

Comune di Viareggio

C

Piano Regolatore del Porto di Viareggio

**RELAZIONE STORICA:
Il Piano Regolatore Vigente**

Dott. G. NALDI

Arch. F.G.M. ALLEGRETTI

Ing. R. RAFFAELLI

maggio 2007

1. Premessa

Il presente documento, fa parte del materiale costituente la proposta per il nuovo Piano regolatore del Porto di Viareggio.

La necessità di procedere alla formazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Viareggio, è maturato dall'analisi delle esigenze e delle prospettive economiche presenti nei vari settori che hanno nel Porto di Viareggio il principale elemento della propria attività.

Gli elementi di riferimento sono in ordine cronologico lo studio predisposto dall'IRES Toscana nell'anno 2001, sulle caratteristiche e le tipologie produttive dei comparti produttivi, ed in particolare le loro prospettive di sviluppo.

Con la firma di due atti di particolare importanza si è anche definito il quadro di riferimento in cui si svolgerà il processo di revisione del Piano Regolatore Portuale.

Con delibera n. 49 del 5 Giugno 2001 il Consiglio Comunale di Viareggio ha approvato il documento d'Indirizzi per la revisione del Piano Regolatore Portuale, sottoscritto da Regione Toscana, Capitaneria di porto e Provincia di Lucca

L'altro è il protocollo d'intesa del 5 marzo 2001, tra Comune di Viareggio, la Provincia di Lucca, la Capitaneria di porto e la Regione Toscana "per l'attivazione di un processo di riqualificazione del porto di Viareggio e di sviluppo dell'economia connessa con le diverse funzioni portuali e marittime".

Il lavoro di progettazione del Porto di Viareggio è stato avviato tramite la predisposizione di specifiche consulenze per assistere gli uffici comunali nella definizione della nuova proposta di pianificazione portuale.

Per quanto riguarda gli aspetti portuali idraulici, è stato incaricato l'Ing. Bussetti di Genova di specifica consulenza; per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale è stato incaricato l'Ing. N. Croce di Pisa; per alcuni aspetti di marini ambientali il Prof. S. De Ranieri dell'Istituto di Biologia Marina dell'Università di Pisa; per gli aspetti di movimento marino e fenomeni costieri lo Studio Deam di Vecchiano di Pisa; per alcuni aspetti relativi alla sicurezza della movimentazione la ditta S.I.N.D.E.L. per la simulazione della movimentazione del nuovo scenario portuale.

Il materiale costituente questa prima fase è costituito dalla seguente documentazione :

- a) cronologia e documentazione delle principali atti amministrativi relativi alla costruzione e allo sviluppo urbanistico e funzionale del Porto di Viareggio con redazione di carta relativo allo Stato vigente del Piano Regolatore Portuale

- b) documentazione relativa all'avvio di formazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale consistente in relazione tecnica .
- c) relazione tecnica illustrante le principali linee di sviluppo della proposta progettuale.

Questa prima sezione si occupa del primo gruppo di documenti ed è stato necessario per arrivare alla redazione della Carta relativa allo Stato Vigente del Piano regolatore Portuale.

In questa cartografia sono stati sommati e precisate tutte le destinazioni approvate e costituenti la carta delle previsioni urbanistiche vigenti.

Lo sviluppo urbanistico del Porto di Viareggio

1.1. Il primo insediamento portuale

La zona a sud del Burlamacca inizia a svilupparsi tra la fine dell' Ottocento e i primi decenni del Novecento proseguendo il modello morfologico della città storica posta a nord del canale e costituita da isolati regolari.

In epoca successiva l' ampliamento del bacino portuale ha indotto lo sviluppo di insediamenti legati alla nautica e alla pesca che ha contribuito a contaminare il tessuto edilizio di fabbricati produttivi. Gli insediamenti portuali e le attività connesse si collocano a margine delle darsene e / o nelle immediate vicinanze.



Entrata del Porto – Canale di Viareggio

1.2. La Darsena Lucca

La darsena Lucca, la prima costruita, fu progettata nel 1818 in sostituzione dell'antica calata posta ai piedi della Torre Matilde; ma la sua realizzazione prese avvio a seguito del decreto del 1819 emanato dalla duchessa Maria Luisa di Borbone.

Dal 1838 al 1847 una serie di provvedimenti del governo lucchese stabilivano che ogni si dovessero realizzare lavori di aggiunta di 13-15 metri ai 2 moli entranti in mare a levante ed a ponente della foce del Burlamacca, per compensare il continuo interrimento della spiaggia e per mantenere i fondali ad un livello sufficiente per l'entrata dei bastimenti.

Nel 1847 il Granducato di Toscana, al quale venne annesso lo Stato di Lucca, non mostrò alcun interesse per il porto-canale di Viareggio cosicché le condizioni si aggravarono sensibilmente.

Dal 1848 al 1866 venne realizzato un solo prolungamento del molo che, per non essere stato eseguito a regola d'arte, peggiorò le condizioni dei fondali del canale.

1.3. La darsena Toscana

Al 1871 si data la costruzione della seconda darsena col nome di Darsena Toscana. Nel 1873 si concluse il prolungamento del molo settentrionale per una lunghezza di 190 metri; poi nel 1874 venne ancora prolungato di 52 metri in muratura e di 105 metri tra palizzata e punteruolo; infine nel 1881 alla palizzata si sostituì la muratura e si prolungò di altri 80 metri costruendo alla testata un punteruolo di 65 metri. Sempre nel 1881 si fece avanzare il molo sud di altri 95 metri. Questi lavori non migliorarono la situazione né soddisfacevano le esigenze dell'attività marittima la cui produzione di grossi velieri trovava difficoltà sia nel varo, sia nell'entrata ed uscita degli stessi.

1.4. La Darsena Italia

Nel 1903 vennero iniziati i lavori della terza darsena alla quale si assegnò il nome di Darsena Italia. La L. 25/02/1900 n.6 assegnava la somma necessaria per la costruzione della nuova darsena il cui progetto prevedeva la diretta comunicazione con la darsena Toscana. Tali lavori furono poi eseguiti dall'Ing. Odoardo Sadun di Viareggio.

Col 1913 si inaugurarono i lavori di inizio del nuovo porto con la presenza del re Vittorio Emanuele III che pose la prima pietra.

A causa degli eventi bellici della 1° guerra mondiale, tutti i lavori vennero sospesi e ripresi dopo il 1920.

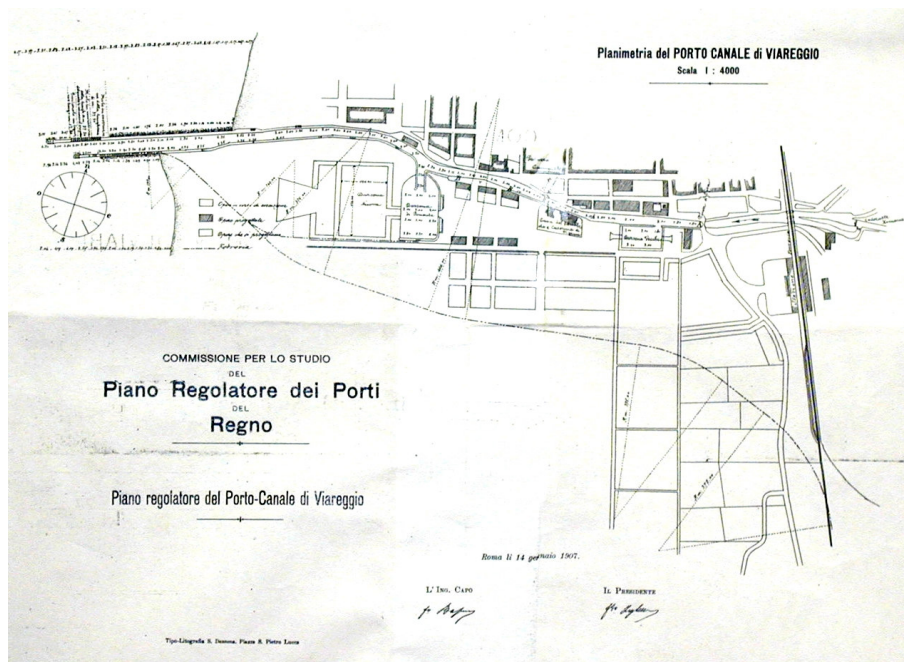
Nel periodo fra le 2 guerre mondiali le attività legate alla realtà marittima registrarono un notevole sviluppo. Intorno alle darsene sorsero officine artigianali, negozi per generi ed attrezzature navali, cantieri, etc.

