al prefetto, sentito il Medico Provinciale ed il Consiglio Comunale, per gravi e giustificati motivi e allorché, per le condizioni locali, non vi si oppongono ragioni igieniche, può autorizzare, di volta in volta, la costruzione di nuovi edifici e l’ampliamento di quelli esistenti nella zona di rispetto>> sia tutto operante, giacché tale legge fu opportunamente proposta, approvata e promulgata per temperare il rigore della legge sanitaria del 1907 n. 636, che in effetti non è che quello (art. 338) del 1934. (...). Comunque, e qualunque voglia essere l’interpretazione della legge, l’efficacia o meno della legge 11/06/1922, sta il fatto che moltissime costruzioni furono eseguite per la riduzione della zona di rispetto da metri 200 a metri 90 e che diverse altre sono state eseguite abusivamente a distanze assai inferiori. Quest’Amministrazione, quindi, prega la E.V. di voler benevolmente esaminare la pendenza e vedere se possibile di accordare una sanatoria secondo le proposte già inoltrate con la precedente, il che varrebbe a definire in modo inequivocabile una questione destinata, per il limitato spazio edificativo di cui dispone Viareggio, a riaffacciarsi (...).”.*

In risposta a tale richiesta il Prefetto De Marzi, inviando al Sindaco di Viareggio la lettera (Prot. Div. San. – N. 5/27135) del 22/11/1951, sosteneva “*che questa Prefettura, data la particolare situazione locale, non ritiene di doversi provvedere a carico di coloro che sino ad oggi hanno costruito nella zona di rispetto del Cimitero. Tali costruzioni non dovranno, però, d’ora in avanti essere più consentite e la S.V. dovrà, pertanto, vigilare al riguardo. Circa la riduzione della zona di rispetto ad una fascia alberata, si significa che ciò non potrà giustificarsi, fin tanto che non saranno avviate le pratiche per un nuovo Cimitero, (...).”.*

Nel contempo l’Ufficio Tecnico del Comune di Viareggio aveva elaborato la proposta di progetto del nuovo cimitero individuando l’area nel quartiere della Migliarina, così come deliberato dalla Giunta comunale nel 1950. Tale proposta venne esaminata dalla Commissione cimiteriale della Prefettura di Lucca e di conseguenza con lettera del 02/02/1952 (Prot. n° 5/32520/Div. San.) il Prefetto inviò al Sindaco di Viareggio copia della relazione della Commissione redatta nel seguente modo:

*“Comune di Viareggio – Scelta dell’area per costruzione del nuovo Cimitero.*

*I sottoscritti componenti della Commissione prevista dall’art. 84 del regolamento di polizia Mortuaria, 21 dicembre 1942 n° 1880, il giorno 15 gennaio 1952, si sono riuniti nell’Ufficio del Medico Provinciale per esprimere parere su un’area di terreno proposta dal Comune di Viareggio, allo scopo di costruire un nuovo Cimitero.*

*Si premette che in data 9 aprile 1951, la Commissione predetta eseguì un sopralluogo all’area accennata, constatando che essa si trova nella località denominata POGGIO DELLE VITI tra i canali Poggio delle Viti e Fosso Legname, in terreno bonificato, attualmente utilizzato in culture varie; il terreno è mantenuto adeguatamente prosciugato a mezzo di idrovore.*

*Tale situazione rese perplessa la Commissione per cui, prima di esprimere un parere, ritenne opportuno che, giusta l’art. 84 del Regolamento di polizia Mortuaria, intervenisse il concorso dei tecnici del Laboratorio Chimico Provinciale.*

*La relazione eseguita a tal uopo dal Direttore del predetto Laboratorio in data 20 giugno 1951, concludeva, che la falda acquea salirà ed arriverà ad invadere il terreno sino alla superficie qualora per cause accidentali o volute, gli impianti idrovori cessassero di funzionare.*

*Tali conclusioni confermano la perplessità iniziale di questa Commissione, per cui essa non può esprimersi favorevolmente per l’area proposta dall’amministrazione comunale.*

*Consiglia, quindi, che vengano proposte altre aree in terreni non soggetti all’azione di bonifica dove, anche se la falda idrica è superficiale (come generalmente accade nella pianura viareggina), tuttavia il suo livello è determinato naturalmente e non da mezzi meccanici”.*

Senonché con lettera del 13/08/1953 (Prot. n. 2437) il Sindaco di Viareggio richiese al Prefetto di Lucca l’autorizzazione al rilascio di concessioni. In tale occasione il Sindaco rilevò l’avvenuta realizzazione di alcuni fabbricati all’interno della zona di rispetto del cimitero pur dando atto che la stessa, all’epoca, era ridotta a 90 ml.: sulla scorta di questo stato di fatto (pur ritenuto dal Sindaco come abuso edilizio), il Sindaco stesso espose al Prefetto l’intendimento di “*circondare il luogo*” con altre due strade, proseguendo cioè la via Maroncelli sino

all'incrocio con la via Vittor Pisani e prolungando poi questa fino alla via Aurelia. Ribatteva il Sindaco che, ciò fatto, *“nessuna costruzione potrebbe realizzarsi all'interno essendone facile il controllo e la repressione”*: *“l'interno”*, a cui il Sindaco si riferiva, era evidentemente quello, e solo quello, delimitato dalle quattro strade perimetrali al muro di cinta cimiteriale. La lettera del Sindaco concludeva dichiarando il proprio *“favore alla concessione di permessi di costruzione “al di fuori della zona cimiteriale così circoscritta, come risulta dall'unita pianta a condizione che nell'attuale zona di rispetto (90 ml. Dal muro di cinta) non si impiantino pozzi d'acqua, officine rumorose ed altre attività non confacenti al raccoglimento che il luogo richiede”*.

Finalmente con la lettera (Prot. n. 22552 Div. San.) del 19/08/1953 il Prefetto Laura comunicò al Sindaco di Viareggio che *“si autorizza codesta Amministrazione a concedere i permessi di costruzione per abitazioni civili in conformità alla proposta contenuta nell'ultimo capo della lettera cui si risponde. Con l'occasione si suggerisce che il prolungamento via Vittor Pisani venga distanziato dal muro di cinta del Cimitero analogamente a quanto già in atto dal lato della via Aurelia, onde consentire la piantagione di una idonea alberatura che impedisca la vista del cimitero stesso agli abitanti della zona sud – est.”*.

Seguì a ciò una nota, a firma congiunta dell'Ufficiale Sanitario e dell'ingegnere Direttore dell'Ufficio Tecnico comunale, con pedissequo provvedimento del Sindaco, in data 23/11/1953 Prot. n. 3202. Questa nota è del seguente testuale tenore: *“Facendo riferimento alla prefettizia n. 22552/ San del 19 agosto 1953, in relazione alla sindacale n. 2473/San. Del 13 agosto u.s., si informa che il Cimitero Comunale è stato oggi isolato anche nella parte a sud ovest col prolungamento della via Maroncelli, e nella parte a sud est col prolungamento della via Vittor Pisani. Le strade sono ormai tracciate come è stato rilevato nel sopralluogo fatto oggi dal sottoscritto unitamente all'ingegnere Direttore dell'Ufficio Tecnico Comunale, e pertanto si pensa possa farsi luogo al rilascio dei permessi di costruzione nella zona di terreno che venga a trovarsi fuori di tali strade”*, sempre, si intende, con le *“avvertenze a suo tempo indicate che si riassumono nel divieto di impianto di pozzi d'acqua, nella zona, di officine rumorose od altre attività non confacenti al raccoglimento che il luogo richiede”*.

Il Sindaco, con provvedimento consequenziale e contemporaneo scrisse testualmente quanto segue: *“Vista la prefettizia citata ed il riferimento di cui sopra, si autorizzano gli Uffici Tecnico e Sanitario ad uniformarsi alle prescrizioni prefettizie sopra richiamate”*.

Del resto è dello stesso anno 1953, ed anzi di qualche mese precedente rispetto alla nota del 23/11/1953 sopra citata, l'autorizzazione prefettizia per la realizzazione del mercato dei fiori immediatamente a ridosso del cimitero, ubicato sul lato sud di esso ed esattamente nell'area interposta fra il muro di cinta del cimitero e l'attuale via Lepanto: la condizione di destinazione esclusiva del manufatto a *“mercato dei fiori”*, non esclude che il provvedimento prefettizio si rivelasse, poco dopo, perfettamente coerente con quella delimitazione dell'area di rispetto cimiteriale che si è individuata poco fa.

Così il 09/07/1954 (lettera con Prot. n. 2225/Tec.) l'Assessore ai Lavori del Comune di Viareggio comunicò alla Direzione Giardini e Pinete che *“per ottemperare alle disposizioni della Prefettura, occorre che siano al più presto impiantate alberature d'alto fusto all'esterno ed a ridosso del muro sud del Cimitero Comunale, al fine di nascondere il Cimitero stesso dalla edilizia che si viene sviluppando nella zona (Mercato dei Fiori e edilizia privata)”*.

Si deve inoltre ricordare che con D.M. n. 37 del 26/03/1848 era stato approvato il Piano di Ricostruzione della città di Viareggio andando così a sopperire la mancanza di un Piano Regolatore; e che nel decennio 1950 – 1960 esso era ancora in fase di esecuzione. Di fronte quindi al diniego del 1952, espresso dal Prefetto di Lucca e dalla Commissione, l'Amministrazione comunale si adoperò per individuare una seconda zona per la realizzazione di un nuovo cimitero. Così i tecnici identificarono un'area non distante a quella di *“Poggio delle Viti”*, e precisamente a sud in località *“C. Mulinelli”* lungo la via del Brentino. Ma l'Ingegnere Direttore dell'Ufficio Tecnico comunale riferì all'Ufficio Igiene con lettera del 12/12/1955 (Prot. 24715/4047 Tec.) quanto segue:

*“Gli esponenti prospettano la inopportunità della ubicazione del Nuovo Cimitero nella zona che vedesi nella allegata planimetria 1:10.000, per le seguenti ragioni:*

1°) – *terreno a livello troppo basso e di composizione fisico – chimica non rispondente alle necessarie caratteristiche igieniche;*

2°) – *eccentricità della ubicazione rispetto al nucleo del Capoluogo con conseguenti disagi sulle comodità e facilità di accesso;*

3°) – *aggravamento della viabilità al nodo stradale di incrocio delle vie per Lucca, Pisa, Viareggio, La Spezia;*

4°) – *immobilizzo di una zona che, per le costruzioni già sorte, ed in corso, sta assumendo un preciso carattere di naturale e logica espansione della edilizia popolare, nel nucleo urbano del Varignano.*

*Mentre questo Ufficio provvederà ad esaminare gli aspetti prospettati nei numeri 2, 3, e 4, si prega codesto Ufficio di voler esprimere parere sui motivi esposti al n. 1, interpellando, se del caso, le autorità sanitarie e Provinciali, e parimenti di voler indicare (qualora risultasse negativo il giudizio sulla ubicazione del nuovo cimitero prevista nel Piano Regolatore) quale altro luogo del territorio comunale potesse ottenere la approvazione, sotto il profilo igienico, per l'impianto del nuovo cimitero”*.

In definitiva la nuova localizzazione, come già la prima, non risultò idonea per la realizzazione del nuovo cimitero. La ricerca di un'area libera non venne abbandonata dalle Amministrazioni comunali anche nei decenni successivi ma senza esito positivo, cosicché l'ottocentesco cimitero del Marco Polo rimase l'unico sul territorio comunale, ad eccezione del cimitero nella frazione di Torre del Lago.

Il mancato rispetto della zona cimiteriale del Marco Polo è sicuramente avvenuto con il contributo dell'edilizia privata e non meno di quella pubblica attraverso la costruzione del Mercato dei Fiori nel 1953.

Tale processo si osserva chiaramente nella pianta della città alla fine degli anni '50 (cfr. stampa della Tavola del Piano Territoriale Paesistico approvato nel 1960). Si denota infatti l'avanzamento dell'edificato nella zona del Marco Polo e un ampliamento sostanziale della planimetria del cimitero.

Da tutto ciò tra origine la delimitazione del rispetto cimiteriale quale risulta dalle planimetrie del P.R.G.C., approvato con D.M. 3049/1971. Tale zona di rispetto coincide col muro di confine del cimitero e perciò con le quattro strade sopra citate. Nella tavola della zonizzazione del P.R.G.C. del 1971 si evince quanto la fascia di rispetto cimiteriale si sia notevolmente ridotta a favore dell'edificazione dei lotti contermini. Inoltre nelle Norme di Attuazione del P.R.G.C. si legge quanto segue:

*“Art. 33 – Zone a Vincolo Speciale*

*(omissis)*

*Le zone a vincoli speciali sono così classificate:*

1) *Zone a vincolo cimiteriale – dove è vietato qualsiasi tipo di costruzione perché di rispetto ai servizi cimiteriali e per permettere il loro eventuale ampliamento”.*

Il cimitero comunale si trova pertanto delimitato dalla via Marco Polo, dalla via Aurelia Nord, dalla via Lepanto e dalla via Maroncelli, al di là delle quali vi è una edificazione pressoché ininterrotta, immediatamente sul marciapiede opposto al muro di cinta del cimitero. Addirittura fra il cimitero e la via Lepanto risultano realizzati il mercato dei fiori, e precisamente a ridosso del muro di cinta del cimitero, e una serie di costruzioni, che si interpongono fra detto muro e la stessa via Lepanto.

E' altresì da osservare che il P.R.G. comunale delimita l'area di rispetto cimiteriale in coincidenza col quadrilatero delle strade ora nominate, cosicché – alla stregua del P.R.G.C. e con ogni riserva, ovviamente, sulla legittimità di tale delimitazione – l'area di rispetto si arresta al muro di cinta sulle tre vie: Maroncelli, Marco Polo e Aurelia Nord; mentre coinvolge il mercato dei fiori ed una fila continua di costruzioni fra il muro di cinta e la via Lepanto.

Sempre nel P.R.G.C. del 1971 per risolvere la problematicità della zona cimiteriale si prevede la realizzazione di un nuovo cimitero in località “Bicchio”, e precisamente in un'area caratterizzata già da preesistenze e posta fra la variante Aurelia, la via Comparini, la vecchia via Aurelia e la via della Bozzana. Essendo però questa previsione troppo a ridosso dell'abitato di Bicchio e motivato dalla circostanza che la suddetta previsione investe zone a vivaio intensamente coltivate, l'autorità sanitaria propone di localizzare l'eventuale cimitero oltre la ferrovia.

L'11/12/1971 (Prot. n. 5674 Tec.) l'Assessore ai Lavori Pubblici comunicò pertanto al Capo della Sezione Urbanistica “che con Decreto n. 1471 del Medico Provinciale, è stata autorizzata la costruzione del nuovo Cimitero del Capoluogo sull'area sita fra il Fosso Trogola e il Fosso “Le Quindici” in prossimità “Le Carbonaie”, più precisamente indicato nell'unità planimetrica. Allo stato delle cose si rende necessario deliberare il cambio di destinazione secondo quanto previsto dal P.R.G., tenuto conto delle disposizioni di cui alla Legge n. 291”.

