

Comune di Massa (MS)

Piano degli Arenili e dei Viali a Mare

Piano attuativo ai sensi dell'art. 86 del R.U.



Progettisti

RTP Nardini Piccinini et al.

Dott. Arch. Fabio Nardini - Capogruppo

Dott. Geol. Andrea Piccinini

Dott. Agr. Francesco Pitta

Responsabile del Procedimento

Dott. Arch. Lorenzo Tonarelli

Dirigente Settore Edilizia privata ed Assetto del Territorio

Dott. Arch. Stefano Francesconi

Collaboratori

Simona Piccinini, PhD

Dott. Arch. Pierpaolo Baldini

Dott.ssa Pian. Ter. Veronica Fontanini

Garante dell'informazione e della partecipazione

Dott.ssa Daniela Lori

Supporto al procedimento di VAS

RTP Nardini Piccinini et al.

Dott. Arch. Fabio Nardini - Capogruppo

Dott.ssa Biol. Antonella Grazzini (coll.)

Dott. Geol. Paolo Nicoletti (coll.)

Relazione Illustrativa

Luglio 2022

Indice

Introduzione	2
1. - Il Piano Attuativo degli Arenili e dei Viali a Mare nella filiera della pianificazione territoriale e urbanistica.....	3
1.1 - La pianificazione attuativa secondo la Legge Regionale 65/2014: generalità e particolarità del Piano	3
1.2 - Il Regolamento Urbanistico comunale: riferimenti per la formazione del Piano	4
1.3 - Il percorso per l'approvazione	7
2. - Il litorale di Massa: luogo straordinario e difficile	9
2.1 - Evoluzione storica del litorale: cenni storici e riferimenti urbanistici	9
2.2 - Luoghi e relazioni nel contesto territoriale, sociale ed economico	15
2.3 - Il paesaggio come dimensione di riferimento.....	16
2.4 - Le criticità.....	16
2.5 - I valori	24
3. - Guardare lontano.....	24
3.1 - I riferimenti culturali	24
3.2 - Gli obiettivi della Pianificazione Territoriale sovraordinata	26
3.3 - Gli Obiettivi specifici del Piano	34
3.4 - Le azioni previste dal Piano	44
4. - Osservare da vicino.....	47
4.1 - Descrivere la conoscenza	47
5. - Il Piano.....	59
5.1 - La struttura delle regole	66
5.2 - Localizzazione delle scelte progettuali	70
5.3 - Le previsioni di dettaglio e i riferimenti alla tradizione.....	85
6. Oltre il Piano	88
7. Certificazioni.....	89

Allegati:

- 1) Studio della componente vegetale arborea e arbustiva
- 2) Masterplan - Schema direttore per la valorizzazione delle risorse ambientali e paesaggistiche

Introduzione

La redazione del Piano Attuativo degli Arenili e dei Viali a Mare (PAAV) si è sviluppata nel tempo attraverso alcuni importanti passaggi che hanno determinato nuove conoscenze, indirizzi, orientamenti e decisioni utili a definire le discipline e le previsioni che presentiamo in questa relazione.

Il primo passo è stato quello di definire il **quadro delle discipline urbanistiche di riferimento** entro le quali il Piano poteva svilupparsi. In questo, il principale ruolo appartiene senza dubbio al Regolamento Urbanistico (RU): le discipline del RU dettano numerose regole a cui è sottoposto il PAAV e dettano gli obiettivi specifici verso i quali il PAAV deve tendere mediante le proprie discipline. Il secondo fondamentale punto di riferimento è il Piano di Indirizzo Territoriale con Valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT/PPR): la presenza su tutto l'ambito territoriale di due beni paesaggistici determina una specifica attenzione sui temi paesaggistici a cui è richiamato il PAAV. (vedi Cap. 1)

Prendere coscienza di un territorio da pianificare significa **approfondire il sapere** che si cela dietro l'aspetto materiale delle cose. Per questo si è avviata la ricerca dei punti di riferimento che hanno determinato e continuano a determinare lo stato dei luoghi oggetto della pianificazione. La storia, le vicende urbanistiche, la struttura socio-economica, le criticità e i valori costituiscono le fondamenta su cui poggiano le scelte del piano. Preliminarmente ci si è affidati al quadro già disponibile descritto dal Piano Strutturale (PS) e dal Regolamento Urbanistico ma poi, nel corso dei mesi, la profondità del quadro si è sviluppata fortemente. (vedi Cap.2)

Sulla scorta di questi punti di riferimento sono stati individuati gli **obiettivi del PAAV** (vedi Cap. 3) e si è provveduto ad attivare un percorso partecipativo utile a condividere tali obiettivi e a ricevere i contributi utili alla formazione del piano. In questo l'interazione è avvenuta, in particolare, con i portatori di interesse, le associazioni di categoria, le associazioni culturali, ambientaliste e delle professioni.

Seppur per la formazione urbanistica di un Piano Attuativo non risulti strettamente obbligatorio stabilire precise disposizioni per sviluppare un processo partecipativo si è ritenuto utile e necessario avviare, fin dalle prime fasi della costruzione del piano, un ascolto e un dialogo con tutti i soggetti interessati nella gestione e valorizzazione del territorio costiero di Massa. Il percorso partecipativo, che prende spunto dalla Legge Regionale sulla partecipazione e dalle relative linee guida ha permesso di coinvolgere i portatori di interesse connessi al turismo e alla qualità ambientale.

Si sono svolti incontri sulla base di due temi di approfondimento:

- *«Il Turismo, la mobilità e l'accessibilità costiera»* destinato a raccogliere contributi provenienti dagli operatori connessi al turismo oltretutto da operatori del trasporto organizzato e dai fruitori dei percorsi e degli accessi ai servizi della costa;
- *«I Valori ambientali e culturali della costa»* destinato a raccogliere contributi dagli esperti della tutela ambientale e da esperti della cultura dei luoghi.

A seguito di tali incontri sono stati raccolti contributi e indicazioni in merito alle necessità sentite dai soggetti interessati nella gestione degli stabilimenti balneari e alla migliore organizzazione degli spazi pubblici, della mobilità e delle aree di pregio ambientale e paesaggistico (per i dettagli si rimanda al rapporto del garante della informazione e partecipazione). L'avvio formale della procedura di formazione del PAAV è avvenuta in concomitanza della approvazione da parte della Giunta Comunale n. 181 del 29/06/2021 del Documento preliminare della **Valutazione Ambientale Strategica**. Tale documento portava all'attenzione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale gli Obiettivi del PAAV e il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali: gli specifici contributi prodotti da tali soggetti sono risultati utili ad approfondire alcuni aspetti in fase di redazione del Piano (si rimanda al Rapporto Ambientale per il quadro dei contributi pervenuti e per gli approfondimenti conseguenti).

In un quadro di scelte che andava via via delineandosi sotto la guida politica dell'Amministrazione Comunale si è avviato un approfondimento del **quadro delle conoscenze** il cui punto di partenza era il Quadro conoscitivo del RU e dei piani dell'Arenile previgenti. Questa attività di approfondimento è risultata assai complessa poiché il territorio interessato dal Piano è molto esteso: Il Comune di Massa, con i suoi 8,5 Km di costa, è il Comune con il più ampio arenile attrezzato delle Province di Massa-Carrara e Lucca. Oltre a questo aspetto, che ha inciso non poco nelle attività di rilievo e approfondimento, si è rilevato un quadro di conoscenze assai limitato per la località Partaccia: per una serie di ragioni tra cui il fatto che tale territorio non risulta pianificato nel dettaglio dal 1980 (PRG). Questo aspetto ha generato la necessità di ricostruire con sufficiente precisione un quadro utile, e almeno coerente, con la conoscenza degli altri ambiti compresi nel PAAV (vedi Cap. 4). Sono emersi così aspetti critici sotto molti punti di vista che hanno indotto poi a stabilire discipline specifiche per quel tratto.

Il Piano si è dunque formato riordinando le conoscenze in un corposo quadro conoscitivo e affinando via via le scelte così da formare un **quadro progettuale** stratificato con regole generali, discipline di dettaglio e progetti specifici orientati essenzialmente a due aspetti: riqualificare gli insediamenti del lungomare e riprogettare i Viali a Mare, la passeggiata e i percorsi. Con Delibera di Giunta n. 405 del 28/12/2021 è stata approvata la proposta progettuale preliminare del PAAV su cui si sono fondate le precise discipline dettate dal Piano. (vedi Cap. 5)

In una visione così di dettaglio, delimitata da un perimetro invalicabile per il Piano Attuativo, si è sentita la necessità di ampliare lo sguardo per affrontare le questioni che si riflettono, nel bene e nel male, sul raggiungimento dell'obiettivo generale di innalzare la qualità del territorio costiero di Massa. Per questo, secondo una logica deduttiva, si sono riconosciuti i punti di forza e di debolezza di questo territorio e si sono ipotizzate le possibili soluzioni attraverso un insieme di interventi raccolti in uno schema direttore che esorbita nel tempo e nello spazio oltre i confini amministrativi e burocratici del Piano Attuativo. Il **Masterplan** non ha dunque un ruolo prescrittivo o predittivo ma intende essere una espressione della volontà utile a definire una visione condivisa di un futuro possibile ed auspicabile che risolva i molti problemi che affliggono questo territorio e che valorizzi le straordinarie qualità presenti e/o potenziali del litorale massese. (vedi Cap. 6)

1. - Il Piano Attuativo degli Arenili e dei Viali a Mare nella filiera della pianificazione territoriale e urbanistica

1.1 - La pianificazione attuativa secondo la Legge Regionale 65/2014: generalità e particolarità del Piano

Il Piano Attuativo degli Arenili e dei Viali a mare (PAAV) costituisce strumento di pianificazione urbanistica di dettaglio in attuazione del Regolamento Urbanistico e costituisce Piano Attuativo ai sensi dell'art. 107 della L.R. 65/2014.

Il PAAV definisce le regole e le azioni per la tutela, la riqualificazione e la valorizzazione degli insediamenti costieri disciplinando la gestione del patrimonio edilizio esistente e le trasformazioni urbanistiche, edilizie e infrastrutturali con esse compatibili. A tale scopo specifica e conferisce efficacia operativa ai contenuti del Piano Strutturale (PS) e del Regolamento Urbanistico (RU) e si conforma alla disciplina del Piano di Indirizzo Territoriale avente valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT/PPR).

Il PAAV sviluppa la disciplina di dettaglio degli spazi aperti, delle attrezzature di interesse collettivo e per la fruizione comune che determina l'immagine figurativa degli insediamenti, degli stabilimenti balneari e le loro relazioni col contesto ambientale, sia in rapporto con la linea di costa che con i Viali e la passeggiata a mare e con gli edifici che li fronteggiano.

Il PAAV articola la propria disciplina urbanistica ed edilizia secondo i contenuti dell'art.13 della L. 1150/42 e degli articoli 107 e 109 della L.R. 65/2014.

Ai sensi dell'art. 109 della L.R. 65/2014, i Piani attuativi contengono:

- a) *l'individuazione progettuale di massima delle opere d'urbanizzazione primaria e secondaria;*
- b) *l'assetto planivolumetrico complessivo dell'area di intervento con specifiche indicazioni relative ai prospetti lungo le strade e piazze;*
- c) *la localizzazione degli spazi riservati ad opere o impianti di interesse pubblico, ivi compresa la localizzazione delle aree necessarie per integrare la funzionalità delle medesime opere;*
- d) *l'individuazione degli edifici o parti di essi oggetto di recupero e riuso, con l'indicazione delle specifiche categorie di intervento ammesse, nonché l'indicazione delle tipologie edilizie per i nuovi fabbricati derivanti da interventi di nuova edificazione o da demolizione e ricostruzione;*
- e) *l'eventuale suddivisione del piano in più unità di intervento tra loro funzionalmente coordinate;*
- f) *il dettaglio, mediante l'indicazione dei relativi dati catastali, delle eventuali proprietà da espropriare o da vincolare secondo le procedure e modalità previste dalle leggi statali e dall'articolo 108;*
- g) *ogni altro elemento utile a definire adeguatamente gli interventi previsti ed il loro inserimento nel contesto di riferimento, con particolare riguardo alle connessioni ciclopedonali ed ecologiche, al tessuto urbano o al margine con il territorio rurale;*
- h) *lo schema di convenzione atta a regolare gli interventi previsti dal piano attuativo e le correlate opere ed interventi di interesse pubblico.*

Relativamente alle suddette lettere f) ed h) si specifica che il Piano provvederà a definirli prima della approvazione definitiva in virtù anche dell'esito delle osservazioni.

I piani attuativi sono inoltre corredati:

- a) *dalla ricognizione ed eventuale integrazione, ove necessario, del quadro conoscitivo di riferimento;*
- b) *dalla normativa tecnica di attuazione;*
- c) *dalle disposizioni relative alla perequazione urbanistica di cui all'articolo 100 o alle forme di compensazione urbanistica di cui all'articolo 101, ove previste dal POC;*

d) dalla relazione illustrativa che dà compiutamente conto della coerenza esterna ed interna e che motiva i contenuti del piano con riferimento agli aspetti paesaggistici e socio-economici rilevanti per l'uso del territorio;

e) da una relazione di fattibilità.

L'attuazione degli interventi previsti nelle convenzioni di cui alla precedente lettera h), può avvenire per stralci funzionali e per fasi e tempi distinti. In tal caso, per ogni stralcio funzionale nella convenzione sono quantificati gli oneri di urbanizzazione o le opere di urbanizzazione da realizzare e le relative garanzie purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento.

(...)

Contestualmente all'atto di approvazione, il comune fissa il termine, non superiore a dieci anni, entro il quale il Piano attuativo è realizzato ed i termini entro i quali sono operate le eventuali espropriazioni.

L'approvazione del piano costituisce dichiarazione di pubblica utilità delle opere od impianti di interesse pubblico dallo stesso individuate.

Decorso il termine di cui sopra non superiore ai dieci anni, il piano diventa inefficace per la parte non attuata.

La procedura di approvazione del PAAV seguirà l'iter previsto per i piani attuativi dall'art.111 della L.R. 65/2014 e sarà anch'essa soggetta alla conferenza paesaggistica ai sensi dell'art. 23 della disciplina di PIT/PPR.

1.2 - Il Regolamento Urbanistico comunale: riferimenti per la formazione del Piano

Il Comune di Massa con deliberazione di Consiglio Comunale n°142 del 30 luglio 2019 ha approvato il Regolamento Urbanistico (RU), secondo le disposizioni transitorie di cui all'art. 230 della L.R. n°65/2014.