Sul alto sinistro del canale Burlamacca iniziò uno sviluppo urbanistico: nacquero le vie Coppino, Savi e Virgilio; ma, oltre queste strade, l'edilizia non poteva estendersi poiché l'area immediatamente a sud era occupata dal Balipedio della Marina. La dilatazione edilizia in tale zona territoriale poté espletarsi soltanto dopo la 2° guerra mondiale quando l'area del Balipedio venne appunto acquistata dal Comune di Viareggio.

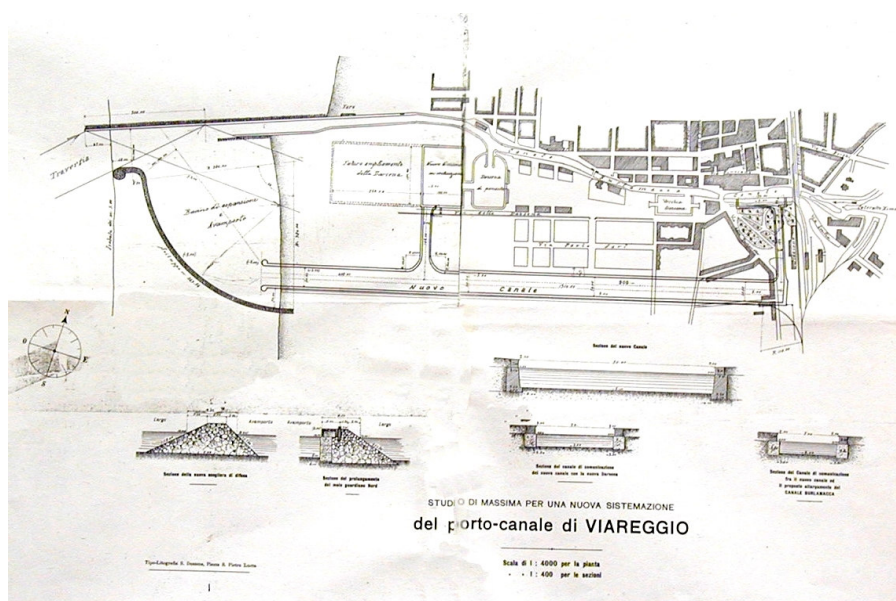
1.5. Il Piano regolatore del 1908

Nello Stato Unitario Italiano la prima importante legge per i porti, spiagge e fari è sicuramente il Testo Unico del 02/04/1885 n.3095. Ma per Viareggio risultò decisivo il R.D. del 07/08/1887 n.5053 col quale il porto venne classificato nella 2° categoria, 2° classe, 2° serie dei Porti Marittimi Nazionali. E tale classificazione è stata poi confermata nelle normative nazionali e regionali per tutto il corso del '900.

Col R.D. 5053/1887 al contempo l'elenco degli Enti che dovevano contribuire nelle spese del porto di Viareggio. Contro questo elenco vennero presentate delle opposizioni; perciò il 15/11/1902 si compilò un nuovo elenco contro il quale ricorsero la Provincia di Lucca ed i Comuni di Capannoni, Pietrasanta, Lucca e Vecchiano. Tuttavia il ricorso della Provincia e dei suddetti Comuni non venne accolto in quanto i citati Comuni avevano dirette relazioni commerciali col porto di Viareggio. Infine col R.D. del 11/03/1906 n.130 venne confermato il già approvato elenco del 15/11/1902 in cui la Provincia di Lucca ed i Comuni ricorristi figuravano, insieme ai Comuni di Camaiore e Massarosa, fra gli enti chiamati a concorrere nelle spese del porto di Viareggio.



P.R. Porto del 1908



P.R. Porto del 1908

Il D.M. dei LL.PP. del 26/01/1904 istituì la Commissione Centrale.¹

Nella L. 14/07/1907 N° 543 si approvò l'elenco dei porti nazionali più importanti per i quali si reclamavano urgenti lavori interessanti la sicurezza della navigazione e la difesa nazionale, mentre venne escluso il porto di Viareggio poiché classificato nella 2° classe, 2° categoria, 2° serie dal

¹ o Reale, per i piani regolatori dei porti italiani. I principali compiti di questa Commissione erano i seguenti: 1) studiare i bisogni dei porti più importanti e proporre i miglioramenti e gli ampliamenti necessari per metterli in condizione di poter soddisfare convenientemente alle esigenze attuali del commercio e della navigazione; 2) compilare per ciascun porto un piano regolatore delle opere da eseguire. Nel corso degli anni il Governo allargò gradualmente i compiti della Commissione estendendo il suo studio ad un gran numero di porti.

citato R.D. 5053/1887. Tuttavia all'art. 3 della citata L. 543/1907 si autorizzava l'esecuzione di nuove opere marittime finanziate con un fondo di Lire 30 milioni per i cosiddetti porti minori.

Così la Commissione locale dei porti, istituita ai sensi del Regolamento per l'esecuzione della L. 3095/1885 e riunitasi per la prima volta il 02/09/1907 presso la R. Prefettura di Lucca, elaborò celermente una proposta di progetto di piano regolatore del porto di Viareggio poi presentato alla Commissione Centrale dei Porti e Fari che nella seduta del 12/12/1907 esaminò il suddetto progetto deliberando di sospendere ogni giudizio in attesa che una sotto-commissione, appositamente nominata, studiasse e riferisse sull'annoso problema. Infine il progetto "Sulla sistemazione del porto di Viareggio" venne poi approvato dalla "Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali" con i voti del 31/01/1908 n.227.

Le problematiche del porto di Viareggio riguardavano essenzialmente i seguenti punti:

- a) bassezza dei fondali: massimo 3 metri di profondità;
- b) costruzione di grossi velieri che facevano concorrenza alle piccole navi che andranno a sparire in breve tempo;
- c) trasbordo della merce lontano dai moli per alleggerire le navi che altrimenti non potevano entrare nel porto-canale;
- d) questione sociale ed occupazionale: veniva infatti sottratto lavoro alle maestranze locali (calafati, carpentieri, etc.) sia per le attività di restauro e riparazione di grossi bastimenti, poiché non riuscivano ad entrare nel porto-canale, sia per la costruzione di navi coi capitali viareggini, che la dimensione imponeva la realizzazione nei cantieri della Liguria e di Livorno.

Di fronte a queste importanti problematiche la Commissione locale elaborò il progetto di sistemazione e di difesa del porto-canale che consisteva:

- a) nella creazione di un bacino di espansione avanti la spiaggia, prolungando nella stessa direzione di altri 300 metri il molo guardiano nord del canale;
- b) nella realizzazione di una scogliera di difesa, che staccandosi dalla spiaggia sud del detto molo, alla distanza di 530 metri con un raggio di 380, racchiudesse uno specchio d'acqua di circa 11 ettari;
- c) nell'allargamento di 20 metri del canale Burlamacca nel tratto compreso fra il Ponte e quello della ferrovia e rifondare le banchine;
- d) nella costruzione di 2 canali secondari: l'uno largo 20 metri per mettere in comunicazione il nuovo canale con la darsena in corso di costruzione; e l'altro della larghezza di 15 metri nel piazzale della stazione ferroviaria per favorire le operazioni di carico e scarico presso la ferrovia e per collegare il nuovo canale col proposto allargamento del Burlamacca sopra citato.