Accertata quindi la necessità di provvedere alla nuova localizzazione del nuovo cimitero, in località più consona alle specifiche e peculiari esigenze dell'attrezzatura stessa, si rese pertanto necessario provvedere alla variante al P.R.G.C. del 1971 relativa allo spostamento dell'allora zona cimiteriale. Il Consiglio comunale così deliberò il primo provvedimento n. 412 del 23/07/1974 col quale avanzava la richiesta di autorizzazione preventiva alla variante alla Regione secondo la Legge 17/08/1942 n. 1150. Con la delibera n. 13217 del 27/11/1974 la Giunta Regionale, sentito il parere favorevole della C.R.T.A., concesse al Comune di Viareggio l'autorizzazione preventiva alla citata variante al P.R.G.C. del 1971. In contemporaneo l'Amministrazione comunale adottò con la deliberazione n. 490 del 19/11/1974 la variante tecnica al P.R.G.C. del 1971, assieme ad altre otto varianti tecniche, di cui al progetto dell'Ufficio Urbanistica comunale composto, oltre che dagli elaborati grafici, anche dalla relazione illustrativa nella quale si legge quanto segue:

*“RELAZIONE ILLUSTRATIVA*

*1) NUOVA ZONA CIMITERIALE*

*L'attuale nuovo cimitero, secondo le previsioni del P.R.G., è ubicato in località Bicchio, in area compresa fra il Fosso Guidario e la Variante Aurelia, la via Bozzana e via Comparini.*

*La nuova ubicazione, oggetto della variante, è prevista in zona classificata come “Agricola”, su di un'area compresa fra l'Autostrada “E-1” e il fosso “Le Quindici”, a sud dal prolungamento di via della Bozzana, contraddistinta a catasto al foglio 39, mappali 93p e 98p, avente la superficie di mq. 140.000 circa.*

*L'attuazione di questa variante al P.R.G. era già stata approvata in linea di principio dal Consiglio Comunale, il quale, con delibera n. 72 del 23/8/1968, aveva espresso l'opportunità dello spostamento del previsto nuovo cimitero, senza poterne ancora indicare con esattezza la nuova posizione.*

*La zona cimiteriale, nella nuova posizione proposta, è dimensionalmente identica a quella in origine prevista dal P.R.G.*

*La variante si rende necessaria:*

a) *per l'esistenza nella zona interessata dal nuovo cimitero di numerose aziende agricole, con annesse residenze coloniche e attrezzature complementari, molte delle quali, anche se non direttamente interessate all'esproprio, vedono compromessa ogni possibilità di espansione e potenziamento a causa del vincolo cimiteriale (zona di rispetto). Questa situazione assume maggior rilevanza quando, come nel caso in argomento, si viene ad incidere in una delle poche zone del Comune a carattere prettamente agricolo.*

- b) *Per la stretta vicinanza del cimitero al centro residenziale del quartiere Bicchio e alle zone di espansione industriale E-1 e E-2, per cui si rende necessario un decentramento più consono alle esigenze dell'attrezzatura stessa.*
- c) *Perché comunque la vecchia posizione indicata dal P.R.G. viene a compromettere seriamente ogni possibilità di futuri sviluppi insediativi della zona medesima, quando si saranno esaurite le previsioni del nuovo P.R.G.*

*Le aree attualmente destinate ad attrezzature cimiteriali saranno inglobate nella zona agricola.*

*L'attuazione della presente variante comporta la soppressione della strada di P.R. sul fosso Guidario e la creazione di una nuova strada di servizio per il nuovo cimitero in ampliamento della esistente via della Bozzana”.*

A seguito della pubblicazione della deliberazione n. 490/1974 di adozione della citata variante tecnica è pervenuta al Comune di Viareggio una osservazione presentata dall'Azienda delle FF.SS. che in realtà riguardava principalmente non la variante sul cimitero di Bicchio bensì lo spostamento della strada di P.R.G. sulla via Matteotti nella frazione di Torre del Lago alla quale venne controdedotto dall'Amministrazione comunale con la deliberazione consiliare n. 258 del 13/05/1976. Integralmente gli atti deliberativi del Comune di Viareggio vennero trasmessi alla Regione Toscana ed in primo luogo esaminati dalla C.R.T.A. nella seduta del 21/10/1976 la quale, considerato che per la nuova di zona cimiteriale nella parte sud non era stato indicato in planimetria il limite del relativo vincolo e che era comunque da precisare che in ogni caso valevano i disposti di legge sui limiti ed estensione del vincolo suddetto anche per il caso in esame, espresse parere favorevole. Acquisito pertanto tale parere la Giunta Regionale Toscana con la deliberazione n. 13269 del 09/12/1976 approvava, ai sensi dell'art. 10 della legge 17/08/1942 n. 1150 e successive modificazioni, le varianti al Piano Regolatore Generale adottate dal Comune di Viareggio con la deliberazione n. 490 del 19/11/1974.

Il provvedimento regionale, dopo la pubblicazione, divenne esecutivo ma il nuovo cimitero rimase sulla carta ancora per lungo tempo.

Sin dall'inizio, forse, non fu chiaro che – legittimamente o no – la fascia di rispetto del cimitero al Marco Polo era stata in realtà abrogata col provvedimento del Prefetto, nel 1953, competente a disporre in materia. Sennonché negli anni successivi, quando sorsero problemi circa la edificabilità di nuove costruzioni all'interno della fascia di rispetto, quale prevista dalla Legge, in modo più o meno casuale ma sempre (a quanto sembra) in modo ignaro del provvedimento prefettizio del 19/08/1953, il problema fu sempre e comunque risolto nel senso della edificabilità, quasi che vi fosse una inconsapevole concordanza fra il provvedimento prefettizio e le esigenze di edificazione sul filo del marciapiede opposto al muro di cinta cimiteriale.

Così, in particolare, per fare solo degli esempi, risulta che il 24/02/1976 la Commissione Urbanistica esclude sia il mercato dei fiori sia tutte le aree edificate lungo la via Lepanto dall'area di rispetto cimiteriale. Tutto ciò consentì al Sig. Bendinelli di edificare ciò che aveva richiesto, ritenendo l'Amministrazione “che il limite della zona di rispetto cimiteriale debba corrispondere al lato sud con il limite del cimitero”; non è un caso che il limite sud è appunto quello lungo la via Lepanto e che la parola “corrisponde” sta evidentemente per “coincidere”. Sulla domanda di edificazione del Sig. Bendinelli va anche ricordata una nota del Medico provinciale di Lucca all'Ufficiale sanitario di Viareggio datata 21/05/1976 (Prot. n. 2031) del seguente testuale tenore: “Esaminata la richiesta di cui all'oggetto, lo scrivente, considerando inesistente la zona di rispetto cimiteriale di Viareggio essendo tutta la zona ormai edificata, come constatato personalmente per analogo caso, ritiene, per i motivi più sotto indicati, che la costruzione nell'unica area rimasta edificabile, possa essere autorizzata. L'area di che trattasi è collocata nella via Lepanto – completamente edificata – ed è separata dal cimitero da tutto mercato dei fiori. Il Piano Regolatore di Viareggio non prevede limitazioni edificatorie, in tale zona. Alla luce dei fatti, pertanto, la domanda non compromette la situazione già esistente ma risponde fra l'altro alla definitiva sistemazione ambientale ed urbanistica mentre esula, nel caso in parola, ogni contraria ragione di ordine igienico ed estetico (...)”. Sulla stessa linea era anche rilevante la nota del Medico provinciale dell'ufficio Sanitario di Viareggio del 27/12/1973 (Prot. n. 2774).

Ancora, a fronte di un progetto relativo ad un immobile posto sulla via Aurelia angolo via Marco Polo di proprietà del Sig. Cordoni (sopraelevazione ed ampliamento di fabbricati preesistenti), il Medico provinciale di Lucca, con nota del 25/02/1977 (Prot. n. 5138), rimise la questione all'Ufficiale Sanitario di Viareggio ritenendosi incompetente ad esprimere il nulla osta richiesto, peraltro ricordando allo stesso Ufficiale Sanitario che egli avrebbe dovuto tener conto, nel decidere sulla questione, “che la zona di rispetto cimiteriale di Viareggio è di fatto inesistente e che nella specie non trattandosi di nuove costruzioni, trattandosi di parziale sopraelevazione ed ampliamento di fabbricati preesistenti”. A quanto riferito il Sig. Cordoni ebbe poi la sua concessione edilizia.

Per quanto attiene alla originaria realizzazione dei capannoni della ditta RES, che nel 1993 chiese la ristrutturazione bloccata dal parere negativo della USL, giova ricordare che essi furono autorizzati con provvedimento del Medico provinciale del 17/09/1971 (Prot. n. 4355), il cui parere era preceduto dalla richiesta del 26/08/1971 dell'Ufficiale Sanitario comunale allo stesso Medico provinciale, con espresso riferimento al secondo comma dell'art. 82 del R.D. 21/12/1942 n. 1880: sembra che tale norma, poi abrogata, non avesse nulla a che vedere col tema risolto dal parere favorevole del Medico provinciale. Ma in ogni caso è rilevante osservare che, per un tramite o per un altro, si era sempre consentita la realizzazione di edifici immediatamente al di fuori del perimetro cimiteriale e cioè, come più volte osservato, sul filo retromarciapiede delle strade delimitanti tale perimetro.

Sulla stessa logica venne poi consentita la sopraelevazione di un fabbricato posto in via Aurelia Nord di proprietà dei Sig.ri Campagni e Pataloni (nota del Medico provinciale del 30/07/1975 Prot. n. 3236): la motivazione di

quest'ultima nota – provvedimento del medico provinciale sta nella constatazione che la nuova delimitazione edificatoria non veniva ad aggravare la zona a vincolo di rispetto cimiteriale, essendo inesistente in tale zona.

Anche del fabbricato del Sig. Giacometti Comasco venne consentito il rialzamento con nota – provvedimento del Medico provinciale del 30/05/1974 (Prot. n. 896) con la precisazione che nella specie trattavasi “*soltanto di demolizione e sopraelevazione da apportare ad un fabbricato già esistente, senza peraltro aumento di volume e di superficie e di indubbio miglioramento igienico*”.

Si tratta solo di episodi esemplificativi, pervenuti in base alla documentazione, ma la conclusione della “*storia*” sembra di ogni evidenza: anche a prescindere dal provvedimento prefettizio del 1953 di eliminazione della zona di rispetto cimiteriale, e della ricezione di tale provvedimento nell’ambito della planimetria del P.R.G.C. del 1971, si è pertanto avuta nel corso del tempo una serie continua e mai contraddetta di licenze e/o di concessioni edilizie tutte corredate dal parere sanitario favorevole alla realizzazione di edifici su tutti e quattro i lati del cimitero, lungo altrettante linee continue costituite dal filo retromarciapiede delle quattro strade più volte nominate: e ciò anche a non voler considerare le costruzioni interposte fra il muro di cinta e la via Lepanto sul lato sud del cimitero stesso.

Con la Legge Regionale del 13/12/1979 n. 61 “*Istituzione del parco naturale di Migliarino, San Rossore e Massaciuccoli*” gran parte del territorio del Comune di Viareggio venne incluso nella perimetrazione dell’area protetta. Ciò annullò la previsione della Variante al P.R.G.C. del 1976 relativa alla realizzazione di un nuovo cimitero in località “*Le Carbonaie*”, inserita appunto nella “*Area di salvaguardia esterna al Parco*”, come si può osservare nella cartografia (allegato “*A*” in scala 1:25.000), e regolamentata dall’art. 13 della citata L.R. 61/1979.

Sempre in merito all’area cimiteriale il D.P.R. 10/09/1990, n. 285, sulla “*Approvazione del regolamento di polizia mortuaria*”, disciplina la materia nei seguenti articoli:

“55

1. *I progetti di ampliamento dei cimiteri esistenti e di costruzione dei nuovi devono essere preceduti da uno studio tecnico delle località, specialmente per quanto riguarda l’ubicazione, l’orografia, l’estensione dell’area e la direzione della falda idrica e devono essere deliberati dal consiglio comunale.*

2. *All’approvazione dei progetti si procede a norma delle leggi sanitarie.*

56

1. *La relazione tecnico – sanitaria che accompagna i progetti di ampliamento e di costruzione di cimiteri deve illustrare i criteri in base ai quali l’amministrazione comunale ha programmato la distribuzione dei lotti destinati ai diversi tipi di sepoltura.*

2. (...).

57

1. *I cimiteri devono essere isolati dall’abitato mediante la zona di rispetto prevista dall’art. 338 del testo unico delle leggi sanitarie, approvato con regio decreto 27 luglio 1934, n. 1265, e successive modificazioni.*

2. *Per i cimiteri di guerra valgono le norme stabilite dalla legge 4 dicembre 1956, n.1428, e successive modifiche.*

3. *E’ vietato costruire, entro la fascia di rispetto, nuovi edifici o ampliare quelli preesistenti.*

4. *Nell’ampliamento dei cimiteri esistenti, l’ampiezza della fascia di rispetto non può essere inferiore a 100 metri dai centri abitati nei comuni con popolazione superiore ai 20.000 abitanti ed a 50 metri per gli altri comuni.*

5. (...).”

In forza del sopra menzionato D.P.R. 285/90 la Variante Generale del 1997 al P.R.G. di Recupero dell’Edilizia Esistente e di Adeguamento degli Spazi Pubblici reintroduce la fascia di rispetto cimiteriale. Innanzitutto le “*Norme di Attuazione*”, e precisamente nel “*Testo con le modifiche approvate dal Consiglio comunale con delibera n° 50 del 28/7/1997, a seguito dell’accoglimento delle osservazioni*”, riportano quanto segue:

“*Art. 25 – Zona Omogenee F*

*Comprende le aree e gli immobili destinati ad attrezzature ed impianti di interesse generale.*

*Le aree interessate da tali attrezzature possono essere oggetto di intervento soltanto da parte di soggetti pubblici, enti, e, tramite concessione, da società e privati.*

*In assenza di una normativa di zona specifica, gli indici urbanistici e le procedure di attuazione sono condizionati dalle norme di legge e dalle esigenze funzionali delle attrezzature stesse.*

*Il progetto, esteso all’intera area, dovrà tener conto dell’inserimento urbanistico ed ambientale dei manufatti ed immobili e della sistemazione complessiva dell’area.*

Art. 26 – *Sottozona F*

*Fc Cimiteri”.*

Infatti nell’allegata planimetria troviamo indicato con “*Fc*” il perimetro cimiteriale attorno al quale si sviluppa la fascia di rispetto cimiteriale di 100 metri delimitata dalle quattro strade e dagli isolati intorno al cimitero ormai completati da un punto di vista urbanistico ed edilizio.

Per gli eventi sopra descritti si può concludere che nel corso del Novecento la situazione “*cimitero*” ha sempre più presentato la sua criticità tant’è vero che attualmente risulta arduo per l’Amministrazione comunale risolvere l’intera questione senza arrecare danno alla collettività cittadina.

