

Variante semplificata al Piano Strutturale e contestuale variante al Regolamento Urbanistico per la ridefinizione del margine urbano meridionale e del sistema delle reti funzionali, infrastrutturali ed ecologiche, ai sensi dell'art. 17 della legge regionale n. 65/2014 e s.m.i.



COMUNE di VIAREGGIO



UNIVERSITÀ DI PISA

IL PERCORSO PARTECIPATIVO

Report sulle attività e sugli esiti

Giugno 2023

Ing. Claudia Casini, Università di Pisa

Indice

INDICE	3
1. DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ PARTECIPATIVE SVOLTE	5
2. INTERVISTE IN PROFONDITÀ	6
2.1. IL QUARTIERE DARSENA OGGI: ASPETTI POSITIVI, CRITICITÀ, ASPETTATIVE	7
2.1.1. LE PERCEZIONI SUL QUARTIERE	7
2.1.2. AREE A VALORE AMBIENTALE DEL QUARTIERE	8
2.1.3. ELEMENTI DI DEGRADO	9
2.2. LA VISIONE DEL MONDO: QUANTO CONTANO GLI ASPETTI AMBIENTALI, ECONOMICI E SOCIALI PER I SOGGETTI INTERVISTATI	9
2.2.1. QUANTO CONTANO GLI ASPETTI AMBIENTALI	9
2.2.2. QUANTO CONTANO GLI ASPETTI ECONOMICI	10
2.2.3. QUANTO CONTANO GLI ASPETTI SOCIALI	11
2.3. IL FUTURO DELL'AREA: STRATEGIE E INDICAZIONI PROGETTUALI	11
2.3.1. ASPETTATIVE PER IL FUTURO	11
2.3.2. SQUILIBRIO NELLE SCELTE MODALI	12
2.3.3. PARCHEGGI SCAMBIATORI	13
2.3.4. LA NAUTICA ED IL RAPPORTO CON IL QUARTIERE	14
2.3.5. LA NUOVA VIABILITÀ	15
2.3.6. VIA COMPARINI E VIALE DEI TIGLI	17
2.3.7. ELEMENTI AMBIENTALI E PERCORSI VERDI	17
2.3.8. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE INTEGRATA	18
2.3.9. ELEMENTI STRATEGICI PER IL FUTURO DELLA NAUTICA	18
2.3.10. ELEMENTI STRATEGICI PER IL FUTURO DEL TURISMO	19
2.3.11. L'EQUILIBRIO DEL QUARTIERE È POSSIBILE?	19
2.4. FIDUCIA NELLE ISTITUZIONI E NELLE PRATICHE PARTECIPATIVE	19
3. INCONTRO PUBBLICO DI PRESENTAZIONE DEI TEMI E DELLE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE	20
3.1. LE SOLLECITAZIONI RACCOLTE	21
3.1.1. ELEMENTI DI CONTESTO	21
3.1.2. ASPETTI GENERALI SULLA VARIANTE E SULLA MORFOLOGIA URBANA	21
3.1.3. IPOTESI DI TRACCIATO CONSIDERATE	22
3.1.4. ASPETTI VIABILISTICI	22
3.1.5. ASPETTI AMBIENTALI	22
3.1.6. SUL PROCESSO PARTECIPATIVO	22
4. INCONTRO PUBBLICO DI DIBATTITO SULLE TRASFORMAZIONI URBANISTICHE	23
5. RACCOLTA DI CONTRIBUTI DAGLI ATTORI	26
6. FASE DI RESTITUZIONE	27

1. Descrizione delle attività partecipative svolte

La Legge Urbanistica Regionale prevede che il Comune di Viareggio coinvolga i cittadini nella formazione dei propri strumenti urbanistici e delle loro varianti.

Quando il Comune di Viareggio ha avviato il procedimento per la **Variante semplificata al Piano Strutturale e contestuale variante al Regolamento Urbanistico per la ridefinizione del margine urbano meridionale e del sistema delle reti funzionali, infrastrutturali ed ecologiche**, è stato avviato anche il programma delle attività partecipative.

Il percorso partecipativo consente ai cittadini che risiedono o lavorano, studiano, soggiornano nel territorio, alle associazioni, alle categorie economiche, di dare un contributo alla costruzione, definizione ed elaborazione dei contenuti degli strumenti urbanistici comunali e, in questo caso, della presente variante.

E' stato prodotto un **documento di sintesi dei contenuti dell'atto di governo del territorio di introduzione al percorso partecipativo**, come definiti al momento dell'avvio del procedimento, quale documento di introduzione al processo partecipativo, diretto a garantire una maggiore accessibilità e comprensibilità sia dell'argomento e dei temi in gioco che delle fasi del procedimento amministrativo. Il documento è scaricabile qui:

<https://www.comune.viareggio.lu.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=21201&idArea=21208&idCat=21262&ID=37418&TipoElemento=pagina>

Questa **pagina web dedicata** è stata costantemente aggiornata.

E' stato anche creato un **canale di contatto del garante dell'informazione e della partecipazione**, che è la dott.ssa Iva Pagni, Dirigente Comandante e Direzione SUAP dell'Unità di Staff Polizia Municipale e SUAP; si tratta di una forma di partecipazione digitale, in quanto potenzialmente idonea a raggiungere chiunque abbia interesse a partecipare, anche non in presenza. E' stato infatti possibile inviare dei contributi scritti all'indirizzo e-mail

variantemarginsud@comune.viareggio.lu.it

Sono state realizzate alcune **interviste in profondità**, strumenti di ascolto funzionali a raccogliere prime indicazioni, suggerimenti e informazioni circa i temi e gli ambiti di policy da discutere, a informare sul processo verificando il grado di disponibilità dei soggetti locali a diventare parte attiva del processo stesso e il tipo di aspettativa in gioco, a completare la mappatura degli attori.

Sono stati quindi svolti **due incontri pubblici on line**, tesi a coinvolgere la città e gli stakeholder sui contenuti dello strumento urbanistico: il primo è stato di tipo prevalentemente informativo, il secondo invece ha previsto un ampio dibattito.

Il presente documento costituisce la restituzione di una sintesi dei punti di vista emersi, da mettere a disposizione dei progettisti e pubblicare sulla pagina web del garante.

Le attività proposte consentono di rispettare le indicazioni del regolamento "Informazione e partecipazione alla formazione degli atti di governo del territorio. Funzioni del garante dell'informazione e della partecipazione" emanato con DPGR n. 4/R del 14 febbraio 2017, e delle relative linee guida sui livelli partecipativi approvate con DGR 1112 del 16/10/2017.

2. Interviste in profondità

Le interviste si sono svolte secondo il seguente calendario:

- Giovedì 9 febbraio 2023
 - Danilo Modaffari (coordinatore Comitato Darsena, residenti), Francesco Giannerini (Confesercenti)
 - Riccardo Cecchini (Legambiente Versilia)
 - Maurizio Magni (Confindustria Toscana Nord)
- Venerdì 10 febbraio 2023
 - Antonio Dalle Mura e Silvio Bertoldi (Italia Nostra sezione Versilia)
 - Pietro Angelini (Presidente Navigo)
- Venerdì 17 Febbraio 2023
 - Cristiano Pezzini e Davide Parenti (Consorzio Marina di Levante, balneari)
- Lunedì 20 Febbraio 2023
 - Diego Bianchini e Antonella Serafini (Coordinamento NoAsse), Marco Mangeruca (Associazione Amici della terra), Francesco Del Greco (Comitato La voce degli alberi)

Gli obiettivi delle interviste sono stati:

- Dare informazioni sul percorso partecipativo;
- Integrare il quadro conoscitivo, se necessario, raccogliendo indicazioni, suggerimenti e informazioni circa i temi e gli ambiti da discutere nello specifico contesto locale;
- verificare il grado di disponibilità dei soggetti locali a diventare parte attiva del processo stesso e il tipo di aspettativa in gioco;
- verificare la presenza di temi conflittuali di cui tener conto;
- creare “alleanze” locali nell’engagement delle comunità;
- indagare le condizioni di svolgimento dei successivi incontri partecipativi.

In ogni intervista sono stati indagati i temi elencati di seguito:

- Caratteristiche del soggetto intervistato
- La percezione sul quartiere Darsena
- La visione del mondo che fa da cornice alle percezioni: quanto contano gli aspetti ambientali, economici e sociali per il soggetto intervistato
- Elementi strategici per il futuro dell’area
- Fiducia nella istituzioni e nelle pratiche partecipative

In alcuni casi le interviste si sono svolte in Comune, in altri casi nell’area della darsena presso la sede di lavoro dei soggetti intervistati, in altri ancora in parte in Comune e in parte nel quartiere.

Questa scelta ha consentito ai soggetti intervistati di spiegare ancora meglio il loro punto di vista sulle aree di indagine. Solo una delle interviste si è svolta on line.

