



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

OSSERVAZIONE 1

La strumentazione urbanistica vigente del Comune di Viareggio è costituita da:

- Piano Regolatore Generale, approvato con DCC n.66 del 27 ottobre 1997;
- Piano Strutturale, approvato con DCC n.27 del 29 giugno 2004, ai sensi della L.R.5/95.

E' opportuno premettere che:

- ai sensi dell'art.8, c 1 della L.R.65/2016 *“Le funzioni amministrative relative al governo del territorio sono esercitate, nell'ambito delle rispettive competenze,.....dalle province,....secondo i principi di collaborazione istituzionale, sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza”* e che (c 4) *“I soggetti istituzionali di cui al comma 1... assicurano, ciascuno per le proprie competenze, che gli atti di governo del territorio si formino nel rispetto della disposizioni della legge e ...in coerenza con gli atti di governo del territorio degli altri livelli istituzionali”*.

- ai sensi dell' Art. 20, c 6, *“Possono costituire oggetto di osservazione.....(lett.b) da parte della Provincia, i possibili profili di incompatibilità, contrasto e incoerenza con il PTC e con i piani e programmi di settore o con gli atti di programmazione provinciali di cui all'art.11”*

Inoltre, è opportuno rilevare che (c7) *“Possono altresì costituire oggetto di osservazione, da parte dei soggetti di cui all'art.8, comma 1, anche possibili profili di contrasto con singole disposizioni della presente legge, dei relativi regolamenti di attuazione, nonché delle norme ad esso correlate”*.

1.1 – Aspetti generali

A seguito dell'esame della documentazione relativa al Regolamento Urbanistico e alla contestuale Variante del Piano Strutturale semplificata adottati, sono emersi vari elementi di non sufficienza chiarezza, carenza di informazioni, documenti non esaustivi e soprattutto una visione d'insieme poco chiara dal punto di vista strutturale che hanno comportato una difficile lettura dell'atto, ai fini di poter stabilire la coerenza di tale strumento rispetto ai contenuti di indirizzo e normativi del PTCP.

Conseguentemente si ritiene di trasmettere all'amministrazione Comunale di Viareggio la presente osservazione che viene formulata anche ai sensi dell'art.53 della L.R.65/2014, nello spirito di collaborazione, in rapporto di reciproca sinergia, favorendo lo scambio delle conoscenze per il miglioramento progressivo della qualità tecnica di tutti gli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica e l'omogeneità dei criteri metodologici, nonché per l'efficacia dell'azione amministrativa.

Una premessa è d'obbligo: la necessità di addivenire alla sostituzione di uno strumento superato quale il PRGC in vigore dal 1997 è richiesta dalla legislazione toscana che ha visto l'emanazione di ben due leggi sul governo del territorio a seguire dalla prima L.R.5/95, legge secondo i cui dettami è stato redatto il PS. Le successive leggi sia la L.R.1/2005, legge ai cui sensi è stato redatto il RU e ancora di più L.R. 65/2014, configurano il RU quale progetto per la città che vede negli interventi particolarmente significativi, quali i progetti complessi, un'occasione di riordino e rigenerazione urbana che va vista ovviamente nell'ottica delle ricadute che esse hanno sull'intero organismo urbano. E questo vale particolarmente per una città come Viareggio che vede nel



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

proprio corpo settori urbani assai differenti, sia dal punto di vista dell'impianto urbano che delle funzioni e della vivibilità, con carichi urbanistici assai elevati in ragione della notevole densità dell'edificato. Il RU dà attuazione ad un PS che si colloca ad una distanza temporale significativa rispetto all'approvazione dello stesso.

La mancanza di elaborati che, alla giusta scala, usufruendo forse anche di schemi di tipo metaprogettuale, riescano a dare una chiara idea delle interconnessioni tra interventi edilizi previsti, e presentati come sconnessi gli uni dagli altri, in particolare per le aree degradate e le aree di trasformazione, il sistema dei servizi e della accessibilità, rendono difficoltosa la lettura del piano. Risulta quindi poco comprensibile l'idea di città che ne sta alla base, come viceversa aveva richiesto il PS che specificatamente rimandava al RU la qualificazione morfologica e funzionale della città. Inoltre le norme, rinviando quasi sempre a piani attuativi, anche in casi in cui si sarebbe potuto definire da subito gli interventi ammissibili non definiscono un sistema organico di programmazione urbanistica di competenza dell'organo comunale

Tutto ciò premesso si ritiene che siano necessarie integrazioni e aggiustamenti che migliorino lo strumento in attesa del nuovo PS che dovrà essere redatto ai sensi della L.R.65/2014, legge che ha operato significativi cambi di paradigmi rispetto alle precedenti e ha inoltre sostituito il RU con il Piano Operativo, anch'esso innovativo da diversi punti di vista.