## TAVOLE DELL’AREA CIMITERIALE

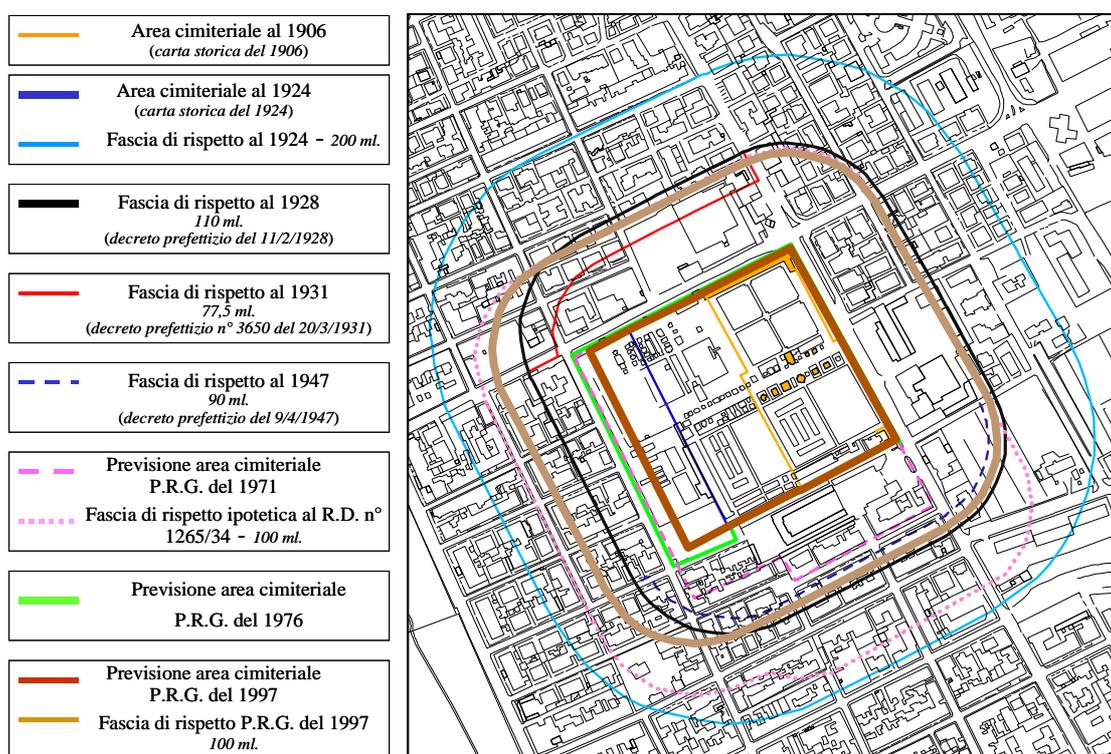
Nel 1994, in allegato al parere legale dell’Avv. C. G. Narese di Firenze su incarico dall’Amministrazione comunale, il Geom. B. Lasagna, che per l’occasione ha raccolto tutta la documentazione necessaria, ha elaborato una planimetria. Il Geom. Lasagna ha fornito anzitutto la planimetria dell’intera area ricompresa entro il raggio di 200

metri dal perimetro cimiteriale, aggiornata all'attualità, con l'indicazione di tutti i fabbricati sorti, o ricostruiti, o ampliati, nell'ambito della fascia stessa, dall'immediato dopo guerra al 1994. La coloritura di ciascun fabbricato è differenziata a seconda dell'epoca del rilascio della relativa licenza o concessione edilizia, e per ciascuno dei fabbricati contrassegnati vi è altresì un numero di riferimento, cui corrisponde la rispettiva licenza o concessione edilizia. Coticché, rimettendo all'Amministrazione comunale tanto la planimetria colorata e numerata quanto tutti i documenti cui corrisponde ogni numero, si ha l'esatta percezione dell'entità delle costruzioni realizzate nel quarantennio (o più) di riferimento.

Nella suddetta planimetria si osserva la seguente campitura:

- a) giallo per gli immobili costruiti dal 1954 al 1959;
- b) giallo-verde per quelli dal 1960 al 1969;
- c) arancio per quelli dal 1970 al 1979;
- d) rosso per gli edifici dal 1980 al 1989;
- e) blu per quelli dal 1990 al 1993.

E' comunque apparso opportuno elaborare una tavola della campionatura che sommariamente documentasse l'avvenuta edificabilità della zona cimiteriale.



*Evoluzione storica dell'Area Cimiteriale*

Le tappe dell'espansione dell'area del cimitero sono rappresentate nella carta relativa allo "sviluppo dell'area cimiteriale" derivata dall'analisi e comparazione delle carte storiche, di quelle dell'I.G.M. e del P.R.G. del 1971 e del 1997. Si è quindi considerato un intervallo temporale assai vasto, compreso fra il 1906 ed il 1997.

La tavola inoltre riporta tutte le fasce di rispetto cimiteriale: dalla linea di 200 metri, di 110 metri sino a quella di 90 metri. Ma per semplificare l'indagine si è tenuto conto solo di due fasce: la prima di 200 metri, ai sensi del R.D. 1265/34 (al momento senza interessarsi se sia stata o meno attuata), e la seconda di 100 metri, già stabilita dal 1928.

Al fine di comprendere come è avvenuto il processo di edificabilità è stata effettuata una verifica per campionatura, tenendo conto delle licenze edilizie di fabbricati costruiti a seguito della sanatoria prefetizia del 1953.

Sempre entro le fasce di 200 e 100 metri si è riscontrato un incremento edilizio a partire dal 1954 e proseguito negli anni successivi sino al 1965.

L'indagine è stata quindi condotta procedendo a campione e ricorrendo ai seguenti criteri:

- a) Edilizia: licenze edilizie rilasciate con un intervallo triennale: 1954, 1957, 1960, 1963 e 1965.
- b) Viabilità: edifici ubicati lungo le strade principali quali via Bertini, via Maroncelli, via Aurelia, via Marco Polo, etc.
- c) Distanza: considerando gli edifici che si trovano all'interno della fascia di rispetto sia dei 200 metri sia dei 100 metri.

La tavola è corredata dalla legenda che indica, mediante diversi colori, sia lo sviluppo del cimitero vero e proprio, sia l'espansione edilizia avvenuta all'interno delle fasce di rispetto. Se ne deduce quindi in quale proporzione la

costruzione di edifici privati, sia per civile abitazione sia per uso industriale, e pubblici, Mercato dei Fiori, abbia intaccato la fascia di rispetto nel corso del tempo.

Della legenda ciascun colore è stato difatti assegnato ai fabbricati edificati con licenze edilizie rilasciate nello stesso anno, ovvero la gradazione di colori scelti è così riferita:

- Rosso per i fabbricati con licenze rilasciate nel 1954
- Verde per le costruzioni con licenze rilasciate nel 1957
- Arancio per quelle del 1960
- verde scuro per quelle del 1963
- marrone per quelle del 1965.
- Giallo per quelle del 1971.

Nella carta della campionatura si indicano quindi i fabbricati edificati nella zona cimiteriale: nella ex fascia di rispetto di 200 e di 100 metri.

L'indagine si è poi estesa anche agli anni 1970 e 1980 ma si è accertato che la maggior parte delle licenze e delle concessioni edilizie riguardavano ristrutturazioni, sopraelevazioni e risanamento di edifici esistenti ed edificati negli anni compresi nel periodo sopra ricordato.

## **1.20 - LA CITTADELLA DEL CARNEVALE**

Con l'istituzione della "Fondazione del Carnevale di Viareggio", la città intese, intorno alla metà degli anni ottanta, di avviare un programma di sviluppo e riqualificazione della manifestazione del carnevale e in primo luogo delle sedi produttive mediante la realizzazione di una "Cittadella del Carnevale". La Fondazione, dopo aver individuato le caratteristiche della citata "Cittadella del Carnevale", reperì, per la concreta realizzazione dell'opera, l'area ai confini del Comune di Camaione e compresa fra la fossa dell'Abate, variante Aurelia, strada Provinciale per Camaione e la ferrovia Pisa – Genova.

L'Amministrazione Comunale, con provvedimento consiliare n. 153 del 19/05/1987, deliberava favorevolmente alla realizzazione della Cittadella nella località individuata dalla Fondazione del Carnevale affidando al contempo ai progettisti del Piano Regolatore Generale l'incarico di elaborare la variante urbanistica al vigente PRG, che destinava l'area a zona agricola.

Sulla base del Decreto 04/11/1988 n. 465, convertito con modificazioni dalla Legge 556 del 30/12/1988 recante "Misure urgenti e straordinarie per la realizzazione di strutture turistiche, ricettive e tecnologiche connesse allo svolgimento dei campionati mondiali di calcio del 1990", e del D.M. 31/12/1988, che stabiliva i criteri prioritari e parametri di valutazione e criteri di ripartizione in attuazione dei sopra citati provvedimenti, nonché dell'art. 1 del citato Decreto, che prevedeva fra le priorità la realizzazione di parchi urbani a verde pubblico attrezzato, l'Amministrazione comunale accolse la proposta progettuale di realizzare un parco tematico comprendente la Cittadella del Carnevale.

La Fondazione del Carnevale pertanto procedeva, in conformità del Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 169 del 14/11/1988, all'acquisto di gran parte del terreno e, comunque, alla dichiarazione di disponibilità da parte dei residui proprietari di accettare l'intervento di costruzione della Cittadella come richiesto dall'art. 5 n. 8 del D.M. 31/12/1988.

La decisione di avvalersi della Legge 556 e del Decreto 31/12/1988 che stabiliva tra i criteri prioritari "la realizzazione di parchi urbani e verde pubblico attrezzato" aprì quindi la strada alla possibilità di ricollegare l'intervento agli interessi generali della città progettando il parco e la tutela del fosso dell'Abate, rivedendo il programma (riduzione del costruito allo stretto necessario, articolazione in varie sedi e ammodernamento della produzione, vincoli sui capannoni attuali); in definitiva si sostituiva all'idea di un nucleo "chiuso" in senso economico ed urbanistico, quella di un "sistema" economico – ambientale aperto ed interconnesso. Ciò comportava una impostazione del progetto in termini urbanistici oltretutto architettonici e di sviluppare l'indicazione già data dal "progetto preliminare" del nuovo PRG che destinava l'area in esame "ad attrezzature e parco urbano".

L'Amministrazione comunale, ai fini di poter usufruire di questa importante ed irripetibile occasione di finanziamento pubblico, con la deliberazione consiliare n. 645 del 07/04/1988 approvava l'affidamento dell'incarico per la redazione del progetto di massima di un parco tematico a verde urbano attrezzato lungo il fosso dell'Abate comprendente la Cittadella del Carnevale. Ciò in armonia alle indicazioni delle previsioni del progetto preliminare del nuovo P.R.G. e delle prospettive della Fondazione del Carnevale in merito alla Cittadella.

Il progetto di massima definitivo presentato dagli Arch. Domenico Cardini e Marco Massa, completo degli elaborati previsti dal disciplinare e corredato dalla redazione sui parametri di valutazione economica presentati dal Prof. Aldo Cecchella, in data 11/04/1989 venne esaminato dalla Commissione Urbanistica e dal Consiglio di Circoscrizione che espressero parere favorevole al suddetto progetto. A seguito di tali parere il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 117 del 11/04/1989 adottare, ai sensi dell'art. 1 della Legge 03/01/1978 n. 1, sia la variante al P.R.G. da "zona agricola" a "parco urbano e verde pubblico attrezzato comprendente la Cittadella del Carnevale", sia il progetto di massima definitivo relativo al parco urbano e di attrezzature per il turismo denominato "I giardini e la Cittadella del Carnevale". Inoltre di partecipare, con apposita domanda da inoltrare entro il termine di scadenza, al finanziamento della Legge 556/1988 e D.M. 31/12/1988. Infine venne indicato come concessionario per la realizzazione dell'opera la Fondazione del Carnevale e fissati i tempi di inizio e di fine (a partire da un anno entro i cinque anni) per l'occupazione d'urgenza, le espropriazioni ed i relativi lavori dei terreni dichiarati di pubblica

utilità. L'Amministrazione comunale a seguito dell'adozione proseguì con la pubblicazione della variante al vigente P.R.G. consistente nella realizzazione di un parco urbano e verde pubblico attrezzato ai sensi della Legge 1/78; durante la pubblicazione non vennero poi presentate osservazioni, come risulta da attestazione del Segretario comunale del 11/09/1990.

Integralmente la documentazione relativa al progetto della Cittadella venne trasmessa agli organi regionali per l'approvazione. Nella seduta del 21/11/1990 la C.R.T.A. – Sezione Urbanistica e Beni Ambientali esaminò gli atti ed espresse parere favorevole con le seguenti raccomandazioni:

- a) che fossero approfondite le sistemazioni inerenti la viabilità, le accessibilità e l'organizzazione funzionale interna in rapporto alle particolari esigenze funzionali, collegate alla costruzione e spostamento dei carri allegorici con particolare riferimento all'attraversamento della via Aurelia per le quali si esprimevano molte riserve sull'indicazione contenuta nella proposta;
- b) che la specifica simbologia, indicata nella tavola in scala 1:5000, avesse un preciso riferimento normativo;
- c) che fosse chiarito il rapporto con l'area libera prospiciente ricadente nel Comune di Camaiore.

Con le raccomandazioni di cui al parere della C.R.T.A., la Giunta Regionale Toscana con la deliberazione n. 10627 del 03/12/1990 approvò, ai sensi dell'art. 10 della Legge 17/08/1942 n. 1150 e successive modificazioni, la variante al P.R.G. del Comune di Viareggio.

La Fondazione ottenne, con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 01/04/1994, l'ammissione al finanziamento per il progetto della "Cittadella del Carnevale" (contributo ministeriale di L. 5.729.000.000) e la successiva Convenzione resa esecutiva con Decreto P.C.M. in data 24/12/1997.

Al contempo la Fondazione aveva predisposto il progetto della "Cittadella del Carnevale" che, affidato al progettista architetto Francesco Tomassi, prevedeva la realizzazione di sedici capannoni per la costruzione di carri, magazzini, museo, scuola della cartapesta, studio cinematografico e servizi vari, oltre alla urbanizzazione dell'area medesima. Conclusasi la fase progettuale il Comune provvide a rilasciare la concessione edilizia n. 175 del 28/07/1995 con la quale si prevedeva la realizzazione della "Cittadella del Carnevale" nei terreni di proprietà della Fondazione.

Il Consiglio Comunale con proprio atto n. 153 del 19/05/1997 espresse quindi parere favorevole in merito alla realizzazione della "Cittadella del Carnevale" da parte della Fondazione Carnevale.

Sempre nel 1997 l'Amministrazione comunale completò il nuovo strumento urbanistico quale la Variante al P.R.G.C. per il recupero del patrimonio edilizio esistente e per l'adeguamento degli standard pubblici, adottata con deliberazione consiliare n. 38 del 04/06/1996 confermata con deliberazione n. 50 del 28/07/1997 ed approvata con deliberazione n. 66 del 27/10/1997. Mentre la cartografia della suddetta Variante al P.R.G.C. vigente individuava nelle sottozone omogenee F la sottozona Fe relativa ad "attrezzature ed impianti per il Carnevale", le Norme Tecniche di Attuazione della citata Variante all'art. 25 "sottozone F" non contenevano specifiche disposizioni tecniche riguardanti la disciplina della "sottozona Fe". La relazione dell'Ufficio Urbanistica contribuì ad illustrare la proposta di modifica da apportare mediante l'inserimento di alcune previsioni nell'art. 25 delle N.T.A. "sottozone speciali" riguardanti le sottozone Fe relative ad attrezzature ed impianti per il Carnevale. Così la variante di cui si trattava rientrava tra quelle previste dal 2° comma dell'art. 40 della L.R. 16/01/1995 n.5, lettera d, ossia:

- 1) varianti necessarie per apportare rettifiche di minima entità alle perimetrazioni di zona, che complessivamente non comportino incremento di volume o di superficie utile degli edifici;
- 2) varianti di mera trascrizione degli strumenti urbanistici vigenti su basi cartografiche aggiornate.

Il Consiglio Comunale con deliberazione n. 82 del 28/09/1998 adottò quindi la variante al P.R.G.C. di rettifica della normativa e cartografica con le procedure di cui al 3° comma e successivi dell'art. 40 della L.R. 5/1995.

Il Comune inoltre, per provvedere alle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione della "Cittadella del Carnevale" non coperte dal sopra citato contributo del D.P.C.M., prevede di emettere B.O.C. (per l'importo di L. 13.500.000.000) come risultava dagli atti fondamentali del Bilancio 1998.