Il RU individua "LA CITTA' TURISTICA", che comprende le componenti fondamentali della attrattività turistica locale: la gamma differenziata delle strutture di offerta turistica organizzata presenti sul territorio comunale, da quelle tipiche dei campeggi, agli stabilimenti balneari, alle ex colonie marine, alle strutture alberghiere diffuse sul litorale, alle terme di San Carlo.

Più in generale, nella "città turistica", il RU individua le diverse ricchezze delle risorse naturali, del patrimonio storico-artistico, delle risorse ambientali, e in particolare indica le seguenti azioni progettuali: **"la valorizzazione delle Componenti Turistico Ricettive del Sottosistema funzionale dell'Accoglienza comprendente le strutture balneari, il sistema ricettivo degli alberghi e delle ex colonie, i campeggi, gli edifici/aree di tipo turistico ricettivo alberghiero ed extra alberghiero. Il RU annette importanza strategica alla tutela, alla riqualificazione e alla valorizzazione del sottosistema indicato, considerandolo strategico in quanto rappresentativo dell'identità paesaggistica e turistica del territorio"**.

Al riguardo il RU sviluppa proposte articolate per le singole componenti del sistema turistico:

*Stabilimenti balneari: il RU riconosce necessario, in coerenza con le indicazioni del Piano Strutturale, operare una significativa **inversione di tendenza nelle politiche di utilizzazione e di assetto delle risorse ambientali costiere e delle attrezzature per la balneazione, privilegiando il riequilibrio e la conservazione ambientale unitamente alla riqualificazione delle attrezzature balneari esistenti in un'ottica di valorizzazione degli interessi pubblici e collettivi anche sotto il profilo delle ricadute economiche delle attività turistico/ricettive e commerciali insediate ed insediabili**. Il Ru prevede una normativa dettagliata per disciplinare gli interventi di miglioramento a breve termine, nelle more di formazione di un Piano Attuativo degli Arenili e dei viali a mare (PAAV) articolato per tratti costieri significativi e destinato a proporre un complessivo miglioramento della condizione costiera con particolare riferimento al litorale di ponente caratterizzato dalla presenza delle ex colonie marine."*

Il RU sviluppa inoltre per l'UTOE1 "Marina-Partaccia" delle indicazioni progettuali che risultano di valenza generale per l'intero territorio:

- **il recupero e la valorizzazione delle ex colonie marine a fini turistici e per funzioni di uso pubblico, e la correlata realizzazione del nuovo viale litoraneo di ponente e di un sistema di percorsi e collegamenti col viale delle Pinete che agevolerà la fruizione dei vasti parchi pubblici esistenti e di nuova previsione. Il RU identifica Ambiti di Conservazione che interessano altrettante ex Colonie fronte mare, consolidando le funzioni pubbliche e di servizio pubblico già in essere (ad esempio per la Ugo Pisa, l'Istituto Alberghiero, la Don Gnocchi) e prefigurando la valorizzazione turistica delle ex colonie Fiat, Motta e Quisisana, Torino e Olivetti che presentano evidenti spazi e**

potenzialità al riguardo. Ciascun intervento privato dovrà farsi carico di cedere aree verdi a pineta e aree per parcheggi pubblici e di realizzare il tratto antistante del nuovo viale litoraneo. La realizzazione dell'intero progetto consentirà di completare il viale litoraneo con un percorso anche di tipo ciclopedonale che raggiunga la zona dei campeggi, realizzando così una infrastruttura di valore ambientale e turistico di forte attrattività;

- **la riqualificazione dell'area dei campeggi e dell'annesso mercato**, attraverso un graduale percorso finalizzato a un miglioramento qualitativo e a una riconversione dell'offerta ricettiva in grado di trasformare i campeggi da sistema isolato e chiuso in se stesso (quale fino ad oggi si configura) a componente importante dell'offerta turistica comunale. Il RU aggrega i campeggi esistenti in comparti omogenei e indica le modalità di attuazione e i contenuti dei Piani Attuativi dei Campeggi (PAC) attraverso i quali pervenire ad una generale riqualificazione sia dei campeggi inseriti nel comparto che del contorno urbanistico ed ambientale. Oltre ai singoli campeggi, il RU identifica Ambiti di intervento per la riorganizzazione e la qualificazione delle funzioni commerciali e di servizio esistenti sia nella parte a mare di via delle Pinete che nell'area del mercato.
- **la qualificazione dell'innesto fra viale Mattei/via Casola e l'asse litoraneo**, come porta di ingresso al litorale per chi proviene dalla Autostrada E 80, con un nuovo disegno dell'affaccio al mare e un diverso utilizzo delle aree contermini.

Il Regolamento Urbanistico definisce come componente funzionale a valenza turistico/ricettiva e ambientale le "attrezzature per la balneazione e la fruizione costiera".

Il RU annette importanza strategica alla "tutela, alla riqualificazione e alla valorizzazione della componente indicata in quanto rappresentativa dell'identità paesaggistica e turistica del territorio. Il RU riconosce conseguentemente necessario, in coerenza con le indicazioni del Piano Strutturale, operare una significativa inversione di tendenza nelle politiche di utilizzazione e di assetto delle risorse ambientali e delle attrezzature per la balneazione, privilegiando il riequilibrio e la conservazione ambientale del litorale e la riqualificazione delle attrezzature esistenti in un'ottica di valorizzazione degli interessi pubblici e collettivi, anche sotto il profilo delle ricadute economiche delle attività turistico/ricettive e commerciali insediate ed insediabili".

Ai fini di una organica riqualificazione del settore nell'ottica indicata, il RU prevede la formazione di un "Piano Attuativo degli arenili e dei viali a mare" (PAAV) esteso all'intera fascia considerata ma articolabile nei seguenti TRATTI COSTIERI:

- Tratto costiero 1 (dalla foce del Lavello alla colonia Fiat),
- Tratto costiero 2 (dalla Colonia Fiat alla Colonia Torino),
- Tratto costiero 3 (dalla Colonia Torino alla foce del Brugiano),
- Tratto costiero 4 (dalla foce del Brugiano a Piazza Bad Kissingen),
- Tratto costiero 5 (da Piazza Bad Kissingen a Ronchi),
- Tratto costiero 6 (da Ronchi al Poveromo),
- Tratto costiero 7 (da Poveromo al Cinquale).

Il RU fornisce, per ciascun tratto costiero considerato, indirizzi e prescrizioni contenenti le finalità generali dell'intervento nonché gli obiettivi principali e i contenuti minimi cui il Piano degli Arenili e dei Viali a mare deve fornire specifiche soluzioni progettuali affinché lo stesso si correli coerentemente con l'intero progetto del RU e con le indicazioni del Progetto strategico dei Luoghi e degli spazi della collettività, ferma restando la facoltà del Piano Attuativo di integrare, arricchire e diversificare dette indicazioni in coerenza con le finalità perseguite.

In dettaglio le indicazioni del RU, fornite nel Titolo terzo delle NTA, sono così articolate:

- **Il Tratto costiero 1 (dalla foce del Lavello alla colonia Fiat)** si differenzia in modo sostanziale da tutto il restante litorale per due caratteristiche principali, è l'unico a non essere direttamente a contatto con il viale a mare, che si interrompe all'altezza della Colonia Fiat, ed è sostanzialmente adibito al servizio di balneazione per le retrostanti attrezzature a campeggio. Si prevede una riorganizzazione urbanistica e funzionale complessiva, che integri fra loro un miglior servizio ai retrostanti campeggi e all'Ostello per la gioventù, attraverso la riqualificazione e il potenziamento delle attrezzature e dei servizi esistenti, e la continuità e l'integrazione sia spaziale che funzionale con il previsto recupero e la valorizzazione a fini turistici delle ex Colonie.
- **Il Tratto costiero 2 (dalla Colonia Fiat alla Colonia Torino)** è l'unico tratto di litorale oggi praticamente senza arenile, sistemato a scogliere parallele a ridosso della strada, con conseguente assenza di attrezzature e stabilimenti balneari che invece caratterizzano l'assetto dell'intero restante litorale. Tale condizione, che ha rappresentato fino ad oggi la causa principale della scarsa qualificazione e appetibilità del tratto di litorale in questione, può peraltro

risolversi in una speciale opportunità per un progetto di valorizzazione turistico ambientale innovativo, laddove si riesca a promuovere un intervento di recupero complessivo coordinato con il recupero e la valorizzazione delle ex Colonie marine retrostanti. Le ex Colonie marine, dalla Fiat alla Torino, rappresentano infatti una testimonianza - per quantità e qualità dei singoli complessi edilizi e delle pinete di pertinenza - fra le più significative a livello regionale e nazionale e possono diventare una risorsa fondamentale per lo sviluppo turistico locale e la riqualificazione paesaggistica del litorale anche in forza delle indicazioni al riguardo fornite dal Piano Strutturale. In prospettiva strategica, l'obiettivo è l'attivazione di uno studio specifico per la rimodellazione della linea di costa preordinata alla formazione di nuove spiagge e all'utilizzabilità a fini turistico balneari e per il tempo libero anche del sistema di difesa costiera che dovesse permanere in quanto ritenuto necessario alla difesa dell'abitato. In chiave operativa nel breve e medio periodo, il RU prevede la riqualificazione complessiva dell'arenile, integrata alla valorizzazione del sistema delle ex colonie marine, con attenzione sia alle funzioni attive di servizio già esistenti, da preservare e potenziare, sia al recupero e al riuso in chiave turistica e di servizi, delle ex colonie oggi sottoutilizzate o abbandonate. L'elemento qualificante della prefigurazione progettuale del RU è la previsione di un nuovo viale a mare del litorale di ponente, con forte valenza paesaggistica ed ambientale (bordo lato mare con fascia di verde a pineta e pista ciclo/pedonale) correlato agli interventi di attuazione degli Ambiti di conservazione delle ex Colonie, che andrà a completare la fruibilità e l'immagine dell'intero lungo mare comunale.

- **Il Tratto costiero 3 (dalla Colonia Torino alla foce del Brugiano):** questo tratto, di breve estensione, è sostanzialmente costituito da una sequenza continua di stabilimenti balneari che, per la ridotta profondità cui si è nel tempo attestato il profilo di costa, hanno collocato le proprie attrezzature (cabine e postazioni fisse di servizio agli utenti) direttamente a filo di marciapiede, dando luogo ad un drastico restringimento della passeggiata ciclo/pedonale e ad uno sbarramento visivo verso il mare senza soluzione di continuità. L'intervento del RU deve ridefinire, in prospettiva e in conseguenza di esiti positivi dello studio per il recupero e la difesa del litorale, l'assetto distributivo degli stabilimenti balneari in modo da allargare la passeggiata e aprire varchi visivi verso il mare in particolare in corrispondenza dello sbocco sulla litoranea di via Casola in prosecuzione di Viale Mattei. Qui occorre prevedere la sistemazione paesaggistica di uno spazio pubblico attrezzato con visibilità aperta sul mare indispensabile per conferire il necessario decoro urbano alla porta di ingresso al litorale di Massa per chi proviene da ponente e dalla Autostrada Sestri Levante-Livorno.
- **Il Tratto costiero 4 (dalla foce del Brugiano a Piazza Bad Kissingen)** rappresenta il tratto più "urbano" della fascia litoranea essendo il diretto affaccio sul mare del centro di Marina di Massa e come tale il più denso di servizi di ristorazione e commerciali. Gli spazi pedonali e ciclabili sui due lati Lungomare, pur dotati di ampiezza significativa (dell'ordine di circa 3/4 metri su entrambi i lati), risultano male utilizzati, con arredi poveri di verde e poco connotanti, e soprattutto risultano impropriamente "invasi" da strutture commerciali spesso di bassissima qualità edilizia. Gli stabilimenti balneari risultano complessivamente di qualità migliore di quelli presenti nel Tratto 3, anche se molti mantengono le proprie attrezzature sostanzialmente addossate l'una all'altra a filo passeggiata senza soluzione di continuità, a costituire, soprattutto nel tratto Brugiano – Pontile, una barriera visiva verso il mare. La presenza di due spiagge libere importanti per dimensione e collocazione (ai lati del Pontile e a mare di Piazza Bad Kissingen) non esime dalla necessità di intervenire per ampliare gli accessi alle altre due spiagge libere presenti e ampliarne l'estensione, essendo questo il tratto di litorale di maggiore affollamento anche per il retrostante carico insediativo e la più facile raggiungibilità con mezzi pubblici. Da annotare come la qualificazione di Piazza Bad Kissingen, con il nuovo arredo e la fontana scultorea di alta qualità artistica e identitaria, abbia creato un nuovo importante elemento di riconoscibilità della "città pubblica" con continua presenza di pubblico nelle diverse stagioni dell'anno, a riprova del fatto che interventi di buona qualità possono arricchire i margini di fruizione e di attribuzione identitaria al territorio. Il RU propone di procedere attraverso il PAAV ad una sostanziale riqualificazione degli spazi, delle attrezzature balneari e commerciali e dell'arredo pubblico del lungomare che in questo tratto è altamente rappresentativo per l'immagine turistica dell'intero territorio. Il RU propone di riorganizzare allo scopo le condizioni di sosta e della viabilità locale che sbocca sul lungomare per favorire le modalità di collegamento e di osmosi pedonale e ciclabile non solo con il centro vero e proprio di Marina di Massa ma anche con le restanti articolazioni del tessuto insediativo retrostante.
- **Il Tratto costiero 5 (da Piazza Bad Kissingen a Ronchi)** presenta un progressivo miglioramento delle condizioni paesistiche e funzionali a mano a mano che si procede da P.zza Bad Kissingen verso la zona di Ronchi. Nel primo tratto (fino a via Magliano) sia la passeggiata a mare che quella a monte presentano ancora bassi standard di manutenzione e di qualità degli arredi a verde, inoltre fra la generale buona qualità degli stabilimenti balneari spiccano comunque alcuni casi di qualità ed impatto visivo pessimi. Da via Magliano in avanti il viale a mare e gli stabilimenti balneari cominciano ad assumere i connotati qualificati del successivo tratto di levante le cui

caratteristiche sono “visivamente” rappresentate da un allargamento della passeggiata a mare con miglioramento degli arredi a verde, dal diradamento del fronte continuo delle strutture balneari, da spiagge comunali attrezzate in buono stato di arredo e manutenzione, dalla omogeneità di arredo e di sezione della passeggiata ciclo pedonale sul lato monte e dalla rarefazione della retrostante edificazione interrotta dall'ampio tratto del Parco Urbano del Magliano esteso fino all'abitato di Ronchi. Si prevede di uniformare la qualità delle sistemazioni a verde lungo la passeggiata a mare e a monte, di portare l'ampiezza della sezione della passeggiata lato mare fra piazza Bad Kissingen e via Magliano ai livelli del tratto successivo fino a Ronchi, di qualificare le attrezzature di servizio (bar, edicole), di migliorare sensibilmente gli accessi alla spiaggia libera nei pressi del Magliano e di qualificare gli spazi di sosta e arredo nell'area antistante il centro urbano di Ronchi.