La realizzazione dell'avamposto eliminò dunque i gravi inconvenienti alla navigazione del porto-canale di Viareggio riducendo notevolmente l'insabbiamento dell'entrata del porto.

1.6. Il Piano Regolatore del 1943 e del 1953

La Commissione reale dei porti esaminò la proposta avanzata dalla ditta Bertani – Benetti riguardante l'utilizzo del lato orientale della Darsena Europa a loro scalo da costruzione. Tale proposta venne però respinta con voto n. 1290 emesso nell'adunanza del 04/05/1942 poiché la Darsena Europa (allora denominata Darsena Impero e poi Darsena Nuova) era destinata per il naviglio da diporto e per quello leggero della Marina.

La ricostruzione delle opere portuali di Viareggio, danneggiate dagli eventi bellici del 1940-1944, fu portata a termine dal Genio Civile di Lucca con notevoli difficoltà nel periodo immediatamente post-bellico.

Nel 1953 vennero istituiti gli Uffici del Genio Civile per le OO.MM. e Viareggio fu assegnato all'Ufficio di Genova.

Inizialmente il Genio Civile di Genova affrontò la necessità di una pianificazione della zona demaniale marittima attorno al porto che a Viareggio assumeva notevoli dimensioni e particolare interesse per le varie attività che vi si svolgevano.

L'urgenza della pianificazione era dovuta ai seguenti motivi:

- 1) per le continue richieste di concessioni per costruire manufatti di ogni genere e tipo;
- 2) per la carenza di aree disponibili;
- 3) per il disordine urbanistico causato dall'abusivismo edilizio collocato in aree poco appropriate e con altra destinazione per essere prossime agli specchi acquei.

L'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Genova intese quindi riordinare la zona portuale con un piano di lottizzazione che divenne parte integrante dell'aggiornamento e varianti del piano regolatore del porto-canal di Viareggio. Con tale piano si doveva garantire da un lato l'esercizio e lo sviluppo delle attività connesse al porto e dall'altro lato definisse i criteri urbanistici ed edilizi della zona.

Oltre all'Ufficio del Genio Civile di Genova, al porto di Viareggio erano interessati i seguenti Enti:

- la Capitaneria di Porto;
- la Sezione Urbanistica del provveditorato alle OO.PP. per la Toscana;
- la Soprintendenza ai Monumenti in quanto la fascia costiera era soggetta a vincolo paesistico.

Pertanto il 24/10/1954 fu indetta una conferenza alla quale parteciparono tutti questi Enti e con la quale fu stabilito che il Genio Civile di Genova avrebbe redatto il piano di lottizzazione e di conseguenza l'aggiornamento e le varianti al piano regolatore del porto di Viareggio.

Le previsioni progettuali si possono riassumere nei seguenti punti:

- a) sistemazione della viabilità;
- b) zonizzazione;
- c) lottizzazione delle aree fabbricabili in fregio alla darsena Europa.

Relativamente alle varianti più importanti, vennero proposte nuove opere marittime così elencate:

- 1) scalo d'alaggio pubblico;
- 2) banchinamento del molo sud;
- 3) moletto o pontiletto frangiflutti in avamposto;
- 4) pontili per allestimento navi nell'avamposto.

Sul problema della risuzione della "risacca" in avamposto, per il quale da tempo venivano localmente richiesti interventi e proposte opere foranee, si registrò che le condizioni dell'avamposto erano abbastanza migliorate a seguito della costruzione della soglia muraria subacquea e si sarebbero ottenuti ancor più vantaggi dopo la realizzazione del moletto o pennello in progetto alla testata del molo Sud.

L'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Genova sottopose tale progetto d'aggiornamento e variante al piano regolatore del porto del 1908 all'esame degli Enti interessati, ovvero:

- Capitaneria di Porto;
- Soprintendenza ai Monumenti e Gallerie di Pisa;
- Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Toscana;
- Camera di Commercio di Lucca;
- Comune di Viareggio;
- Associazione Industriali di Lucca;
- Ente Autonomo della Versilia.

Il consenso ottenuto da tali Enti nella riunione del 21/11/1957, contribuì ad accelerare i tempi di approvazione. Infatti si dovettero acquisire i pareri della "Commissione per lo studio la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi italiani", che dichiarò con la relazione n. 2524 del 17/12/1959 il predetto elaborato progettuale meritevole di approvazione, del Consiglio Superiore dei LL.PP., che espresse parere favorevole con voto n. 837 del 19/05/1960, e del

Ministero della Marina Mercantile. Infine il piano regolatore del porto venne approvato con D.M. del 25/07/1960 N° 6320.

1.7. Il Piano Regolatore del 1960

Con il progetto di aggiornamento e variante del Piano Regolatore, predisposto dall' Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Genova nel 1959 e approvato con D.M. 6320/1960, venivano adeguate le previsioni dei precedenti piani, alle esigenze che si erano andate delineando negli anni '55 / '58 per le attività che nel porto di Viareggio trovano la loro sede, quali i commerci, il turismo nautico, le costruzioni e le riparazione navali.

In particolare si rilevava a quell' epoca una pratica stazionarietà del movimento mercantile, con un tonnellaggio intorno alle 37-39 mila tonnellate di merci manipolate, contro un sempre più crescente sviluppo nel movimento del naviglio da diporto e nelle costruzioni navali.

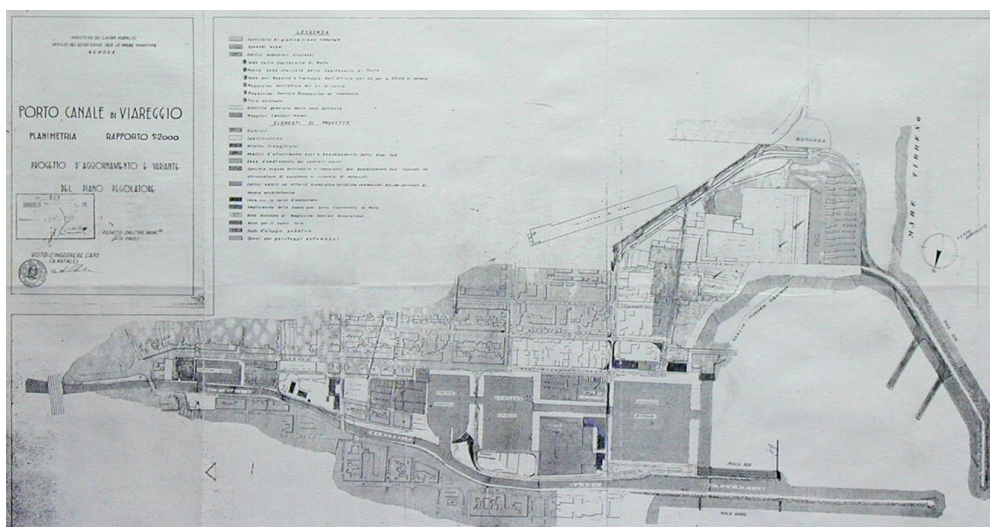
A dare un impulso determinante a tale ultima attività erano soprattutto i cantieri navali aventi sede nell' avamposto che iniziavano in quegli anni la costruzione di navi di medio tonnellaggio.