Per tutta una serie di motivazioni così riassumibili:

- ⇒ che nel Bilancio pluriennale 1998 erano previsti gli oneri finanziari conseguenti a tale emissione e che l'Amministrazione si assumeva l'impegno di iscriverli nei Bilanci futuri fino alla restituzione dei B.O.C.;
- ⇒ che il finanziamento del Comune era inoltre finalizzato ad ottenere la proprietà tanto delle aree di sedime quanto degli immobili e soprassuoli che dovevano essere edificati dalla Fondazione e che avrebbero costituito la "Cittadella del Carnevale";
- ⇒ che venne conferito con deliberazione della G.M. n.1105 del 18/07/1997 alla London School of Economics ed Political Science l'incarico per lo studio di fattibilità per il finanziamento della "Cittadella del Carnevale";
- ⇒ che il documento, presentato dal gruppo di lavoro incaricato di questo studio, conteneva, oltre alla progettazione dello strumento di finanziamento ritenuto più adeguato per la realizzazione della "Città del Carnevale", anche la definizione delle linee guida per la sua futura gestione ad una società per la quale era stata ipotizzata una struttura di conto economico che, in arco di tempo medio (cinque anni) doveva consentire il raggiungimento di un sostanziale pareggio gestionale;
- ⇒ che si riteneva attendibile il risultato ipotizzato che rappresentava pertanto il vincolante obiettivo da raggiungere con l'operazione in oggetto, prevedendo fra l'altro l'azzeramento del contributo ordinario del Comune alla Fondazione e la riscossione a favore del Comune di un canone annuo di locazione della struttura.

Così sulla base di tali motivazioni il Consiglio Comunale approvò con la deliberazione n. 342 del 01/06/1998 lo schema di preliminare di compravendita della costituenda "Cittadella del Carnevale" da stipularsi con la Fondazione del Carnevale.

Il Consiglio Comunale infine adottava con la deliberazione n. 74 del 24/0772000 la Variante al P.R.G. relativa alla strada di collegamento tra il raccordo autostradale e la Cittadella del Carnevale. Infatti la variante adottata prevede la realizzazione di una viabilità necessaria funzionalmente ad un corretto accesso alle strutture della Cittadella del Carnevale indipendente dalla viabilità esistente. Tale viabilità si immette sull'attuale raccordo autostradale attraverso un cancello per permettere il transito solo nelle giornate del Carnevale. L'ipotesi, elaborata dall'Amministrazione comunale e dai consulenti Ing. Caroti e Ing. Tempestini, della realizzazione di una rotonda di raccordo tra la via Aurelia, il raccordo autostradale ed il viale Einaudi in luogo dell'attuale incrocio, modifica, in misura ridotta, il progetto adottato. Si tratta infatti di realizzare una leggera curva di raccordo in prossimità della ipotizzata rotonda in maniera tale da ottenere un innesto idoneo sulla stessa. Di conseguenza si ottiene una viabilità utilizzabile in modo continuo e permanente ai fini dell'accesso alla Cittadella del Carnevale. Per quanto riguarda gli espropri di tale intervento, la superficie complessiva da espropriare risulta dal Piano Parcellare modificato di mq. 2.840 al posto di quelli previsti, in fase di adozione, e corrispondenti a mq. 2.715.

#### RECUPERO DELL'AREA DEGLI HANGARS DEL CARNEVALE

La variante al P.R.G. relativa alla nuova Cittadella del Carnevale, approvata con deliberazione della Giunta Regionale Toscana n. 10627 del 03/12/1990, suggeriva, oltre che l'individuazione della sede dei nuovi impianti, la dismissione degli attuali hangars situati in via Marco Polo.

L'area, attualmente occupata dai capannoni del Carnevale e da riutilizzare per contribuire a finanziare i nuovi impianti, è di proprietà della Regione Toscana. Inoltre l'intera zona circostante gli odierni capannoni necessita di una sistemazione urbanistica complessiva per creare servizi e migliorare la viabilità. Per l'area in oggetto il vigente P.R.G. prevedeva una destinazione di "attrezzature per trasporti" che al momento risultava inadeguata rispetto ai programmi di riorganizzazione della Cittadella del Carnevale e di assetto della zona. Si rese quindi necessario modificare e approfondire la disciplina urbanistica. In definitiva la proposta di "variante organica di recupero" ed il "progetto preliminare per il nuovo P.R.G." di Viareggio prevedevano il riuso degli attuali hangars del Carnevale attraverso un piano di recupero inquadrato in un'ipotesi di sistemazione complessiva della zona.

In considerazione delle suddette premesse il Commissario Prefettizio, con la deliberazione n. 1806 del 15/09/1994, affidò pertanto all'Arch. Marco Massa, coautore degli studi e dei progetti sopra citati, l'incarico di coordinamento per una consulenza per il recupero degli attuali capannoni del Carnevale in variante al P.R.G., al quale incarico collaborarono i seguenti professionisti indicati dallo stesso Arch. Massa:

Arch. Benedetto Di Cristina, Arch. Maria Formosi, Arch. Anna Olivetti.

Nell'ottobre del 1994 il gruppo di lavoro sottopose infine all'Amministrazione comunale lo studio preliminare per il recupero degli hangars del Carnevale.

### SCHEDE

#### SCHEDA N° 1 - "I GIARDINI E LA CITTADELLA DEL CARNEVALE" – DICEMBRE 1990

Progetto di parco urbano e di attrezzature per il turismo (art. 1 e 2 del D.L. 04/11/1988 convertito dalla L. n. 556/1988, art. 1 D.M. 31/12/1988).

Progettisti architetti Domenico CARDINI e Marco MASSA con la collaborazione degli architetti Marco CARDINI, Enrico GUARNERI e dell'Ufficio Urbanistica del Comune di Viareggio (Geometri Roberto Bazzichi, Vittorio Chiesa e Roberto Querci).

#### RELAZIONE GENERALE – ALLEGATA ALLA VARIANTE P.R.G.

##### 1. *Obiettivi del progetto.*

Il progetto interessa l'area triangolare posta all'apice nord-est del territorio del Comune di Viareggio in località denominata sulle carte geografiche "Magazzeno", grosso modo compresa tra il fosso dell'Abate, la strada di Camaiole e la S.S. Aurelia. La proposta consiste nell'istituire un parco urbano e un complesso di attrezzature per le attività produttive del Carnevale di Viareggio, ai sensi degli articoli 1 e 2 del D.L. 04/11/1988 n. 465 convertito con modificazioni dalla Legge 556/1988 e dell'art. 1 del D.M. del turismo e dello spettacolo del 31/12/1988.

L'intervento assume molteplici obiettivi di interesse per l'intera Versilia. Un obiettivo di risanamento ambientale in primo luogo: proporre una pineta all'ingresso nord della città significa ricostruire, sia pure diversamente dislocata, un'immagine perduta che caratterizzava il confine comunale prima dello sviluppo edilizio casuale degli anni 1950 e 1960, quindi riqualificare il paesaggio di un'importante periferia urbana; ma tutelare la fascia sul lato sinistro del fosso dell'Abate significa anche porre le basi per un programma di disinquinamento delle acque. Ciò costituisce la premessa per il rilancio dell'economia turistica versiliese gravemente danneggiata dallo stato di degrado ambientale. Infine vi è l'obiettivo di ammodernare la produzione di carri, basata sulle originali tecnologie della cartapesta, trasformandola in un complesso di attività integrate con la città, con altri settori economici e con l'ambiente. Con questo spirito si è intesa la richiesta di "innovazione tecnologica" indicata nel decreto ministeriale che ha fissato i criteri di priorità per le domande di contributo.

Il progetto si articola in più fasi di attuazione. La prima, per la quale è richiesto il contributo ai sensi della Legge 556/1988, è la parte più importante ed economicamente la più impegnativa dell'intervento, sia per quanto riguarda il parco che la "cittadella"; essa è strutturata in modo da diventare il cuore e il motore di un processo di riqualificazione di un'ampia fascia territoriale di grande valore turistico. Le fasi successive si estendono oltre l'area

scelta dall'Amministrazione e tentano di collegare in un grande sistema l'intervento proposto con gli spazi pubblici esistenti o previsti dal piano regolatore; possono essere quindi considerate completamente consequenziali, di impegno economico ridotto, ma di grande potenzialità economica e sociale, che non condizionano in alcun modo la funzionalità e la produttività dell'intervento iniziale.

## *2. La scelta dell'area.*

Con l'istituzione di una "Fondazione del Carnevale di Viareggio", la città ha inteso avviare un programma di sviluppo e riqualificazione di questa manifestazione, in primo luogo delle sedi produttive. Dopo aver messo in evidenza l'inadeguatezza delle sedi attuali e dopo aver verificato l'impossibilità di una loro soddisfacente ristrutturazione (le superfici disponibili sono troppo al di sotto delle necessità), la Fondazione ha proposto di costruire un insediamento ex novo, precisandone le caratteristiche. Il nuovo insediamento, denominato "Cittadella del Carnevale", avrebbe dovuto contenere, oltre agli edifici per la produzione dei carri di cartapesta, una serie di servizi complementari e promozionali (musei della cartapesta, scuola di scenografia, laboratori, attività di studio e di ricerca, ecc.) per connettersi alla città e innovare la produzione. In seguito la Fondazione ha individuato l'area ai confini col comune di Camaione chiedendo, ai sensi dello Statuto, il parere dell'Amministrazione comunale; si tratta di un'area di forma grosso modo quadrata, compresa tra la via di Camaione, il fosso dell'Abate e il raccordo con l'autostrada per Lucca di circa 110.000 mq. L'Amministrazione comunale ha quindi deliberato favorevolmente il 19/05/1987 affidando nel contempo ai progettisti del nuovo P.R.G. l'incarico di elaborare la variante urbanistica al vigente P.R.G. che destina l'area interessata a zona agricola.

La procedura si è rivelata difficilmente praticabile, più che per gli aspetti formali, per quelli di merito: le esigenze dell'area infatti non sembravano collimare con le funzioni e le dimensioni della "Cittadella" mentre, dall'altro lato, la concentrazione delle molteplici attività legate al Carnevale in un unico polo rischiava di staccare e isolare dalla città una funzione che fa parte della struttura urbana.

In seguito la decisione di avvalersi della Legge 556/1988 e di conseguenza del decreto del 31/12/1988 che stabilisce tra i criteri prioritari "la realizzazione di parchi urbani e verde pubblico attrezzato" ha aperto la strada alla possibilità di ricollegare l'intervento agli interessi generali della città: progettando il parco e la tutela del fosso, come elemento di raccordo con gli interessi sociali, consente di rivedere il programma (riduzione del costruito allo stretto necessario, articolazione in varie sedi e ammodernamento della produzione, vincoli sui capannoni attuali). Così si sostituiva all'idea di un nucleo produttivo "chiuso", in senso economico ed urbanistico, quello di un "sistema" economico – ambientale aperto e interconnesso; ciò comporta un'impostazione del progetto in termini urbanistici oltreché architettonici, e di sviluppare l'indicazione già data dal "progetto preliminare" del nuovo P.R.G. che destina l'area in esame ad "attrezzature e parco urbano".

## *3. Analisi urbanistica dell'area prescelta.*

Le analisi che seguono sono state impostate semplicemente per esplorare i caratteri e i problemi dell'area scelta dalla Fondazione e dall'Amministrazione comunale, allo scopo di assumere la storia e le strutture ambientali come base del progetto. Per far ciò si sono utilizzati i materiali prodotti dall'Ufficio Speciale del P.R.G. e ci si è avvalsi dell'aiuto dell'Ufficio Urbanistica del Comune.

### *3.1 Cenni storici (Tavv. A.1.1. e A.2.2)*

La forma triangolare dell'area delimitata dalla strada di Camaione e dal fosso dell'Abate deriva dall'antico percorso fluviale che, nelle mappe anteriori al XVII secolo, all'altezza dell'attuale ferrovia piegava a sud correndo parallelo alla linea di costa per poi sfociare nel canale Burlamacca. A partire dal XVIII secolo compare il tracciato diretto sul mare, al confine con l'attuale comune di Camaione; il ramo corto, col nome successivo di Fiumetto di Camaione, ha continuato a dirigersi verso sud fino a che è stato coperto negli anni '70.

La "macchia pubblica" occupava fino al XIX secolo tutta la fascia costiera, mentre la pianura interna era suddivisa in "chiuse" secondo un disegno geometrico tagliato diagonalmente dai fossi maggiori della bonifica.

Ancora oggi l'esame di una foto aerea mette in evidenza il fatto che i fossi restano i tracciati direttori del disegno del suolo e dell'orditura dei campi, ponendosi come manufatti storici rappresentativi dell'unità del paesaggio della costa, della pianura e delle colline.

La costruzione della ferrovia ha introdotto un primo taglio dell'omogeneità dell'ambiente, senza tuttavia comportare alterazioni gravi; l'Aurelia ha segnato per molto tempo il limite dell'espansione della città: a ovest una maglia quadrata di strade ha fornito il supporto della crescita edilizia della fascia fino a via Fratti; a est è rimasto il paesaggio dei campi della bonifica fino a tempi molto recenti.

L'urbanizzazione del margine nord della città è iniziata, nel dopoguerra, con la famigerata città – giardino, che ha distrutto la pineta un tempo simbolo dell'ingresso da nord a Viareggio; è proseguita poi con l'edificazione della fascia tra via Fratti e l'Aurelia, e si è conclusa con l'attuazione per parti non coordinate delle previsioni del P.R.G. vigente dal 1972. Da segnalare, come unico risultato positivo di questo processo, l'ampia fascia vincolata a verde a lato di via Einaudi: oggi questo spazio assicura un canale potenziale di raccordo tra il lungomare e l'interno. Nel Comune di Camaione la crescita edilizia ha occupato tutto lo spazio disponibile, e oggi le casette e i condomini arrivano fin sul bordo del fosso dell'abate; quest'ultimo, anche a causa dell'aggravio del carico urbanistico e delle produzioni agricole intensive dell'interno, manifesta ormai da molti anni fenomeni di inquinamento che hanno ripercussioni pesanti sull'economia turistica del litorale. La costruzione dell'autostrada è stata per così dire il colpo di grazia per il fragile rapporto costa/interno, stimolando l'edificazione della fascia a mare. Infine la Bretella dell'autostrada per Lucca ha accentuato la disgregazione dello spazio rurale con snodi mastodontici, originando flussi di traffico crescenti e disordinati.

Oggi in conclusione quest'area si presenta come ultimo lembo non edificato della pianura di Viareggio prima della ferrovia, circondata da frammenti urbani e da usi eterogenei, un'area di risulta ai confini della città, con i problemi di degrado, di inquinamento delle acque, di congestione del traffico tipici delle aree marginali.

### *3.2 L'uso del suolo e dell'edilizia esistente (Tavv. A.3 e a.4)*

L'indagine sugli usi e sulle tipologie edilizie svolta dall'Ufficio Speciale del P.R.G. mette in evidenza il ruolo di baricentro che l'area denominata "Magazzino" svolge in rapporto a numerose attrezzature pubbliche o d'uso collettivo recentemente costruite: il centro sociale del quartiere Marco Polo; le scuole medie, superiori e quelle elementari; il complesso sportivo della Misericordia lungo la ferrovia, e il circolo del tennis al di là del fosso dell'Abate in comune di Camaione. Si tratta di aree non agevolmente collegate tra loro e con le residenze, ma che tuttavia rendono il quartiere autosufficiente relativamente agli standards, almeno sotto il profilo delle attrezzature edilizie. Le scuole infatti sono adeguate quanto al numero delle aule, ma carenti per quanto riguarda le superfici di verde che potrebbero quindi essere trovate nel nuovo parco.