In estrema sintesi si nota uno scollamento tra gli obiettivi del piano, descritti in modo tutto sommato esaustivo e la documentazione che presenta carenze sia per quanto riguarda il materiale cartografico, relativo al quadro conoscitivo e a quello progettuale, che la disciplina normativa. Risulta quindi difficile comprendere il quadro generale del progetto di piano, attraverso l'esame dei documenti che presentano carenze di vario tipo: le cartografie, come già detto, presentate in scala non adeguata, con scarsa toponomastica;

le norme di attuazione dovranno generalmente essere più chiare e incisive, rimandando ai piani di dettaglio solo nei casi in cui lo si ritiene necessario; anche le diverse tabelle redatte per il dimensionamento risultano spesso di difficile lettura.

Si richiede quindi una rivisitazione del piano, apportando tutte le modifiche e integrazioni che saranno ritenute utili a rendere lo strumento più chiaramente leggibile, oltre ovviamente a operare le correzioni di refusi ed errori.

1.2 – Quadro Conoscitivo del RU

Si rileva inoltre che il RU deve essere corredato di un proprio specifico Quadro Conoscitivo dettagliato e aggiornato non essendo adeguato un mero rinvio al Quadro Conoscitivo del PS, come dichiarato nella delibera di adozione del RU che si è limitata ad una sua integrazione.

Si richiede quindi che si definisca qual'è il QC del RU adottato, evitando il mero riferimento a quanto facente parte del QC del PS, non limitandosi a proporre solo una integrazione con i documenti presentati; questo nell'ottica di una corretta lettura e gestione del piano, oltre ovviamente a rispondere ad un preciso dettato dell' art.55 della L.R.1/2005, operando inoltre il corrispettivo riferimento nella relazione, nei vari punti nei quali ci si riferisce alle scelte progettuali effettuate.



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

1.3 – Aree di trasformazione

Entrando nel merito delle previsioni del RU per meglio inquadrare le tematiche che si intende affrontare, si ritiene necessario riportare gli obiettivi del PTC a cui riferirsi per le scelte di pianificazione.

Il comune di Viareggio rientra nell'ambito sovracomunale della Versilia

Il Piano Territoriale di Coordinamento ha definito una serie di obiettivi per la Versilia che rappresentano temi principali da affrontare per la tutela, lo sviluppo e la riqualificazione di questo territorio, nonché la conservazione dei suoi valori storico-architettonici, paesaggistici e culturali.

Tali obiettivi, ancorchè di ordine generale, sono stati il riferimento per la valutazione dell'RU e per la redazione della presente osservazione.

Si riporta interamente l'articolo relativo.

Articolo 15- Obiettivi per la Versilia:

1. *Costituiscono obiettivi specifici per l'ambito sovracomunale della Versilia,*

A) il recupero, in raccordo con le competenti autorità di bacino, delle situazioni di degrado connesse alla fragilità degli acquiferi;

B) la risistemazione dei corsi d'acqua principali, privilegiando il recupero degli spazi necessari alle dinamiche fluviali, la messa in sicurezza delle situazioni di rischio, la riqualificazione delle aree di pertinenza fluviale, facendo riferimento alle relazioni territoriali tra l'area costiera e l'entroterra riconoscibili in:

- il sistema dei fossi e dei canali che dal bacino di Massaciuccoli confluisce nel canale Burlamacca a Viareggio;

C) la riduzione del dissesto idrogeologico del territorio attraverso interventi strutturali estesi e diffusi nel quadro di una politica generale tesa al recupero permanente delle colline e delle aree montane;