Il progetto, individuando le direttrici di sviluppo del porto di Viareggio nella nautica da diporto e nelle costruzioni navali si proponeva di :

- Reperire le aree di espansione dell' attività cantieristica nel quadro di lottizzazione generale delle pertinenze demaniali e della conseguente sistemazione viaria.
- Offrire mediante la costruzione di due grossi pontili a giorno nell' avamposto, razionale possibilità di allestimento delle navi varate che andavano assumendo ragguardevoli dimensioni.
- Ampliare il numero degli attracchi per il naviglio da diporto con la creazione di una banchinetta nell' avamposto a sud del moletto cosiddetto " della Madonnina " da ridossarsi con un pennello ubicato all' estremità del moletto stesso.
- Migliorare le attrezzature del porto mediante la costruzione di uno scalo di allaccio pubblico e spostando verso le opere foranee il faro di atterraggio ormai scarsamente visibile dal largo dello sfondo delle intense luci della città.

Delle previsioni sopra citate hanno trovato pratica

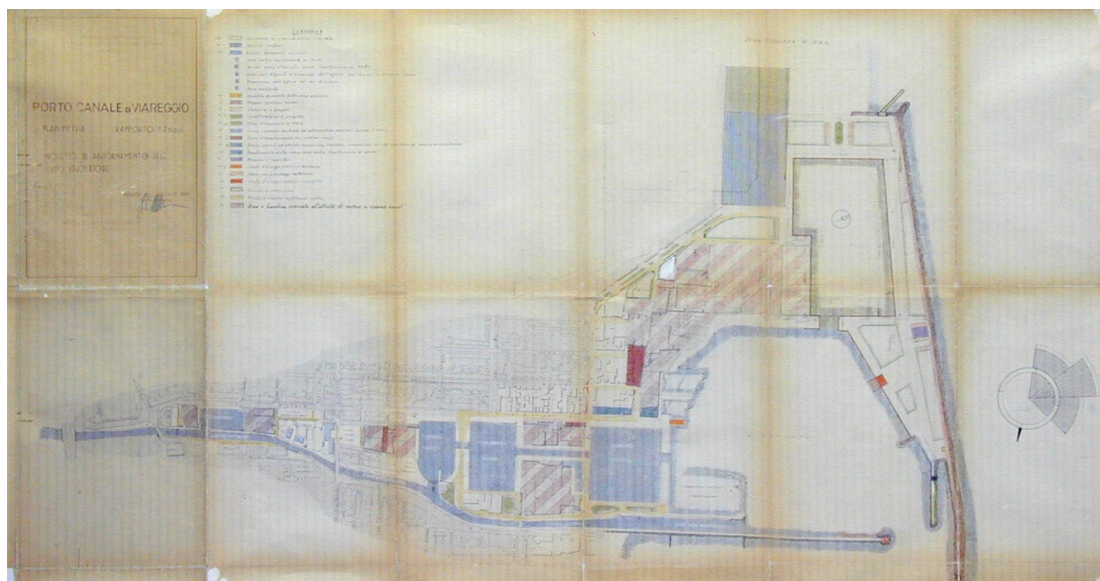
- Lo scalo d' allaccio
- La banchina lungo il moletto della " Madonnina " che ha assunto le caratteristiche di una e vera e propria darsena per piccole imbarcazioni.
- Il completamento della banchina della Darsena " Europa " .
- Una parte della viabilità.
- Una parziale attuazione della zonizzazione.



P.R. Porto del 1908 - Aggiornamento 1960

1.8. Il Piano Regolatore del 1967

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



P.R. Porto del 1908 - Aggiornamento 1967

Negli anni dal '58 al '66 si verificano dei notevoli cambiamenti alla luce degli ultimi sviluppi dei traffici e delle particolari esigenze della nautica da diporto.

L'attività cantieristica si è drasticamente ridimensionata, mostrando, salvo rare eccezioni, un chiaro indirizzo verso le costruzioni di navi di piccolo e piccolissimo tonnellaggio.

Soltanto la nautica da diporto ha proseguito il suo sviluppo, raggiungendo incrementi eccezionali.

Non previsto, invece, si è rilevato l'aumento del traffico commerciale, che ha inciso soprattutto sulle importazioni.

L'attività peschereccia ha subito una notevole trasformazione che va indirizzandosi verso il tipo oceanico, cui sono collegate particolari esigenze in fatto di infrastrutture portuali per il notevole tonnellaggio del naviglio della lavorazione del pescato.

L'Ufficio del Genio Civile per le opere marittime di Genova in funzione delle nuove necessità ha redatto in data 9-11-66, un progetto di aggiornamento approvato con D.M. 18-10-67.

Le proposte formulate nel progetto in esame, riguardano:

- Un riordino della zonizzazione e della viabilità in funzione delle destinazioni delle aree a sud dei cantieri ex Itoyz ed attività collaterali a quelle delle costruzioni e riparazioni navali ed a quelle della pesca, in luogo di un ampliamento che non si prevede più necessario delle industrie cantieristiche esistenti.
- Da quest'ultime le aree predette vengono separate da una strada.
- L'abolizione del ponte girevole sul canale tra le darsene "Italia" ed "Europa", in funzione di una destinazione a traffico turistico delle medesime.
- Specializzazione delle varie zone portuali allo scopo di limitare le destinazioni delle darsene "Lucca" e "Toscana" al ricovero, costruzione e raddobbo di motovelieri e pescherecci. Destinare le darsene "Italia" e "Europa" all'esclusivo traffico turistico. Trasferire l'attività mercantile del porto, nonché quelle industriali e delle riparazioni navali a sud in corrispondenza della nuova darsena da realizzare nella zona.
- Realizzazione di opere marittime, per ottenere un maggiore riparo dell'avamposto e migliorare l'ingresso e lo stazionamento nel medesimo dei natanti con la costruzione di un più robusto pennello di sbarramento alla radice dell'opera foranea che servirà altresì a delimitare la nuova darsena.

Il prolungamento e la traslazione del molo sopraflutto per ottenere una maggiore protezione da libeccio e ponente.

La soppressione dei due pontili di allestimento previsti dal precedente piano con la realizzazione di un pennello all' interno dell' avamporto.

La formazione di una scogliera radente all' interno del molo sottoflutto.

Ampliamento dell' attuale impianto di refluimento per il prelievo ed il trasporto delle sabbie per mantenere l' equilibrio degli arenili sottoflutto.

Realizzazione della nuova darsena nella zona sud del porto con l' imboccatura dell' avamporto più ampia rispetto al disegno.

Banchinare all' interno del molo sopraflutto per realizzare uno scalo di allaccio pubblico .

L'accesso alle darsene avviene direttamente dall' avamporto per la Nuova, la Madonnina e l'Europa .

Per accedere all' Italia è usato preferibilmente un canale che la unisce all'Europa, esiste un accesso verso la darsena Toscana attraversato però da un ponte mobile per traffico pedonale e meccanizzato.

Per accedere alla Toscana bisogna percorrere il canale Burlamacca, sul quale grava la presenza di un ponte girevole per il traffico pedonale.

Proseguendo lungo il canale si incontra l' ultima darsena ,Lucca, con ancora un attraversamento di un ponte girevole per traffico meccanizzato.

Lungo le sponde del canale è fatto divieto assoluto di ormeggio dalla foce, fino all' imbocco con la darsena Toscana.

Proseguendo nell' interno il canale incontra il ponte di Pisa, fisso, ma sufficientemente alto per permettere il passaggio di piccole imbarcazioni, dopodiché il ponte della ferrovia chiude la navigabilità del canale.