Alcuni dei soggetti intervistati risiedono nell'area (non solo i rappresentanti del comitato Darsena), tutti la conoscono profondamente e la frequentano, almeno per quanto riguarda l'aspetto che sta loro a cuore, di tipo personale o professionale. Alcuni soggetti posseggono anche una memoria storica dell'evoluzione dell'area.



I soggetti esprimono diversi sguardi, punti di vista complementari sullo stesso territorio, che li portano a descriverlo in modo completamente diverso gli uni dagli altri.

Se le esigenze delle «categorie» sono abbastanza chiare e coerenti, e delineano delle strategie di intervento ben definite (a volte anche troppo semplici), il tema della qualità della vita e della rilevanza dei temi ambientali vede invece i soggetti intervistati molto divisi, portatori di punti di vista diversi e distanti. Il racconto che segue vuole mettere in evidenza i racconti del presente e dei possibili

futuri del quartiere darsena, che hanno origine da premesse valoriali distanti e quindi prefigurano diverse idee di città.

2.1. Il quartiere darsena oggi: aspetti positivi, criticità, aspettative

2.1.1. Le percezioni sul quartiere

La qualità della vita e del lavoro nell'area è influenzata dalla compresenza di moltissime funzioni di rango sia urbano che territoriale, che fanno della darsena *il cuore pulsante*¹ di Viareggio ma funzionano come attrattore di traffico per una larga utenza non residente nell'area.

La congestione del traffico nelle ore di punta e la situazione di saturazione dei parcheggi è evidente per tutti, ma per alcuni si tratta una singolarità del quartiere che non ha eguali in città e va affrontata urgentemente, per altri invece si tratta di un fenomeno che si registra anche in altre zone di Viareggio.

Per tutti la situazione è stata generata da scelte urbanistiche e di sviluppo territoriale passate che sono state fatte senza tener conto delle ripercussioni sulla rete stradale attuale.

Il punto di vista del comitato dei residenti

Il quartiere rappresenta un luogo di vita caratterizzato dal disagio dovuto al traffico e al passaggio dei trasporti eccezionali della nautica per le vie del quartiere, in particolare in Via Coppino, che non può avere un arredo urbano migliorato e ha spesso l'asfalto danneggiato. Esiste il timore riguardo al fatto che nel futuro prossimo la situazione del quartiere, già critica per traffico, parcheggi e degrado, possa peggiorare ulteriormente, perché le attività economiche si espanderanno (cantieri, turismo). C'è grande aspettativa verso la costruzione di una nuova viabilità in tempi molto brevi.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

L'area del quartiere darsena e della pineta di Levante è prima di tutto il confine e la porta del Parco di San Rossore da Viareggio. È importante notare che si manifesta una visione del quartiere «da sud», nel senso che sono più significative le relazioni del quartiere con l'area verde e protetta a sud,

¹ Le frasi riportate in corsivo sono citazioni di alcuni soggetti intervistati.

che col resto della città di Viareggio o con gli altri poli della nautica Toscana. Il quartiere è visto come *un ponte ecologico tra l'area protetta e la città*.

Il punto di vista della nautica

Per la nautica il quartiere Darsena rappresenta un nodo apicale del sistema policentrico della produzione di imbarcazioni che ha un respiro territoriale molto più ampio, e che porta un indotto locale significativo.

Oggi però Via Coppino è considerata assolutamente inadeguata come dimensione, vivibilità, sicurezza. La nautica, ma anche il commercio e il turismo, hanno bisogno di una nuova strada, perché *oggi non si lavora in condizioni di sicurezza sia dei lavoratori che dei turisti e dei residenti*, e c'è un *condizionamento temporale nei lavori che si possono fare*: ad esempio in estate alcune operazioni non si possono svolgere, ma questo è un problema per le attività continuativa come quelle dei cantieri.

Il punto di vista delle categorie economiche

Il quartiere darsena è anche luogo di turismo e commercio, ma oggi queste attività sono ostacolate dall'eccessivo traffico e degrado di alcune aree. Se l'area fosse meno congestionata e meglio tenuta, si potrebbe lavorare meglio e di più.

Il punto di vista dei balneari

Per i balneari il quartiere darsena rappresenta invece la connessione della Marina di Levante con il resto del territorio. Anche per loro c'è da intervenire sulla qualità urbana e sulla decongestione del traffico.

2.1.2. Aree a valore ambientale del quartiere

Oggi, arrivando nell'area sud del quartiere darsena al confine con il Parco di San Rossore, non si capisce che si sta entrando in un'area naturale protetta, non ci sono neanche più cartelli che indicano il confine del Parco e della Macchia Lucchese. Tutti concordano che sarebbe necessario rendere ben evidente e visibile la presenza dell'area Parco, anche per aumentare la consapevolezza di chi la frequenta.

Il punto di vista delle categorie economiche

Ci sono otto campeggi, se la zona fosse davvero fruibile i turisti vivrebbero la pineta, oggi non è così. L'accesso alla pineta non è «per tutti», ci vanno solo *gli esperti con scarpe da trekking e zaino*, invece *ci dovrebbero poter andare anche le famiglie con l'infradito, la bicicletta e la carrozzina*.

Il punto di vista del comitato dei residenti

Il rapporto del quartiere con la pineta è buono, i residenti la frequentano moltissimo come parco pubblico, ci si corre, ci si va in bicicletta, la si attraversa per andare al mare a piedi e in bicicletta.

I chioschi *sono messi male* (i residenti non bastano per sostenerli, ci vogliono i turisti), *è tutto un po' abbandonato*. C'era un campo da calcio che è andato distrutto, c'è una giostrina...

La pineta è stata creata dall'uomo, è un parco artificialmente creato dall'uomo, e quindi ha bisogno di essere ripristinata e mantenuta, se necessario tagliando il vecchio e ripiantando il nuovo.

Oggi inoltre la pineta è percepita come pericolosa: *le persone hanno paura che i pini gli caschino in testa e vanno anche meno in pineta*. Infatti quando c'è allerta meteo il Comune chiude la pineta, ma oggi l'allerta meteo è molto frequente e quindi la pineta è spesso chiusa.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Per i gruppi ambientalisti sono proprio le aree ambientali a caratterizzare il quartiere e a costituire elemento di valore, anche economico. Vanno tutelate sopra ad ogni altra cosa, hanno valore ecosistemico e paesaggistico, oltre che ricreativo. Ci deve essere continuità ecologica e funzionale tra l'area della Macchia Lucchese e la pineta.

A Italia Nostra interessa particolarmente l'aspetto vegetazionale; sono per la conservazione assoluta del Parco come unica ricchezza che è rimasta a Viareggio. *La pineta è sacra, come il Parco.* La Pineta non deve essere definita parco pubblico, è una pineta. E se ci sono dei pini caduti, si ripiantano e rimane pineta.

2.1.3. Elementi di degrado

Nel quartiere si riscontrano problemi di degrado: aree sporche e piene di rifiuti, problemi di ordine pubblico, anche di spaccio. Ci sono aree nascoste, poco frequentate, quindi la soluzione potrebbe essere nel rendere decorose e ben visibili tutte le aree, facendo sì che siano molto frequentate. *Se le zone sono frequentate da persone, famiglie etc, alla fine si ripuliscono da sole.*

Alcuni, tra i gruppi ambientalisti, pensano che la percezione del degrado sia eccessiva.

2.2. La visione del mondo: quanto contano gli aspetti ambientali, economici e sociali per i soggetti intervistati

2.2.1. Quanto contano gli aspetti ambientali

Il punto di vista del comitato dei residenti

Si dicono preoccupati della qualità dell'aria nel quartiere, facendo riferimento a dati sulle PM10 raccolti da ARPAT attraverso una campagna di rilievo della qualità dell'aria con centralina mobile.

Rispetto alla pineta e al Parco, li considerano per il valore funzionale che hanno nelle loro vite più che per il valore come ambiente naturale.

Il punto di vista delle categorie economiche

Per alcuni dei soggetti intervistati la presenza del Parco viene ricondotta al fatto che *in Italia ci sono vincoli di tutti i tipi e, qualsiasi cosa si tocchi, bisogna rispettare tantissime regole.*

All'area della pineta nord, fuori dal Parco, non viene riconosciuto un enorme valore ambientale, anzi si tratta di un'area già urbana saturata di infrastrutture di servizio e di trasporto, marginali rispetto al Parco. Per questo il vincolo dovuto alla presenza del Parco dovrebbe essere superabile. Si ragiona in termini di compensazioni: *bisogna tener conto anche delle opere per i cittadini ad esempio realizzando anche una pista ciclabile o altro, ma a condizione che si faccia la strada.*

L'importante è creare le condizioni perché chi deve lavorare, lavori in tranquillità e i cittadini che oggi sono oberati da una situazione non facile di attraversamento di questi tipi di mezzi vengano liberati da questo vincolo.