D) il mantenimento, l'arricchimento e la valorizzazione dei "vuoti" e delle "discontinuità urbane", cioè del "sistema del verde residuo" riconoscibile nel tessuto insediativo continuo e diffuso della fascia costiera, contenendo drasticamente l'offerta di eventuali nuovi insediamenti all'interno degli attuali limiti urbani;

E) il riconoscimento, la riqualificazione e la valorizzazione dei diversificati tessuti insediativi riconoscibili nel territorio di pianura della campagna urbanizzata e in quello della fascia costiera, attraverso la individuazione dei limiti urbani al cui interno attivare azioni di riqualificazione e ridisegno degli ambiti urbani;

F) l'arresto della dispersione insediativa nelle aree agricole attraverso il riconoscimento delle attuali preesistenze da riordinare e controllare con interventi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture primarie e alla riqualificazione dei tessuti;

G) il riconoscimento di un sistema urbano policentrico, considerando la Versilia «una città di città» e facendo riferimento, per organizzare le funzioni urbane, alla rete urbana storicamente consolidata costituita dai centri di: Viareggio, Massarosa, Camaiore, Pietrasanta, Seravezza, Forte dei Marmi;

H) la valorizzazione delle specifiche identità e degli aspetti paesaggistici e ambientali propri dei centri e dei nuclei montani e collinari, salvaguardando e valorizzando le loro relazioni con i propri territori, e promuovendo interventi che producano una tutela attiva dei valori ambientali e civili di tali luoghi;

I) la riqualificazione e il riordino del sistema insediativo lineare pedecollinare attraverso l'individuazione degli episodi urbani da riorganizzare e riqualificare e l'arresto del processo di saldatura degli insediamenti lineari lungo la viabilità statale e provinciale;

L) il rafforzamento dell'identità turistica dell'intero territorio versiliese, facendo riferimento alla valorizzazione e alla tutela delle risorse storiche, architettoniche e ambientali e alla integrazione dell'area con il sistema dei Parchi regionali delle Alpi Apuane e di Migliarino,



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



**Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche**

S. Rossore, Massaciuccoli, anche con l'individuazione di percorsi e circuiti di valenza storico-ambientale che uniscano montagna, collina, pianura e area litoranea;

M) il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione degli episodi di interesse naturalistico, comprensivi delle aree umide e delle aree palustri tuttora riconoscibili nonché del sistema idrografico connesso;

N) la riorganizzazione del sistema di accessibilità all'ambito attraverso:

n1. il potenziamento dell'offerta di trasporto su ferro tramite interventi di qualificazione dei servizi ferroviari sia sulle linea tirrenica che sulla linea Lucca-Viareggio-Firenze funzionale anche agli spostamenti quotidiani per lavoro e studio;

n2. la riorganizzazione della Stazione di Viareggio come raccordo, anche attraverso un funzionale sistema di coincidenze, della linea tirrenica con l'area lucchese e con la direttrice Lucca-Pistoia-Firenze;

n3. ~~la ridefinizione dell'accesso alla viabilità autostradale A12/A11;~~

- il completamento dell'asse intermedio di scorrimento quale elemento strutturale per il riordino della rete;

n4. la salvaguardia, il recupero e la riqualificazione del viale litoraneo anche attraverso una classificazione che escluda il disimpegno del traffico a lunga percorrenza;

n5. la riorganizzazione e il riordino funzionale della Via Aurelia come itinerario di connessione del sistema insediativo, da riordinare, consolidatosi intorno all'infrastruttura;

n6. l'adeguamento strutturale e funzionale della rete viaria di interesse sovracomunale con la individuazione delle tratte e dei nodi critici da interessare a specifici interventi finalizzati a migliorare le relazioni alla scala sovracomunale e l'accessibilità all'area urbana di Viareggio;

n7. la promozione di azioni finalizzate all'integrazione del sistema della mobilità versiliese nell'"area vasta" di Livorno, Pisa, Lucca, nonché con la Provincia di Massa, indicando i ruoli e le prestazioni delle infrastrutture proprie del territorio versiliese relative all'ambito metropolitano costiero;

O) la riorganizzazione funzionale dell'area portuale di Viareggio privilegiando le attività cantieristiche e turistiche;

P) la riorganizzazione e la riqualificazione delle aree produttive attraverso il consolidamento di aree attrezzate specialistiche: a nord funzionali alla lavorazione del Marmo e dei materiali lapidei; a sud funzionali alle attività dell'indotto della nautica; in posizione intermedia e in riferimento all'area delle Bocchette in Comune di Camaione priva di specifiche specializzazioni;