Il D.M. n. 3049 del 9 luglio 1971, col quale si approva il Piano Regolatore Generale del Comune di Viareggio, distingue in due zone l' area portuale:

a) zona di completamento portuale, delimitata dal ponte di Pisa, via Coppino, canale Burlamacca, via dei Pescatori e cantiere ex OVAM.

Per questa zona il P.R.G. rimanda ad un piano particolareggiato delle Zona Darsene.

b) Zona di espansione portuale programmata da un Piano Particolareggiato di espansione Portuale



P.R.G.C. 1971 –Area Porto

1.9. 1980 Variante al P.R.G.C.

Il Comune di Viareggio, dotato di Piano Regolatore Generale approvato con D.M. n. 3049 del 09/07/1971, richiedeva con la deliberazione consiliare n.344 del 21/07/1976 alla Regione Toscana l'autorizzazione alla variante relativa a:

- stralcio della zona di espansione direzionale E1 delle darsene e riconfigurazione dell'area destinandola a infrastrutture e spazi a servizio del porto con radicale riduzione della volumetria complessiva edificabile.

La Regione Toscana concesse l'autorizzazione alle varianti di cui sopra con la deliberazione n.12784 del 24/11/1976.

Il Consiglio Comunale adottò con la deliberazione n.3 del 14/01/1980 la modifica parziale del tracciato terminale della viabilità di accesso alla zona di espansione portuale, a parziale modifica della deliberazione consiliare del 10/07/1978 n.266 con la quale è stato adottato il Parco Naturale Macchia Lucchese.

Il progetto di varianti al P.R.G.C. per le aree suddette in relazione alla definizione del tracciato viario e alla previsione della utilizzazione delle aree delle zone di espansione direzionale E1 venne approvato dalla Commissione Urbanistica nella seduta del 17/10/1979, sulla scorta del Piano Particolareggiato della limitrofa zona di espansione portuale, il cui progetto definitivo era stato già presentato da parte dei professionisti incaricati Arch. Ivano Leopardi e Giorgio Pietrini.

Con la deliberazione consiliare n.235 dell'11/04/1980 il Comune di Viareggio adottò la variante relativa al tracciato viario e servizi (parcheggi) di accesso alla zona di espansione portuale E1 Darsena per adeguarli alle indicazioni del Piano Particolareggiato della zona di espansione portuale E1. A seguito di ciò gli atti di variante vennero pubblicati senza che venisse presentata alcuna osservazione.

La Regione Toscana con la deliberazione n.10588 del 04/10/1982 approvò definitivamente la variante al P.R.G. del Comune di Viareggio attinente la modifica ala tracciato viario di accesso alle zone portuali E1.

Il Consiglio Comunale con la deliberazione n. 235 del 11/04/1980 (In esecuzione della delibera n. 344 del 21 Luglio 1976 autorizzazione della Giunta Regionale n. 12784 "Adeguamento perimetrico aree zona darsena 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.

1.10. Il Piano Particolareggiato del quartiere "Darsene"

Il Comune di Viareggio con la deliberazione n.344 del 21/07/1976 richiedeva alla Regione Toscana l'autorizzazione a dar corso alle varianti al P.R.G. in merito alla configurazione della zona delle Darsene definite dal P.R.G. come zona di ristrutturazione direzionale R1 e zona di espansione direzionale E1 e particolarmente:

- 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 alle 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 in conseguenza dell'attraversamento di nuclei abitati e della Pineta di Levante.



Quartiere Darsena e Porto

Al Comune di Viareggio pervenne l'autorizzazione della Giunta Regionale n.12784 del 24/11/1976 ad attuare le suddette varianti.

A seguito della citata autorizzazione regionale, l'Amministrazione comunale, sulla scorta degli ampi dibattiti con le forze politiche, sindacali, consiglio di circoscrizione, vari operatori del settore delle Darsene (compagnie portuali, cantieri navali, agenzie marittime, armatori della pesca, etc.), giunse nella determinazione di dare concreta attuazione alle varianti in questione, secondo le linee della deliberazione n.344/1976 tenendo conto altresì dei fatti nuovi che costituivano una premessa indispensabile per l'assetto dell'area in argomento:

- 1) approvazione del piano particolareggiato del porto da parte del Consiglio Comunale;
- 2) approvazione del parco naturale con deliberazione n.266 del 10/07/1978 e con la L.R. n.61 del 13/12/1979 di istituzione del Parco Naturale Migliarino, S. Rossore, Massaciuccoli;
- 3) progettazione della cucina sociale, mensa interaziendale sull'area di proprietà dello Stato (Intendenza di Finanza – Patrimonio finanziario), progetto di massima venne approvato;
- 4) progettazione, approvazione appalto ed inizio lavori del nuovo mercato ittico il quale, a seguito dello slittamento planimetrico della Darsena nuova, ha dovuto subire un arretramento con la conseguente modifica della maglia viaria di piano;
- 5) progettazione ed appalto della strada di accesso alla nuova zona portuale, che ha portato ad una rettifica dei confini della zona attrezzata del parco naturale.

Con la deliberazione consiliare n.392 del 23/04/1980 il Comune di Viareggio adottò contestualmente al piano particolareggiato per l'area Darsena la variante relativa alla destinazione e perimetrazione di zona delle aree individuate dal P.R.G. come zone di ristrutturazione direzionale R1 Darsena in zona di espansione direzionale E1 Darsena.

Nel periodo di pubblicazione degli atti di variante non vennero presentate osservazioni.

La Regione Toscana approvò con la deliberazione n.5324 del 24/05/1982 la variante al P.R.G. del Comune di Viareggio attinente l'adeguamento perimetrico delle aree della zona 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.

Il Piano Particolareggiato della zona darsena adottato con delibera n. 389 del 14-11-83 e approvato dalla regione Toscana il 09-04-85 con delibera n. 3577. Censisce e regola esclusivamente il patrimonio edilizio delimitato da via XXIV Maggio, via Petrarca, via Coppino e via dei Pescatori, suddividendolo nelle seguenti categorie d’intervento:

RR- zona restauro e recupero

RE- zona di ristrutturazione edilizia ad uso sociale e portuale

RD- zona di ristrutturazione edilizia ad uso direzionale

RU- zona di ristrutturazione urbanistica

PD- zona e planivolumetria definitiva

Il P.P. della zona darsene non interessa la sistemazione dei bacini, delle zone d’acqua e delle relative aree circostanti.

Il P.P. suddetto rimanda la definizione degli interventi ammissibili sugli edifici interessati con una normativa a schede riferite alle singole unità edilizie.

Il Piano a Schede redatto dall’ufficio Tecnico settore urbanistica definisce i tipi di intervento in relazione allo stato del patrimonio edilizio ed individua le destinazioni d’uso ammesse.

Emerge, dall’aggregazione tipologica degli edifici, una utilizzazione del suolo a linee parallele in corrispondenza alle seguenti strade: via Coppino, via Savi, via Virgilio unite da vie trasversali che classificano edifici particolari definibili d’angolo o di testata.

Questa distribuzione territoriale mette in evidenza due chiare destinazioni d’uso, una commerciale fronte via Coppino, più scadente, l’altra a preminente destinazione residenziale, fronte via Savi e via Virgilio, in buono stato di conservazione.



Piano Particolareggiato del Quartiere Darsene 1985

1.11. Il Piano Particolareggiato di Espansione Portuale

Coerentemente a quanto deliberato sia dal Consiglio Comunale sia dal Consiglio Regionale, l’Amministrazione comunale approvava il Piano Particolareggiato di espansione portuale E1 affidando l’incarico ai progetti architetti I. Leonardi e G. Pietrini. 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.