- **Il Tratto costiero 6 (da Ronchi al Fosso Poveromo)** presenta sufficiente qualità pur subendo nella zona antistante l'abitato di Ronchi fenomeni di erosione che condizionano la migliore organizzazione degli stabilimenti balneari. Procedendo verso levante, gli stabilimenti balneari godono di maggiori spazi e possono disporsi con le dovute distanze gli uni dagli altri senza determinare barriere visive verso il mare oltreché concedere alla passeggiata alcuni metri utili ad ampliarne la sezione con opportune attrezzature di verde e una funzionale separazione fra pista ciclabile e percorso pedonale. Sono inoltre presenti alcuni stabilimenti ed associazioni balneari private con oasi a carattere naturalistico che accentuano le specifiche qualità ambientali di questo tratto di litorale. A monte la presenza continua di una fascia litoranea di pinete e di ville garantisce un contesto di alto valore paesistico ed ambientale arricchito da arredi di verde di buona qualità gestiti dalle strutture ricettive a 4 e 5 stelle presenti. In questo contesto gli episodi di minore qualità sono rappresentati dalle condizioni in cui versano le parti pubbliche e in specie la spiaggia libera attrezzata davanti a via delle Vigne.
- **Il Tratto costiero 7 (dal Fosso Poveromo al Cinquale)** grazie anche all'andamento favorevole della linea di costa al riparo dalle erosioni, consolida e rafforza gli elementi di qualità già enunciati per il tratto precedente, costituendo pertanto una realtà da consolidare e da valorizzare mantenendone le caratteristiche esistenti. In questo contesto decisamente di pregio, l'unico episodio di bassa qualità è rappresentata dalle condizioni di degrado di parte della pineta in via Fescione dove insiste una struttura per il tempo libero (Versilpark). Una indicazione specifica del RU è rivolta alla realizzazione di un rimessaaggio a secco per imbarcazioni sportive quali pattini, derive, tavole a vela e similari sull'arenile comunale denominato “Trabucco”, utilizzando una superficie comunque non superiore ad 1/3 della superficie totale dell'arenile da lasciare a disposizione della spiaggia libera comunale.

Nelle more di formazione del Piano degli Arenili è, tuttavia, essenziale che gli stabilimenti balneari possano esercitare al meglio le proprie funzioni traguardando anche ai miglioramenti necessari e possibili in attesa del piano. Allo scopo il RU disciplina una ricca gamma di interventi ammissibili idonei a consentire una positiva prosecuzione delle attività e ad avviare il processo di riqualificazione giudicato necessario. Il RU individua, peraltro, anche le limitazioni da imporre per non aggravare gli squilibri in atto sotto diversi punti di vista: quello delle risorse ambientali e paesaggistiche da tutelare, quello del rapporto fra fruizione pubblica e fruizione privata del mare e delle spiagge, quello della qualità e della adeguatezza delle attrezzature anche ai fini dell'economia generale del territorio.

1.3 - Il percorso per l'approvazione

Un passaggio importante per la nascita di un Piano urbanistico è determinato dall'adozione in Consiglio Comunale: tale atto determina una sorta di metamorfosi del piano. Solitamente, e in questo il PAAV non fa eccezione, la fase che precede l'adozione è caratterizzata dal fatto che la forma del piano si evolve alla luce degli approfondimenti e dei rapporti e delle relazioni che si instaurano con i vari attori coinvolti direttamente e indirettamente nel territorio oggetto di pianificazione. Il Piano è ancora un prodotto che deve completarsi anche quando si decide che è giunta l'ora dell'adozione. L'atto dell'adozione determina così un mutamento della natura degli elaborati che fino a poco prima erano solo il frutto del lavoro dei progettisti e della raccolta delle indicazioni tecniche e politiche emerse anche in fase di partecipazione.

Dopo l'adozione il Piano diventa di tutti, assume un ruolo pubblico affinché tutti lo possano leggere, guardare e percepire come un prodotto collettivo. In questa veste tutti hanno il diritto/dovere di contribuire alla formazione del piano e lo possono fare con uno strumento molto importante: le Osservazioni.

Nei 60 giorni successivi alla pubblicazione sul BURT chiunque può produrre osservazioni sul Piano adottato affinché possa migliorare la sua forma e aderire maggiormente alle indicazioni della collettività. Questo, chiaramente, senza snaturare le colonne portanti che hanno condotto alla formazione del piano come ad esempio i principi del Piano che sono strettamente connessi con i Piani Sovraordinati e le normative: Regolamento Urbanistico e Piano Paesaggistico Regionale in primis. In

questo assume un ruolo importante anche l'impostazione del progetto che deve risultare sempre coerente con i principi su cui si fonda il disegno del piano.

Successivamente alla fase delle osservazioni si procede alla controdeduzione puntuale di tutte le osservazioni e, previa espressione del Consiglio Comunale, si provvede a modificare gli elaborati al fine di recepire le richieste di modifica accolte.

Il Piano, ha così quasi concluso la sua metamorfosi collettiva ma, prima della approvazione definitiva in consiglio comunale deve essere sottoposto alla verifica di conformazione al Piano Paesaggistico Regionale di concerto con Regione Toscana e Soprintendenza ai sensi dell'Art. 23 del PIT/PPR. Questa fase finale riveste un ruolo molto importante poiché dimostra come il piano non può contenere previsioni che risultino non conformi con il Piano Paesaggistico. Questo aspetto dovrebbe guidare non solo gli esperti chiamati ad istruire le osservazioni e le relative controdeduzioni ma anche i soggetti che propongono le osservazioni stesse.

Una volta ottenuto il parere favorevole della conferenza dei servizi di cui sopra si può procedere alla approvazione definitiva del piano e alla pubblicazione sul BURT per fare entrare finalmente in vigore il Piano.

2. - Il litorale di Massa: luogo straordinario e difficile

L'area costiera apuana è un complesso sistema territoriale in cui le componenti naturali e la stratificazione delle azioni antropiche hanno generato un luogo attrattivo per qualità ambientali e paesaggistiche oltreché per opportunità socio-economiche.

Il settore turistico costituisce un importante pilastro dell'economia del territorio e prevalentemente risulta legato al turismo balneare e quindi alla fruizione delle spiagge e del mare.

Questo determina che il Piano degli arenili assuma un importante ruolo per coniugare l'attrattività turistica con la disponibilità di servizi e di attrezzature per l'accoglienza e la fruizione in un'ottica di sviluppo e di valorizzazione sostenibile del territorio.

Al contempo il Piano deve rispondere alla richiesta di una più diffusa disponibilità di spiagge libere e pubbliche attrezzate, per venire incontro a una necessità di fruizione aperta anche secondo criteri di equità sociale.

Il Paesaggio costiero si sviluppa in un susseguirsi di ambienti differenziati ciascuno dei quali è caratterizzato al contempo di valori e criticità.

La presenza delle pinete e di macchia mediterranea, le residue vegetazioni dunali e retrodunali, la presenza dei corsi d'acqua, le visuali panoramiche da e verso le Apuane si contrappongono a problematiche irrisolte come l'erosione costiera, l'antropizzazione diffusa, la scarsa qualità delle acque di balneazione.

In questo quadro il Piano mette a fuoco i singoli temi per creare una visione di insieme utile, ove possibile, a superare le criticità e a valorizzare le componenti identitarie di questi straordinari paesaggi.

2.1 - Evoluzione storica del litorale: cenni storici e riferimenti urbanistici

La storia del territorio costiero di Massa non ha avuto un corso lineare, a rileggerla "col senno di poi" si può ritenere che sia il frutto di una serie di eventi che hanno condizionato poi il suo avvenire.¹

Nei secoli scorsi i vari governanti hanno affrontato con molta difficoltà la possibilità di usufruire con interesse e profitto della pianura costiera. La costa bassa si presentava nel '600 come una distesa di aree brulle caratterizzate dalla presenza di acquitrini frutto dei continui straripamenti del Fiume Frigido. Per molti decenni il suo corso non ha sfociato direttamente in mare per colpa anche dei continui insabbiamenti della foce frutto dell'influenza dei detriti trasportati "dalla Magra" e dispersi in mare. Nei secoli successivi si tentò in ogni modo di arginarne il corso e solo nel 1828 si riuscì a contenerlo in un percorso rettilineo sul tracciato odierno con un enorme dispendio economico.

La storia del corso del Frigido ha un'importante ruolo nel riconoscere alcuni degli elementi che caratterizzano la costa massese: le depressioni retrodunali hanno caratterizzato la morfologia dei suoli e delle vegetazioni originarie e, ancora oggi se ne possono scorgere i caratteri in alcuni tratti di costa.

Queste depressioni però portarono con sé malattie funeste per coloro che frequentarono la costa bassa: principalmente contadini e militari.

Nel corso dei secoli il ritirarsi del mare e gli interventi di bonifica condussero la popolazione a coltivare sempre più questi territori riuscendo a trarne anche qualche beneficio economico: la sistemazione arborea inizialmente posta solo parzialmente a protezione delle colture venne estesa con interventi straordinari nella prima metà del XIX Secolo attraverso la semina di una quantità straordinaria di pini, lecci e ontani sotto il governo estense. Nell'800 il territorio aveva così raggiunto uno straordinario assetto che garantiva una coltivazione molto fruttifera (agli, cipolle, ortaglie ecc.) grazie al riparo garantito dalle alberature verso mare e, al contempo regalava agli avventori un paesaggio incantevole e verdeggiante in cui le colture frammiste alle pinete si relazionavano visivamente con la vista delle Alpi Apuane e del mare.

L'economia locale traeva benefici anche dal trasporto via mare dei marmi cavati dalle vicine Alpi Apuane.

L'affermazione della Marina come centro balneare è molto successiva alla nascita della vicina Viareggio e della limitrofa Marina di Carrara. Fu spinta degli estensi che promossero "le bagnature" come cura per la salute ma anche come passatempo. Queste iniziative già in voga altrove indussero appunto i regnanti a promuovere lo sviluppo delle attività balneari. Gli abitanti, inizialmente restii a investire in un progetto di creazione delle attrezzature balneari, attesero molto tempo prima di sviluppare appieno questa iniziativa ma senza dubbio ci furono eventi degni di nota che è utile ricordare anche per sottolineare l'importanza che il territorio massese ha avuto anche a livello sovralocale.

¹ Molte delle considerazioni scritte nella prima parte del presente paragrafo sono tratte dal libro "Vite di sabbia e d'acqua" scritto da Stefano Giampaoli e pubblicato nel 1984.

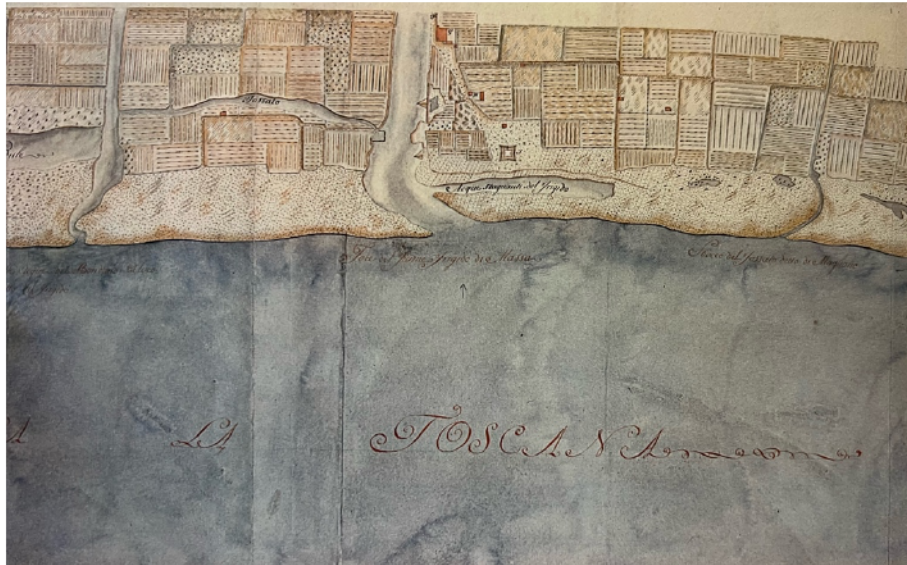


Fig. 1 - Mappa della foce del Frigido nel XVIII Secolo

Un evento di interesse è riferibile alla visita delle principesse d'Asburgo d'Este nel Luglio del 1846 che vollero fare il bagno avendo sufficienti comodità per tuffarsi nelle acque di Marina di Massa; per questo, in assenza di strutture sufficienti per accogliere le regnanti, si approntò una sorta di zattera al di sopra della quale vennero installate due cabine con scaletta per l'immersione.

Questo avvenimento suscitò l'interesse di molti nel voler conoscere questi luoghi e fu così che esattamente un anno dopo, il 15 Luglio 1847, per merito dei modenesi si dava inizio alla storia balneare di Massa.

Anche questo avvenimento fu celebrato da molti personaggi illustri che passarono in questi luoghi periodi di "villeggiatura" come l'imperatrice Maria Anna d'Austria e la sorella Maria Teresa, duchessa di Parma.

Lo sviluppo balneare tardò a svilupparsi e solo dopo l'unità d'Italia e dopo lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto "di massa" si ebbe l'effettivo incremento dei servizi per i turisti.

Un evento importante fu proprio l'inaugurazione del tratto di tramvia che univa il centro di Massa con la costa (29 Giugno 1890): nei primi due giorni migliaia di persone accorsero verso la marina sfruttando il nuovo mezzo generando un intenso incremento di servizi e offerte per gli avventori.

La tramvia determinò anche un incremento del traffico del marmo al punto da condurre a costruire un pontile caricatore su iniziativa di Cuturi, analogo a quello presente a Forte dei Marmi.