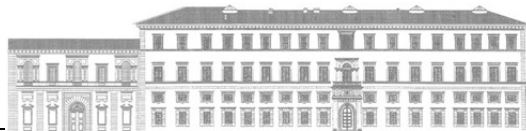
Q) il mantenimento e lo sviluppo delle attività produttive agricole proprie delle differenti realtà dell'area promuovendo azioni finalizzate a ricostruire più equilibrati rapporti tra il sistema urbano e l'area specialistica orto-floro-vivaistica dei Comuni di Camaione e Viareggio.

Il Regolamento Urbanistico, nell'elaborato schede norma, individua n. 33 aree di trasformazione su tutto il territorio comunale.

Prendiamo in considerazione soltanto quelle di maggior rilevanza sia in ordine alla dimensione che per effetti generati dalla trasformazione sull'organismo urbano.

- Scheda - Cittadella del Carnevale

Il progetto interessa un'area collocata in prossimità della Fossa dell'Abate, la zona si caratterizza per una maglia irregolare non ben collegata alla viabilità esistente e ciclopedonale; presenti attività commerciali di recente costruzione; l'obiettivo è la realizzazione di un Parco del Carnevale, con aumento di superficie a parcheggio, riqualificazione delle aree esterne e miglioramento delle dotazioni del verde pubblico e parcheggi pubblici, miglioramento dell'accessibilità, riqualificazione e valorizzazione delle



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

aree di pertinenza della Fossa dell'Abate, con superfici a verde e nuovi collegamenti ciclopedonali al fine di collegare le UTOE più vicine al mare con la Cittadella.

- **Scheda - Ex Fervet**

L'area ubicata nel quartiere Darsena, a sud del Canale Burlamacca, è caratterizzata da un tessuto a carattere residenziale in cui coesistono attività artigianali dismesse.

Area a destinazione artigianale SUL stimata 24.900 mq; l'obiettivo è il recupero dell'area con nuova sistemazione della viabilità, dotazione di parcheggi, verde pubblico, la costruzione di 30 alloggi di tipologia a schiera, di cui n.5 da cedere al Comune in compensazione alla riorganizzazione di parte delle volumetrie esistenti.

Nella scheda si evidenzia che è ammessa la destinazione commerciale di vicinato, escluse le medie strutture di vendita; le rimanenti attività produttive potranno essere riorganizzate mantenendo la stessa destinazione (con H max 12m, salvo raggiungere 15 m in caso di necessità legate all'attività produttiva).

- **Scheda Mercato Ortofrutticolo**

La zona centrale ha funzioni di cerniera di collegamento con quartiere Darsena, Campo di Aviazione e centro storico; l'area comprende il mercato e la stazione di Viareggio scalo in Darsena:

L'obiettivo che si pone lo strumento è la riorganizzazione delle funzioni pubbliche e della viabilità; per le volumetrie del mercato è ammessa la ristrutturazione urbanistica con inserimento di attività culturali, di spettacolo e servizi connessi; recupero dell'edificato esistente per l'altra area con destinazione prevista direzionale e servizi pubblici.

- **Scheda Mercato Ittico**

Il mercato ittico è posto al confine con il demanio portuale, in zona "cantieristica", la dimensione di SUL stimata è 5000 mq, attualmente l'area è sottoutilizzata poiché, in previsione del trasferimento dell'attività ittica molti edifici a destinazioni pubbliche si sono di fatto svuotati. L'intervento di trasformazione consiste nella riorganizzazione funzionale dell'area, recupero del 10% dell'area da destinare all'ampliamento del parcheggio pubblico; è ammessa la destinazione d'uso produttiva.

- **Scheda Forcone**

L'area è delimitata a sud dalla linea ferroviaria e a nord confina con i quartieri residenziali Fontanini e Toscana; è attualmente occupata in parte da serre produttive.