I cantieri navali

Il Piano Particolareggiato (redatto dai progettisti architetti I. Leonardi e G. Pietrini) Espansione portuale E1, adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 53 del 14 Febbraio 1983 ed approvato con Del. Regionale n. 8991 del 04-09-85

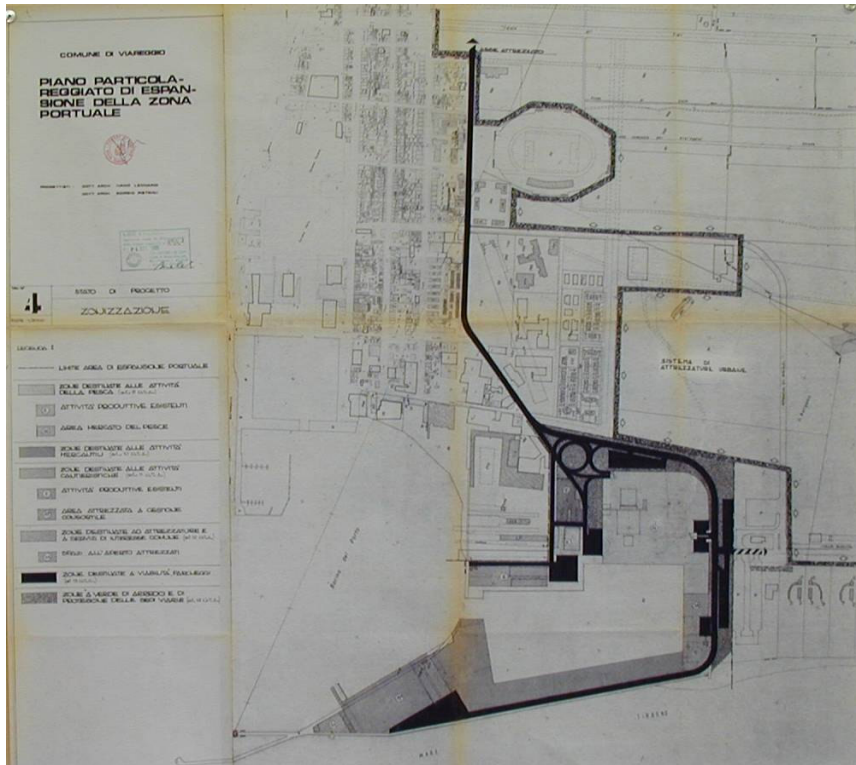
Il P.P. interessa l'interno della darsena Nuova, la banchina tra questa e l'avamposto e il termine di via dei Pescatori.

Oltre ad occuparsi della sistemazione dei percorsi e degli spazi di sosta, sia pedonali che meccanizzati, divide l'area in quattro zone omogenee.

- Zone destinate alle attività della pesca.
- Zone destinate connesse al traffico mercantile
- Zone destinate ad attività connesse alla cantieristica.
- Zone destinate a servizi di interesse comune.

Il sistema di accessibilità all'area è costituito esclusivamente dall'asse di collegamento che dallo svincolo con la variante Aurelia raccorda le diverse parti del territorio.

La viabilità del porto non ha interferenze con il sistema viario adiacente.



Piano Particolareggiato di espansione portuale 1985

1.12. VARIANTE AL P.R. PORTO

I dati presi a base per la redazione del P.R. '67 si sono nel tempo modificati nel 1990 i dati raccolti dalla Camera di commercio di Lucca rilevavano:

- un forte incremento del naviglio da diporto,
- un altro incremento per l'attività cantieristica legata a questo tipo di imbarcazioni
- un aumento dell'attività peschereccia, con incremento del numero di imbarcazioni e aumento del dislocamento
- una sostanziale stabilità cantieristica maggiore, caratterizzata da maggiore specializzazione del prodotto e aumento delle dimensioni dello stesso
- un decremento dell'attività commerciale

Nel 1990 Ufficio del Genio Civile di Lucca redige la Variante al Piano Regolatore di Viareggio del 1967

Con delibera Consiglio Regionale n. 350 del 1991 viene approvata la Variante al Piano regolatore del Porto di Viareggio costituita da :

- n. 2 Relazioni Generali
- n. 5 Elaborati grafici
- n. 1 Relazione di Stima di massima dei lavori
- n. 1 Relazione Integrativa



Avamposto

Il Consiglio Regionale “approva con stralcio della quantificazione ed articolazione dei volumi del centro espositivo, rinviandone la definizione ad un successivo atto di approvazione del Consiglio Regionale su proposta dell’Amministrazione Comunale di Viareggio, nella congruità di una verifica urbanistica allargata quanto meno all’ambito comunale del polo espositivo stesso”.

Di particolare interesse sono le integrazioni ed in particolare :

- la zona del Triangolino fu destinata a Mostra della Nautica e Polo Espositivo sia in questa area ma anche in avamposto e più precisamente si afferma che “ si può prevedere, inoltre, l’utilizzazione da parte dello specchio acqueo in avamposto per l’ampliamento di attrezzature per naviglio da diporto.
- Per quanto riguarda i punti 2 e 3 viene precisato che “ la realizzazione relativa all’ampliamento degli impianti per ormeggio natanti da diporto del Comune di Viareggio delle procedure previste dalla LR 36/1979.
- “La variante interessa soltanto le aree ricadenti in demanio portuale mentre per quelle esterne sono state date semplici indicazioni che potranno o meno essere recepite dal PRG del Comune di Viareggio.”
- Per le amministrazioni dello Stato (verbale del 19 Marzo 1990) Tutte le osservazioni e prescrizioni dettate sono state soddisfatte.
- Per la direzione Generale del Ministero della Marina Mercantile : la raccomandazione posta sull’aggiornamento delle statistiche dei traffici commerciali è stata soddisfatta.

Il Comune di Viareggio espresse le proprie osservazioni tramite delibera CC n. 188 del 19. Marzo 1990.

Il Ministero della Marina Mercantile ha condiviso i contenuti della Variante con nota n. 5205424 del 21.12.1990.



Ufficio Genio Civile di Lucca - Variante del 1991 al P.R. Porto del 1967

1.13. La delibera CC n. 262 del 13 Febbraio 1992.

Con la sopramenzionata delibera CC , il Consiglio Comunale , a seguito dell'approvazione a parte del Consiglio regionale del nuovo PR del porto, richiede una parziale modifica “cambio di destinazione delle strutture previste a ovest della Nuova Darsena da “magazzini ricovero merci” a carattere commerciale a “magazzini per la pesca”.

1.14. Delibera CRT n. 258 del 27 maggio 1992 “LR n.36/79 Ordinamento dei Porti e degli Approdi Turistici della Toscana. Piano regionale di coordinamento di Porti e degli Approdi Turistici della Toscana

Con la delibera del CR viene approvato il Piano regionale di Coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana.

Nella parte dell'elenco al n. 3 LU Viareggio Porto viene individuata la Classifica di “Porto” per numero posti barca di 2000.

Nella scheda allegata al n. 3 viene indicato :

“ 3. Viareggio

Classifica : Porto turistico come sezione specializzata di un porto commerciale classificato in II categoria , II classe.

Capacità ricettiva : 2.000 posti barca

Localizzazione : Nelle darsene interne, in avamposto o in nuove darsene sempre che sia dimostrata l'impossibilità di assicurare la capacità ricettiva prevista all'interno degli specchi acquei esistenti. “.

1.15. La delibera CC n. 53 del 1992

Con specifica Delibera n. 53 del 1992 il Consiglio Comunale recepisce nel proprio strumento urbanistico generale “le previsioni delle nuove opere e utilizzazioni delle aree portuali che sono in

contrasto con la vigente normativa del Piano particolareggiato di espansione portuale E1 approvato con delibera GRT n. 8991 del 4 Settembre 1985.

Di particolare importanza risulta l'allegato 1/b di questa delibera in quanto viene riportato il quadro normativo di riferimento.