Scendendo ad un esame più dettagliato degli edifici che si trovano nel triangolo in esame, si deve rilevare la presenza di alcune case rurali legate ad attività agricole, di alcune casette prebelliche, di un complesso di grandi dimensioni adibito a concessionaria d'auto, di alcuni edifici di recente costruzione connessi ad attività produttive, di una casa ex rurale trasformata in ristorante; l'uso del suolo è prevalentemente agricolo, ma non mancano episodi di erosione per usi impropri (depositi di materiali edili e attività produttive con esposizione all'aperto di terrecotte, parcheggio autotreni); lungo il fosso dell'Abate vi è poi un piccolo depuratore costruito nella metà degli anni '70, divenuto insufficiente e attualmente inattivo; recentemente il Comune lo ha destinato a deposito di rifiuti speciali; tale destinazione va considerata transitoria in attesa di una definitiva sistemazione dell'area, anche in relazione all'esigenza di disinquinamento del fosso.

### *3.3 La disciplina urbanistica vigente e i problemi di circolazione e di accesso (Tavv. A.1.2 e A.2.1)*

Sull'area di "Magazzino" non esistono vincoli ambientali o paesaggistici nazionali o regionali. La disciplina urbanistica è quella dei piani comunali. Per la contiguità col territorio di Camaione si è preso in considerazione anche il P.R.G. di questo Comune. Ambedue i Comuni dispongono di pini vecchi, risalenti ai primi anni '70 e in seguito modificati parzialmente con varianti.

Il P.R.G. di Viareggio destina l'area a zona agricola. Tale destinazione non ha impedito i fenomeni erosivi di cui si è detto, e oggi può essere ritenuta insufficiente rispetto alle esigenze di risanamento ambientale dell'area. Tuttavia il "progetto preliminare" del nuovo P.R.G., adottato il 31/12/1988, propone di modificare la destinazione da agricola a "attrezzature e parco urbano". Questa scelta si inquadra nel disegno di riqualificare i margini della città con un sistema di verde e di attrezzature pubbliche. A questo proposito, alcune questioni presuppongono un rapporto di collaborazione col Comune di Camaione. Tali questioni saranno affrontate nell'elaborazione del nuovo P.R.G. e nelle fasi successive dell'intervento: disinquinamento del fosso, previsioni del Comune di Camaione di costruire un nucleo di attrezzature territoriali nell'area adiacente a quella dell'intervento qui presentato, circolazione territoriale col superamento del "nodo" in località "Cateratte" immediatamente ad est della ferrovia.

Su tali questioni sono in corso, nell'ambito della revisione del P.R.G. di Viareggio, studi speciali di settore ed è in programma dell'Amministrazione comunale convocare un'apposita Conferenza dei Servizi per verificare la possibilità di estendere il parco pubblico anche nel Comune adiacente. Per quanto riguarda in particolare il risanamento delle acque del fosso di Camaione, si rinvia all'Appendice che, redatta dal Consulente Prof. A. Bizzarri, in prima approssimazione individua come soluzione preferibile quella di trasferire le acque inquinate all'impianto di depurazione biologica di Viareggio, per il quale è programmata una verifica funzionale e un adeguamento.

Si deve anche considerare che il sistema di circolazione previsto dal vigente P.R.G. di Viareggio è stato realizzato solo parzialmente ed è oggi sopraffatto dell'entità dei traffici che interessano questa parte della città. Il progetto preliminare del nuovo P.R.G. presuppone un nuovo sistema di deviazione del traffico di scorrimento dal quartiere Marco Polo su un tracciato parallelo alla ferrovia e la ridefinizione degli svincoli con la "Bretella".

Queste ipotesi non pregiudicano l'accesso all'area del parco, che già oggi si presenta abbastanza agevole dalla via di Camaione con qualche difficoltà per il collegamento con la "Bretella" autostradale.

### *4. Il progetto: aspetti generali*

Il progetto interessa l'area prescelta dalla Fondazione, più alcune propaggini adiacenti: l'argine per il collegamento col lungomare di proprietà del Consorzio di Bonifica, e una fascia di terreno lungo il raccordo con la "Bretella" acquisita di recente; ma fornisce suggerimenti anche per interventi esterni.

La costruzione del parco e della cittadella consentono infatti di impostare soluzioni anche a problemi esterni all'area direttamente interessata. Occorre mettere a punto un programma che individui le parti urbane coinvolte e precisi una gerarchia cronologica di operazioni.

Il punto di partenza del progetto quindi può essere il programma delle attività connesse al Carnevale; ciò consente di affrontare il problema dell'ammodernamento della lavorazione della cartapesta e dell'innovazione tecnologica richiesta come priorità dal D.M. 31/12/1988.

### *4. Il programma "sistema Carnevale" e la questione della "innovazione tecnologica"*

La Fondazione ha proposto di non limitare le attività del Carnevale e della cittadella alla costruzione dei cari ma di organizzarle in un "sistema" comprendente il museo della cartapesta, una scuola e laboratori di scenografia, spazi per manifestazioni, servizi e giardini. Questo insieme di funzioni anziché essere concentrato in un unico polo può essere utilmente distribuito in un rapporto di reciproca integrazione con le aree residenziali della città: la maggior parte delle attività di produzione, alcuni servizi possono essere localizzati nell'area in esame e, attraverso il parco,

concepito come esposizione all'aperto, collegarsi alla città, essere cioè utilizzati anche dagli abitanti dei quartieri circostanti, oltreché dai visitatori e dai turisti; una seconda fase di ulteriore sviluppo degli impianti: laboratori e scuola di scenografia, uffici di ricerca, ecc. potrebbe essere localizzata in quartieri periferici, sempre in stretta integrazione con i sistemi di aree a verde pubblico previsti dal P.R.G. di Viareggio ma non realizzati; in questo modo si instaura un rapporto diretto tra Carnevale e quartieri della periferia e questi ultimi potrebbero dotarsi di un baricentro di attività e di servizi.

Altre funzioni più rappresentative come le mostre potrebbero essere dislocate in aree centrali; per esempio vi sono alcuni spazi lungo la passeggiata a mare attualmente privi di "immagine" (piazza Mazzini e Terrazza della Repubblica). Si tratta di aree che potenzialmente sono "vetrine" di grande richiamo. Si potrebbe pensare di studiare l'arredo di queste piazze come esposizioni all'aperto di opere prodotte localmente in settori diversi: marmo, floricoltura, carnevale; e in generale di stimolare il settore del cosiddetto "arredo urbano" superando però la concezione meramente scenografica mediante una serie di attività di ricerca, di "innovazione" appunto e di promozione, e una progettazione altamente qualificata. Oltre alle aree centrali, le aree periferiche di Viareggio possono offrire casi di sperimentazione di questa attività che il P.R.G. sta individuando. Ma anche edifici storici centrali possono essere coinvolti nel programma per esempio: parte del museo potrebbe essere localizzato in un museo iconografico della città nel palazzo Paolina. Una politica di investimenti nel recupero di edifici esistenti nelle aree urbane contribuisce all'integrazione tra interessi particolari e interessi generali di cui s'è detto.

Un aspetto particolare del programma del sistema carnevale riguarda la disciplina degli attuali capannoni che si prevede di abbandonare. Si tratta di volumetrie ingenti, in posizione strategica, che possono soddisfare parte della domanda di attrezzature e di funzioni terziarie; anziché continuare a intasare i vuoti residui dentro la città, o consumare altro spazio non urbano, questi edifici si presentano come una grande riserva di spazio interno da utilizzare con cautela, eventualmente anche come fonte di ricavo per finanziare la costruzione del parco e della cittadella; al momento, in attesa di accertamenti sulle domande di spazi terziari, si ritiene opportuno proporre un vincolo totale sia della destinazione d'uso che delle modificazioni edilizie.

#### *4.2 L'inquadramento territoriale: circolazione e sistema degli spazi pubblici (Tavv. P.1 e P.2)*

Per la realizzazione dell'intervallo proposto, bastano poche correzioni della viabilità esistente che peraltro possono anche migliorare l'accessibilità di Viareggio da nord; infatti si può pensare di limitarsi a intervenire sullo svincolo della Bretella inserendo un collegamento con la via di Camaiole e con la strada lungo la ferrovia (adeguatamente ampliate); questi due interventi, di modesto costo economico, consentono di creare un comodo accesso all'area del "parco tematico" e della "cittadella" (sia dalla città che dal litorale e dall'autostrada); e contemporaneamente un secondo ingresso a Viareggio dall'autostrada; l'accesso all'area quindi avviene da tre punti, corrispondenti ai tre vertici della forma triangolare: l'ingresso principale avviene, mediante due strade, da via di Camaiole trasformata in un grande viale alberato (dalle quattro direzioni possibili: dalla città, da Camaiole, dall'Aurelia e dalla Bretella); tra le due strade di accesso sono disposti i parcheggi, disegnati con alberature in modo da instaurare col complesso edilizio un rapporto analogo a quello dei giardini antistanti le antiche ville di campagna; gli altri ingressi sono pedonali e si hanno dal lungomare, percorrendo il canale di verde pubblico e sovrappassando l'Aurelia su una passerella poggiante su due rilevati di terra, oppure da Camaiole, lungo il fosso dell'Abate che si propone di tutelare estendendo il canale di verde pubblico per la formazione di una grande passeggiata a scala territoriale.

Sono inoltre previsti alcuni collegamenti secondari con le aree scolastiche e con le aree sportive (quelle collocate in comune di Camaiole implicano la costruzione di passerelle pedonali sul fosso e dunque accordi intercomunali).

Per quanto riguarda i collegamenti con la viabilità urbana, si è ridisegnato il raccordo tra Aurelia, arrivo della Bretella e via Einaudi: la soluzione consiste in una piazza con una rotonda che elimina il semaforo attuale consentendo la circolazione continua; quest'ultima proposta presuppone un accordo con l'ANAS e quindi fa parte della seconda fase del progetto.

La riorganizzazione dell'area di intervento, e in particolare dell'impianto edilizio, trova la matrice morfologica nel parco urbano, il cui ruolo di elemento riaggregativo di questa parte della periferia, in particolare degli spazi pubblici è potenziato dal forte sistema di attraversamento pedonale che dal lungocanale attraverso il parco e può proseguire, al di là del fosso, nel comune di Camaiole a formare la passeggiata pedonale di cui s'è detto. Il progetto prevede di estendere, in una fase successiva, l'intervento pubblico fino a completare organicamente il disegno del parco e i raccordi col lungocanale, per ricostruire in un certo senso una "facciata" settentrionale della città fatta di giardini e di attrezzature pubbliche.

#### *4.3 Criteri della progettazione del parco urbano (Tavv. P1 e P2).*

La conformazione dell'area e il disegno del suolo suggeriscono due tracciati principali: il fosso e la via di Camaiole. Il parco è una fascia allungata lungo il fosso dell'Abate, larga 45 metri, che inizia con una grande pineta sulla via Aurelia; dentro questa fascia sarà collocato il "museo all'aperto" del carnevale; la pineta fa parte di una fase successiva e sarà piantumata sulla superficie attualmente occupata dal deposito di materiali edili. La pineta diventa così un "segno" della porta di Viareggio dall'autostrada e in qualche modo ripropone una forma storica del paesaggio costiero. La fascia lungo il fosso è delimitata da due percorsi: quello sull'argine attuale (alberato) e quello su un nuovo argine interno, alto circa 4,5 m. anch'esso alberato, che affianca i capannoni della cittadella, formando così una lunga passeggiata che, superando una passerella tesa tra due rilevati di terra la S.S. Aurelia, proseguirà poi lungo viale Einaudi fino al lungomare. Le attività agricole esistenti all'interno dell'area di intervento vengono, per quanto possibile, salvaguardate e sono considerate come elementi costitutivi dell'assetto del parco. Si propone a questo scopo di istituire negli spazi rurali non necessari alla fruizione del sistema proposto i vivai comunali e orti da

cedere in affitto, e di limitare l'uso pubblico a poche aree significative. Il parco urbano quindi non è concepito come un nucleo di attrezzature circondate da spazi verdi, ma come una trama di percorsi che collegano alcune nodalità esterne all'area (il lungo canale, i quartieri circostanti) con spazi dalla fisionomia definita (i "giardini di carnevale") progettati con i materiali del paesaggio della bonifica (movimenti di terra, acqua, alberature) e arredati con la produzione della "cittadella".

#### 4.4 Il "museo all'aperto" ed i "giardini del carnevale" (Tavv. P.1 – P.8)

Percorrendo la passeggiata sul terrapieno a quota +4,50, descritta in precedenza, da un lato ci si affaccia sulla fascia lungo il fosso e dall'altro sull'interno dei capannoni. La fascia è suddivisa da sentieri e alberature in riquadri che ospitano il museo all'aperto della "cittadella". Il museo è quindi concepito come un "giardino di carnevale" il cui arredo può variare nel tempo. Come primo tema d'arredo si è proposto la storia della città: alcuni manufatti in cartapesta rievocano luoghi ed episodi significativi della storia urbana (il castello sul canale, la villa reale del Nottolini parzialmente ricostruita nel verde come un "rudere", la rotonda di legno per ascoltare concerti, un modello di goletta). Alcuni di questi manufatti poggiano su vasche d'acqua; la loro escavazione consente di ottenere la terra necessaria per la costruzione del nuovo argine.

Il museo all'aperto ed il sistema di percorsi sono raccordati tra loro attraverso rampe con pendenza dell'8% che quindi consentono l'accesso anche degli handicappati.

#### 4.5 Criteri di progettazione della "cittadella" (Tavv. P.1, P.4, P.8, P.10)

La "cittadella" si adatta al disegno del parco seguendo i due orientamenti storici (il fosso e la via di Camaiole); perciò è divisa in due parti: una fila di 8 capannoni è disposta lungo l'argine che marca il confine dei "giardini del carnevale"; gli altri 8 capannoni sono raccolti in un complesso a corte suddiviso in due nuclei compatti (ciascuno composto di 4 unità) vicini alla via di Camaiole, instaurando con la strada un rapporto analogo a quello dei complessi colonici; tra le due parti, una grande piazza triangolare puntata sulle Apuane consente attività e manifestazioni all'aperto. I vertici della piazza sono segnati da piccoli edifici speciali contenenti uffici, il bar (in un basso edificio lineare: il "vaporetto") e piccoli laboratori per la costruzione di maschere piccole. Lo spazio interno del nucleo a corte si presenta come una seconda piazza, più piccola e chiusa. I capannoni sono circondati da un manufatto basso che ospita i servizi accessori; questa fascia media il contrasto tra i grandi volumi produttivi ed il paesaggio rurale. I percorsi dei visitatori sono distinti e circondano gli spazi di lavoro. Perciò vi è sia la possibilità di far accedere i turisti all'interno del complesso, che di limitarne l'accesso sul perimetro. Sulla fascia dei servizi è disposto un percorso pubblico, che nel caso dei capannoni affacciati sull'argine è attiguo alla passeggiata di si è detto.

Il percorso dei carri scorre di fronte agli otto capannoni allineati, passa a sud di due nuclei a corte, lambisce i parcheggi su un viale ampio (con possibilità di assistere da parte del pubblico), si immette sulla via di Camaiole (allargata a 10 metri) attraversa la via Aurelia e si può immettere sulla via di Marco Polo e sulla via Einaudi.