Il punto di vista della nautica

Il settore investe molto in campo ambientale; la difesa dell'ambiente non deve essere un ostacolo al progresso, lo sviluppo deve *curvare* verso traiettorie più sostenibili.

Se ci fosse bisogno di tagliare degli alberi per costruire la nuova strada, si potrebbe pensare a significative compensazioni, come ad esempio una diminuzione delle emissioni di CO2 equivalente del comparto della nautica, magari accompagnando tutte le aziende di Navigo verso la certificazione ESG.

La presenza del Parco di San Rossore è un punto di forza per la nautica viareggina, per dare ai prodotti che escono dal porto di Viareggio anche un'ulteriore dimensione di sostenibilità, perché il mercato che punta sulla sostenibilità è un mercato molto interessante.

Il punto di vista dei balneari

Per gli stabilimenti balneari lavorare nell'ambiente naturale è primario, sia in termini di tutela delle risorse che caratterizzano l'attività (sabbia e mare), sia in termini di promozione.

La convivenza con il Parco di San Rossore non è stata sempre semplice, ci sono stati periodi in cui c'è stato un atteggiamento scarsamente dialogante, oggi la situazione è migliorata.

Con i gruppi ambientalisti ci sono stati sia collaborazioni (certificazioni ambientali, progetti virtuosi) che conflitti (ad es. sulla direttiva Bolkestein).

Notano che la sensibilità ambientale delle persone spesso è pochissima, e che, nonostante le varie iniziative promosse, i clienti dei bagni spesso non riescono neanche a fare la raccolta differenziata correttamente.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Per loro ovviamente gli aspetti ambientali sono fondamentali.

Ritengono anche che oggi ci sia molta più sensibilità ambientale che in passato, su alcuni temi recentemente si sono riunite moltissime persone, ad es. il passaggio della ciclopista tirrenica dalla Leccia ha dimostrato che le persone si muovono per difendere la pineta, c'è stata una manifestazione molto partecipata.

E' comunque necessario aumentare la consapevolezza del valore delle specie protette dalla ZSC macchia lucchese, ad esempio uccelli, anfibi... sia nei residenti che nei viareggini in generale. Per questo vengono proposte attività di educazione ambientale, sia alle scuole che agli adulti, per far comprendere quali specie protette sono presenti e di quali habitat hanno bisogno.

2.2.2. Quanto contano gli aspetti economici

La nautica non andrà mai via da Viareggio, il rischio non è quello; a Viareggio la nautica si adatta ai limiti del territorio, come è stato fino ad ora. Se però si riesce a superare dei limiti, il settore si può espandere moltissimo.

Per le categorie economiche conta molto il rilancio del turismo e la progettazione del quartiere a misura dei turisti.

Per i gruppi ambientalisti, comunque, la ricchezza di Viareggio è il verde, danneggiarlo costituirebbe anche un danno economico al territorio. Distruggere una zona verde creando una camionabile, fa perdere qualità della vita e dell'ambiente, del turismo ecc. per tutti. Il turismo e l'economia balneare ne risentiranno.

Alcuni degli intervistati sono interessati a sapere quale sia la frequenza dei passaggi dei trasporti eccezionali e quali dimensioni hanno, per capire se sono così tanti da giustificare la costruzione di una nuova strada.

2.2.3. Quanto contano gli aspetti sociali

Il punto di vista del comitato dei residenti

Il concetto di miglioramento della qualità della vita passa in via prioritaria, quasi esclusiva, dall'alleggerimento del traffico.

Il punto di vista della nautica

La nautica ritiene giusto che il Comune tenga conto delle esigenze degli abitanti del quartiere, altrimenti il settore rischia invece di diventare, da punto di forza, osteggiato almeno da una parte della popolazione.

Il punto di vista dei balneari

La marina di levante è poco frequentata in inverno, un po' di più il fine settimana ma sempre molto poco, tante attività chiudono in inverno perché non hanno lavoro. *Bisogna tener conto della stagionalità.*

Il consorzio balneari è molto attento a tutte le categorie sociali ed economiche, collabora con il Comune su molti aspetti, collabora con le scuole con progetti di didattica ambientale sul mare.

Al di là dell'etica nel lavoro, che ci vuole, ci sono segmenti turistici che hanno bisogno di essere accuditi: una persona sulla sedia a rotelle ha lo stesso diritto di godere del mare di chi ha le gambe che funzionano.

In una società che invecchia, ad esempio, c'è un problema per gli anziani che non riescono più ad andare al mare, ci sono anche clienti storici che rinunciano al mare perché hanno problemi di mobilità e accessibilità, anche se avrebbero le disponibilità economiche.

I balneari sono testimoni della conflittualità sociale che si sviluppa contro la nuova viabilità di penetrazione, tanti comitati diversi che si sono alleati tra loro, alcuni in modo competente ed altri meno.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

All'interno dei gruppi ambientalisti

- alcuni riconoscono il disagio che possono vivere gli abitanti del quartiere darsena, ma hanno delle ricette per risolverli che non prevedono la costruzione di nuove strade;
- alcuni negano che i disagi della Darsena legati al traffico siano maggiori che in altre aree di Viareggio: ovunque si gira «male» in bicicletta, molte altre aree sono congestionate allo stesso modo. Ritengono che in sostanza in Via Coppino ci siano pochi residenti e che il comitato pro-asse sia poco rappresentativo della realtà dell'intero quartiere.

2.3. Il futuro dell'area: strategie e indicazioni progettuali

2.3.1. Aspettative per il futuro

Il punto di vista del comitato dei residenti

Il comitato dei residenti e le categorie economiche ripongono moltissime aspettative sulla costruzione di una nuova strada nel quartiere, di cui secondo loro c'è bisogno e che risolverà il problema del traffico, dei parcheggi e del degrado.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

I gruppi ambientalisti propongono una diversa idea di città: vorrebbero un quartiere più verde e diversamente accessibile, con meno spazio dedicato alle macchine e più spazi pubblici, che tenga conto anche delle esigenze di categorie particolari (donne, bambini...), con attenzione e incentivi alla mobilità ciclabile. Il riferimento deve essere nel modello della smart city. *Loro vogliono entrare nel parco con una strada. Noi vogliamo che il parco entri dentro la città con un ponte verde, una fascia ecologica che arrivi fino a Varignano. Si dovrebbe poter andare in darsena, in centro e al mare sempre immersi nel verde.*

Per i gruppi ambientalisti i corridoi ecologici vanno pensati a scala ampia, territoriale. La Versilia è una lingua d'asfalto che separa il mare dalle colline, è importante connettere mare a montagna, Parco di San Rossore e Parco delle Apuane. Il disegno del quartiere deve rispondere a questa visione, deve essere un elemento di connessione ambientale di elementi territoriali più vasti.

Il punto di vista dei balneari

I balneari hanno una posizione intermedia: sono favorevoli alla nuova strada ma anche a ripensare l'organizzazione degli spostamenti nell'area; si aspettano che la Darsena e la Marina di levante siano riprogettate in modo sinergico.

2.3.2. Squilibrio nelle scelte modali

Tutti gli intervistati concordano sul fatto che dentro al quartiere darsena ci si può spostare a piedi o in bicicletta, ma per chi viene dall'esterno la zona è scarsamente accessibile con mezzi diversi dall'automobile privata o il motorino: non ci sono percorsi sicuri in bicicletta dalle zone interne e il TPL è organizzato in modo davvero poco funzionale.

Per questo i bambini e i ragazzi vengono portati a scuola in macchina, i lavoratori della nautica si spostano in macchina (a volte condivisa) o motorino, al mare d'estate molti si recano con l'automobile.

Chi raggiunge la darsena in bicicletta dai quartieri interni ammette di farlo in condizioni di scarsa sicurezza.

Gli intervistati si dividono però sulle **SOLUZIONI** da adottare per rimediare a questo squilibrio nelle scelte modali.

- Il comitato dei residenti e le categorie economiche ritengono che si debba rinforzare la rete stradale esistente, ormai datata, e costruire una nuova viabilità;
- i gruppi ambientalisti invece credono si debba puntare sulla mobilità sostenibile, rinforzare la rete ciclabile costruendo anche i sottopassi, ripensare il TPL in modo sostanziale;
- i balneari esprimono posizioni intermedie, che vedono la necessità della costruzione di una nuova strada ma pensano sia importante anche puntare sulla mobilità sostenibile.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Prima di costruire una nuova strada sarebbe necessario disincentivare l'uso dell'auto privata attraverso una serie di azioni:

- incentivare la mobilità ciclabile rendendo la passerella ciclopedonale in area portuale (e non solo pedonale) e costruendo i due sottopassi ciclopedonali previsti dal Piano Strutturale (in particolare quello in zona stazione vecchia)
- razionalizzare il TPL (che oggi è inefficiente)
- riattivare gli scuolabus e attivare il pedibus per le scuole elementari
- far utilizzare i parcheggi degli impianti sportivi, eliminando la sosta selvaggia
- riaprire la stazione vecchia di Viareggio e far diventare quell'area uno scambio intermodale
- scaglionare gli orari delle scuole e delle attività

Beach Party è stata utilizzata a parcheggio un'area privata in genere chiusa in zona Fervet, e che si potrebbe valutare di usarla sempre così.