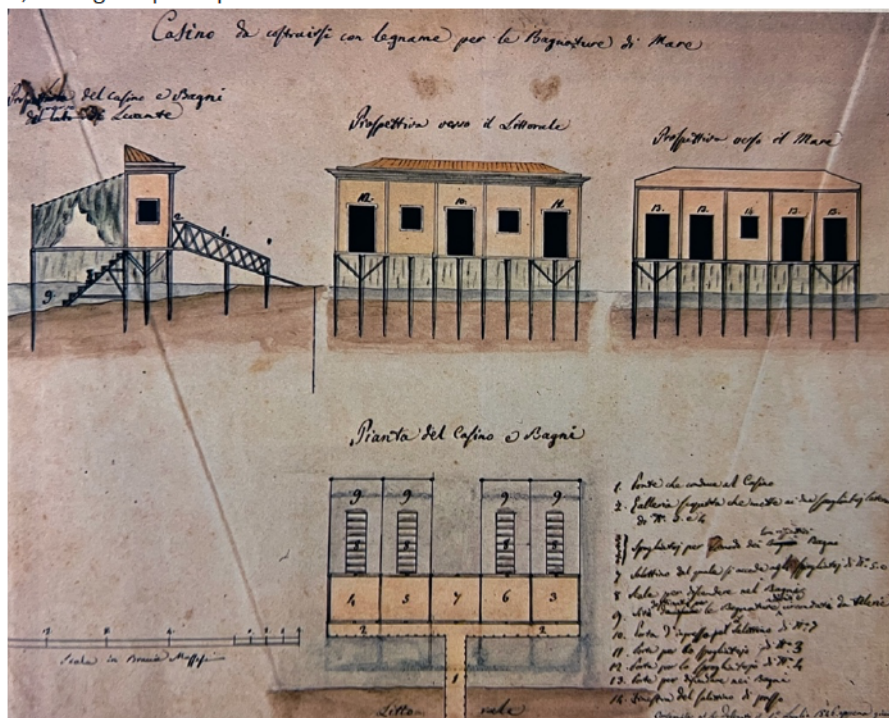


Fig. 2 - Progetto per cabine per la balneazione - Fine '800

Anche i primi stabilimenti ben strutturati cominciarono ad affacciarsi alla marina: dapprima il "Galatea" e, con più successo il "Doride" allietarono le vacanze delle famiglie benestanti che passavano l'estate a Marina di Massa.

Alla fine dell'800 il paesaggio della marina godeva dell'avvenuto sviluppo di tutte le verdeggianti pinete che nei decenni precedenti erano state seminate e forniva ai visitatori un paesaggio naturale degno di nota che in qualche modo caratterizzava e distingueva questi luoghi dalla modana Versilia.

Questo carattere, ancora resiste in alcune parti del territorio e risulta necessario fare qualsiasi sforzo per garantirne la sussistenza: la perdita di tale carattere può costituire la definitiva perdita di identità di questi territori rendendoli una copia di quanto offre, da molto tempo, il resto della costa apuo-versiliese.

L'inizio del Novecento è segnato da alcuni avvenimenti che trasformeranno l'assetto del territorio massese, non solo costiero.

Nascono i primi alberghi e le prime palazzine di rilievo nella Marina, vengono realizzate importanti viabilità di connessione con il centro di Massa e, soprattutto nasce il Viale Litoraneo a metà degli anni '20.

La notorietà del centro balneare di Marina di Massa era riscontrabile anche da alcuni articoli di livello nazionale e si affermavano sempre più il carattere dall'accento mondano del centro di Marina di Massa e quello più rilassato e naturale di Ronchi e Poveromo. Su un articolo di rivista di tiratura nazionale si leggeva: *"Una delle spiagge più belle d'Italia... lembo di paradiso che dalle Foci del Magra si distende, corniciato di verde e baciato dal più azzurro mare, fin oltre il Frigido dalle bianche ghiaie"*.

Negli stessi anni nacquero le colonie come luoghi destinati ad accogliere i giovani provenienti dalle città per fornire loro cure e bagni di salute nel mare.

In questo periodo tutto il ponente della marina si trasformò vedendo la nascita di questi imponenti immobili che caratterizzano tutt'oggi il panorama della Partaccia con esempi straordinari di architettura come la Ex Colonia Fiat e la Ex Colonia Torino.



Fig. 3 - Ripresa aerea della Colonia Fiat - 1933

Questi furono anche gli anni della nascita del Porto di Marina di Carrara che se da un lato costituiva un'ulteriore infrastruttura utile al trasporto delle merci e dei marmi della industria apuana, dall'altra ha provocato direttamente o indirettamente effetti importanti a livello di erosione costiera. Su questo tema torneremo nei capitoli successivi (Vedi paragrafo 4.2.1) ma è importante sottolineare come la nascita del Porto abbia coinciso con la conseguente scomparsa della spiaggia nelle aree della Partaccia.

Agli albori degli anni '30 si inaugurò il Viale Roma fornendo un ulteriore canale di comunicazione a coloro che volevano raggiungere la Marina dal centro di Massa. La pianura prosperava di agricoltura tanto da far registrare record di produzioni. Il territorio vide in quegli anni la nascita della Zona Industriale Apuana (1938) che sottrasse alla agricoltura oltre 800 ettari, l'avvento della produzione industriale (assai tardiva rispetto al resto d'Europa), è bene ricordarlo, è concisa, in questi territori alla compromissione di un ambiente che avrebbe potuto godere di sorti meno nefaste. In questo è da sempre tema dibattuto la difficile convivenza tra industria e turismo e, per questo nel tempo si è provveduto ad un alleggerimento del tipo di produzione a favore di altre attività terziarie e di segazione del marmo.

Poi, giunse la seconda guerra mondiale e anche l'arenile di Massa fu scenario di battaglie cruente comportando una sospensione delle attività turistiche che, poco dopo la conclusione del conflitto, ripresero i ritmi da poco abbandonati.

Il dopoguerra, un po' come dovunque, vide un incremento del benessere economico di tante famiglie che riconoscevano nella vacanza estiva il simbolo di uno stato sociale importante ormai raggiunto e questo, anche a Massa, condusse ad una impennata nel numero delle presenze e delle conseguenti attività turistiche. Dal 1949 al 1959 vi fu un incremento straordinario di presenze portando il numero di presenze turistiche al di sopra di 1.500.000 unità e il ritmo veniva ancor più incrementato nel decennio successivo arrivando a 1.800.000 unità nel 1977 con ben 162 strutture alberghiere.

La notorietà della marina raggiunse anche l'estero e attrasse grandi quantità di turisti stranieri, in particolare tedeschi.

Per dare conto dell'importanza e della notorietà di Marina di Massa si deve rammentare un fatto interessante e curioso: nel Film "Una Vice Difficile" di Dino Risi del 1961 la scena finale viene girata proprio sul litorale massese per la precisione di fronte al locale "Oliviero" nella zona di Poveromo (ormai chiuso da tempo): un magistrato Alberto Sordi uscendo di fretta dal locale, all'alba che conclude una notte passata nel locale, abbandonato da una splendida donna, rincorre una autovettura e impreca contro tutti i veicoli. Una nota di colore è il tentativo con cui, smanacciando, impreca in un tedesco improvvisato contro quello che sembra essere proprio un autobus di turisti teutonici.

E'interessante sottolineare come in quelle scene il lungomare si mostra ancora privo di particolari artificializzazioni, caratterizzato dalla presenza di folta vegetazione verso monti e libero, verso mare, da edifici e impedimenti.



Figg. 4 e 5 Fotogrammi tratti dal film "Una Vita difficile" di Dino Risi - 1961

In questo periodo si moltiplicano non solo gli alberghi ma anche i campeggi proliferano nella zona della Partaccia attirando un diverso tipo di turismo connotando così un diverso assetto anche territoriale della sfera turistica del litorale massese.

Il periodo più florido, se così è possibile definirlo, per il turismo e per la notorietà della Marina di Massa anche a livello nazionale si ha dunque a cavallo tra gli anni '60 e '70 quando ancora si poteva riconoscere un valido equilibrio tra l'utilizzo delle risorse e la presenza delle attività antropiche. La crescita della popolazione, ma soprattutto l'aumento delle presenze turistiche, moltiplicatesi a dismisura nell'arco di pochissimi anni ha prodotto la necessità di regolare l'espansione urbana attraverso una più precisa regolazione edilizia.

In questo scenario si inserisce un fatto drammatico era la sera del 28 agosto 1977, dopo una giornata di pioggia e un'ingannevole schiarita, sulla costa di Massa e Montignoso si abbatté quello che fu chiamato da tutti il Tornado.

380 ettari di pineta mediterranea furono divelti, piante si abbattono su case, alberghi ed edifici pubblici, centinaia i tetti scoperti. I pochi stabilimenti balneari furono distrutti o danneggiati.

Gli effetti del "fortunale di violenza inusitata" si riassunsero in una stima di danni per decine di miliardi di lire al patrimonio pubblico, a beni privati e ad attività turistiche e agricole. I danni maggiori li ebbe il patrimonio boschivo, quelle pinete volute dagli Estensi per liberare la costa dalle malsane paludi e proteggere dai venti le coltivazioni dell'entroterra: danni tali - scrisse l'Ispettorato Forestale - "da aver mutato, pressoché integralmente, l'aspetto ecologico e forse anche climatico della zona".

Anche se fortunatamente questo evento non causò vittime, segnò profondamente la collettività e mosse anche i turisti illustri che frequentavano il litorale. Come narrato da Dino Del Giudice nel suo libro Tornado "77 (2012), grazie all'interesse di Alti funzionari della Comunità Europea, che frequentavano assiduamente quei luoghi di villeggiatura, vennero reperite nel giro di pochi giorni ingentissime risorse per la ricostruzione.

Questo evento e le ingenti risorse che venivano disposte per la ricostruzione indussero, probabilmente, il Comune a formare un piano urbanistico di dettaglio che regolasse gli interventi edilizi ed urbanistici del litorale.

Nacque così il Piano Particolareggiato Esecutivo del 1978 che definiva anche con particolare dettagliati le possibili attività ammesse sul litorale per la realizzazione dell'insediamento costiero.

Se da un lato questo evento segna un passo importante nella storia urbanistica del Comune dall'altro segna forse la fine di quell'equilibrio natura/uomo che aveva dato lustro al litorale massese per quasi un secolo.

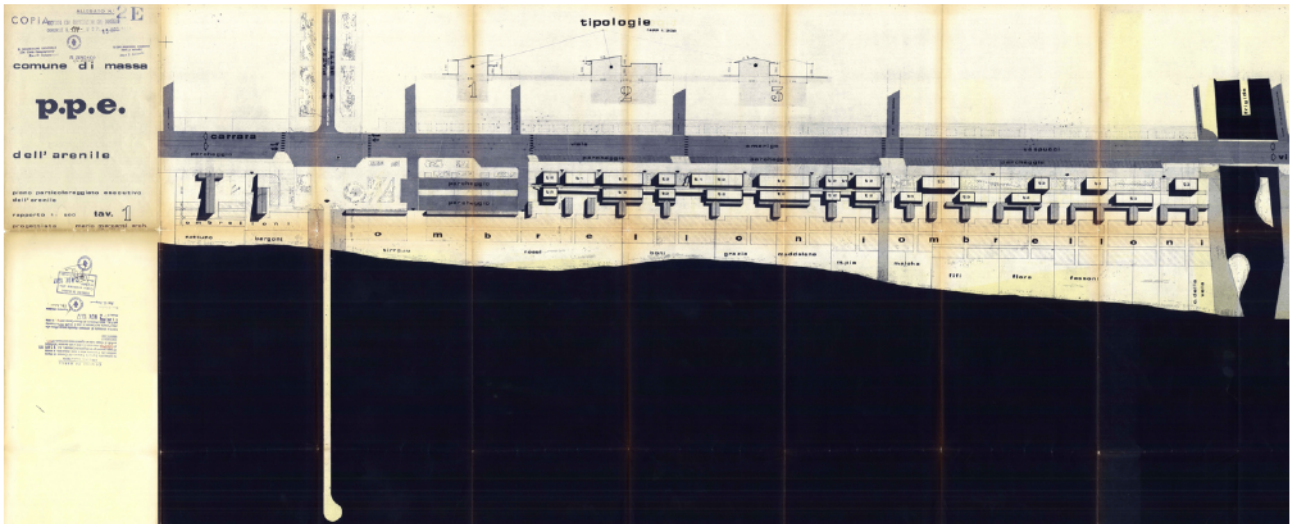


Fig. 6 - PPE 1978 - Tavola con planivolumetrico della zona di Marina di Massa

Il PPE del 1978 infatti prevedeva la costruzione di nuovi stabilimenti su tutto il litorale, in parte non approvati dalla Regione e anche un porticciolo in località partaccia (anch'esso stralciato in fase di approvazione regionale). Il volto dell'insediamento costiero avviò un cambiamento frutto anche delle crescenti esigenze di spazi e servizi per i turisti che continuavano a crescere in numero.

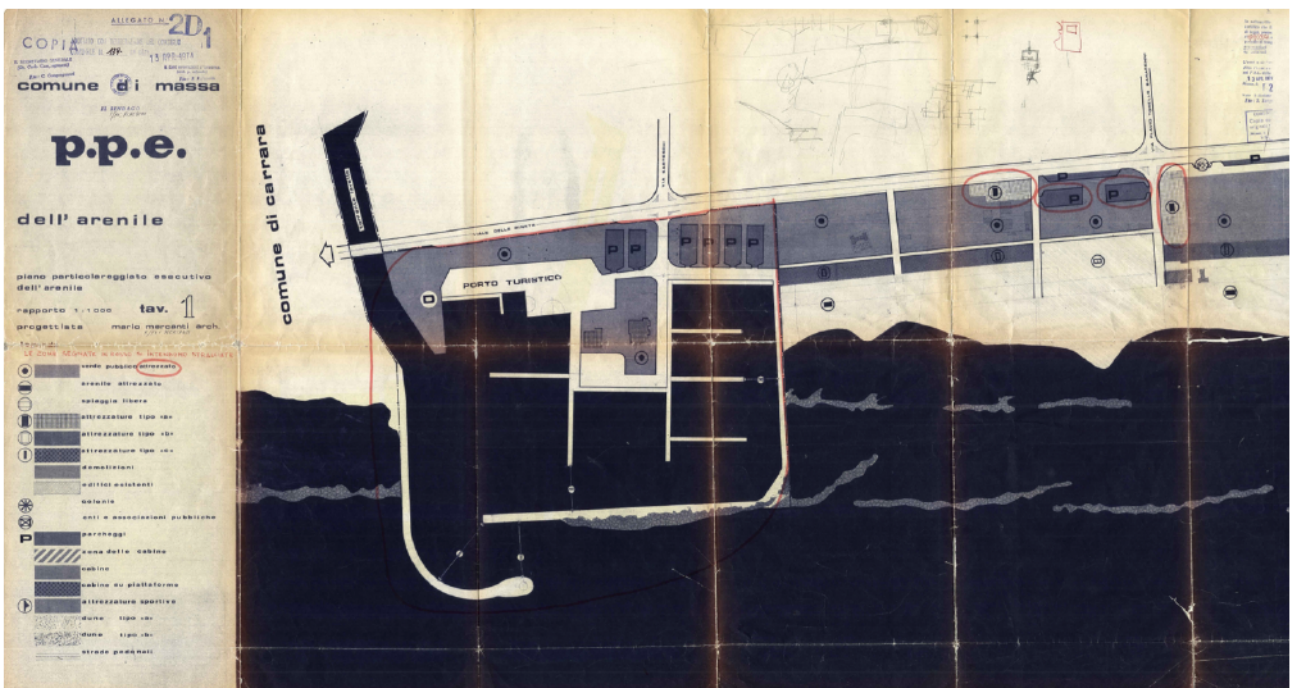


Fig. 8 - PPE 1978 - Tavola 1 - zonizzazione di piano e previsione di nuovo porticciolo nella zona della Partaccia poi stralciato

Sul fronte urbanistico si segnala anche la formazione del Piano Regolatore Generale approvato poco dopo con deliberazione di Giunta Regionale n. 10603 del 20.10.1980 nonché di un Piano del Consorzio Zona Industriale Apuana approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 821 del 6.02.1980 e successiva sostanziale variante approvata con deliberazione di Giunta Regionale n. 3464 del 19.04.1995; strumenti che non hanno trovato piena realizzazione nelle loro strutture di base e deviate, nel profilo conduttore originario, da numerose varianti.