#### 4.6 Dati dimensionali dell'intervento e standards (Tavv. P.2 e P.3)

Superficie complessiva interessata dal progetto (compresi 3.000 mq di argine esistente) = mq. 83.700

La superficie di intervento è così suddivisa (Tav. P.2 scala 1/2000):

strade	4.000 mq.
M.2.4 passeggiata lungo l'argine esistente	3.000 mq.
M.2.5 passeggiata lungo l'argine nuovo	3.200 mq.
VU giardino tematico/museo all'aperto	16.500 mq.
F.1 orti comunali e vivaio	17.800 mq.
L.1 parcheggi	8.000 mq.
D.5 area per capannoni, servizi e piazzali di lavoro	29.800 mq.
<b>TOTALE</b>	<b>83.700 mq.</b>

Superficie coperta dei capannoni e dei servizi:

capannoni mq. 422x16=	6.752 mq.
servizi mq. 140x16 =	2.240 mq.
Servizi comuni (N.1) =	300 mq.
Laboratorio per maschere piccole =	400 mq.
<b>TOTALE</b>	<b>9.692 mq.</b>

Volume dei capannoni e dei servizi:

capannoni mc. 5.580x16 =	89.280 mc.
Servizi (3.360mq.x3h.) + (800mq.x4,4h) =	10.080 mc.
Laboratorio per maschere piccole =	1.800 mc.
<b>TOTALE</b>	<b>101.160 mc.</b>

Area urbanizzata	<b>TOTALE</b>
Mq. 29.800 (D5) + mq. 4.000 (strade) + mq. 8.000 =	41.800 mq.

La fase iniziale del progetto prevede inoltre:

ulteriore zona E1 =	38.000 mq.
---------------------	------------

VU area recuperata a parco da destinazioni urbane in atto =	15.600 mq.
VU area a parco da attuale zona agricola =	14.600 mq.
M.2.6 passeggiata a sud di via Einaudi =	13.300 mq.
VL verde e parcheggi a sud di via Einaudi =	13.600 mq.
VL verde e parcheggi a est della cittadella =	3.200 mq.
Rotatoria sul viale Einaudi =	7.800 mq.
M.2.\$ completamento passeggiata lungo l'argine esistente	21.000 mq.

Il confronto tra le superfici urbanizzate e le superfici a parco e agricole prova che, relativamente all'occupazione di suolo, l'intervento non è tale da alterare totalmente il carattere non urbano dell'area.

Va inoltre notato che la quantità di area che si urbanizza è parzialmente compensata da quella che si recupera ad uso di parco da una condizione di degrado (deposito all'aperto di materiali edili, deposito di autorenii).

La superficie a parco incrementa la dotazione di verde pubblico attrezzato del quartiere Marco Polo e soprattutto del Lido di Camaiore, totalmente privo di strutture di questo tipo.

La dotazione di aree a parcheggi pubblici supera lo standard minimo prescritto dal D.M. del 02/04/1968; infatti, considerando la destinazione produttiva della "cittadella" e gli uffici previsti, a fronte di un obbligo di circa 3.800 mq., si hanno 8.000 mq. (senza contare gli spazi a parcheggio ricavabili nelle aree VL al margine est dell'area).

#### 4.7 Fasi di attuazione (Tavv. P.2 e P.3)

La planimetria catastale e la planimetria 1/2000 con la divisione in zone mostrano le superfici interessate dal progetto nelle varie fasi. Una parte dell'area scelta dalla Fondazione, con la costruzione del complesso della "cittadella", con le correzioni della viabilità necessaria per l'accesso (nuova rampa dalla "Bretella", allargamento della via di Camaiore), con le opere di urbanizzazione primaria a rete (fognature, elettricità, gas, acqua), con la parte inclusa del parco (circa il 50% del totale), con la sistemazione della passeggiata lungo il fosso fino al lungomare (di proprietà demaniale e da attrezzature semplicemente come percorso pedonale alberato, in modo da consentire il passaggio delle macchine per la pulizia del fosso) corrisponde alla prima fase di attuazione (cioè al progetto che si presenta), e si può pensare di completarla nell'arco di 22 mesi; questa parte è quella per la quale si fa quindi domanda di contributo ai sensi dell'art. 3 del D.M. 31/12/1988.

Sono previste due ulteriori fasi di attuazione: la seconda comprende il completamento del parco (per il restante 50% della superficie), quindi gli espropri necessari, la costruzione del nuovo incrocio rotatorio con viale Einaudi, la sistemazione a verde pubblico del lato sud di via Einaudi, l'allargamento della strada parallela alla ferrovia, e quindi gli espropri necessari; questa seconda fase può essere conclusa nei successivi tre anni; la terza fase infine comprende l'estensione del parco in comune di Camaiore e la costruzione del depuratore.

Poiché la Fondazione ha già acquisito aree che non interessano il sistema dello spazio pubblico, si può pensare di accelerare le trattative di acquisizione mediante scambi.

#### 4.8 L'unità edilizia di base: il capannone tipo (Tavv. P.5, P.6, P.7, P.9)

A) Descrizione delle caratteristiche architettoniche:

il capannone tipo misura 18x22 metri con un'altezza libera di 13,50 metri. Si tratta di un edificio a impianto modulare e facilmente riproducibile in serie, sia per quanto riguarda le strutture che le opere di tamponatura e di rifinitura.

Ogni unità dispone di una fascia adiacente di spazi di servizio, più bassi del capannone, riscaldati, costituiti da 2 laboratori contigui destinati alla costruzione e "formatura" delle parti del carro e delle attrezzature in legno e metallo, deposito, essiccatoio della cartapesta, servizi igienici e studio. La superficie complessiva degli spazi di servizio misura circa 140 mq. A ciò va aggiunto un patio interno. Va notato che nel caso dei servizi dei capannoni in linea nei quali la copertura viene utilizzata come percorso dei visitatori, affiancato a quello sull'argine, l'illuminazione viene fornita dall'alto attraverso tubi prefabbricati in c.a. che costituiscono anche sostegno al portico posto a protezione dell'affacciamento dei visitatori verso l'interno del capannone; alcuni disegni presentano una soluzione alternativa (che potrà essere valutata in sede esecutiva) consistente nella sostituzione del portico e dei tubi con una pergola.

Lo spazio interno del capannone non è riscaldato. Esso è suddiviso idealmente in tre parti: quella per la costruzione del carro (10x15m. circa) e due strisce laterali (circa 4 m. ciascuna) per spazi di lavoro, percorsi mezzi e personale. Un dispositivo connesso alla struttura di copertura (una griglia di percorsi con 6 piccoli argani che coprono praticamente tutta la superficie del carro) consente di alzare i pesi da terra alle quote di lavorazione. Tale dispositivo, analogo a quello in uso nei palcoscenici teatrali, consente di sostituire il più costoso carro ponte che, considerati i pesi da sollevare, sarebbe poco giustificato. Comunque le indicazioni in proposito contenute nei disegni sono da considerarsi suggerimenti da approfondire in sede esecutiva.

La struttura di copertura è in acciaio, per ridurre al massimo gli ingombri e i pesi: l'architettura del capannone scompone la volumetria in tre parti corrispondenti agli spazi di lavorazione di cui s'è detto: quella centrale ha un riferimento dimensionale preciso sia alla vetrata inclinata posta sul fondo che al grande portone di ingresso nonché alla copertura a "shed" (che consente un'illuminazione uniforme degli spazi di lavoro).

Anche per la copertura, in sede esecutiva, si potranno esaminare soluzioni diverse allo scopo di ridurre ulteriormente l'ingombro volumetrico nel paesaggio.

Il grande infisso inclinato sul fondo del capannone (che è posto in corrispondenza dell'affaccio dei visitatori sullo spazio di lavoro) illumina in particolare la superficie di tracciamento delle sagome di parti del carro. Va sottolineata

la funzione importante che viene assunta dalle strisce laterali che affiancano lo spazio centrale. Esse costituiscono di fatto due grandi magazzini speciali per attrezzature e parti semilavorate "appese" ad una griglia compresa nello spessore stesso della copertura in acciaio. Due passerelle (una per ciascuno degli spazi laterali) poste all'altezza di circa 7,50 m. dal suolo (anch'esse appese per un lato alla copertura) consentono di manovrare attraverso l'uso delle tradizionali "canne" i materiali leggeri appesi alle griglie.

La presenza delle passerelle a quota 7,50 e a quota 13,50 di cui si è detto, le scale protette "alla pompiera" che ne consentono l'accesso da terra, rendono evidente la rassomiglianza che abbiamo proposto tra il "capannone" per la costruzione dei carri ed il "palcoscenico" teatrale tradizionale: una ispirazione diversa da quella del semplice stabilimento industriale e che è parsa più appropriata rispetto allo stesso significato del carro mascherato.

Se i capannoni sono concepiti come moduli strutturali regolari e ripetuti (così come del resto i servizi annessi) e quindi realizzabili come una piccola serie, esiste anche la possibilità che lo studio del "carrista" (sul fronte e con ingresso indipendente) possa essere realizzato con l'introduzione di segni distintivi di riconoscimento dei singoli costruttori di carri: questo sia all'interno con le differenti articolazioni, che può assumere il doppio volume, nonché l'affacciamento sul vano del capannone sia all'esterno. Per la collocazione planimetrica dello studio sono infatti possibili sia l'avanzamento di questo rispetto alla facciata (così come è indicato nel progetto 1/100) che l'arretramento rispetto al filo del portone di ingresso; inoltre l'esterno stesso dello studio può essere diversamente caratterizzato seppure in un sistema coordinato.

B) Il sistema strutturale e costruttivo:

il sistema strutturale dell'intero complesso è misto: c.a., muratura e copertura in ferro. Per la realizzazione dei laboratori si prevede una struttura in elevazione in pilastri e travi in c.a. e copertura in travi reticolari di tipo "Moniè" in ferro dell'altezza di circa 2 m. impostate all'altezza di 13,50 m. con disegno modificato in modo da consentire un passaggio d'uomo continuo al centro e dunque l'introduzione di una passerella. La fascia dei servizi e dei laboratori è in struttura mista ed utilizza ovviamente le stesse strutture in elevazione dei capannoni. Il tamponamento tra pilastri, come del resto la muratura dei servizi, è in blocchi prefabbricati tipo "Leca" rivestiti all'esterno in pannelli prefabbricati in pietra macinata pressata.

Il piano di calpestio, analogamente alle costruzioni industriali, è in "lastroni" gettati in opera su soletta in c.a. costruita a sua volta su letto di pietrame e ghiaia. Tale pavimento dovrà essere lavato con acqua a getto e quindi sarà dotato di appositi pozzetti raccordati alla rete drenante.

Il manto di copertura del capannone viene previsto in pannelli coibentati formati da una doppia lamiera grecata con strato superiore impermeabilizzato.

*APPENDICE A)*

#### *SUL RISANAMENTO DELLE ACQUE DEL FOSSO DI CAMAIORE*

Il fosso di Camaiole detto anche fosso dell'Abate, nel tratto terminale che divide i territori comunali di Viareggio e di Camaiole, costituisce il recapito dei numerosi scarichi, civili e produttivi, il cui contributo all'origine è stimabile in alcune decine di migliaia di abitanti equivalenti. I trattamenti, cui gli scarichi sono sottoposti, sono decisamente insufficienti per garantire i requisiti di qualità, assai restrittivi, che dovrebbero essere assicurati per permettere la balneazione delle acque marine alla foce e per creare accettabili condizioni igieniche, estetiche, di fruizione collettiva nel tratto terminale, che attraversa un'area in parte intensamente urbanizzata e in parte destinata a verde pubblico e ad attività sportive e di ricreazione.

Si presenta quindi la necessità di provvedere al risanamento delle acque inquinate del fosso dell'Abate con interventi da attuarsi a monte del tratto di interesse. A tal fine si sono considerate tre possibilità:

- a) la raccolta e la depurazione spinta di tutti gli scarichi di monte a livelli talmente spinti da garantire i requisiti di qualità stabiliti per il fosso dell'Abate;
- b) la derivazione da quest'ultimo delle acque inquinate, così come vengono da monte, e la loro depurazione nel piccolo impianto esistente a valle della linea ferroviaria, opportunamente potenziato eventualmente con l'adozione di un affinamento in lagune aerobiche o facoltative;
- c) il trasferimento delle acque inquinate provenienti da monte all'impianto di depurazione biologica di Viareggio, per il quale è programmata una verifica funzionale al fine di progettarne la realizzazione e l'eventuale potenziamento.

Delle tre soluzioni considerate, la prima appare non praticabile a tempi brevi e medi sia per il rilevante impegno finanziario richiesto per l'attuazione di un programma di allaccio degli scarichi e di loro depurazione, sia per gli insufficienti livelli di trattamento attualmente imposti dalla legislazione nazionale e regionale agli scarichi civili e produttivi.

La seconda soluzione risulta problematica sia perché è difficile garantire il mantenimento delle fasce di rispetto dei sistemi di depurazione nei confronti di strade, ferrovia e vicine aree urbanizzate, imposte dalla delibera CITAI del febbraio 1977, sia perché il ricorso all'eventuale lagunaggio rischierebbe di compromettere la qualità dell'acqua della falda freatica, molto superficiale e priva di protezioni naturali per l'assenza di strati impermeabili.

Allo stato attuale delle conoscenze, la soluzione più ragionevole sembrerebbe quindi la intercettazione delle acque inquinate provenienti da monte ed il loro trasferimento al depuratore biologico di Viareggio, che dovrebbe ovviamente essere adeguato per far fronte all'incremento di carico di sostanze organiche e di nutrienti in ingresso.

*(Prof. Ing. Alberto BIZZARRI)*

## SCHEDA N° 2 – PROGETTO DELLA “CITTADELLA DEL CARNEVALE” ALL’INTERNO DI UN PARCO URBANO E DI ATTREZZATURE PER IL TURISMO –LUGLIO 1995

COMMITTENTE: FONDAZIONE DEL CARNEVALE DI VIAREGGIO  
PROGETTISTA: ARCHITETTO FRANCESCO TOMASSI DI LIVORNO

RELAZIONE GENERALE – ALLEGATA ALLA C.E. N° 175 DEL 28/07/1995

### PRELIMINARI

Con delibera n.10627 del 03/12/1990 la Giunta Regionale Toscana approvava una variante al vigente P.R.G. consistente nella realizzazione di un parco urbano e verde pubblico attrezzato – la Cittadella del Carnevale – ai sensi della Legge 1/1978 con alcune raccomandazioni, tra cui la prima e principale è:

⇒ che siano approfondite le sistemazioni inerenti la viabilità, le accessibilità e l’organizzazione funzionale interna in rapporto alle particolari esigenze funzionali, collegate alla costruzione e spostamento dei carri allegorici con particolare riferimento all’attraversamento della via Aurelia per le quali si esprimono molte riserve sull’indicazione contenuta nella proposta.

### VIABILITA’

Sulla base di quanto sopra esposto la Fondazione del Carnevale di Viareggio mi incaricava di redigere un progetto della “Cittadella” come opera inclusa nelle attrezzature del parco, in modo da rispondere alle raccomandazioni della C.R.T.A., operando in stretto contatto con gli organi tecnici del Comune di Viareggio.

Il progetto elaborato risolve la viabilità e l’accessibilità in maniera semplice e poco onerosa, coinvolgendo le due attività limitrofe, e cioè il padiglione FIAT ed il deposito e mostra di terrecotte.

E’ infatti possibile, previo accordo con i proprietari di dette aree, peraltro già contattati con esito favorevole, realizzare una viabilità interna, parallela alla variante Aurelia che, distaccandosi dalla strada provinciale Viareggio – Camaiore all’altezza del padiglione FIAT, si reimmetta sulla via Aurelia in corrispondenza del semaforo al ponte sul fosso dell’Abate.