Il punto di vista dei balneari

I balneari ricordano che si parla da anni di organizzare parcheggi scambiatori e un trenino per il mare; per adesso è stato attivato solo un servizio privato di navetta per i clienti dei bagni, che parte dai parcheggi del palazzetto e della piscina. Un vero e proprio trenino sarebbe da attivare in partnership tra balneari e Comune. Ci vorrebbe anche una campagna di comunicazione e una cartellonistica ben progettata.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Per i gruppi ambientalisti i parcheggi scambiatori veri e propri dovrebbero restare al di là della ferrovia.

2.3.4. La nautica ed il rapporto con il quartiere

Il quartiere darsena a Viareggio per la nautica rappresenta la testa di un sistema complesso organizzato sulla costa toscana, con una impressionante concentrazione di aziende, cantieri, maestranze, attività e servizi.

Per tutti la nautica è una risorsa fondamentale da tutti i punti di vista, sia economico che culturale e formativo.

Posizioni diverse si registrano rispetto al fenomeno del «gigantismo» delle imbarcazioni: va assecondato per le categorie economiche, bisogna limitarlo per i gruppi ambientalisti.

Non c'è una omogenea percezione riguardo la terziarizzazione dell'area operata dalla nautica: solo per alcuni il commercio e l'artigianato nautico stanno prendendo il sopravvento sulla residenza, i



residenti vanno volentieri via mentre le attività commerciali vengono volentieri in questa zona.

Il punto di vista della nautica

Ci sono margini di crescita, ma la situazione infrastrutturale limita lo sviluppo.

La nautica in effetti considera tutte le altre funzioni presenti come complementari a se stessa: il commercio serve alla nautica, la ristorazione serve alla nautica, il turismo serve alla nautica... Il rischio è che residenze,

sport e scuole diventino destinazioni residuali.

Bisogna fare attenzione perché la presenza della nautica può diventare anche ingombrante per il quartiere, che rischia di avere poca urbanità e caratterizzarsi come contesto produttivo.

Ci sono aree ancora disponibili da dedicare ad altre attività cantieristiche e affini, che per alcuni andrebbero sfruttate.

Una possibile evoluzione descritta dalle categorie economiche per il quartiere è quella di una forte specializzazione funzionale:

- la parte più turistica e urbana a nord est;
- la parte industriale e portuale a sud ovest. Questa area si potrebbe specializzare sempre di più e in futuro potrà addirittura essere anche chiusa, quasi come in un'area doganale, dove si accede solo se si lavora nel settore.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Riconoscono anche loro il valore economico, culturale e sociale della nautica, ma...

Sottolineano che il territorio non può assecondare all'infinito la tendenza al gigantismo della nautica: in una logica di espansione, *quando passiamo da barche di 50 - 60 m a barche di 100m, nemmeno la nuova viabilità basta più. Se domani qui volessero costruire i transatlantici non ci sarebbe la possibilità di farlo!*

E' una logica perversa quella di adeguare comunque il territorio a delle dimensioni che il territorio non è in grado di sostenere. Quindi bisogna trovare un equilibrio tra cosa può sostenere il nostro territorio e cosa possiamo dare come risorsa alla nautica.

2.3.5. La nuova viabilità

Il punto di vista della nautica

La strada serve nell'ottica di un'espansione del mercato della nautica di Viareggio.

Per le esigenze della nautica, se si deve realizzare una strada tortuosa e poco comoda per i grossi scafi, allora tanto vale non farla. Preferiscono quindi un tracciato con meno curve possibile.

Se verrà fatta quella strada, potrà essere adibita esclusivamente alla nautica e non transitata in condizioni normali, oppure lasciata aperta anche ai residenti. Lo deciderà l'Amministrazione, basta che le dimensioni siano adeguate al passaggio dei mezzi per la nautica.

Il punto di vista del comitato dei residenti

La nuova strada è fondamentale, è una necessità che c'è da anni, da sola risolve i problemi del quartiere, tutto il resto è secondario. E' necessario aumentare il numero di strade disponibili per diluire il traffico del quartiere. Serve una strada *abbondante*, una *strada fatta bene*. Se si evidenzieranno nuovi bisogni, si vedrà nel futuro.

La nuova strada non dovrà essere riservata solo ai trasporti dei natanti, dovrà essere per tutti; lasciarla solo per la nautica *sarebbe quasi uno spreco*.

Il tracciato a sud dello stadio esiste già, è sterrato, in tempo di guerra veniva usato per portare le munizioni con i vagoncini verso il deposito della Marina, sul mare. Sottolineano che è stato già fatto il cavalcaferrovia, che era la parte più difficile, adesso non ha senso fermarsi.

La nuova strada porterà più benefici al quartiere che danni all'unitarietà della pineta, si potrà attraversare, magari con una rotonda e attraversamenti ciclabili, oltre che con un percorso ciclabile accanto. Se ci sono alberi da tagliare, si possono ripiantare come fanno i campeggi.

Nodo sicurezza: oggi un'ambulanza, un'auto dei vigili urbani o il camion dei vigili del fuoco rimarrebbero imbottigliati nel traffico, nel futuro non dovrà succedere.

Il punto di vista dei balneari

La strada è una priorità. La nuova strada serve, non c'è il timore che porti ancora più traffico di quello che c'è, o che aumentino le macchine rispetto ai motorini. Le abitudini di spostamento non possono peggiorare. Forse il sabato e domenica potrebbe aumentare il movimento, ma per i balneari va bene.

L'importante è che non seguano speculazioni edilizie in pineta alla costruzione della strada; non bisogna costruirci nulla. In pineta si possono fare solo chioschi meglio organizzati.

La strada serve come viabilità ordinaria, non avrebbe senso riservarla alla nautica.

Non importa da dove passerà la nuova strada, l'importante è farla. Sarebbe importante provare a non buttar giù nessuna abitazione, ma non si sa se sarà possibile.

Non ci sono più rimasti tanti pini in pineta, si tratta di alberi piantati, non è vegetazione autoctona, è diventata parte di noi ma non sarebbe originaria, non fanno più nemmeno i pinoli. Se andranno buttati giù, si potranno ripiantare frassini, olmi, lecci, pioppi... la vegetazione davvero originaria.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Il “coordinamento no asse” è nato nel 2017 a seguito della delibera con cui il Consiglio Comunale ha indicato come migliore soluzione per la nuova viabilità quella che passa a sud dello stadio. Il coordinamento è composto da molti soggetti diversi, alcuni con caratterizzazioni ideologiche più forti - ritengono che non ci sia bisogno di costruire nessun'altra infrastruttura stradale, bastano quelle che ci sono, altri con approcci più sfumati - riconoscono la necessità di individuare un nuovo tracciato viario ma ritengono che sia sufficiente connettere la nuova viabilità a quella esistente, adattando quello che c'è alle nuove sezioni necessarie, oppure accettano anche la costruzione di un nuovo asse stradale ma che tagli la pineta di Levante più a nord possibile, sicuramente a nord dello stadio. Ciò che accomuna tutte le realtà del coordinamento no asse è la contrarietà del passaggio della nuova viabilità a sud dello stadio.

Il Piano Strutturale del 2004, rispetto a problemi di traffico maggiori o uguali ad oggi, aveva valutato di scegliere l'alternativa del tracciato a nord; oggi non c'è motivo di fare diversamente.

Viene citato spesso lo Studio di Incidenza realizzato dal prof. Tomei dell'Università di Pisa del 2010, in cui analizzava l'incidenza ambientale di sei alternative di tracciato per il nuovo asse stradale di penetrazione, individuando il tracciato che passa a sud dello stadio come quello col maggiore impatto ambientale.

Auspicano che la Valutazione di Incidenza della variante urbanistica in corso tenga di nuovo conto di tutte le alternative di tracciato possibile e le valuti, non limitandosi solo a quelle che passano a sud dello stadio.

L'asse stradale secondo gli ambientalisti va contro gli interessi dei residenti, non è una strada di quartiere ma sovracomunale. La maggior parte delle persone pensano che costruire una nuova strada diminuisca il traffico, mentre rischia invece di attirarne di nuovo.

La nuova viabilità peggiorerebbe la situazione del quartiere. La nuova viabilità a sud dello stadio *sarà così trafficata che produrrà un rumore importante, che disturberà tutto il quartiere, oltre che la macchia lucchese.*

Può essere accettabile costruire la strada dentro l'area ex-Fervet, poi però le strade esistenti sono adeguabili: si possono usare Via Indipendenza, Via Virgilio, Viale Petrarca.