Il P.R.G. progettualmente dimensionato per uno sviluppo demografico tarato sui 110.000 abitanti è risultato di fatto sovradimensionato ed, in conseguenza, incongruente per quanto concerne sia la previsione che la realizzazione degli standard urbanistici.



Fig. 9 - PRG 1980 - Tavola di zonizzazione di piano

In linea generale le potenzialità edificatorie di tale strumento, se si escludono le aree soggette a strumenti urbanistici attuativi, in molti casi mai approvati, sono state parzialmente assorbite nel complessivo processo di crescita della città; anche se tale crescita ha avuto come prevalente riferimento una bassa densità edificatoria che sostanzialmente si traduce in un prevalente consumo di suolo; condizione visivamente e direttamente percepibile anche attraverso una lettura oggettiva del tessuto urbanistico.²

Sul fronte delle previsioni urbanistiche l'intreccio normativo tra il PPE del 1978 e il PRG del 1980 ha generato uno "stallo" sulle aree del litorale a ponente del Viale Mattei che risultano ancora oggi prive di pianificazione di dettaglio trovandosi regolate da una norma generale del PRG del 1980.

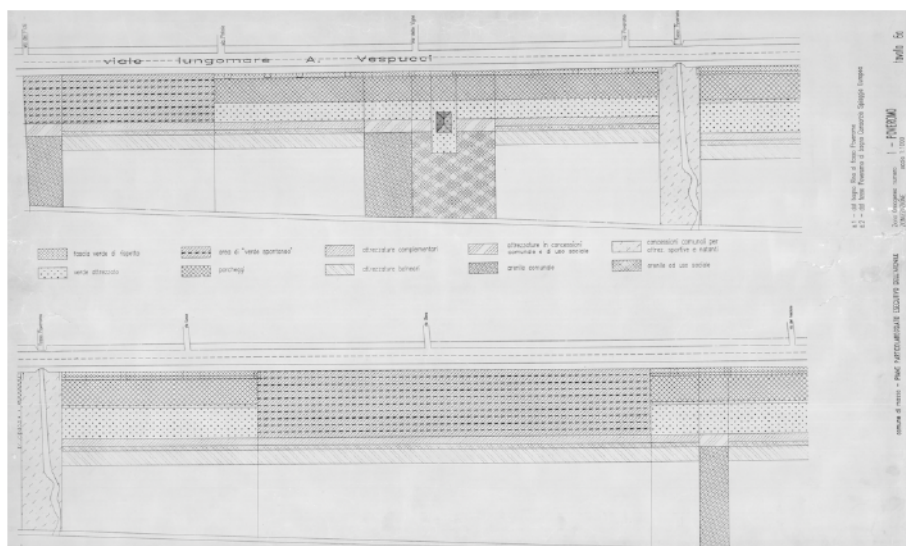


Fig. 10 - PPE 1988 - Tavola di zonizzazione di piano con fasce funzionali

Gli anni successivi sono segnati dalla necessità di definire meglio le discipline del piano particolareggiato che in molte parti risulta carente di specifica disciplina poiché stralciata in fase di approvazione dalla Regione.

² Cfr. Relazione Generale Piano Strutturale 2013 par. 2.1

Nasce così il Piano Particolareggiato dell'Arenile del 1988 che orienta le previsioni secondo una serie di fasce funzionali parallele alla linea di costa. In questo nuovo piano mancano previsioni che avrebbero consentito il mantenimento nell'area di Ronchi e Poveromo di alcune aree che ancora conservavano caratteri di naturalità.

Nel 1999 vede la luce la terza generazione del piano particolareggiato dell'arenile che in realtà si limita a dettare alcune discipline sulle possibilità di intervento lasciando però sostanzialmente inalterato il quadro delle previsioni cartografate dal piano del 1988.

La stagione più recente della pianificazione comunale ha visto la nascita del Piano Strutturale nel 2013 e la recente approvazione del Regolamento Urbanistico nel 2019. Si rimanda ai paragrafi iniziali della relazione per la comprensione degli indirizzi della strumentazione vigente.

2.2 - Luoghi e relazioni nel contesto territoriale, sociale ed economico

La fascia costiera oggetto della presente pianificazione interessa una lunga lingua di territorio stretta tra i Viali litoranei e la linea di costa. Seppur sia molto estesa in lunghezza ha una profondità, in generale, solo di alcune decine di metri. L'esiguità di questa profondità non corrisponde all'importanza che questa fascia riveste a livello geografico e territoriale. L'interfaccia tra il mare e la terra ferma è un luogo ricco di elementi ambientali, paesaggistici e antropici. La presenza di importanti infrastrutture viarie attribuisce a questo territorio anche un valore connettivo tra contesti anche sovracomunali. Da tale infrastruttura si dipartono numerose viabilità trasversali che relazionano questi luoghi con l'entroterra del comune. Ad una rete abbastanza fitta di percorsi carrabili non corrisponde una diffusa rete di piste e percorsi ciclabili: ad eccezione della pista ciclopeditone del Viale a mare che collega il centro di Marina con il Cinquale, la pista ciclabile del Viale Roma e il percorso interno al parco fluviale del Frigido, il resto del territorio costiero è sprovvisto di percorsi per la mobilità lenta. Questa porzione di territorio è interessata da una serie di punti di debolezza costituiti, in particolare, da particolari fattori ambientali riconducibili, principalmente ad una eccessiva antropizzazione:

- Il depauperamento delle spiagge dovuta all'erosione costiera costituisce il principale fattore materiale che limita le potenzialità di valore ambientale, paesaggistico ed economico. Secondo soggetti competenti, anche istituzionali, e del gruppo di progettazione come si dimostrerà anche nel presente piano, tale fenomeno è correlato alla nascita del Porto di Carrara;
- La presenza di una imponente zona industriale a ridosso del territorio costiero costituisce un elemento di criticità ambientale per la qualità delle risorse con particolare riferimento all'aria, al suolo e al sottosuolo;
- L'eccessiva urbanizzazione del contesto costiero ha provocato una alterazione dell'equilibrio ambientale: in questo la sottrazione di spazi agli alvei dei corsi d'acqua e l'interruzione della rete idraulica superficiale costituisce un rischio idraulico per gli insediamenti;
- La presenza di molti sbocchi foci, se da un lato costituisce un fattore di qualità paesaggistica da valorizzare dall'altro costituisce una problematica ambientale connessa allo scarico in mare di reflui che provocano danno all'ambiente marino e, troppo spesso, divieti di balneazione.

In un quadro così complesso permangono punti di forza importanti che, oltre a costituire un valore paesaggistico ambientale, rappresentano elementi attrattivi ed utili ad alimentare le attività turistiche:

- La permanenza di scenari paesaggistici che dal mare fanno scorgere le Alpi Apuane costituisce un importante valore identitario per l'insediamento;
- La presenza del mare e delle attività per usufruirne costituisce il valore essenziale del turismo balneare e per questo se ne devono curare le componenti ambientali;
- La presenza di molte strutture ricettive, anche se mutate nel tempo, rappresenta un fattore positivo rispetto all'offerta turistica e alla occupazione;
- La presenza di luoghi per lo svago, il tempo libero e lo sport accrescono il valore anche turistico del territorio;
- La presenza di spazi pubblici garantisce un utilizzo libero di luoghi prossimi alle attrattive turistiche;
- La presenza di un sistema turistico differenziato permette una maggior capacità di adattamento del sistema economico locale che si deve curare e implementare.

La principale componente attrattiva del turismo è costituita dalle attività balneari. Gli Arenili sono occupati quasi per la loro interezza da installazioni di stabilimenti balneari e attrezzature pubbliche per la balneazione che hanno un rilevante valore economico e costituiscono un punto di forza per l'offerta turistica.

Per comprendere le dimensioni della componente socio-economica del turismo si rimanda allo studio che accompagna il quadro conoscitivo del Piano Strutturale vigente da cui sono tratte alcune delle considerazioni riportate di seguito. Seppur questo comparto economico corrisponda ad una minima parte degli occupati complessivi (si stima intorno al 5% legati all'indotto diretto e all'8% se comprensivo dell'indotto indiretto del totale comunale) costituisce un elemento importante per l'offerta che sta alla base del sistema turistico.

In questo quadro le attività turistico balneari, diversamente da quelle ricettive, hanno delle particolarità che hanno inasprito alcuni conflitti sociali legati all'utilizzo dell'arenile. Come molti altri comuni la fascia costiera di Massa vede una limitata presenza di spiagge libere che costituiscono una "eccezione" rispetto alla diffusa presenza di stabilimenti balneari aventi porzioni del demanio marittimo in concessione. La natura pubblica dei suoli demaniali induce a ripensare le proporzioni tra spiagge libere e spiagge in concessione che ne consentano un incremento a favore degli spazi di libera fruizione.

2.3 - Il paesaggio come dimensione di riferimento

Analizzando i contenuti del Regolamento Urbanistico, è risultato di primaria importanza fondare la redazione del PAAV sulla qualità dei luoghi e sulla conseguente attrattiva delle componenti paesaggistico-ambientali. D'altro canto le innovazioni culturali prodotte dal Piano di Indirizzo Territoriale con Valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT/PPR), tendono proprio a porre al centro della valorizzazione dei territori le componenti identitarie di lungo periodo costituite, in larga parte, dagli elementi che caratterizzano i paesaggi costieri: dalla conservazione degli elementi naturali alla tutela delle reti ecologiche, alla valorizzazione dei modelli tradizionali degli insediamenti.

Coerentemente con quanto indicato dal Regolamento Urbanistico è stato sviluppato un quadro conoscitivo descritto al Capitolo 4, esteso anche oltre i limiti del PAAV, che riconosce gli elementi che caratterizzano le qualità di questi luoghi, strutturando un ragionamento orientato secondo le tematiche delle invarianti del PIT/PPR:

- 1) riconoscimento delle componenti fisiche e geomorfologiche (residui di cordoni dunali, aree umide relitte, degli sbocchi fociivi e degli elementi che costituiscono la linea di costa);
- 2) individuazione delle componenti ecologiche (aree con presenza di vegetazione tipica dunale, pinete costiere, elementi della vegetazione tipica degli sbocchi fociivi);
- 3) riconoscimento degli elementi che caratterizzano l'insediamento costiero (per ciascun tratto costiero sono individuati gli immobili di valore storico e/o tipologico e gli eventuali elementi valoriali che accomunano il linguaggio architettonico delle strutture balneari tradizionali e la tipologia delle infrastrutture che caratterizzano i viali a mare.

Conseguentemente, con un approccio olistico, il progetto del Piano declina ogni sua azione tenendo a riferimento la dimensione paesaggistica di ogni scelta progettuale.

2.4 - Le criticità

Il territorio costiero di Massa è caratterizzato da una serie di criticità che si sono acuite nel corso dell'ultimo secolo a seguito, soprattutto, dell'incremento di antropizzazione e infrastrutturazione degli insediamenti costieri. Nel presente paragrafo sono riportate le principali criticità sulle quali il PAAV ha concentrato l'attenzione.

Lo sviluppo dell'insediamento a ridosso della fascia costiera costituisce uno dei principali aspetti critici sotto il profilo ambientale. Le elevate pressioni prodotte dai fattori antropici limitano, anche spazialmente, la ricostituzione di componenti ambientali di elevata rilevanza come la presenza di spazi verdi, degli alvei dei fiumi e dei torrenti. Risulta inoltre evidente come la crescita insediativa del secondo dopoguerra non sia stata accompagnata da interventi infrastrutturali utili a consentire un livello di fruibilità pubblica adeguato. Salvo rare eccezioni le viabilità secondarie del contesto territoriale della fascia costiera sono prive di sufficienti spazi per la realizzazione di percorsi ciclabili e di spazi verdi a corredo dei percorsi. Le dotazioni di vegetazione che un tempo caratterizzavano i percorsi si sono depauperate cambiando aspetto e senso di percezione degli spazi aperti.

Anche il modello insediativo basato sulla bassa densità ha condotto ad occupare molti spazi a discapito del reperimento di adeguate dotazioni di aree e infrastrutture pubbliche.

In questo, l'arenile, appare inoltre eccessivamente occupato da strutture per la balneazione: una fascia continua di strutture balneari rappresenta una barriera fisica che limita la percezione e la libera fruizione delle spiagge e il mare. Non

appare presente un giusto equilibrio tra aree attrezzate per la balneazione e aree per la libera percezione e fruizione dell'arenile.

In questo quadro anche i modelli di riferimento per la mobilità sono rimasti invariati da molti decenni: il trasporto privato su automobile è ancora il mezzo di trasporto privilegiato. Questo modello, ormai diventato insostenibile, non è adeguatamente compensato da una adeguata rete di per la mobilità ciclabile: per quanto sul lungomare sia già presente un lungo tratto di pista ciclopedonale, non vi sono adeguati collegamenti verso l'entroterra.

Anche il trasporto pubblico locale è caratterizzato da trasporti su mezzi tradizionali.

Sotto il profilo del modello turistico rileva la dimensione stagionale dell'offerta turistica che costituisce una criticità per la dimensione socio-economica del territorio. La naturale concentrazione nei mesi estivi del turismo balneare non è adeguatamente supportata da investimenti che possano dilatare nel tempo l'attrattiva turistica. Risulta inoltre scarsamente incentivato lo sviluppo e l'offerta di turismo "alternativo" a quello balneare nei mesi di massima concentrazione degli afflussi.

Le principali criticità ambientali per la costa Massese interessano proprio le risorse che stanno alla base dell'offerta turistica: la spiaggia e il mare.