La premessa di questo elaborato precisa che :

“I piani regolatori di porti di 2° e 3° classe della 2° categoria sono regolamentati dall'art Unico della legge 3 .11.1951 n. 1246 che così recita :

I piani regolatori del porto iscritti nella 2° e 3° Classe della 2° Categoria previsti dell'art.22 della Legge 20 Agosto 1921 n. 1177 sono approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con il Ministero per la Marina mercantile sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici”.

Con il trasferimento alle Regioni delle competenze Amministrative relative ex DPR 616/1977 la predisposizione e l'approvazione del PRP del Porto di Viareggio è di competenza della Regione Toscana, previsto parere della CRTA.

Si precisa (v. Sentenza del Consiglio di Stato) che il PRP ha per oggetto la progettazione di opere pubbliche per la costruzione, ampliamento e sviluppo del porto (moli, banchine, ecc..) e per la sistemazione e utilizzazione delle aree adiacenti, purché rientranti nella zona del Demanio Marittimo.

La destinazione delle zone circostanti, non appartenenti al Demanio Marittimo è riservato invece ai piani regolatori urbanistici, emanati ex legge 1150/1942.”.

Riguardo ai contenuti della deliberazione consiliare n.53/1992, si adegua pertanto lo strumento urbanistico alle moderne previsioni regionali con i pareri favorevoli espressi dalla Capitaneria di Porto di Viareggio, dell'Ufficio dal Genio Civile OO.MM. di Genova, dalla Circostrizione Doganale di Pisa e dalla Camera di Commercio di Lucca.

La Variante è stata predisposta tenendo conto, dei dati illustrati dalla Camera di Commercio e la proposta formulata dall' Amministrazione Comunale di Viareggio.

Gli obbiettivi che la variante si propone sono quelli di arrivare ad un nuovo assetto portuale in grado di dare risposte alle esigenze emerse nel tempo a partire dall' approvazione del '67.

Il presente piano recepisce in particolare la proposta generale del Comune di Viareggio di razionalizzare le attività ristrutturando gli spazi esistenti e questo senza impegnare ulteriori porzioni di territorio e con il rispetto dell' area del Parco Naturale Migliarino S. Rossore che confina con il porto dal lato sud-est.

La variante al piano prevede:

- Riduzione dello specchio acqueo dell' avamposto per realizzare una sorta di “ imboccatura” interna arretrata rispetto all' imboccatura del porto.

Questa nuova configurazione lascia un canale di accesso della larghezza di oltre m. 110 che dall' imboccatura del porto conduce, secondo la direzione di ingresso verso la zona di evoluzione e successivamente alla bocchetta di accesso alla Nuova darsena e alle darsene storiche interne. In questo modo le aree interne dell' avamposto vengono decisamente protette dal moto ondoso predominante.

- Realizzazione del prolungamento del molo della Madonnina m. 130 con creazione di una darsena per imbarcazioni da diporto per circa n. 220 posti barca. Il prolungamento si attesta verso l' imboccatura con una testata che costituisce l' elemento di separazione dei due specchi acquei dell' avamposto.

Sulle aree ottenute con l' allargamento del molo si prevede la realizzazione di circa 250 posti auto

- Realizzazione del nuovo molo sul prolungamento di Via Coppino per circa m. 100 con spostamento verso l' avamposto dello scalo di allaccio pubblico e creazioni di moli di attracco sullo specchio acqueo nord per complessivi n. 14 posti barca di notevoli dimensioni e quello sud per altri complessivi n. 51 posti barca. Con l' allungamento del molo si prevedono 50 posti auto.

- Realizzazione di struttura travel-lift sul prolungamento di via Salvadori nella Nuova Darsena.
- Ricostruzione delle aree comprese tra via Amendola, viale Europa e il lato est della Nuova Darsena (e che comprende Il mercato Ittico) per la realizzazione di aree per cantieri e depositi per attività peschereccia.

Questo si ottiene sia impegnando spazi non utilizzati quale l' area libera compresa fra il mercato ittico e il viale Europa, sia ristrutturando spazi esistenti occupati da cantieri e da alcuni magazzini per la pesca attestati fra via Amendola e via dei Pescatori.

Complessivamente si ottiene un aumento delle aree per la cantieristica (fabbricati e piazzali) che passano da mq. 9100 a circa mq. 14000 e per la pesca che passano da mq.3600 a mq. 8800 (mq. 3300 magazzino + mq. 5500 depositi per attrezzature da pesca). Nessuna modifica per l' area cantieristica affacciata sull' avamporto.

- Zona commerciale e zona peschereccia della Nuova darsena. Per la pesca si conferma l' attuale situazione che prevede oltre le banchine già assegnate dal PRGP 67 l' ulteriore assegnazione a questa attività di un tratto di m.240 della banchina ovest già destinata al commerciale.

Sui piazzali a sud del mercato ittico, in area comunale, verranno realizzati depositi per attrezzature su corpi di fabbrica adiacenti il mercato ittico stesso per un' area di circa mq. 5500 Per la zona commerciale si prevede una riduzione tanto della banchina che degli spazi a terra, mantenendo comunque la possibilità di ospitare contemporaneamente l' attracco di due navi delle dimensioni medie operanti su Viareggio.

- La viabilità di accesso alle aree portuali rimane costituita dall' attuale viale Europa, al quale viene dato un andamento più squadrato secondo la previsione definita dal Comune di Viareggio. La strada di arroccamento alla Nuova darsena si sviluppa dalla curva a mare del viale Europa lungo il perimetro dei piazzali della Nuova darsena e consente, aggirando le aree per la pesca e doganali, di raggiungere la parte nord del cosiddetto " triangolino " .
- Nell' area del triangolino si prevede la realizzazione di: una darsena per nautica da diporto per circa n. 130 posti barca, con accesso direttamente in avamporto, una piccola darsena per il ricovero dei mezzi operativi, una parte destinata a strutture polivalenti per nautica da diporto (esposizione mostra usato)
- Arretramento del nuovo faro rispetto alla diga foranea con spostamento all' interno dell' area doganale stessa.
- Sono previsti nella parte immediatamente a sud della Nuova darsena spazi per la per la piccola attività della nautica minore
- Per le darsene storiche si conferma la previsione di uso attuale che prevede la convivenza tra attività cantieristiche e **utilizzo turistica** delle banchine liberate dalla presenza peschereccia.
- Dati planivolumetrici relativi ai fabbricati : per quelli relativi all'area ad ovest della nuova darsena altezza ml 6.00; per il fabbricato relativo a servizi portuali altezza ml 6.00; per i 12 lotti destinati a fabbricati per cantieri altezza da 12 a 14 ml.

1.16. Il Piano Regolatore del Porto Turistico 1995

Con delibera n. 11 del 14-03-94 il Consiglio Comunale di Viareggio approva Il Piano Regolatore del Porto Turistico (ai sensi della L.R. n. 36/79) redatto dallo Studio Bussetti di Genova.

Questo Piano è stato richiesto da Comune di Viareggio per attivare le procedure previste dalla L.R. 36/79 che prevedono la stesura di un Piano Regolatore per il porto turistico visto come " Sezione specializzata di un Porto commerciale classificato in 2a Categoria, 2a Classe" .

L' assetto proposto per il porto turistico ricalca sostanzialmente quello previsto nella Variante al Piano Regolatore Portuale già approvata, è stata variata la tipologia delle strutture da utilizzare nel

prolungamento del bacino della Madonnina, dove è previsto l'impiego esclusivo di pontili galleggianti.