Nodo paesaggistico: Percepiscono la costruzione della strada come un'offesa all'unitarietà paesaggistica ed ecosistemica dell'area. La strada sarebbe causa di una indelebile ferita paesaggistica all'area e al Viale dei Tigli.

Inoltre la pensilina a sud dello stadio non si può buttare giù, e questo secondo loro non consente di far passare la strada sotto lo stadio per motivi dimensionali. Per loro questa è una certezza. Se il Comune rispetta il vincolo sullo stadio, è impossibile fare la strada.

Nodo consumo del suolo: la nuova strada lo consuma, e non è ammissibile. La strada è *una fascia imponente di asfalto portata dentro un territorio naturale.*

Inoltre alcuni temono che seguano speculazioni edilizie nelle aree dell'ex FERVET, del mercato ortofrutticolo, del Balipedio e del Mercato Ittico.

Nodo ecologico: anche a scala di quartiere, le connessioni ecologiche sono perpendicolari a quello che sarebbe la nuova viabilità, che quindi le interromperebbe. Lo sviluppo della darsena e del canale

Burlamacca è riconosciuta come area ambientale, ma la strada a sud andrebbe contro a questa visione.

Alcuni chiedono di eseguire uno studio sui costi esterni ambientali che avrebbe la costruzione della strada, anche *in termini di servizi ecosistemici che si perderebbero*, contestualizzando *gli interventi previsti in un'ottica di emergenza climatica*.

Non ha senso buttare giù l'edificio di case popolari, se vale questo principio si potrebbero buttare giù altri edifici che consentono di far passare le barche nelle strade esistenti.

Ipotizzano che la necessità dei cantieri sia in realtà un pretesto: il numero di trasporti eccezionali non giustifica la costruzione della nuova viabilità e il PRP attuale non riporta il tracciato della strada a sud, ma quello per le strade esistenti. Le necessità della nautica ci sono, ma ritengono che siano *raccontate più grandi di quelle che sono*. Non danno per scontato che il quartiere si debba adeguare alle esigenze di gigantismo.

L'ipotesi di strada solo per la nautica non va bene lo stesso, un utilizzo saltuario sarebbe per loro una scusa per aprire poi all'uso continuo. Si sentono aggirati, dicono: *non siamo così allocchi da non capire che...*

L'idea del nuovo asse stradale risale agli anni '70 e risente di quel modello di sviluppo. Oggi il mondo sta cambiando, bisogna traguardare un modello di sviluppo, un'idea di città diversa.

C'è un problema di prospettiva: chi tipo di città immaginano quelli che vogliono costruire una strada di 16 m che spacca un parco? E' un'idea di città che parte da una frattura e che intende consumare questo territorio, edificandolo. Lo sappiamo che, dove c'è una strada, poi verranno costruite delle case!

L'asse di penetrazione a nord (1937) ha fatto sì che dopo vent'anni sia stata costruita la città giardino, a sud la situazione sarà la stessa. Sono convinti che l'insistenza sulla scelta del tracciato a sud dello stadio sia pensata per creare occasioni di nuove urbanizzazioni.

Il nuovo asse stradale è un tentativo di risolvere i problemi della città con la stessa logica con cui si sono creati: si costruiscono infrastrutture, in passato ferrovia e Aurelia, oggi l'asse. La costruzione della strada risponde ad una esigenza di uso del mezzo privato, quindi una esigenza privata; a loro interessa invece la città pubblica, gli usi e gli spazi pubblici.

2.3.6. Via Comparini e Viale dei Tigli

Via Comparini costituisce un'altra divisione della pineta, ma da un tratto in poi è solo pedonale e ciclabile; d'estate si congestionava, ci sono parcheggi selvaggi... i soggetti intervistati non sono concordi su quale dovrebbe essere il suo destino.

Alcuni, tra le categorie economiche, ipotizzano una apertura al traffico di Via Comparini in particolari momenti (le domeniche pomeriggio estive), altri invece riconoscono la necessità di garantire l'unitarietà della pineta e lasciare la strada sempre chiusa al traffico.

Per il comitato residenti si potrebbe riaprire Via dei Tigli, con i parcheggi da un lato e la ciclabile dall'altro.

I gruppi ambientalisti sono assolutamente contrari all'apertura di Via Comparini.

2.3.7. Elementi ambientali e percorsi verdi

Il punto di vista delle categorie economiche, dei balneari e del comitato residenti

La manutenzione dei sentieri del Parco non è buona, e non sempre viene delegata ai privati, che invece sarebbero disponibili. In alcuni casi è stato concesso di farlo, in altri invece no. Un'area verde ben tenuta invece, sia nella pineta che nella Macchia Lucchese, sarebbe un incentivo al turismo. Sulla gestione del Parco di S. Rossore serve un altro approccio. Magari sarebbe meglio pagare l'ingresso ma avere dei servizi, manutenzione del territorio, pulizia continua. Il parco crea i sentieri ma la segnaletica viene vandalizzata e nessuno interviene o rimedia. Si dovrebbe poter andare in bicicletta al mare, ma anche a Torre del Lago o addirittura fino a San Rossore dentro la Pineta, non su Viale dei Tigli o Viale Venezia. Ottimo il passaggio della ciclovia tirrenica, è un turismo green che si adatta al contesto. Ottimo il sottopasso alla vecchia stazione, che consentirebbe di arrivare in darsena in bici.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

L'area della pineta funziona bene anche come parco pubblico, oltre che per la sua valenza ecologica, viene usata anche dai bambini la mattina per andare a scuola in bicicletta; con l'eventuale costruzione della camionabile non si riuscirà più ad attraversare, *anche solo psicologicamente scoraggia ad andare in bicicletta. Non importa se ci si fa la ciclabile accanto, non verrà usata dai ciclisti.*

L'area del Parco deve essere tutelata il più possibile sia nella sua integrità interna (Macchia Lucchese) che nella sua connessione con la parte naturale a nord ed est. Come risaputo, sono contrari al passaggio della ciclovia tirrenica dalla Lecciona.

2.3.8. Pianificazione territoriale integrata

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Serve un'idea di città complessiva che non ci può essere in una variante che estrapola un pezzo di territorio, quando il PS verrà poi rifatto a breve. In questo modo, con motivazioni di urgenza, non si riesce a tener conto degli effetti che questo ha sui flussi di traffico etc... su tutta la città.

La variante urbanistica dovrebbe essere strettamente correlata al nuovo Piano Integrato del Parco di San Rossore, che riorganizzerà la zonizzazione delle aree individuando aree esterne ed aree contigue; i gruppi ambientalisti sono preoccupati della possibile riclassificazione di parte dell'area di confine come area contigua (la Macchia Lucchese sarà sicuramente area interna).

Chiedono un Piano della Mobilità e un Piano del verde a scala comunale.

2.3.9. Elementi strategici per il futuro della nautica

Il punto di vista della nautica

Serve una visione ambiziosa per la futura pianificazione di Viareggio, in cui per es. le barche dei viareggini non pretendono di stare vicino al porto, perché: *la scuola è un diritto, la casa è un diritto, la barca non è un diritto, è un privilegio.*

Servono porti a secco lungo il Burlamacca, il problema delle porte vinciane è risolvibile e non può fermare il ragionamento, bisogna ragionare in termini ambiziosi e costruire quello di cui c'è bisogno, come si farebbe all'estero.

L'area ed i cantieri hanno bisogno anche di altro, non solo di una nuova viabilità: ad esempio i cantieri nautici, per via del crescente gigantismo delle imbarcazioni, hanno bisogno di capannoni più grandi e con altezze maggiori. Il Comune di Viareggio e l'Autorità Portuale Regionale deve mettersi in connessione con le esigenze delle aziende.

2.3.10. Elementi strategici per il futuro del turismo

Il punto di vista dei balneari

C'è un problema sull'area camper: il Comune di Viareggio aveva fatto una ordinanza di divieto di parcheggio per camper, è stato fatto un ricorso ed il Comune ha perso; anche se c'è un'area dedicata vicino alla piscina, adesso i camperisti stanno dove vogliono e restano parcheggiati anche la notte dove non possono. E' un segmento turistico che porta tanti problemi e poche ricadute. Comune e Parco non fanno i controlli che devono. La maggior parte rispettano le regole, ma alcuni scaricano dove non si può. Se non si può vietare, si potrebbe far pagare l'ingresso.

L'apertura del nuovo mercato ittico darà nuovo appeal turistico, come le nuove banchine per minicrociere. Anche lì servirà un parcheggio e una accoglienza.