La maggior criticità per queste risorse è senza dubbio **l'erosione costiera**. L'importanza di questo fenomeno merita un approfondimento a cui è dedicato il paragrafo 2.4.1 della presente relazione.

Con riferimento al tema della **qualità delle acque di balneazione**, risulta necessaria una visione progettuale di medio lungo periodo capace di superare i ricorrenti fenomeni di inquinamento delle acque costiere derivanti soprattutto da apporti di reflui urbani (acque di scarico, sia domestiche che industriali, provenienti da insediamenti urbani), rimarcati nella stagione estiva dagli sforamenti dei parametri microbiologici *Escherichia coli* ed *Enterococchi intestinali* indicatori come noto della presenza nelle acque di residui fecali.

Sebbene la maggior frequenza dei fenomeni di inquinamento, motivo dei divieti temporanei della balneazione, interessi l'area Campeggi sita in località Partaccia (inquinamento causato da reflui non depurati trasportati a mare dal fosso Lavello), a seguito di precipitazioni intense, fenomeni di contaminazione delle acque di balneazione si verificano in maniera diffusa lungo tutta la costa interessando le aree di balneazione "Marina di Massa Levante", "Ricortola", "Destra Frigido" e "Ronchi Ponente" oltre ai divieti permanenti per motivi igienico sanitari collocati alle foci dei fossi Brugiano e Magliano oltre che alla foce del Fiume Frigido.

Il carattere ricorrente e non episodico dei fenomeni di inquinamento batterico delle acque di balneazione denota il permanere di problematiche non risolte nel sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue di tutto il litorale apuano (fonte Arpat 2020; *Il controllo delle acque di balneazione – stagione 2019*) che va quindi affrontato, gestito e risolto in parallelo con la riqualificazione dell'arenile.

Il territorio comunale, a differenza dei comuni confinanti e a quelli limitrofi con affaccio sulla costa versiliese, presenta il maggior numero di corsi d'acqua (sette) caratterizzati da uno sbocco diretto o in prossimità del mare (Fosso Lavello, Torrente Ricortola, Fosso Brugiano, Fiume Frigido, Fosso Magliano, Fosso Poveromo e Canalmagro) fattore questo che determina una maggiore vulnerabilità dell'attività balneare non solo per i fenomeni di inquinamento batterico sopra esposti ma anche per gli altri aspetti ecologici, organolettici (percepibili mediante i sensi, come l'odore, il colore, ecc.), estetici o paesaggistici, riferibile all'acqua del mare, alle spiagge e ai suoi fondali.

Tenuto conto di quanto sopra, la progettualità dell'arenile, lungo la linea di costa, dovrà svilupparsi in parallelo con la progettualità dei corsi d'acqua disposti lungo assi ortogonali alla stessa.

2.4.1 - L'erosione costiera

Aspetti generali ed evoluzione della linea di riva ieri e oggi

Il litorale del Comune di Massa, della lunghezza di 8,5 Km, fa parte dell'unità fisiografica lunga circa 63,5 km che si estende dalla foce del Fiume Magra fino a Livorno.

Il flusso dei sedimenti lungo la costa è stato studiato sia su base morfologica e granulometrica che su base petrografica e tutti gli studi concordano sull'esistenza di un drift prevalentemente diretto verso sud da Bocca di Magra a Forte dei Marmi e di uno diretto verso nord da Bocca d'Arno a Marina di Pietrasanta (vedi frecce in fig. 11).



Fig. 11 - Direzione del trasporto litoraneo (longshore transport) all'interno dell'Unità Fisiografica Bocca di Magra-Livorno.

Tra Forte dei Marmi e Marina di Pietrasanta esisterebbe una zona di convergenza dei due drift (uno proveniente da sud e l'altro da nord) che certamente non deve essere vista come un elemento statico, ma come il risultato di convergenze diverse in funzione dei diversi stati del mare.

Oggi l'attività di monitoraggio a scala regionale dell'evoluzione della linea di riva è svolta dal Consorzio LaMMA (a partire dal 2017) e realizzata nell'ambito delle azioni condotte da Regione Toscana (ente delegato alla difesa della costa) in materia di difesa del suolo e della costa.

IL LaMMA è stato incaricato dalla Regione Toscana, nell'ambito delle attività di monitoraggio richieste dalla LR 80/ 2015 "Norme in materia di difesa del suolo, tutela delle risorse idriche e tutela della costa e degli abitati costieri" che regola appunto la tutela della costa e degli abitati costieri (artt. 17–21). In particolare l'art. 18 definisce il "Documento operativo per il recupero ed il riequilibrio della fascia costiera" come strumento di riferimento per la programmazione regionale degli interventi di recupero e riequilibrio della fascia costiera.

In precedenza, le tendenze evolutive di lungo termine del litorale massese sono state studiate dall'Università di Firenze nell'ambito delle ricerche che hanno interessato l'unità fisiografica Bocca di Magra- Livorno, per la quale è stata ricostruita l'evoluzione della linea di riva dal 1938 al 1997/98 (fig. 12). Per mettere in luce i fenomeni in atto nel segmento più settentrionale dell'unità fisiografica di nostro interesse, quello appunto coincidente con la costa sabbiosa del comune di Massa, è necessario evidenziare le continuità morfologiche e i rapporti con i segmenti adiacenti e, dunque, inquadrare la situazione in un contesto più ampio.

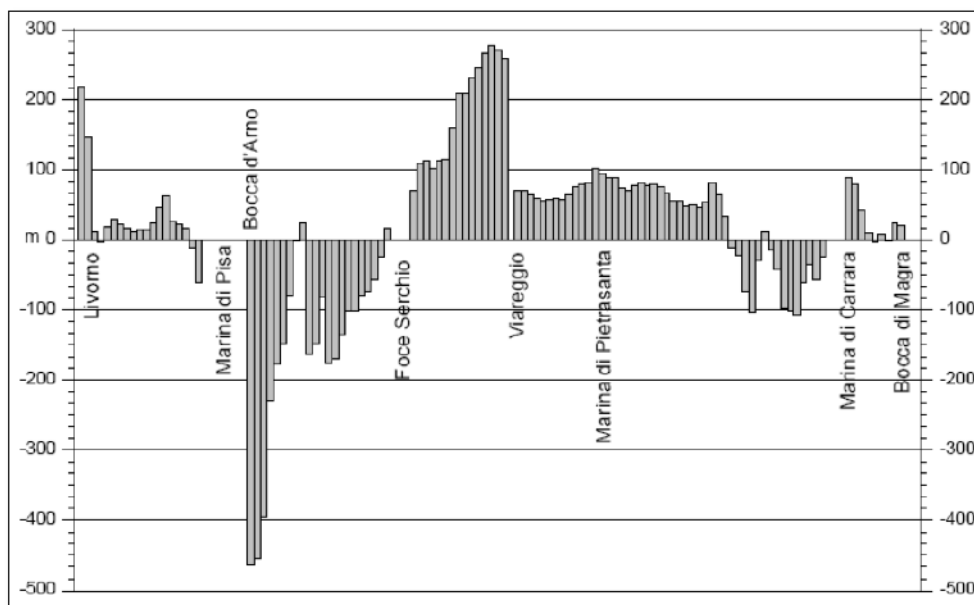


Fig. 12 - Spostamento medio della linea di riva fra il 1938 e il 1997/98 nell'unità fisiografica Livorno - Bocca di Magra (settori ampi 500 m).

La fig. 12 mostra come il tratto di costa posto fra il porto di Marina di Carrara e la foce del Fiume Versilia presenti, nel periodo investigato, un comportamento opposto a quello tenuto dai due settori adiacenti: mentre quello di nostro interesse risulta in arretramento, con valori che localmente superano i 100 m, quello posto a nord e quello posto a sud sono mediamente in progradazione, per valori modesti il primo e per valori rilevanti il secondo.

Il tratto di costa di interesse del PAAV è però stato oggetto di un accentuato fenomeno erosivo iniziato prima del 1938 (anno di partenza dello studio condotto dall'Università di Firenze) e collocabile a partire dai primi anni del 1920 così come documentato nello studio condotto nel 1940 dalla ricercatrice dell'Istituto di Geografia della R. Università di Bologna Dott.ssa Dina Albani dal titolo *"Le spiagge della Toscana settentrionale dalla foce del fiume Magra ai Monti Livornesi"* (in *"Ricerche sulle variazioni delle spiagge italiane. II- Le spiagge toscane"*, CNR, Roma pp. 11-86). Questo prezioso documento scientifico, corredato di mappe e fotografie aeree degli anni '20, traccia le variazioni delle linee di riva precedenti al 1938 consentendo di determinare l'instaurarsi degli intensi processi erosivi che da lì a poco segneranno irrimediabilmente il destino del litorale del comune di Massa.

Nello specifico (vedi mappa dello studio Albani inserito nella Tav. QG.2 *"Morfoodinamica costiera"*) lo studio evidenzia che a differenza del tratto collocato a sinistra della foce del F. Magra in cui dopo secoli di progradazione, dalla metà del 1800, le spiagge più prossime alla foce fino al Torrente Parmignola hanno incominciato ad arretrare in maniera anche significativa, nel tratto compreso tra il porto di Marina di Carrara e la zona immediatamente a sud del Fosso Lavello, tranne brevi periodi di stabilità, si è verificato un regolare aumento dell'arenile fino al 1922 (data di inizio della costruzione del porto di Marina di Carrara) per il tratto compreso tra il porto e la spiaggia di Marina di Carrara di levante (a nord della foce del Lavello) e fino al 1925 per il tratto immediatamente a sud rispetto alla foce del fosso Lavello.

Con riferimento al tratto di nostro interesse posto a sud del Fosso Lavello (in località Partaccia), lo studio descrive infatti *"un regolare aumento, sia pure con ritmo rallentato fin verso il 1925 (come risulterebbe da una fotografia presa dall'aereo) indi deve essersi iniziata quell'erosione che è andata poi aggravandosi fino al punto di accusare un ritmo di m 7,2 annui fra il 1930 e il 1934. Il valore di m. 7,2 medio per tutto il tratto non rispecchia il fortissimo indietreggiamento prodottosi alla sinistra del fosso Lavello, dove parte della strada litoranea è stata asportata"*. Ancora si legge che l'erosione a nord della foce del Lavello, dopo il suo inizio attorno al 1922, *"andò prendendo via via proporzioni allarmanti"*. Al 1930, la spiaggia di Marina di Carrara di levante, collocata un tempo a destra della foce del fosso Lavello, scompare e per difendere il viale del Littorio costruito pochi anni prima vengono edificate delle scogliere frangiflutti parallele alla costa. A queste opere, l'anno successivo, faranno seguito le prime opere rigide di difesa costiera edificate nel Comune di Massa (1931) in corrispondenza della foce del fosso Lavello. L'erosione non si arrestò e la strada litoranea venne asportata in alcuni punti nel 1934 e poco dopo fu quasi completamente distrutta dall'azione del moto ondoso.

Nella fig. 13, le variazioni delle linee di riva ante 1938, così come documentate nel lavoro dell'Albani, sono state sovrapposte insieme al tracciato del viale del Littorio su due fotografie aeree distanti temporalmente 75 anni (foto RAF del 02/03/1944, foto Agea; RT 2019) per far comprendere gli effetti prodotti dall'intensa attività erosiva iniziata a partire dal 1922 in conseguenza della costruzione del Porto di Marina di Carrara.

Dall'analisi condotta risulta, ad esempio, che nel tratto di costa antistante l'Ostello Apuano, nel 1930, correva il viale del Littorio (il viale presentava una larghezza totale di circa 28/30 m) separato dal mare da un arenile emerso con ampiezza, al

netto di possibili errori di georeferenziazione, di circa 70 m. Secondo la foto aerea del giugno 1925 (contenuta anch'essa nello studio Albani) l'arenile presenta un'ampiezza di circa 90 m testimoniando un'erosione di circa 20 m subita dal 1925 (data di inizio, secondo l'autrice, dei primi effetti erosivi sulla costa massese) al 1930. Considerando che nel 1935 il viale del Littorio risulta quasi interamente demolito dall'ingressione marina risulta che in soli 10 anni (1925-1935) l'attività erosiva abbia prodotto un arretramento complessivo della linea di costa di circa 120 m (90 m di arenile + 30 m di viale lungomare) cancellando per sempre l'arenile di questo tratto di costa. L'intensa azione erosiva, nonostante l'edificazione di opere rigide aderenti alla costa, non si è però arrestata nel corso degli anni tanto che, come visibile nella fig. 13, la differenza tra la linea di costa attuale rispetto alla linea di riva del 1930 risulta pari a circa 150 m. Nonostante il tempo passato, questo settore di costa risulta tuttora in erosione.

L'evoluzione storica del tratto di costa n°1 del PAAV dalla foce del fosso Lavello alla ex colonia Fiat raffigurato in fig. 13 indica inoltre la posizione degli attuali stabilimenti balneari rispetto alla linea di costa pre-erosione oltre il tracciato delle infrastrutture (viale del Littorio) e gli edifici (quattro ville) demoliti e/o distrutti a seguito degli intensi fenomeni erosivi verificatisi dagli inizi degli anni '30 fino a metà degli anni '50.

L'analisi delle linee di riva attuali condotto per la formazione del PAAV (vedi Tav. QG.2 Morfodinamica costiera) indica che, al 15/06/2022, su 8,5 km di costa, il 78% di litorale risulta in erosione o protetto da difese rigide aderenti alla costa, il 20% è in equilibrio (tratto centrale di Marina di Massa dal pontile al Fiume Frigido) e solo il 2% (tratto di arenile interno alla cella compresa tra il Fiume Frigido e Piazza Bad Kissingen) risulta in avanzamento beneficiando così degli interventi a difesa della costa più recenti realizzati dalla Regione Toscana a partire dal 2009.

L'ultimo monitoraggio della costa toscana settentrionale condotto dal Consorzio LaMMA per gli anni 2017-2020 allegato al Documento operativo per il recupero e il riequilibrio della fascia costiera anno 2022 – 2° stralcio (allegato alla DGRT n°774 del 04/07/2022) mostra per i settori di costa di nostro interesse un quadro generale di complessivo arretramento e/o locale equilibrio evidenziando per l'arenile delle località di Ronchi e Poveromo (settore 05 compreso tra la foce del fosso Magliano e la foce del Fiume Versilia) *“preoccupanti segnali di erosione sia nel lungo che nel breve periodo, infatti il trend sembra in aumento negli ultimi 4 anni; questa criticità è aumentata anche dall'ampiezza delle spiagge di questo settore che sono relativamente piccole, con maggiori rischi di alluvionamento costiero dati anche dalle pendenze relativamente basse.”*

Occorre a tal proposito segnalare come l'erosione segnalata nelle località Ronchi Poveromo riguardi quei tratti di arenile a celle delimitate da pennelli perpendicolari alla costa terminati dalla Regione Toscana solo nel 2016 (ultime opere a difesa dell'arenile costruite sulla costa massese) a cui era affidata, almeno sulla carta, la difesa dell'arenile.