A fianco di tale viabilità, all’interno delle aree di proprietà della Fondazione, saranno collocati i parcheggi.

I carri allegorici invece avranno un ingresso all’Aurelia specifico, attivato solo per le manifestazioni del Carnevale in cui devono raggiungere il viale a mare, in corrispondenza del primo semaforo; il tutto come già esposto ai tecnici ANAS in occasione di un preliminare incontro tenutosi a Firenze il 03/05.

La proposta presentata, oltre a risolvere in modo semplice e scenografico l’accessibilità al mare dei carri, che trovano poi nel vialone lungo il fosso dell’Abate il loro naturale percorso, permette anche agli operatori delle due attività contermini una facile e sicura viabilità da e per Viareggio garantendo inoltre la sicurezza dei visitatori della “Cittadella” durante tutto l’anno.

Nel progetto è previsto inoltre un altro accesso alla Cittadella e al parco con parcheggio in corrispondenza della strada di servizio all’ex depuratore comunale.

### LA CITTADELLA

Dopo questa prima scelta relativa all’accessibilità, abbiamo riconfermato come organizzazione funzionale interna della Cittadella, quella già a suo tempo studiata, concordata e approfondita con i costruttori dei carri, durante un precedente mio studio del 1998, e cioè la collocazione dei sedici laboratori attorno alla piazza, sede di possibili manifestazioni legate alla “Carnevalità”.

La piazza è aperta verso la variante Aurelia dove le alberature, che costeggiano la viabilità interna precedentemente descritta, formano un grande viale di accesso, mentre sul lato contrapposto l’edificio del Museo costituisce la giunta di chiusura.

La forma ellittica della piazza ha reso possibile contenere l’intera Cittadella all’interno dell’area di parco, già di proprietà della Fondazione (circa 56.160 mq.).

Nella Tav. 1 di progetto è rappresentata anche una seconda fase del parco, con l’acquisizione di aree contermini fino a raggiungere una superficie di circa mq. 80.000, corrispondente all’incirca alla zona D5 del piano parco.

### IL MUSEO, LA SCUOLA, GLI UFFICI

La piazza, come già detto, ha come fondale, contrapposto all’ingresso dell’edificio che contiene una serie di attività legate alla Carnevalità e tra loro strettamente collegate, il Museo della Maschera, la Scuola della Cartapesta e gli Uffici della Fondazione.

### IL LABORATORIO

L’unità edilizia base è il laboratorio, che chiameremo “capannone”; esso ha una dimensione di metri 18x22 ed una altezza libera di 13 metri.

La sua copertura è in struttura di acciaio, manto in lamiera preverniciata, con inseriti elementi traslucidi per l’illuminazione.

Le grandi gronde triangolari aggettanti hanno la parte inferiore rivestita in lamiera di alluminio verniciato azzurro chiaro, così come la sottostante struttura in ferro.

La struttura verticale è in cemento armato con tamponamenti REI 120.

Le condizioni di sicurezza sono garantite da quattro uscite poste agli angoli del capannone.

Ogni capannone ha nella parte retrostante, servita dalla strada “degli Artisti”, i locali di servizio e più precisamente: un ingresso, uno spogliatoio con due servizi igienici, un laboratorio, un magazzino, un essiccatoio riscaldato a 23°,

uno studio realizzato a quota +3,00. Detti locali sono coperti da un manto in lamiera di alluminio coibentata, colore verde chiaro, sorretto da una sottostruttura in acciaio, appoggiata su una struttura principale in cemento armato, che funziona da controventatura per l'intero capannone.

Sulla piazza i capannoni hanno, ciascuno, una apertura lunga 12 metri ed alta 13, chiusa da quattro elementi in lamiera zincata e verniciata, scorrevoli automaticamente su ruote.

Ai lati dell'apertura due "torri" che, nate per irrigare il portale di ingresso al capannone, segnalano con una "edicola", posta al di sopra della copertura, la presenza della "Carnevalità" a chi percorre le grandi strade di comunicazione limitrofe.

#### LA PIAZZA

La piazza ha nella parte centrale una zona ellittica, che è pensata come luogo per un giardino di cartapesta, da rimuovere per occasioni particolari e da cambiare nel tempo e con le stagioni.

La piazza sarà pavimentata in elementi autobloccanti di colore diverso, così da realizzare un disegno armonico alla scenografia complessiva.

#### DATI DIMENSIONALI

I dati dimensionali dell'intervento in questa prima fase sono:

Superficie terreno di proprietà	56.160 mq.
Superficie coperta	9.853 mq.
Volume	103.918 mc.
Superficie a verde (giardino tematico)	17.500 mq.
Superficie a parcheggi	9.400 mq.

### SCHEMA N° 3 – VARIANTE AL P.R.G.C. DI RETTIFICA DELLA NORMATIVA

#### UFFICIO URBANISTICA

#### MODIFICA NORMATIVA DELL'ART. 25 N.T.A. – SOTTOZONE "F"

#### RELAZIONE TECNICA – ALLEGATA ALLA DELIBERAZIONE N. 82 del 28/09/1998

Gli artt. 24 e 25 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. vigente disciplinano le zone F e cioè le aree e gli immobili destinati ad attrezzature e impianti di interesse generale nel territorio comunale, individuando particolari sottozone F per le quali vengono definite procedure di attuazione degli interventi ammessi e relative destinazioni.

La Variante al P.R.G.C. vigente, approvata con delibera n. 66 del 27/10/1977, ha individuato nella cartografia la sottozona Fe, destinata ad attrezzature e impianti per il Carnevale e sulla quale è stato presentato ed approvato il progetto della Cittadella del Carnevale con concessione edilizia n. 175 del 28/07/1995.

L'intervento prevede la realizzazione di laboratori per la costruzione dei carri allegorici e altre opere connesse alle varie manifestazioni legate all'attività del Carnevale, quali innanzitutto il palazzo del museo della maschera, la scuola di cartapesta e gli uffici della Fondazione Carnevale; infine una serie di opere di urbanizzazione inerenti la viabilità, le accessibilità, il verde, i parcheggi e l'organizzazione funzionale interna in rapporto alle particolari esigenze funzionali collegate alla costruzione e spostamento dei carri allegorici.

Le Norme Tecniche di Attuazione sopradette non prevedono specificatamente ad oggi una disciplina per tale sottozona Fe di interesse generale, che regolamenti le varie destinazioni, le modalità attuative degli interventi, gli indici urbanistici, etc.

Per rimediare a tale lacuna normativa, si rende indispensabile inserire alcune previsioni nell'art. 25 delle N.T.A. "sottozona F" – sottozona Fe, relativo ad impianti e attrezzature per il Carnevale, al fine di armonizzare, anche in termini normativi, le previsioni cartografiche della Variante al P.R.G.C.

In particolare la modifica normativa all'art. 25 consiste nell'inserimento della disciplina delle due zone "Cittadella del Carnevale" e "Parco del Carnevale". Per la prima vengono previste le destinazioni in conformità al progetto presentato ed approvato con la concessione sopra detta, nella quale è prevista la costruzione dei laboratori "capannoni" per la realizzazione dei carri allegorici individuati attorno alla piazza principale della Cittadella, sede di possibili manifestazioni legate alla carnevalità. Sono previsti inoltre, come fondale della piazza e contrapposto all'ingresso dell'edificio che contiene una serie di attività strettamente collegate, il museo della maschera la scuola della cartapesta e gli uffici della Fondazione Carnevale.

Per la seconda zona "Parco del Carnevale" vengono indicate le destinazioni di interesse pubblico ammesse, collegate all'attività della Cittadella del Carnevale e le modalità di intervento tramite piani attuativi di iniziativa pubblica o privata.

In particolare si riporta qui di seguito il testo dell'art. 25.1 N.T.A.:

"Art. 25.1

Fe – Attrezzature e impianti per il Carnevale.

Comprende le seguenti aree:

- 1) Cittadella del Carnevale – Destinazioni: laboratori e magazzini per la costruzione delle strutture carnevalesche, museo e scuola per la cartapesta, uffici e attività comunque connesse alla carnevalità;
- 2) Parco del Carnevale – Superficie Territoriale:  $it=0,5$ , h max; - Destinazioni: strutture pubbliche, culturali, teatrali e attività connesse e comunque collegate all'attività della Cittadella del Carnevale (artigianato e servizi di supporto etc.).

Modalità di attuazione: piano attuativo.

Il Parco del Carnevale si divide in due comparti:

A) Parco del Carnevale, B) Parco del Carnevale, che si attuano mediante piani particolareggiati di iniziativa pubblica o privata.

I suddetti piani attuativi dovranno prevedere aree a standards ai sensi del D.M. 1444/1968, nonché ulteriori superfici a parcheggio in relazione alla particolarità degli interventi, da specificarsi in sede di piano attuativo”.

SCHEDA N° 4 - STUDIO PRELIMINARE PER IL RECUPERO DEGLI HANGARS DEL CARNEVALE – ottobre 1994

Progettisti Architetto Marco Massa con la collaborazione degli Architetti Benedetto di Cristina, Maria Formosi e Anna Olivetti

La richiesta, da cui è partito questo lavoro, è stata quella di verificare la possibilità e le modalità di un recupero dell'area occupata dagli hangars del carnevale. Ciò allo scopo di consentire trasformazioni più adeguate di quelle attualmente previste dal P.R.G. che destina l'area a “attrezzature per trasporti”.

Questa iniziativa si iscrive nel programma di spostamento e di potenziamento degli hangars.

Gli hangars attuali sono assolutamente inadeguati sotto ogni profilo a svolgere le attività di costruzione dei carri del carnevale. E' dal 1990 che il Comune ha approvato il progetto di un nuovo insediamento denominato “Giardini e Cittadella del Carnevale”.

La Fondazione del Carnevale, dopo aver ricevuto di recente un contributo che consente di avviarne la realizzazione, ha ritenuto opportuno verificare le possibilità di riuso dell'area degli hangars in modo da concorrere ulteriormente al finanziamento della nuova Cittadella. La procedura consigliata dagli Uffici Regionali è quella di un accordo di programma tra Comune, Regione (proprietaria dell'area) e Fondazione, inquadrato in un piano di recupero di iniziativa comunale a variante del P.R.G.

Per l'importanza del Carnevale nell'economia e nell'immagine della città, per l'importanza dell'area degli hangars e quindi per l'interesse pubblico dell'operazione, il Comune si è assunto il compito di promuovere uno studio preliminare di fattibilità.

La richiesta della Fondazione è stata quindi interpretata dal Comune nel senso di verificare il riuso dell'area in modo da costruire un luogo urbano con una componente importante di spazi pubblici, per risolvere problemi generali del quartiere dovuti alla carenza di servizi.

A titolo puramente informativo si può ricordare che la “variante organica”, consegnata nel 1992 ma mai adottata, prevedeva in quest'area un piano di recupero limitato al riuso delle aree edificate esistenti.

Si deve sottolineare che:

- ⇒ il P.R.G. proponeva di fatto l'alleggerimento e la redistribuzione delle volumetrie esistenti all'epoca ( $It = 1$  mc/mq, con una volumetria totale di circa 35.000 mc.);
- ⇒ si pone il problema del recupero di una forte aliquota di volumetria irregolare (14.000 mc circa di fronte ai 35.000 mc di volumetria regolare esistente).

La situazione dell'edilizia abusiva è comunque da approfondire.

I tipi di degrado riscontrabili nell'area sono quindi sia di carattere edilizio (dovuto alle cattive condizioni di molti edifici, alla quantità di volumetrie abusive o condonate in fascia di rispetto) sia urbanistico (dovuto alla carenza di servizi e di spazi pubblici nel quartiere).

Le previsioni del P.R.G. non si sono realizzate. La mancata attuazione del P.R.G. e lo stato di degrado sono chiari sintomi dell'inadeguatezza delle previsioni a suo tempo formulate e dell'opportunità di una sostanziale revisione.

In definitiva i problemi che si pongono sono di due ordini:

- 1) da un lato quelli dell'assetto urbanistico dell'area: circolazione, superamento delle condizioni di degrado e costruzione di una polarità per il quartiere; equilibrio tra spazi pubblici e spazi privati; presenza di consistenti volumi che anche se condonati sono pur sempre in contrasto con previsioni fondamentali del P.R.G.;
- 2) dall'altro lato quelli della situazione fondiaria: squilibrio tra superfici delle proprietà e volumi corrispondenti; contrasto tra P.R.G. (che proporziona l'edificabilità alle superfici) e piano di recupero (che si riferisce ai volumi esistenti), e quindi di interessi tra le proprietà (tra proprietà come la Fondazione che ha molto volume e poca superficie, quindi è interessata al recupero, e proprietà che hanno molta superficie e poco volume, quindi sono interessate ad applicare il P.R.G.).

Da notare che a ridosso della Fondazione sono collocati cpannoni di altre proprietà, rendendo ancora più difficoltoso un organico disegno e una redistribuzione dei carichi urbanistici.

Lo studio ha dimostrato la possibilità di risolvere contemporaneamente diversi problemi:

- a) una ristrutturazione urbanistica controllata dell'area con cambiamento di destinazione delle funzioni;
- b) la regolarizzazione delle volumetrie irregolari esistenti;
- c) la formazione di un'aggregazione di servizi, privati e pubblici, per il comprensorio a est dell'Aurelia.

Ciò può avvenire a cinque condizioni:

- 1) si riorganizzi la viabilità;
- 2) si ricavi una adeguata quantità di spazi pubblici al centro dell'insediamento da destinare al quartiere Marco Polo;
- 3) si tengano le densità edilizie relativamente basse (l'indice territoriale 1 mc/mq non dovrebbe essere modificato);

- 4) si ammettano funzioni di cui c'è un effettivo bisogno sia dal punto di vista commerciale che dal punto di vista della dotazione di servizi del quartiere;
- 5) si applichino regole unitarie alla riedificazione di tutte le proprietà, anche se dovranno essere assicurate condizioni di flessibilità per accordi tra le diverse proprietà.

La procedura sarà quella indicata dalla Regione, partendo dalla delibera di adozione del piano di recupero, e contestuale dichiarazione dell'area come zona di degrado con una correzione: l'inserimento del comparto.

L'applicazione del comparto consente di ricavare gli spazi pubblici nelle proprietà che hanno la superficie adeguata, e di ripartire i volumi degli hangars sull'intera area.

Il comparto potrà essere suddiviso in sub-comparti per consentire accordi parziali.

Se si ritenesse il piano di comparto troppo complesso, si deve tener presente che in alternativa è forse possibile procedere per singole proprietà con modificazioni delle proposte fatte. Tuttavia ciò comporta una sensibile riduzione delle volumetrie ricavabili nell'area della Fondazione.

Dall'altro canto lo studio presenta margini di flessibilità che consentono modesti adattamenti che potrebbero conseguire alle osservazioni e agli accordi tra le proprietà.

Si segnala che, dato il carattere preliminare dello studio, dovranno essere approfondite alcune questioni prima di avviare il piano di recupero: la ricerca sullo stato di diritto delle volumetrie esistenti, la verifica del volume condonato in fascia di rispetto, il rilievo del terreno, uno studio più accurato sul rapporto tra destinazioni d'uso e domanda di mercato, per proporre un mix di funzioni che, oltre ad essere utili per il quartiere, siano commercialmente convenienti.