2.3.11. L'equilibrio del quartiere è possibile?

Il punto di vista della nautica

Il quartiere è sempre stato in bilico come una bilancia a due piatti tra produzione e vita, in certi periodi si è sbilanciato da una parte e in altri dall'altra, e continuerà ad essere così. Ma in questo momento la nautica è talmente forte che avrà il sopravvento, *se non si fa qualcosa il mercato (della nautica) si comprerà tutto il quartiere.*

Il punto di vista del comitato dei residenti

E' la nuova strada che aiuta la convivenza tra le funzioni, rende più vivibile il quartiere e più accessibile anche la macchia lucchese; si troverebbe anche più parcheggio.

Il punto di vista dei balneari

Per ritrovare un equilibrio nel quartiere bisogna risolvere la congestione del traffico.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

L'equilibrio tra le varie istanze del quartiere si deve trovare diminuendo la pressione che le varie attività presenti esercitano; ad esempio suggeriscono di considerare l'ipotesi di delocalizzare le scuole e gli impianti sportivi in altra area, e di prendere seriamente in considerazione le modalità dolci di spostamento. La soluzione deve essere nel modello della smart city, in cui le macchine non devono neanche entrare nel quartiere, se non per gli spostamenti di quartiere. Costruire la nuova viabilità di penetrazione rende impossibile mirare a questo modello, e mina l'equilibrio futuro del quartiere in tutti i sensi (ambientale, economico e sociale).

2.4. Fiducia nelle istituzioni e nelle pratiche partecipative

Il punto di vista del comitato dei residenti

Hanno moderata fiducia nelle istituzioni, temono che ci sia un ripensamento da parte del Comune sulla costruzione della strada.

Il punto di vista dei gruppi ambientalisti

Alcuni degli intervistati mostrano di non avere pregiudizi nei confronti delle istituzioni né degli attuali amministratori in particolare; anche se ritengono che l'attuale Sindaco utilizzi modalità

comunicative che non facilitano il confronto, non ce l'hanno in particolare con lui; sono convinti però che la questione della nuova viabilità si trascini ormai da troppo tempo.

Altri invece nutrono profonda sfiducia verso le istituzioni in generale, attribuiscono loro delle intenzioni negative anche se non esplicitate, ed estendono questo giudizio agli ultimi decenni.

Ritengono che ci siano ancora molti aspetti da approfondire.

Non tutti hanno fiducia nell'operato dei tecnici, architetti e ingegneri che pianificano e progettano il territorio peggio di quanto si facesse qualche decennio fa.

Il punto di vista delle categorie economiche

Comune, Regione, Autorità Portuale, Parco non sempre mostrano di riuscire a collaborare in modo virtuoso. Le categorie economiche sono preoccupate che i conflitti istituzionali possano rallentare o bloccare i processi decisionali.

Sono consapevoli che il processo decisionale è irto di ostacoli e pensano che sia necessario trovare un'intesa sul tipo di viabilità e sul progetto; *la competenza è di moltissimi Enti, ma è un problema italiano, non solo di Viareggio*. L'auspicio è quindi alla massima semplificazione e alla collaborazione istituzionale.

3. Incontro pubblico di presentazione dei temi e delle trasformazioni urbanistiche

Il primo incontro pubblico si è svolto il 10 Maggio 2023 alle ore 16:30 alle 18.30.

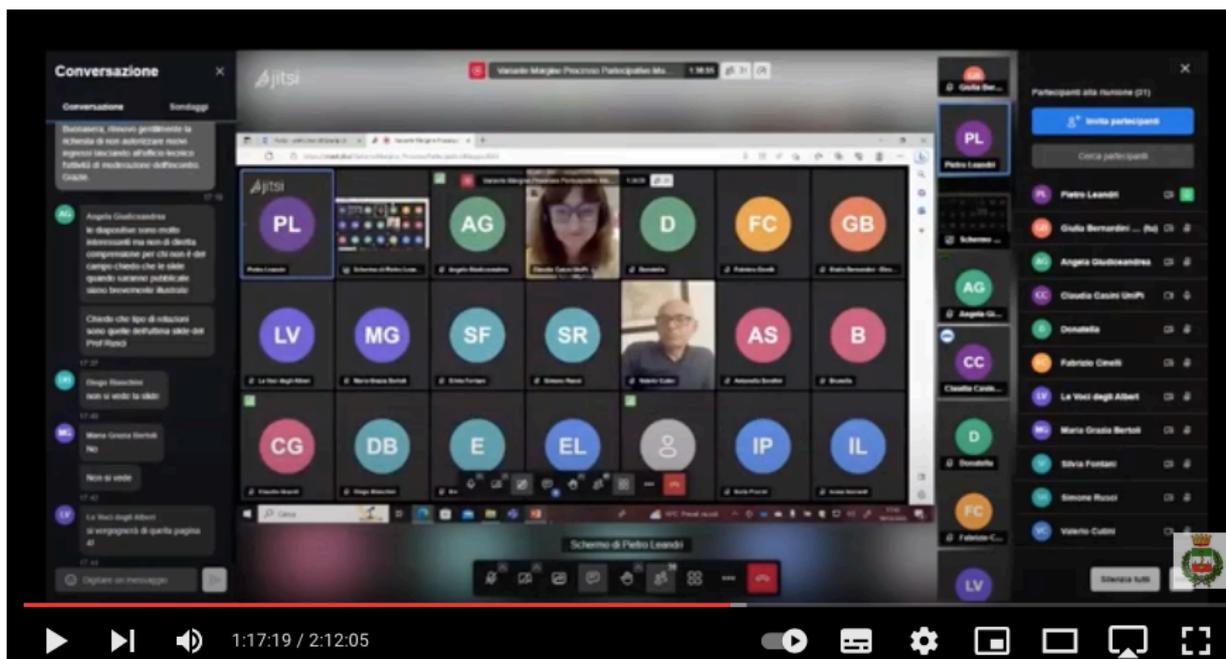
Si è trattato sostanzialmente di una presentazione dei temi della variante e degli approfondimenti in corso e la raccolta di considerazioni, dubbi e domande da parte dei partecipanti.

La scaletta dell'incontro è stata la seguente:

- Saluti e introduzione dell'Amministrazione Comunale, Arch. Silvia Fontani
- Presentazione del percorso di partecipazione e del programma dei due incontri pubblici, Ing. Claudia Casini (Unipi)
- Presentazione dei contenuti della variante urbanistica, Ing. Valerio Cutini (Unipi)
- APPROFONDIMENTI
 - Aspetti di morfologia urbanistica, Arch. Simone Rusci (Unipi)
 - Aspetti infrastrutturali, Ing. Pietro Leandri (Unipi)
 - Aspetti paesaggistici e vegetazionali, dott. Fabrizio Cinelli (Unipi)
 - Valutazioni Ambientali, dott.ssa Elena Lanzi (Enviarea)

Le presentazioni utilizzate dai relatori sono state messe a disposizione sul sito internet di riferimento.

I partecipanti hanno inviato numerose domande e riflessioni attraverso la chat, che sono state rilanciate in diretta dalla facilitatrice sia per dare alcune risposte in tempo reale, sia per costruire una lavagna on line utile a visualizzare i temi emersi.



Uno screenshot del primo incontro partecipativo on line del 10 maggio 2023

Il video dell'incontro è visibile sul [sito web dedicato](#).

3.1. Le sollecitazioni raccolte

Riportiamo una sintesi delle sollecitazioni e delle domande raccolte e rilanciate per l'incontro del 17 maggio. Alcune sono arrivate anche via e-mail nei giorni successivi, ma sono state comunque riportate insieme a quelle espresse durante l'incontro.

3.1.1. Elementi di contesto

- *Rapporto tra questa variante al P.S. del 2004 in scadenza, fatta in contemporanea all'incarico già assegnato per un nuovo P.S. e coordinamento con il gruppo dell'arch. Boeri*
- *I problemi di mobilità del quartiere Darsena vanno considerati ad una scala più ampia, e non solo con strumenti viabilistici, ma anche con un Piano dei tempi, con un PUMS, con il trasferimento di funzioni fuori dal quartiere etc...*
- *Problema di insabbiamento del porto: se rimane insoluto sarà incapace di accogliere il varo delle grandi navi per il passaggio delle quali si sta progettando la nuova viabilità.*
- *Richiesta di chiarimenti e notizie sull'esproprio dell'area FERVET*

3.1.2. Aspetti generali sulla variante e sulla morfologia urbana

- *Richiesta di ricerca di equilibrio tra porto e città.*
- *Richiesta di chiarimenti sui dati delle imbarcazioni.*
- *Domanda sul possibile abbattimento di un edificio in una delle ipotesi di tracciato.*
- *Compatibilità della variante con l'arrivo della ciclovia Tirrenica*
- *Chiarimenti sulla connessione ecologica e l'ambito socio ecologico.*
- *Compensazioni sulla frattura del tessuto urbanistico-ambientale provocata dal tracciato in pineta, frattura fra il rione Darsena e L'ex Campo d'Aviazione.*