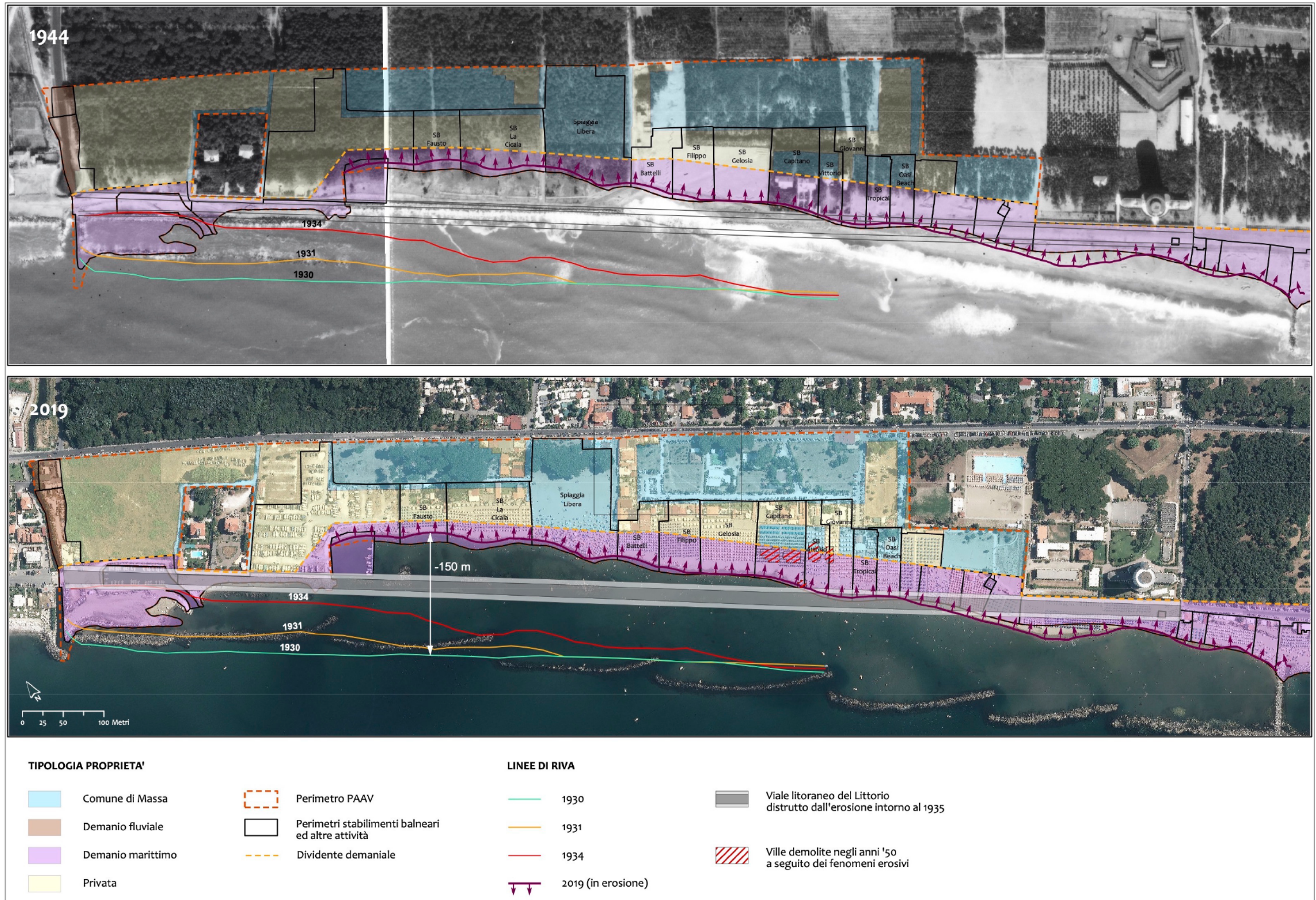


Fig. 13. Evoluzione storica del tratto di costa n°1 del PAAV compreso tra la foce del fosso Lavello alla ex colonia Fiat. Confronto tra le linee di riva pre 1938 con la linea di riva attuale (2019), posizione degli attuali stabilimenti balneari (SB) rispetto alla linea di costa pre-erosione e posizione delle infrastrutture (viale del Littorio) e degli edifici (quattro ville) demoliti e/o distrutti a seguito degli intensi fenomeni erosivi verificatisi dagli inizi degli anni '30 a metà degli anni '50.

Ampiezza attuale dell'arenile del PAAV

Lo studio di dettaglio del LaMMA sulla linea di riva del 2020 ha inoltre consentito di analizzare anche un'ulteriore importante criticità rappresentata dalla ridotta ampiezza dell'arenile emerso. Secondo tale studio, nel tratto di costa a nord di Viareggio, il comune di Massa risulta quello con l'arenile più ridotto.

In un litorale come quello del comune di Massa fortemente antropizzato in cui, conseguentemente, non è più possibile consentire un naturale arretramento della linea di riva a causa della presenza degli abitati e delle infrastrutture, l'ampiezza ridotta dell'arenile ha ormai assunto un'importanza fondamentale, quale ultimo baluardo difensivo contro la risalita del moto ondoso e di conseguenza contro l'inondazione e l'ingressione marina.

Diversi studi in tema di difesa della costa sottolineano infatti l'importanza di mantenere il più possibile una struttura di difesa naturale, rappresentata in primis dalla spiaggia emersa/sommersa e dalla sua capacità resiliente evitando irrigidimenti della costa che non sono in fase con la sua naturale dinamicità, come ormai ampiamente dimostrato dalle cronache degli ultimi decenni.

Il quadro generale del litorale massese da questo punto di vista è particolarmente preoccupante, in quanto il valore medio delle spiagge dei settori considerati nel monitoraggio LaMMA 2020 risulta il seguente:

- settore delle ex colonie compreso tra la Partaccia e la colonia Torino (settor 03): 38,1 m di ampiezza dell'arenile emerso;
- settore di Marina di Massa compreso tra la foce del fosso Brugiano e la foce del Magliano (settor 04): 54,11 m di ampiezza dell'arenile emerso;
- settore di Ronchi-Poveromo compreso tra la foce del Magliano e la foce del Fiume Versilia (settor 05): 56,55 m di ampiezza dell'arenile emerso (fig.14).

I valori di cui sopra sono tra i più bassi registrati sull'intera costa toscana settentrionale soprattutto se confrontati con quelli registrati sui litorali dei comuni limitrofi. Il tratto di costa a nord del comune di Massa compreso tra Fiumaretta e Marina di Carrara (settor 01) presenta infatti un'ampiezza media dell'arenile emerso di 64,88 m, mentre il tratto di costa a sud rispetto alla costa massese, comprendente gli arenili dei comuni di Montignoso e Forte dei Marmi (settor 06), presenta un'ampiezza media dell'arenile emerso di 109,20 m che diventa 138,7 m (fig.05) se ci si sposta nel tratto di arenile più a sud compreso tra Marina di Pietrasanta e Focette (settor 07).

Da questo approfondimento risulta che il comune di Massa possiede un'ampiezza media dell'arenile emerso pari a circa la metà del settore 06 e circa un terzo del settore 07 collocati entrambe a sud. Al netto dei conseguenti riflessi sulla ricettività turistica del litorale massese, emerge con chiarezza la minor capacità resiliente offerta dal litorale rispetto alla vicina Versilia nei confronti dei fenomeni di risalita del moto ondoso e quindi come contrasto all'ingressione marina.

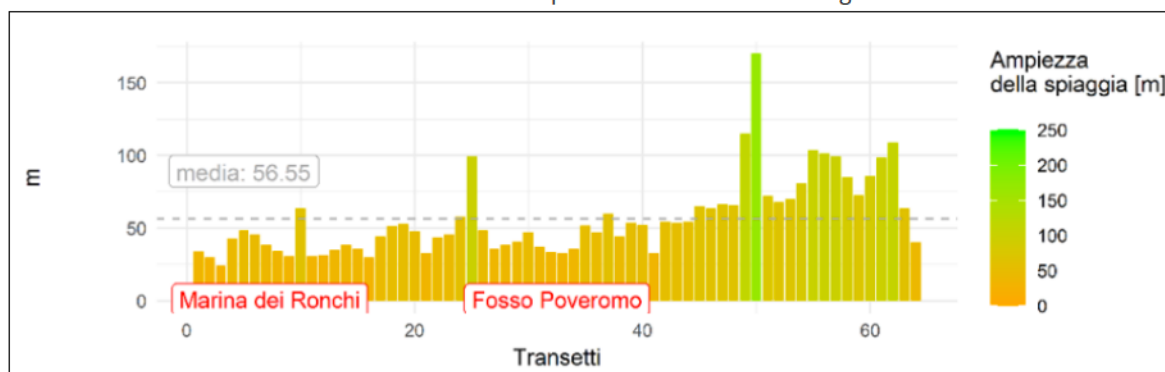


Fig. 14 – Ampiezza media della spiaggia emersa al 2020 per il settore Ronchi-Poveromo compreso tra la foce del Magliano e la foce del Fiume Versilia (settor 05).

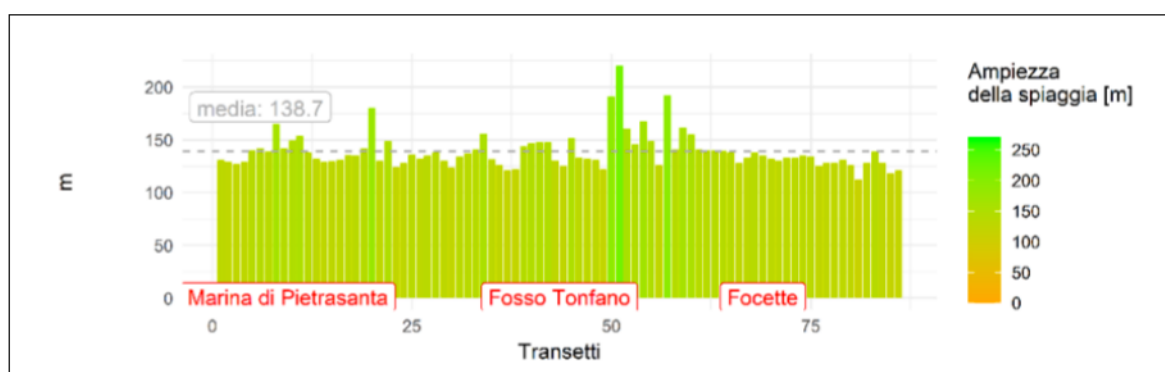


Fig. 15 – Ampiezza media della spiaggia emersa al 2020 per il settore tra Marina di Pietrasanta e Focette (settor 07).

Stabilire le cause dell'erosione per scegliere correttamente gli interventi futuri

E' molto importante conoscere le cause che concorrono alla genesi di un fenomeno erosivo come quello descritto nelle pagine precedenti, sia per scegliere correttamente gli interventi futuri di difesa costiera, sia per prevenire ulteriori fenomeni di instabilità dell'arenile esistente.

Lo stato di erosione del litorale sopra descritto, è riconducibile ad una varietà di cause sia "globali" che "locali".

Sulle cause "globali" come l'innalzamento del livello dei mari, è impossibile agire, se non a livello internazionale, adottando tutte quelle misure tese a ridurre l'effetto serra causa dell'innalzamento del livello dei mari, mentre sulle seconde è possibile intervenire con un'attenta gestione del territorio.

Tra le cause "locali" si riconoscono come principali:

- a) **mancato o ridotto apporto solido fluviale da parte dei corsi d'acqua che sfociano nell'ambito dell'unità fisiografica**, con particolare riferimento al Fiume Magra, il cui corso d'acqua rappresenta senza dubbio una storica fonte di alimentazione naturale del litorale- **causa predisponente**;
- b) **interruzione o parzializzazione del trasporto litoraneo in direzione parallela alla costa (longshore transport) nell'ambito dell'unità fisiografica di appartenenza**: i litorali funzionano come veri e propri nastri trasportatori dei sedimenti incoerenti; la realizzazione di interventi trasversali lungo le coste (porti, opere di difesa) intercettando il trasporto longshore producono un effetto di accumulo di materiale sopraflutto ed una corrispondente erosione sottoflutto. Per il tratto di costa in esame la causa dell'interruzione o parzializzazione del trasporto litoraneo è stata la costruzione del Porto di Marina di Carrara. Il litorale del comune di Massa è entrato quindi nell'attuale fase erosiva in seguito alla costruzione del porto di Marina di Carrara, che ha modificato la distribuzione dei sedimenti lungo il litorale a seguito della sua edificazione che ha avuto inizio nel febbraio del 1922.- **causa scatenante**.

Nello specifico si ritiene che il mancato o ridotto apporto solido fluviale da parte del Fiume Magra abbia costituito e costituisca tutt'oggi una causa predisponente comune a tutto il tratto costiero posizionato lungo lo stesso drift litoraneo (tratto tra bocca di Magra e Forte dei Marmi/Marina di Pietrasanta) mentre il Porto di Carrara abbia rappresentato e rappresenti tutt'oggi la causa scatenante dell'azione erosiva costituendo un formidabile acceleratore dell'azione erosiva del mare che avrebbe comunque operato in conseguenza del deficit di trasporto solido proveniente da nord ma con effetti certamente differiti nel tempo. A tal proposito è significativo ricordare che dopo soli 13 anni dall'inizio della costruzione del Porto di Marina di Carrara nella località Partaccia (nel 1935) l'azione erosiva del moto ondoso aveva prodotto un arretramento della linea di costa di oltre 120 m. La scomparsa dell'arenile della località Partaccia è quindi dovuta agli "effetti collaterali" legati alla nascita del Porto di Marina di Carrara.

Riflessioni su interventi e azioni future

Un dato di fatto è evidente: Il sistema costiero non è in equilibrio da tempo, e sarebbe quindi fondamentale intervenire sulle cause scatenanti di questa erosione, la cui escalation è legata soprattutto alla presenza delle opere rigide realizzate ed alla conseguente alterazione della dinamica della corrente litoranea di fondo. Anche la durata troppo limitata dei ripascimenti deve far riflettere sulla strategia di fondo da adottare.