La trasformazione prevede un aumento della dotazione di standard con particolare riferimento ad aree verdi, sportive, attrezzature pubbliche e parcheggi.; si prevede la realizzazione di strutture per una residenza sanitaria assistenziale, dotate a piano terra di spazi pubblici per attività sociali e culturali; nella scheda si evidenzia che quest'area è fortemente soggetta a inquinamento acustico per la vicinanza della variante Aurelia, della linea ferroviaria e dell'Autostrada Genova-Livorno (livelli di rumore



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

- **scheda Ex Ponsi**

L'area è collocata nel quartiere Terminetto, a nord della linea ferroviaria, in una zona prevalentemente a destinazione residenziale e secondo il regolamento costituisce una discontinuità incompatibile con il tessuto urbano si prevede interventi di recupero e ristrutturazione urbanistica, più precisamente le aree produttive dismesse verranno recuperate mediante il reperimento di nuova viabilità e spazi scoperti pubblici (30% St).

Destinazioni ammesse direzionale, commerciale, anche con realizzazione di una media struttura di vendita.

La descrizione delle schede evidenzia un denominatore comune in queste previsioni di trasformazione: si prevedono le categorie di intervento del recupero e ristrutturazione urbanistica, si indica la realizzazione di opere pubbliche, ma non si definiscono le precise scelte progettuali che si prefigurano, perdendo in tal modo la visione completa delle azioni strategiche per il rinnovamento dell'intera città.

La realizzazione di un numero elevato di nuovi edifici commerciali, direzionali, residenziali ed infrastrutture pubbliche può rivelarsi problematica rispetto agli obiettivi di sostenibilità. Gli interventi di risanamento e rinnovamento devono essere parte di un approccio di pianificazione olistico che comprenda politiche urbane multiple che sono solo accennate nello strumento adottato, ma non sufficientemente affrontate e risolte. D'altra parte gli interventi di trasformazione di queste aree costituiscono l'anima del RU quindi risulta necessario metterle a sistema, anche da un punto di vista grafico, con idoneo elaborato che evidenzi le interconnessioni urbane a tutto tondo. Il RU è strumento che concretizza le scelte e per queste aree ha l'opportunità di proporre scelte innovative e tese alla riqualificazione secondo standard di sostenibilità, fornendo anche nuovi spazi pubblici e verde urbano che si interconnetta correttamente con il tessuto. In particolare per alcune aree particolarmente strategiche, quali l'area Fervet, è necessario mettere a sistema la realizzazione della trasformazione con la viabilità di accesso al porto. Conseguentemente occorre valutare tale opportunità.

Si richiede conseguentemente di approfondire i contenuti delle schede relative alle aree di trasformazione, con particolare riferimento ad eventuali previsioni di destinazioni d'uso specifiche che siano definibili e alla relazione con la viabilità e mobilità così da non operare scelte escludenti ipotesi progettuali che al momento non paiono ancora definite. In particolare la questione dell'accessibilità all'area portuale non prevista pare un'occasione persa. Quanto sopra in ragione della necessità che il processo di VAS possa adeguatamente valutare le interazioni fra le varie previsioni urbanistiche.

1.4 . Sistema della mobilità: viabilità

Nella tavola C2 "Gerarchia del sistema stradale, nodi e aree d'interscambio" non vengono distinti gli interventi di progetto da quelli esistenti e perciò la carta risulta di difficile lettura; tale differenziazione viene fatta alla scala 1:2000 nelle tavole C1, ma questo inquadramento non consente una valutazione complessiva degli interventi.



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

Si richiede l'elaborazione di una tavola a scala adeguata che permetta la visualizzazione immediata delle strategie, interventi progettuali relativi alla viabilità che strutturano il RU.

La relazione generale rileva correttamente che le opere di potenziamento della rete stradale realizzate negli ultimi 15 anni hanno apportato netti miglioramenti sul sistema dei collegamenti della città, fortemente condizionata dalla presenza delle due "barriere" rappresentate dalla ferrovia e dal canale Burlamacca; rileva inoltre che nel centro urbano la mobilità veicolare presenta ancora una notevole criticità, specialmente nel periodo estivo; conseguentemente rimanda a ulteriori e specifici studi da perseguire nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (art. 61), nel Piano Attuativo per la Passeggiata a Mare (art.8) e nel Progetto guida del sistema di percorsi e spazi pedonali, ciclabili lungo il canale Burlamacca (art.7).