3.1.3. Ipotesi di tracciato considerate

- *Richiesta di chiarimenti sui tracciati considerati e quelli esclusi: ad es. l'ipotesi viaria del P.S. del 2004 che prendeva via indipendenza e girava con abbattimento degli uffici ex fervet.*
- *Richiesta di discutere una terza ipotesi del prolungamento della via delle darsene, che è stata valutata anche dagli studi precedenti del comune di Viareggio, inerenti il prolungamento di via delle darsene fino a via indipendenza, che giri verso mare su via Virgilio e si innesti eventualmente su via Petrarca all'altezza del viale dei tigli.*
- *Rapporto tra i tracciati proposti e le prescrizioni previste dal piano paesaggistico della Regione Toscana*

3.1.4. Aspetti viabilistici

- *Compatibilità tra il tracciato a sud dello stadio e lo stadio stesso.*
- *dimensioni della nuova viabilità e delle altre strade previste come tracciato per le imbarcazioni*
- *Richiesta di calcolare gli effetti sull'inquinamento dovuto al traffico maggiore che una nuova strada comporterebbe rispetto alla situazione attuale.*
- *Chiarimenti su piano del traffico, simulazioni di flusso del traffico veicolare etc.*
- *Chiarimenti sulla capacità portante in termini di tonnellate del cavalcavia*

3.1.5. Aspetti ambientali

- *Conseguenze per il verde urbano presente*
- *Difficoltà di conciliazione delle aree di verde urbano e degli stessi spazi urbani con la realizzazione della nuova viabilità.*
- *Valutazione degli effetti sull'ecosistema "Parco"*
- *Valutazione del disturbo che la nuova strada porterebbe al parco naturale con il traffico e il rumore*
- *Riferimento agli effetti sulla ZSC "Macchia Lucchese".*
- *Lo studio di incidenza da sottoporre a valutazione dovrebbe considerare più di una ipotesi di passaggio della nuova viabilità, come fu fatto per il precedente redatta dal prof, Tomei che ne prese in esame ben 5.*

3.1.6. Sul processo partecipativo

- *Richiesta di pubblicazione del materiale utilizzato*
- *Richieste sulla qualifica professionale dei relatori*
- *Proteste contro la scelta della partecipazione digitale.*
- *Richieste di organizzare altri incontri, magari anche dal vivo, anche per verificare e poter rispondere alle questioni nuove che potrebbero sorgere nell'incontro del 17 maggio, in orari diversi.*

RACCOLTA DI DOMANDE E SOLLECITAZIONI

OBIETTIVI GENERALI DELLA VARIANTE	ASPETTI DI MORFOLOGIA URBANISTICA	ASPETTI INFRASTRUTTURALI
<p>In che misura permette di raggiungere l'obiettivo "Riduzione dell'area urbanizzata" prevista dal Piano Strutturale e dal Regolamento Urbanistico?</p> <p>Come è considerato quest'area nei dati presenti nella relazione di bilancio generale, presentato in merito alla convenzione paesaggistica e paesistica?</p> <p>È stato previsto che sul viale dei Tigli ci sarà l'arrivo della ciclovia Tirrenica?</p>	<p>Che tipo di relazioni sono quelle dell'ultima slide del Prof. Rusci?</p> <p>Sono relazioni morfologiche, morfologiche, funzionali e di percezione. Qualche esempio: quale tipologia di edifici possono essere realizzati sul viale urbano, quale funzione hanno i negozi che interagiscono a particolari funzioni urbane pubbliche e commerciali che possono essere realizzate e servire per il viale di viale, quale di percezione, riguardano la continuità dello spazio pubblico, dei percorsi pedonali e ciclabili e la continuità e sicurezza dei flussi.</p>	<p>La qualità della strada delle infrastrutture per il viale urbano nella relazione paesaggistica e paesistica è stata valutata in merito alle infrastrutture per il viale urbano?</p> <p>Da dove viene considerata viale? Proprietà e in che modo è considerato nel viale urbano? Il viale urbano è considerato in merito alle infrastrutture per il viale urbano?</p> <p>Come è considerato quest'area nei dati presenti nella relazione di bilancio generale, presentato in merito alla convenzione paesaggistica e paesistica?</p> <p>Non è previsto abbattimenti di case nell'ipotesi 2?</p>
		<p>Come viene considerato il viale urbano? Proprietà e in che modo è considerato nel viale urbano? Il viale urbano è considerato in merito alle infrastrutture per il viale urbano?</p> <p>È stato previsto che sul viale dei Tigli ci sarà l'arrivo della ciclovia Tirrenica?</p> <p>Pensando a sud dello stadio come si comita le strade con lo spazio dello stadio?</p> <p>Come viene considerato il viale urbano? Proprietà e in che modo è considerato nel viale urbano? Il viale urbano è considerato in merito alle infrastrutture per il viale urbano?</p> <p>È possibile ricevere una strada di due percorsi ipotizzati per la nuova viale? Grazie.</p>
ASPETTI PAESAGGISTICI E VEGETAZIONALI	VALUTAZIONI AMBIENTALI	ALTRO
<p>Che fine fa questo verde se ci pesse l'esse?</p>	<p>È valutato il disturbo che porterà il parco naturale con il traffico e il rumore?</p> <p>Stando che l'energia necessaria per il viale urbano, quale funzione hanno i negozi che interagiscono a particolari funzioni urbane pubbliche e commerciali che possono essere realizzate e servire per il viale di viale, quale di percezione, riguardano la continuità dello spazio pubblico, dei percorsi pedonali e ciclabili e la continuità e sicurezza dei flussi.</p>	<p>ELEMENTI DI CONTESTO</p> <p>Come è considerato quest'area nei dati presenti nella relazione di bilancio generale, presentato in merito alla convenzione paesaggistica e paesistica?</p> <p>SUL PROCESSO PARTECIPATIVO</p> <p>La partecipazione al processo partecipativo è stata valutata in merito alle infrastrutture per il viale urbano?</p> <p>Che tipo di relazioni sono quelle dell'ultima slide del Prof. Rusci?</p>

Le sollecitazioni raccolte su lavagna virtuale il 10 maggio 2023

4. Incontro pubblico di dibattito sulle trasformazioni urbanistiche

Si è svolto il giorno 17/05/2023 dalle ore 16:30 alle 19.00; il video dell'incontro è visibile sul [sito web dedicato](#).

La scaletta dell'incontro è stata la seguente:

- Saluti dell'assessore alla Pianificazione Strategica della Città, Federico Pierucci, e dell'Ufficio Urbanistica
- Spiegazione della scaletta dell'incontro e del legame con quello precedente - Ing. Claudia Casini (Unipi)
- Breve giro di risposte alle sollecitazioni già raccolte da parte di Ass. Pierucci, Prof. Cutini, Prof. Rusci, Prof. Leandri, Prof. Cinelli, Dott. Lanzi
- Alcune regole per il dibattito successivo - Ing. Claudia Casini
- Dibattito con i cittadini
- Chiusura e saluti dell'A.C.