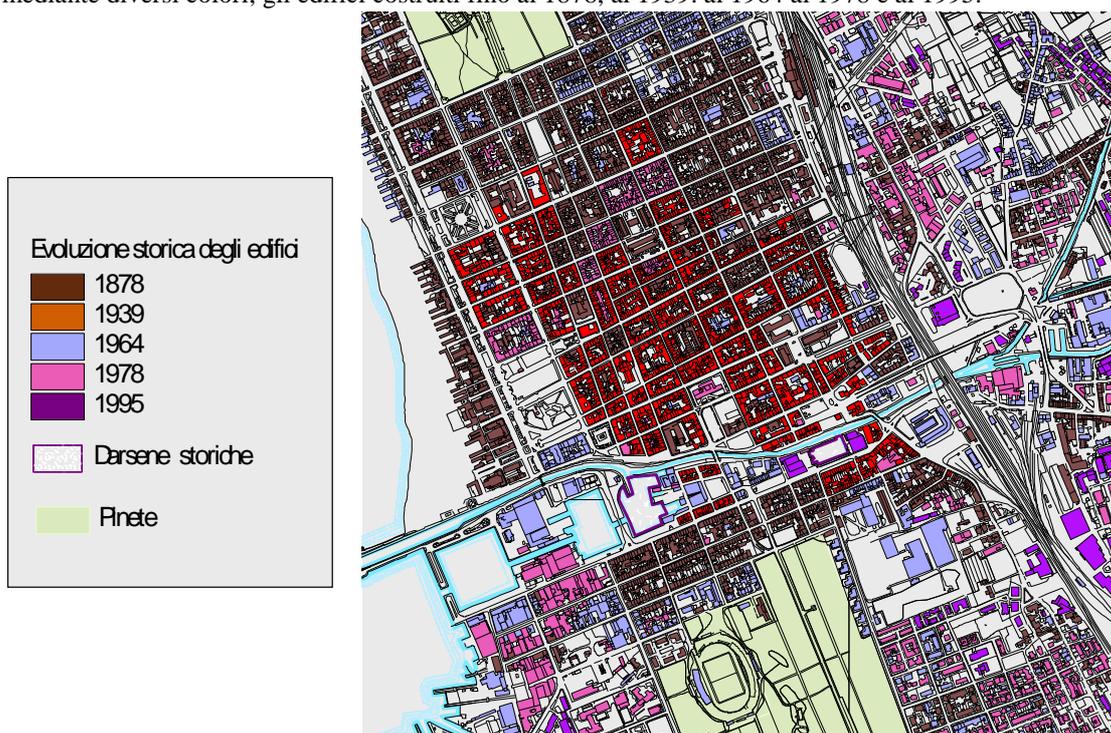
Problemi:

- a) considerata la difficoltà di ottenere un rapido consenso dei proprietari, è confermata la procedura dell'accordo di programma inquadrata nel piano di recupero/piano di comparto;
- b) come si può formalizzare l'accordo di programma prima del piano di recupero, si devono cioè chiarire i diversi passaggi;
- c) è possibile prevedere la divisione in sub-comparti senza precisarli, in modo da lasciare aperte diverse alternative di accordi parziali tra le proprietà;
- d) da verificare la proposta di ripartizione del volume assegnato, metà in proporzione alla superficie delle proprietà e metà in proporzione ai volumi regolari.

### 1.21 - ANALISI DESCRITTIVA DELLA CARTA DELLA "EVOLUZIONE STORICA" DEGLI INSEDIAMENTI DAL 1860 AL 1995.

Dall'800 ad oggi la forma della città di Viareggio si è configurata gradualmente così che le tappe dell'espansione urbana ed il disegno sono stati rappresentati nella carta relativa alla "evoluzione storica" nell'intervallo temporale fra il 1860 ed il 1995.

Nella tavola si rappresentano gli edifici principalmente realizzati dal 1878 al 1995 considerando come fonti principali la Carta IGM del 1878, le fotografie aeree ed i fotogrammetrici riferibili alle varie epoche. La legenda indica, mediante diversi colori, gli edifici costruiti fino al 1878, al 1939, al 1964, al 1978 e al 1995.



*Evoluzione storica*

La lettura della prima fase dell'insediamento al 1878 presenta lo stato dell'impianto storico, così come si era venuto stratificando dai primi interventi pianificati del Valentini e del Nottolini con l'aggiunta della ferrovia per Pisa che isola i borghi suburbani dal nucleo centrale della città. Nel 1878 la maglia ortogonale originaria non ha ancora subito alterazioni e si presenta composta da vasti isolati, con edilizia a schiera sul perimetro ed ampi orti e giardini all'interno dell'isolato. A questa data le sporadiche strutture in legno e tela per l'attività balneare, che tuttavia dovevano certamente esistere, sono scarsamente rappresentate a causa forse del carattere precario delle stesse.

Fino al 1878 la città non si è ancora sviluppata a sud del canale Burlamacca ed il sistema portuale, con i due bacini allora esistenti e le piazze utilizzate dalla cantieristica, appare integrato nel modesto tessuto edilizio residenziale.

E' sempre riconoscibile la zona attorno alla confluenza, del Burlamacca, dei canali di bonifica di Stiava, della Farabola e di quelli successivamente coperti dalle viabilità; questa parte di territorio, che la costruzione della ferrovia aveva da poco separato dalla città, era fortemente caratterizzata da tre sistemi di tracciati ordinatori: il sistema stellare dei canali, l'orditura della campagna e i tracciati viari di supporto all'urbanizzazione connotata da borghi allineati lungo le strade e costituita da una edilizia modesta, cioè da case rurali ad uno o due piani e da abitazioni a schiera con orto e giardino.

La fase ottocentesca mette in risalto la fitta e ordinata struttura agraria, caratterista delle zone di bonifica, ed in particolare il grande disegno territoriale costituito dal complesso della villa Borbone con i suoi annessi e con il sistema della viabilità e degli insediamenti rurali.

L'insediamento di Torre del Lago ha la sua matrice storica nell'incrocio della via Aurelia con la strada che collega il lago alla marina. La chiesa parrocchiale, posta su un lato del quadrivio, fa da riferimento sia alle poche case disposte a forma di borgo lineare lungo gli assi viari sia agli edifici isolati. Nella frangia del lago, a margine del preesistente insediamento, emerge la villa Orlando.

Tra la fine dell'800 ed i primi decenni del '900 anche la zona a sud del Burlamacca inizia a svilupparsi secondo una trama a scacchiera.

La seconda fase è evidenziata dallo stato di evoluzione della città nel periodo immediatamente precedente la seconda guerra mondiale. L'espansione urbana è principalmente localizzata lungo la fascia litoranea, in conseguenza dello sviluppo turistico, e contrassegnata dal mantenimento della griglia di isolati, che si estendono oltre l'area di impianto ottocentesco. Nella parte a ridosso delle darsene e del canale, in particolare con l'occupazione edilizia degli spazi aperti e delle piazze utilizzate dai cantieri, si vengono progressivamente perdendo le regole di integrazione funzionale e morfologia che sino ad allora avevano caratterizzato il rapporto del quartiere con le superfici d'acqua.

Nel corso degli anni '30 si registrava la costruzione del nuovo avamposto che, oltre ad alterare la linea di costa, influirà nei periodi successivi, insieme ai vincoli del balipodio, nella disposizione degli edifici dei cantieri secondo una suddivisione a "spicchi" dello spazio a terra e con una rotazione che romperà la griglia ordinata degli isolati precedenti. Inoltre la costruzione dell'impianto Fervet, avvenuta nello stesso arco di tempo, contribuisce a rafforzare il carattere industriale del quartiere Darsena.

Nella zona ad est della città compatta, oltre la linea ferroviaria, lo sviluppo degli insediamenti mostra la sistemazione urbanistica al 1939. Infatti lo sviluppo edilizio, uscito e separato dalla regola della griglia di isolati urbani, si trova ben presto privo di riferimenti univoci e i tracciati dei canali, solo in rari e parziali episodi, riescono a costituire elementi capaci di condizionare le regole insediative.

Nel periodo compreso tra le due guerre si determina un primo sviluppo dei quartieri periferici: Terminetto e Varignano, verso direttrici non più pianificate ma appoggiate semplicemente ad assi viari.

La barriera ferroviaria separa quindi la città in due fasce contrapposte: a ovest la riqualificazione turistica, a est il decentramento delle zone industriali e delle abitazioni popolari e operaie.

A Torre del Lago il nucleo costituito da "case - villino" e "viareggine" intorno alla chiesa di S. Giuseppe si è allungato in un sottile borgo lineare disposto lungo le due direttrici principali della via Aurelia e del viale che collega il lago con il mare; ma l'urbanizzazione ha iniziato a diffondersi anche nel tessuto agricolo, organizzandosi lungo le strette strade rurali. Inoltre lo sfruttamento dei depositi di torba è testimoniato dalla presenza degli impianti lungo la frangia del lago e dall'attivazione della ferrovia delle torbiere. Nonostante il progressivo estendersi di fenomeni di urbanizzazione diffusa il territorio rurale conserva fino al dopo guerra forti caratteri distintivi e chiari segni del suo impianto agrario originale.

In generale il 1939 può essere infine considerato come soglia di passaggio tra una fase di sviluppo degli insediamenti, caratterizzata da una sostanziale continuità, e la fase del dopoguerra, in cui l'espansione edilizia inizia decisamente a connotarsi per tipologie e morfologie di aggregazione in aperto contrasto con le logiche dell'impianto storico.

Dal dopoguerra sino al 1978 la città è investita dalla massiccia espansione edilizia secondo due parametri: da un lato la permanenza della griglia ha impedito l'urbanizzazione diffusa e indiscriminata di tutto il territorio comunale, favorendo un'urbanizzazione che è rimasta compatta tendendo a saturare l'interno degli isolati. Dall'altro lato si è verificata l'occupazione completa della fascia costiera con la distruzione di ambienti naturali come le pinete: a nord per realizzare "Città Giardino" e a sud per far sorgere l'insediamento della "Lago Mare". Tuttavia l'espansione ha conquistato anche zone sia della parte nord-est della città per una profondità che raggiunge, e in qualche caso supera, la via Aurelia e la ferrovia, sia della parte sud-ovest nell'area dell'Ex Campo d'Aviazione.

Risalgono infine a questo periodo i primi interventi pubblici nel settore della residenza, come i quartieri di via Montramito, via Indipendenza, quartiere Italia, Bonifica e Apuania i quali, ponendosi all'esterno del perimetro urbano, contribuiranno ad indirizzare l'espansione edilizia futura.

Negli ultimi decenni, dal 1978 al 1995, le trasformazioni del territorio urbano e suburbano sono state guidate dal Piano Regolatore Comunale del 1971. Questa fase corrisponde ad un periodo di vistosi interventi edilizi soprattutto nelle zone ad est della ferrovia, dove si attuano i grandi piani di edilizia pubblica nelle zone del "Forcone", "campo d'Aviazione", "Nuovo Cavalcavia" e "Torre del Lago". Inoltre si assiste alla saturazione pressoché completa degli isolati del centro con il riempimento degli orti e dei giardini interni.

Tuttavia ciò che la planimetria dell'evoluzione storica non può rendere sono le trasformazioni del patrimonio edilizio esistente, senza modificazione della superficie costruita o con alterazioni poco leggibili a questa scala. Comunque sono mutamenti sempre più diffusi ed incisivi sulla struttura della città e sul carico urbanistico degli isolati. Per esaminare questo tipo di trasformazioni è dunque necessario scendere più in dettaglio nell'analisi e fare riferimento alle schede dei singoli edifici o degli isolati, già compilate in uno studio recente, di seguito riportato, ma che dovranno essere riviste e rielaborate nel prossimo futuro.

-----  
Studio redatto nell'ambito dalla " VARIANTE ORGANICA E PROGETTO PRELIMINARE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE "del Comune di Viareggio, a cura degli architetti D. Cardini e M. Massa. - **L'ANALISI PER IL RECUPERO DEL TERRITORIO EDIFICATO**

Le analisi si articolano in:

- schedatura dell'edilizia esistente,
- elaborazione di 2 planimetrie tematiche derivanti dalle schedature,
- elaborazione di una planimetria contenente la datazione dell'edificato.

Il territorio comunale, per la raccolta dei dati, è stato suddiviso in 5 comparti, con le relative schede, suddivise in scheda A e scheda B.

La scheda A, utilizzata a tappeto per tutto il territorio comunale, è corredata da:

- foto,
- estratto aerofotogrammetrico e catastale per l'individuazione dell'area o dell'isolato,
- informazioni e descrizioni sintetiche.

La scheda B esamina in dettaglio i singoli edifici esistenti alla data dell'aggiornamento catastale del 1951

La scheda A

- nella parte di città caratterizzata dalla maglia a "scacchiera", viene riferita all'isolato, il quale è stato perimetrato e numerato
- per le parti dove non esiste tale tessuto, si è tenuto conto, per la suddivisione in settori, della maglia viaria e dei perimetri naturali come canali e corsi d'acqua.
- nell'area compresa tra la linea ferroviaria Lucca - Viareggio e Torre del Lago, sono stati rilevati gli edifici anteriori al 1945.

La scheda B esamina in dettaglio i singoli edifici ed è corredata da:

- estratto catastale
- foto,
- informazioni sintetiche e descrittive, riguardo alle caratteristiche architettoniche, la destinazione d'uso, lo stato di conservazione, il tipo di trasformazione subite.

Il giudizio sulle trasformazioni è espresso da un numero che va da 1 a 4, che tiene conto dell'esame globale delle caratteristiche architettoniche e dalla quantità e qualità delle trasformazioni subite.

Col numero 1 si individuano gli edifici che hanno mantenuto le caratteristiche originarie, mentre con il 4 quelle che le ha perse completamente. Con i numeri 2 e 3 quelli che hanno subito trasformazioni da lievi a notevoli.

Sulla base di queste schede sono state realizzate 2 tavole sinottiche:

1) Classificazione storico tipologica degli edifici (scala 1 : 2000)

- la tipologia è indicata con delle lettere ("S" per case a schiera, "L" per case in linea, "T" per tettoia, "P" per palazzine, "V" per villini, ecc.)
- il valore è indicato con un triangolo
- le trasformazioni sono indicate con simboli grafici. Gli edifici che hanno conservato le caratteristiche originarie sono segnalati con una breve linea, quelli che hanno subito notevoli trasformazioni con un pallino, mentre gli edifici non marcati sono quelli completamente trasformati.
- con un bordo nero vengono segnalati gli edifici di origine storica anteriori al 1945

3) Destinazioni d'uso prevalenti, dove ad ogni attività corrisponde una scheda che individua anche gli standard, vengono descritte nelle schede C e D.



Ai primi del Novecento, l'alloggio minimo viene ottimizzato nella casa a schiera tradizionale, presa a modello per le nuove costruzioni popolari, realizzate negli anni venti. Si tratta di case che vengono arretrate leggermente rispetto al fronte strada per realizzare un giardino minimo recintato.

Queste case rappresentano un compromesso tra il modello locale di abitazione aggregata e il "villino", che insieme all'affermarsi del "villino tettoia", interpreta le esigenze abitative piccolo borghesi del tempo. Questo si esplica anche nelle facciate, dove vengono applicati elementi stilistici più vari, da quelli eclettici fino a quelli di ispirazione liberty e decò.

Gli elementi delle facciate conservano caratteristiche costanti e generalizzati: finto bozzato, aggetti in cemento che disegnano le aperture, piccoli terrazzi, fasce marcapiano e sottogronda, pannelli decorativi.

Le ville e i villini seguono repertori stilistici codificati quali le componenti stilistiche e strutturali neo-medievali e neo-moresche, che testimoniano il gusto della decontestualizzazione dei motivi propri del castello con aperture ogivali e fregi. I volumi sono compatti con emergenze strutturali quali la torretta o la loggia.