Inoltre, è prevista la realizzazione da nord a sud di 4 rotatorie e 2 sottopassaggi: uno ferroviario, tra via Martiri di Belfiore e l'asse Vincenzo Paolo Malfetti-Monte Gabberi, che consentirebbe ai flussi di traffico provenienti dallo svincolo Viareggio Nord e dallo svincolo Cateratte di essere convogliati più direttamente dall'altro lato, evitando di sovrapporsi al traffico verso Viareggio Centro; l'altro situato a Torre del Lago in corrispondenza di Via Renzo Zia, SS1 Aurelia ed autostrada A12 Genova – Roma. (Nel paragrafo "Viabilità di distribuzione secondaria" si descrive come un sottopasso ferroviario: si rileva un probabile errore di trascrizione relativo alla collocazione del sottopasso.)

Le soluzioni previste e le strategie del Regolamento Urbanistico sono rivolte verso una mobilità multimodale con la collocazione di infrastrutture d'interscambio in n.9 punti della città, in particolare presso "Largo Risorgimento" e "Hub intermodale" sono ammesse soluzioni multipiano, interrato e/o fuori terra per i collegamenti con il litorale e altri principali aree del Comune, si legge in relazione che l'Amministrazione Comunale, dovrà concordare con L'Ente gestore del TPL e quindi con la Provincia di Lucca, l'attivazione dei servizi di linea ad elevata frequenza. (A tal proposito si rimanda a quanto riportato nel paragrafo successivo "Servizio di trasporto pubblico su gomma").

Il PTC nelle Norme e relativi allegati, Appendice 3, Parte III "Il sistema stradale e autostradale" presenta varie schede che definiscono criteri e indirizzi per la viabilità dell'area del comune di Viareggio. In larga misura le opere di viabilità già realizzate rispondono a quanto richiesto.

Resta il tema relativo all'accesso all'area portuale trattato dalla scheda 8 "Versilia: collegamento Variante Aurelia-Sistema portuale di Viareggio".

Il RU adottato non tratta il tema dell'accesso all'area portuale, tema centrale per l'attività cantieristica della città. La contestuale realizzazione di un importante intervento di trasformazione urbana nell'area ex Fervet pone degli interrogativi su quale sarà la soluzione prescelta.

Si richiede di valutare attentamente nell'abito delle previsioni di trasformazione dell'area ex Fervet le scelte che verranno fatte, così da non precludere possibili opzioni per tale viabilità che si configurino quali le più corrette per tale parte di città. Pertanto si chiede che la scelta di trasformazione dell'area Fervet rimanga subordinata alla definizione del tema dell'accesso all'area portuale.



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

1.5. Sistema della mobilità: infrastrutture

Sulla viabilità di collegamento tra il sistema autostradale e la città di Viareggio, nella zona che precede l'arrivo alla Cittadella del Carnevale si rileva la previsione di una rotatoria a cinque rami posta nell'area dove un tempo era ubicata la rampa di uscita verso il quartiere Marco Polo; sulla fattibilità della suddetta intersezione si nutrono forti perplessità dovute essenzialmente al dislivello complessivo da superare del ramo posto tra la rotatoria e la sommità del cavalcavia esistente. Dal momento che la rotatoria verrà realizzata presumibilmente in corrispondenza dell'attuale piano di campagna desta grande perplessità la pendenza che dovrà avere il ramo posto tra l'intersezione ed il cavalcavia.

Si presume infatti che tale ramo si gravato da notevoli volumi di traffico, di cui l'aliquota dei mezzi pesanti assume valori importanti. Sotto tali ipotesi il livello di servizio del ramo di approccio all'intersezione risulterà molto basso per le note difficoltà che i mezzi pesanti incontrano nell'affrontare pendenza notevoli soprattutto durante la percorrenza in salita e quindi in direzione mare-monte.

Visibilità dell'intersezione. La realizzazione della suddetta intersezione non potrà inoltre prescindere dalla creazione di ampi spazi di visibilità laterali e dovrà essere dotata di un adeguato di illuminazione che renda possibile la percezione della stessa nelle ore notturne.

Si richiede conseguentemente di valutare ulteriormente le previsioni sopracitate.