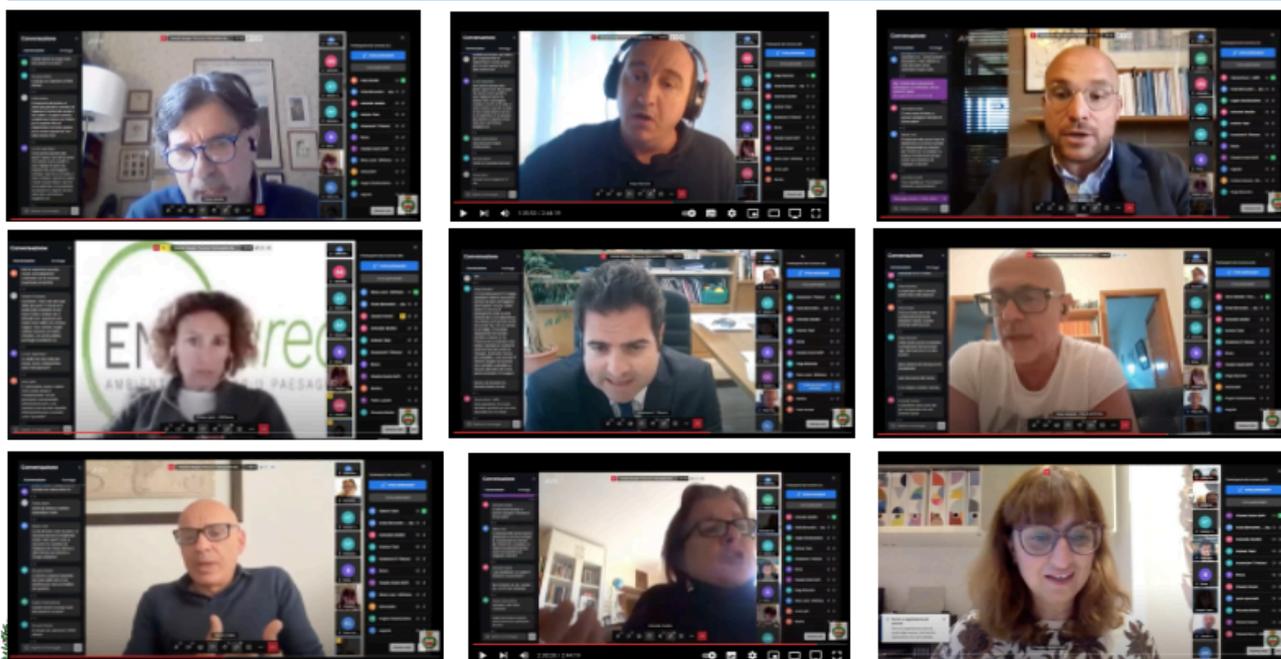
10 INDICAZIONI PER IL CONFRONTO

1. Facciamo **interventi brevi** per consentire il massimo scambio di opinioni.
2. Facciamo **interventi pertinenti** rispetto ai temi affrontati, **orientati alla concretezza** rispetto all'obiettivo.
3. Concentriamo l'attenzione non solo sul **difendere/spiegare le proprie ragioni**, ma anche sul **capire bene le ragioni dell'altro** (senza per questo rinunciare alle nostre).
4. I partecipanti non si considerano né amici, né avversari, ma "solutori di problemi". **Accogliamo quello che gli altri dicono come un contributo alla soluzione del problema.** Guardiamo gli interlocutori non gli uni contro gli altri, ma impegnati ad inquadrare un problema comune da una serie di angolazioni diverse.
5. **Facciamo domande** per comprendere meglio il pensiero, gli interessi degli altri. Mettiamo a fuoco gli interessi ed i bisogni, non le posizioni.
6. **Separiamo le persone dal problema:** siamo "miti" con le persone e "duri" sul problema.
7. Manteniamo un **atteggiamento positivo** con tutti.
8. **Accettiamo eventuali critiche** ritenendole costruttive.
9. Cerchiamo **criteri oggettivi** per valutare le questioni.
10. Lo scopo del confronto non è mettersi d'accordo e nemmeno vincere, ma **esplorare i punti di vista di tutti** sulle questioni sul tavolo.

Le indicazioni mostrate e suggerite come guida al dibattito

Le domande e le sollecitazioni raccolte nell'incontro precedente sono state rilanciate dalla facilitatrice per un giro di risposte da parte di Ass. Pierucci, Prof. Cutini, Prof. Rusci, Prof. Leandri, Prof. Cinelli, Dott.ssa Lanzi. Sono state anche integrate alcune domande che sono state inviate durante la settimana precedente via e-mail sia da alcuni partecipanti che da alcuni cittadini che non avevano potuto partecipare ma hanno visto il video caricato sul sito del Comune.

Gli interventi successivi dei cittadini sono stati numerosi e ricchi di contenuti, ed hanno ripreso i temi già emersi sia nella fase delle interviste che nell'incontro precedente. Hanno preso la parola tutti coloro che lo hanno chiesto, in particolare: Antonella Serafini, Paolo Annale, Claudio Grandi, Diego Bianchini, Silvio Bertoldi, Angela Giudiceandrea, Riccardo Bertini, Pietro Angelini.



Alcuni interventi dell'Amministrazione Comunale, degli esperti e dei cittadini

In particolare sono stati trattati i seguenti temi:

- Complessità dei problemi del quartiere Darsena da affrontare anche a scala urbana o addirittura sovra-comunale
- Rapporto tra Variante Urbanistica per il margine sud e nuovo Piano Strutturale affidato all'arch. Boeri
- Dimensione delle imbarcazioni da far transitare attraverso il quartiere
- Necessità di non creare fratture sul territorio, semmai rimediare a quelle esistenti
- Compatibilità degli interventi previsti con il Piano Paesaggistico Regionale
- Ricerca di equilibrio tra le esigenze degli abitanti e dei settori produttivi, che non è detto che si trovi con la costruzione della nuova strada.
- Necessità di non parlare solo della nuova viabilità ma del quartiere in generale: se i problemi sono complessi non può essere risolto solo da una strada, bisogna considerare anche altre componenti.
- Timori per gli impatti di una nuova strada sulla pineta e sul Parco (che sta rivedendo il proprio strumento urbanistico)
- Intersezione tra nuova viabilità e Via dei Tigli e passaggio della Ciclovia Tirrenica
- Traffico veicolare eccessivo nei fine settimana
- Tracciati studiati, recupero della viabilità esistente e costruzione di una nuova strada
- Approfondire e pubblicare tutti gli studi, anche quelli ambientali e quelli di traffico, tenendo conto anche del cambiamento climatico; pubblicare sul sito dedicato non solo le slide, ma anche le relazioni con gli studi a monte e le fonti (verranno pubblicati al momento dell'adozione).

- Il destino dell'area ex-Fervet
- Diminuire la pressione sul quartiere Darsena spostando alcune funzioni in altre parti della città (es. plessi scolastici superiori escluso il Nautico), avviando il Piano dei Tempi anche in attesa delle modifiche strutturali, creando parcheggi scambiatori al di là della ferrovia.
- Tener conto degli esiti del percorso partecipativo finanziato dall'Autorità Regionale per la Garanzia e la Promozione della partecipazione realizzato nel 2019/2020 "Tutti uniti per la pineta e una Viareggio migliore".

5. Raccolta di contributi dagli attori

Come anticipato precedentemente, è stato anche creato un canale di contatto del garante dell'informazione e della partecipazione, dott.ssa Iva Pagni, Dirigente Comandante e Direzione SUAP dell'Unità di Staff Polizia Municipale e SUAP, che è rimasto attivo fino al giorno 31 maggio 2023.

Tutti i contributi arrivati all'indirizzo mail variantemarginsud@comune.viareggio.lu.it sono stati messi a disposizione del gruppo di pianificazione. Si tratta di:

- Amici della Terra Versilia (10 maggio 2023)
 - Esiti del percorso partecipativo finanziato dall'Autorità Regionale per la Garanzia e la Promozione della partecipazione realizzato nel 2019/2020 "Tutti uniti per la pineta e una Viareggio migliore" (relazione e mappa di comunità).
 - Relazione di Riccardo Bertini sul Piano della Mobilità
 - Documento "Per una città felice" del 2019
- Diego Bianchini "Per una città felice"
 - proposta masterplan (email del 09/05/2023)
 - richiesta documenti (email dell'11/05/2023)
- Alessandro Balloni (richiesta del 12/05/2023)
- Arch. Maurizio Lucchesi (due contributi del 13 e 14 maggio 2023)
- Gruppo "Per Una Città Felice"
 - domande in vista dell'incontro del 17 maggio 2023 (16 maggio 2023)
 - documento "Ipotesi del tracciato viario per la nautica su via Virgilio e Petrarca come trattato negli studi degli ultimi anni, realizzati dal Comune di Viareggio - quesiti e considerazioni finali (30 maggio 2023) e relativo masterplan
- Adolfo Lippi, presidente Italia Nostra sez. Versilia (16 maggio 2023)
- Tiziano Nicoletti, associazione Spazio Progressista Viareggio (due contributi del 16 e 30 Maggio 2023)
- Gruppo NoAsse e Coordinamento "La Lecciona non si tocca" (Riccardo Cecchini)
 - domande in vista dell'incontro del 17 maggio 2023 (17 maggio 2023)

- osservazioni varie (email del 30/05/2023)
- Paolo Alessio Annale, Partito Comunista Italiano - osservazioni e considerazioni (31 Maggio 2023)

Dal 1 Giugno 2023 in poi rimane comunque attivo l'indirizzo e-mail del garante dell'informazione e della partecipazione che è garantepartecipazione@comune.viareggio.lu.it

Si fa notare che la maggior parte dei contributi sono arrivati proprio in corrispondenza degli incontri pubblici e nelle settimane successive. In particolare a fine Maggio 2023 alcune delle associazioni o gruppi di cittadini che hanno partecipato hanno ritenuto di dover ulteriormente precisare le criticità già espresse, rinnovando anche le richieste all'Amministrazione Comunale già avanzate nella fase di ascolto e di incontri pubblici.

6. Fase di restituzione

Nella prima metà di Giugno è stato realizzato un incontro interno tra uffici del Comune, gruppo di pianificazione e responsabile del processo partecipativo per ripercorrere le attività svolte ed i relativi esiti, evidenziando quali temi possono avere una rilevanza per le future scelte e quali azioni intraprendere nei prossimi mesi.

Questo stesso documento, pubblicato sul sito del Comune, costituisce un elemento di restituzione sulle attività svolte e sugli esiti raccolti.