Piano Regolatore del Porto Turistico 1995

Con delibera GRT n. 872 del 30-01-95, viene approvata la variante al PRG ed al Piano Regolatore del Porto Turistico con la seguente prescrizione :

“con lo stralcio della delimitazione dei posti barca del Porto Turistico, all'interno delle Darsene Storiche Toscana ed Italia, in quanto difformi dal Piano Regolatore Portuale approvato nel 1991. Si invita l'AC ad adottare atto formale di variante (integrativa alla variante in oggetto) che :

- 1) adegui la cartografia del PRG allo stato modificato con l'ampliamento della darsena cd “Lusben Kraft” e con la perimetrazione della zona individuata a parcheggio lungo la via Virgilio, il tutto come indicato nella cartografia di PRP turistico.
- 2) Predisponga la normativa urbanistica in variante alla vigente per le aree destinate al Porto Turistico.

1.17. L'approvazione regionale del 23 Maggio 1995 (delibera GRT n. 3559) della delibera CC n. 53 del 29.7.1992.

Con Delibera GRT n. 3559 del 23 Maggio 1995, veniva approvata la Variante al PP della zona di espansione portuale E1 adottata con delibera di CC n. 53 del 29 Luglio 1992, con invito e raccomandazione di cui alle sedute della CRTA del 23 Novembre e 21 Dicembre 1994 relativa alla proposta di Piano Regolatore Portuale.

1.18. La posizione della Capitaneria di Porto del 1995.

Con lettera del Settembre 1995, la Capitaneria di Porto di Viareggio pose alcune questioni di legittimità relative alla possibilità da parte della Regione Toscana e più precisamente “ non può non rilevarsi che le procedure di approvazione risultano in contrasto con le vigenti disposizioni normative in materia e lesive delle competenze ed attribuzioni di questa Amministrazione”.

La tesi della Capitaneria era quella che anche se la proposta della Regione Toscana (delibera GRT n. 872 del 30 Gennaio 1995) definiva la variante come "porto turistico", questo si configurava come "Sezione Specializzata del Porto Commerciale 2° categoria 2° classe ed in tal senso la formulazione dell'art.5, comma 1 della legge n. 84 del 1994" comporta che sia l'Autorità Portuale ad adottare tale previsione urbanistica.

La lettera concludeva che "alla luce di quanto sopra delineato, si può concludere che lo strumento urbanistico in questione debba essere considerato privo di effetti giuridici, nei confronti dell'Amministrazione Marittima e dei terzi privati, in quanto non è stato completato l'ineffabile procedimento di formazione" ed inoltre si inviava la Regione Toscana a "volere quanto prima dare attuazione ai prescritti iter procedurali allo scopo di soddisfare compiutamente le giuste esigenze e le fondate aspettative della collettività".

1.19 La risposta della Regione Toscana

La regione Toscana in data 20 Novembre 1995 risponde evidenziando che il Piano Regolatore Portuale è stato approvato con delibera CRT n. 350 del 2.12.1991, e corredato dell'intesa con la Capitaneria di Porto di Viareggio del 19 Marzo 1990 e che il piano regolatore Portuale trattasi di "Piano attuativo, seppure in maniera più particolareggiata, non si discosta dai contenuti della Variante " del Piano regolatore del Porto del 1991.

1.20 La variante del "Triangolino" del 1996.

In data 14 febbraio 1996 la Capitaneria informa il Comune e la Regione Toscana che la Commissione Permanente Marittima della Camera di Commercio ha richiesto una modifica alla destinazione d'uso della zona denominata "Triangolino".

La proposta è quella di cambiare la destinazione da "esposizione in acqua" in "Zona per il diporto nautico".

1.21 La Classificazione del Porto

Ai sensi della legge n. 84 del 1994, la Capitaneria di Porto di Viareggio (in data 14 febbraio 1996) inviò propria determinazione al Ministero dei Trasporti (e per conoscenza alla Regione Toscana, al Comune e alla Camera di commercio) con la quale su richiesta di detto Ministero (19 Gennaio 1996) si esprimeva "il subordinato avviso che il Porto di Viareggio, per la rilevanza economica rivestita nei settori sopra delineati - possa essere iscritto nella II categoria, II classe, con funzioni industriali (cantieristiche) pesca, diporto, commerciali."



Le attività portuali

1.22 Il Circuito Doganale.

In data 17 Ottobre 1996, il ministero delle finanze approvata la nuova delimitazione del circuito doganale della Dogana di Viareggio. In data 18 Dicembre 1996 la Capitaneria di Porto di Viareggio segnalava” che la nuova delimitazione non è conforme alle previsioni della variante al Piano regolatore approvato dal Consiglio Regionale della Toscana n. 350 del 1991”. In particolare si evidenziava che “dal confronto della planimetrie emerge che la configurazione della predetta delimitazione risulta ampliata in corrispondenza del nuovo faro, rispetto a quella individuata dalla recinzione a suo tempo posta in essere secondo le previsioni della citata variante.”

1.23 La procedura di Variante del Triangolo

In data 31 Gennaio 1997 si tiene una Conferenza dei Servizi, presso la Capitaneria di Porto di Viareggio, (presenti risultano: Comune, Regione Toscana, Genio Civile di Genova, Genio Civile della Regione Toscana, Circoscrizione Doganale e Camera di Commercio) nella quale viene esaminata la proposta di modifica della destinazione dell’area del Triangolo da “zona mostra nautica” a “zona per il diporto nautico”.

Le conclusioni della Conferenza vengono riportate :

“ I presenti esaminano in conclusione l’iter procedurale della proposta in esame proponendone l’adozione immediata da parte dell’Autorità Marittima e pur concordando che di fatto si tratta di un semplice cambio di destinazione d’uso e non di vera e propria variante al Piano regolatore Portuale, in quanto l’aspetto strutturale e gli altri parametri, quali il raggio evolutivo non sono modificati rispetto al vigente Piano Regolatore, ritengono di dovere interessare per ogni eventuale valutazione di competenza il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici” Altrettanto ad unanimità si ritiene di dovere comunque riferire al Ministero dell’Ambiente per un eventuale verifica di competenza ai fini dell’impatto ambientale.”

Conseguentemente alla Conferenza dei Servizi del 31 Gennaio 1997, il Comandante della Capitaneria “adotta” la modifica di cambio di destinazione d’uso dell’area portuale comunemente denominata “Triangolo”, in premessa descritta, prevedendo la realizzazione di una darsena per l’ormeggio di unità da diporto e di destinare la residua area verso Nord a strutture polivalenti per la nautica da diporto, come riportato nelle planimetrie che formano parte integrante e sostanziale del presente atto (allegati A, B, C, D, E).

1.24 Il Parere del Consiglio dei Lavori Pubblici

In data 18 Giugno 1997, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha “espresso il parere che la proposta di cambio di destinazione d’uso della zona denominata “Triangolino” del porto di Viareggio sia meritevole di approvazione.

1.25 Il Ministero dell’Ambiente 1997

Conseguentemente al parere positivo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la Capitaneria di porto di Viareggio, in data 18 Agosto 1997 invia la proposta di variante dell’area del Triangolino al Ministero dell’Ambiente .Il 23 settembre 1997 il Ministero dell’ Ambiente esamina la documentazione inviata faceva presente che – Poiché il porto di Viareggio risulta classificato di II categoria, II classe, alla luce della vigente normativa relativa all’ applicazione della procedura di VIA alle opere portuali (DPCM n.377/88 –DPCM 27.12.1988 e Circolare 30 Marzo 1990) la variante del Porto approvata nel 1991 dovrà essere soggetta alla procedura dell’art 6 legge 349/86 e successivi decreti applicativi.Pertanto questo Ministero non può esprimersi sulla singola variante di destinazione d’uso senza prima avere espresso il proprio parere di compatibilità ambientale sull’intera. Variante”.



Il porto ed il Canale