1.6. Sistema della mobilità. Servizio di trasporto pubblico su gomma

Il PTC nelle Norme e suoi allegati, Appendice 3 – Criteri ed indirizzi attinenti la mobilità, Parte I, scheda 5 “Nodi di interscambio ferro-gomma” individua criteri e indirizzi volti alla *“realizzazione dell'adeguamento strutturale e funzionale dei principali nodi di interscambio ferro-gomma per il trasporto viaggiatori, secondo le specifiche indicazioni: b) Stazione di Viareggio: revisione del sistema di collegamento pedonale alla Stazione dal versante lato terra e potenziamento della accessibilità del nodo rispetto al trasporto pubblico e privato su gomma per un migliore raccordo alla ferrovia della mobilità dell'area versiliese”*.

E ancora vedasi la Parte II “Il trasporto pubblico”, scheda 1 “Servizio di trasporto pubblico su gomma”, punto 4) *“ Assunzione delle stazioni ferroviarie di ...Viareggio...come principali nodi di interscambio di valenza provinciale relativamente all'integrazione bus/treno.”*

Alla luce della normativa del PTC, occorre evidenziare che negli elaborati del RU non si trova adempimento a quanto precedentemente approvato in merito alla modifica dell'assetto di piazza Dante, come da precedenti impegni. A tal proposito si ricorda che

il Comune di Viareggio (con delibera di Consiglio Regionale n.113 del 9/11/2005 di completamento del programma approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 61/2005) è stato soggetto beneficiario di :

a) un contributo pari a €. 564.000,00 per interventi di riqualificazione funzionale ed architettonica delle aree antistanti la stazione ferroviaria in Piazza Dante;



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca



*Servizio Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Patrimonio,
Risorse Naturali e Politiche Energetiche*

b) con la Provincia di Lucca ed i Comuni di Camaiore e Pietrasanta di ulteriori contributi per un progetto di valorizzazione del trasporto pubblico locale in Versilia con “ *la Linea ad Elevata Mobilità della Versilia* “ come interventi previsti dai Piani Urbani della Mobilità (PUM) .

In relazione al punto a) il Comune di Viareggio con D.G.C. n. 689 del 12/12/2006 ha approvato il progetto di riqualificazione della zona, in cui è prevista la definizione di un’area per il nuovo terminal bus secondo lo stato di progetto allegato alla delibera, originariamente condiviso con la Provincia di Lucca in relazione al servizio di trasporto pubblico di tipologia extraurbana.

In ragione del fatto che allo stato attuale non risulta che il terminal sia stato realizzato né si conosce se ci siano state modifiche al progetto originario, si ritiene che il RU debba prevedere tale localizzazione per lo spostamento del terminal bus dalla attuale sede di piazza d' Azeglio a piazza della stazione. Non pare ci sia traccia di tale previsione in alcuna tavola né nella normativa del RU.

Si richiede di dare risposta in merito e conseguentemente di inserire nel RU la previsione dello spostamento del capolinea del TPL in piazza Dante.

In relazione al punto b) ed in particolare per la Linea Elevata Mobilità in Versilia il progetto di potenziamento del servizio di trasporto pubblico ad alta frequentazione ha comportato anche interventi infrastrutturali con opere di miglioramento dell’accessibilità in corrispondenza delle intersezioni semaforiche dei Viali, da Viareggio a Marina di Pietrasanta approvato in linea tecnica con deliberazione di Consiglio Provinciale n.203/A del 19/12/2009 e per rispettiva competenza da tutti gli enti interessati.

La Provincia di Lucca ha provveduto alla fornitura e posa in opera di centraline semaforiche nell’area Versilia e il Comune di Viareggio è stato interessato con la dotazione di tale tecnologia su 5 intersezioni stradali installate per favorire la precedenza dei bus che percorrono i viali in arrivo alle intersezioni.

Non risulta, allo stato attuale, attivato l’intervento e, pertanto la velocizzazione delle linee di tpl sul sistema litoraneo versiliese non è ancora partito.

Si coglie l’occasione per sollecitare l’attivazione del sistema e della implementazione delle “corsie riservate” al TPL al fine di garantire l’effettiva velocizzazione del Trasporto pubblico su gomma.



Palazzo Ducale, Cortile Carrara – 55100 Lucca

Segreteria del Servizio Tecnico, Pianificazione Territoriale e della Mobilità, Risorse Naturali e Politiche Energetiche:

tel. 0583 417.354 Fax 0583 417.200