Ricordiamo che la costa di Massa è stata, ed è anche oggi, il serbatoio di sabbia di tutta la Versilia, quindi, si deduce che, versare sabbia nel comune di Massa va a preservare anche tutte le spiagge a sud, da Montignoso fino a Marina di Pietrasanta.

Bisogna prendere atto che gli interventi di protezione del litorale sin qui realizzati (si ricorda che su 8,5 km di litorale la parte di costa sabbiosa ancora priva di opere di difesa è pari a circa 1 km), hanno mostrato risultati ben al di sotto delle attese o hanno addirittura fallito l'obiettivo, con enorme spreco di risorsa pubblica e con impatti ambientali e paesaggistici devastanti.

Occorre riflettere seriamente su nuovi interventi per semplificare e non complicare ulteriormente il sistema naturale costiero, attraverso un monitoraggio frequente della morfologia costiera allo scopo di analizzare in dettaglio il trasporto litoraneo delle sabbie, con l'obiettivo di mantenere il più possibile una struttura di difesa naturale, rappresentata in primis dalla spiaggia emersa/sommersa e dalla sua capacità resiliente ed evitando irrigidimenti della costa che non sono in fase con la sua naturale dinamicità, come oramai ampiamente dimostrato dalle cronache degli ultimi decenni.

Oggi il Porto di Marina di Carrara, a 100 anni dalla sua nascita, rappresenta un importante volano per l'economia del nostro territorio e pertanto appare comprensibile adeguarlo per affrontare al meglio la sua produttività.

Si auspica però che i futuri ampliamenti e/o modifiche della struttura portuale oltre a non peggiorare l'attuale trasporto solido litoraneo e quindi gli effetti erosivi ad esso connessi, siano vincolati al finanziamento e realizzazione di opere a carattere straordinario di tipo compensativo finalizzate alla ricostruzione di un arenile con ampiezza adeguata a soddisfare le esigenze turistico ricettive del litorale massese ed in grado di riqualificare dal punto di vista ambientale e paesaggistico l'intero litorale massese fino alla foce del Fiume Versilia.

2.5 - I valori

Il Patrimonio territoriale della costa massese è caratterizzato da elementi identitari e da valori che rendono questo territorio un luogo con delle qualità non comuni.

Le relazioni territoriali che vi sono tra la costa e l'entroterra, seppur con limiti infrastrutturali, costituiscono senza dubbio un valore identitario per gli abitanti e per i turisti: il rapporto anche solo visivo tra la fascia costiera e le Alpi Apuane rappresenta l'elemento che più caratterizza la riconoscibilità di questi territori. In questo quadro la presenza di molti ambiti dall'elevato valore ambientale rappresentano una risorsa territoriale molto importante. Per quanto si siano ridotte rispetto al passato le Pinete, il patrimonio arboreo e arbustivo, le vegetazioni dunali residue, i corsi d'acqua e le zone umide rappresentano degli elementi di naturalità che ancora caratterizzano questi territori sia sotto il profilo ambientale che sotto quello paesaggistico.

Sono di particolare interesse le analisi condotte in merito al sistema dunale recente, acquitrini e cordoni sabbiosi litoranei descritte nel paragrafo 4.1.9 e lo studio della componente vegetale i cui risultati sono richiamati nel paragrafo 4.1.10.

Ambiente e benessere è senza dubbio un binomio che ricorre nell'immaginario di coloro che vivono e frequentano questi territori. La presenza di luoghi che consentano di fare attività all'aria aperta, di godere del mare e di percepire un senso di libertà rappresenta un valore fondamentale per la qualità della vita degli abitanti e per la qualità del turismo costiero.

I percorsi pedonali e ciclabili assieme alle piazze, agli stabilimenti balneari e agli spazi e servizi presenti sul lungomare definiscono una rete importante di luoghi per la socialità.

Questi elementi valoriali costituiscono importanti attrattori per il turismo le cui potenzialità potrebbero ancora svilupparsi rafforzando la differenziazione dell'offerta turistica.

Il diffuso sistema turistico-balneare di Massa è in grado già di accogliere una domanda turistica anche variegata. In questo si riconoscono diversi modelli turistico-balneari che hanno caratteristiche differenziate:

- l'offerta turistica degli stabilimenti balneari completi di una vasta gamma di servizi per i villeggianti;
- l'offerta turistica degli stabilimenti balneari connessi con la città balneare e agli alberghi;
- l'offerta turistica delle spiagge e degli stabilimenti connessi con i campeggi.

Questa dimensione variegata è senza dubbio un valore per la dimensione socio-economica complessiva ma potrebbe ancor meglio svilupparsi innalzando il livello di qualità ambientale e sostenibilità degli insediamenti costieri.

3. - Guardare lontano

La formazione di un piano nasce dalla individuazione degli obiettivi che ne devono orientare le scelte. In questo, proprio il PAAV, si pone nell'ottica di affrontare temi e problemi sulla scorta di un preciso quadro di obiettivi, anche molto specifici, già dettagliati dal Regolamento Urbanistico.

In questo quadro, però, gioca un ruolo importante anche l'orientamento generale della disciplina urbanistica e del governo del territorio che sovrintende alla definizione del progetto di piano. Questa dimensione afferisce in particolare ad un approccio che orienti lo sguardo non solo alla durata dell'effettiva vigenza del piano ma all'assetto complessivo dei territori interessati nella loro dimensione futura. Fissare gli obiettivi significa dunque tracciare un percorso che tenda alla riqualificazione territoriale quale effetto diretto, con scelte di breve periodo, ed indiretto, con ricadute positive di lungo periodo.

3.1 - I riferimenti culturali

Il quadro delle strategie territoriali che orientano le scelte della pianificazione, non solo per quanto riguarda il PAAV, è dettato da politiche territoriali orientate in primo luogo alla sostenibilità e alla resilienza.

L'evoluzione del concetto di ambiente ci impone di affrontare la pianificazione assumendo un nuovo atteggiamento, che guardi oltre alla sola componente ambientale quale sfera separata e distinta che deve essere in grado di sostenere le scelte del piano. Pianificare significa, oggi, definire strategie prioritariamente orientate a garantire le riproducibilità delle risorse e la definizione di regole che migliorino lo stato dell'ambiente e che tendano a risolvere le criticità presenti.

L'obiettivo di ridurre il consumo di suolo e di capitalizzare, in termini ambientali, lo spazio di natura della città gioca un ruolo essenziale nella sfida al cambiamento climatico. Non si tratta di spingere, in chiave ideologica, per una tutela delle risorse disponibili, quanto soprattutto di agire attraverso un pensiero di tipo progettuale per riqualificare lo spazio urbano secondo una domanda di uso più sofisticata e moderna che integri la richiesta di funzioni eco-sistemiche tra i nuovi requisiti

dello spazio abitato. Il rapporto natura-artificio viene riconsiderato in termini prestazionali, strutturando nuove classi di esigenze finalizzate a generare spazi urbani sostenibili ed efficienti dal punto di vista energetico ed ecologico. Il progetto del sistema urbano si relaziona così alla capacità della città di restituire servizi integrati, progettati per migliorare il benessere sociale e ridurre il rischio ambientale; un programma che trova i suoi riferimenti più appropriati nel campo di ricerca dell'urban ecology e nell'estensione del concetto di resilienza alla pratica del progetto.

A partire dall'assunto che "il metabolismo della città è in gran parte il risultato della concentrazione di persone e del processo economico, ed è anche funzione della forma urbana" (Pauleit et Breuste 2011), l'ampliamento dell'approccio esigenziale prestazionale all'ecosistema urbano ha come obiettivo la messa a punto di un modello di conoscenza organico, in cui le dinamiche ambientali vengono esaminate come parte co-evolutiva dell'ambiente costruito, in questo includendo i desideri degli abitanti, la cultura e la storia dei luoghi, le implicazioni di carattere socio-economico connesse al progetto (Angelucci et al. 2013). Un modello, questo, che fa proprio il paradigma della resilienza nella misura in cui esso assume la capacità di adattamento e di trasformabilità del sistema città come possibili strategie per ri-proporzionare le condizioni di efficienza del luogo urbano, intervenendo sia in rapporto alle qualità dell'ambiente fisico (nella sua commistione di elementi naturali e artificiali), sia in relazione ai processi decisionali che ne governano il funzionamento.

L'importanza di superare le politiche settoriali e di promuovere l'adattabilità delle città al cambiamento climatico sono due punti fondamentali nella politica di coesione dell'UE 2014-2020: "le varie dimensioni della vita umana - ambientali, economiche, sociali e culturali - si intrecciano e il successo nello sviluppo urbano può essere raggiunto solo attraverso un approccio integrato. Misure relative al rinnovamento fisico urbano devono essere combinate con misure intese a promuovere l'istruzione, lo sviluppo economico, l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente. Inoltre, lo sviluppo di una forte collaborazione tra i cittadini locali, la società civile, l'economia locale a vari livelli di governo è un pre-requisito" (EU Cohesion Policy 2014).³

Nel dibattito culturale gioca un ruolo importante per le scelte della pianificazione l'individuazione di adeguate politiche urbane per le persone, il pianeta e la prosperità quale grande sfida globale, nonché indispensabile, per l'affermazione dello sviluppo sostenibile. Nei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals- SDGs), nei quali l'Agenda ONU 2030 si articola attraverso 169 targets, si sancisce in modo inequivocabile il nesso tra condizioni di povertà e crisi ambientale del pianeta, tematizzando il rapporto attuale, sempre più stretto, tra i cambiamenti ambientali e le dissimmetrie sociali, innovando profondamente il concetto stesso sviluppo sostenibile così come lo avevamo ereditato dalla sua prima, definizione del 1987.

A partire da questa innovazione concettuale e in attuazione dell'obiettivo fondamentale di liberare il mondo dalla piaga della povertà e della fame, l'Agenda si fa carico della cura e della salvaguardia del pianeta sotto gli effetti dei Cambiamenti Climatici, "per portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e della resilienza". Vi è quindi una nuova consapevolezza per approfondire la questione delle responsabilità, delle competenze e degli strumenti dell'Urbanistica Italiana di fronte alle sfide lanciate dagli SDGs, partendo dal Goal 11, "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili" e dalla sua articolazione in 7 targets, e mettendo alla prova la disciplina anche su altri Global Goals dell'Agenda 2030.

L'Urbanistica italiana è indubbiamente in grado oggi di contribuire alla formulazione di un pensiero sulle città e sui territori basato sulla sostenibilità, orientato alla vita delle persone e declinato sui nuovi stili di vita che stanno insorgendo, convinta che la tecnica, preziosa alleata, senta il concorso proattivo di una presa di responsabilità, da sola può fare poco se non addirittura produrre esiti contrari agli obiettivi proposti.

L'obiettivo della sostenibilità urbana (11) cita esplicitamente, tra target da raggiungere, il rafforzamento degli sforzi per la protezione e la salvaguardia del patrimonio culturale e naturale mondiale, mentre lo stesso obiettivo della crescita economica (8) richiama l'importanza di promuovere forme di turismo sostenibile capaci di creare posti di lavoro promuovendo culture e prodotti locali. Per comprendere appieno la portata della visione patrimoniale come nuova chiave per la sostenibilità, sembra tuttavia imprescindibile fare riferimento esplicito al passaggio dal riconoscimento patrimoniale di singoli beni all'intero territorio, considerato come patrimonio. da Questo passaggio, trattato dai recenti Piani paesaggistici (Puglia, Toscana, Piemonte, Friuli Venezia-Giulia oltre al Piano delle coste della Sardegna) ma anche da molti progetti che reinterpretano il patrimonio territoriale e paesaggistico locale come possibile motore di un diverso sviluppo, pone una serie di questioni relative alle diverse forme necessarie di conoscenza, interpretazione, attivazione di comunità, costruzione sociale di filiere sostenibili capaci di mettere in relazione sinergica la città e il suo territorio ai fini della sostenibilità.⁴

³ M. Rigillo, M.C. Vigo Maiello- Infrastrutture eco-sistemiche e resilienza urbana- Territorio della Ricerca su Insediamenti e Ambiente- 15 (2/2015)

⁴ M. Mininni, N. Martinelli- Introduzione alla XXII Conferenza SIU 2020- Atti conferenza SIU 2020 Matera.

La dimensione paesaggistica costituisce così il duplice aspetto di scelta ed effetto rivolgendosi alla percezione un ruolo destinato a stringere un legame forte tra luogo e fruitore. Un territorio turistico deve dunque definire un adeguato equilibrio tra coloro che appartengono a quel luogo e coloro che ne vogliono godere anche se solo per poco tempo. Il tema dello sfruttamento delle risorse, della pressione insediativa e della artificializzazione nei territori costieri deve misurarsi con il valore, ambientale e paesaggistico che quel luogo detiene pena la depauperazione del capitale prima ambientale-paesaggistico poi socio-economico che garantisce oggi la sussistenza degli abitanti e degli addetti coinvolti.

Il rapporto che tipicamente contrappone l'ambiente e lo sfruttamento economico di un territorio turistico determina spesso conflitti sociali legati a presunte posizioni di potere acquisito rispetto a soggetti più deboli che hanno maggiori difficoltà nell'usufruire dei benefici delle attività turistiche. La coesione sociale deve quindi diventare fondamento delle politiche per il potenziamento dell'offerta turistica e non solo obiettivo temporaneo per la formazione di uno strumento urbanistico. Si devono dunque creare le condizioni che consentano di conciliare le posizioni che tipicamente caratterizzano la "comunità della Cura" con l'attività della "comunità Operosa" (Bonomi 2012) Orientando lo sguardo verso una dimensione più ampia che riesca a dare risposte ad un "bisogno plurale".

3.2 - Gli obiettivi della Pianificazione Territoriale sovraordinata

3.2.1 - il Piano di Indirizzo Territoriale con Valenza di Piano Paesaggistico Regionale (PIT/PPR)

La Regione Toscana con deliberazione di Consiglio Regionale n°37 del 27 marzo 2015 (BURT n°28 del 20 maggio 2015) ha approvato il **Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico (PIT/PPR)**, in conformità al D.Lgs.42/2004 (Codice del Paesaggio).

Il PIT/PPR individua nella disciplina di livello d'ambito, l'"Ambito 2 Versilia e Costa Apuana" la definizione degli "indirizzi per le politiche" e "obiettivi e direttive".

Tra i principali indirizzi per le politiche che interessano il PAAV, riferibili alle aree dei "Sistemi della Costa e della Pianura" il PIT/PPR precisa:

6. al fine di riqualificare il territorio della piana, tutelarne i valori naturalistici e aumentarne i livelli di permeabilità ecologica e visuale è opportuno:

- ***favorire iniziative e programmi volti a salvaguardare e riqualificare gli spazi ineditati esistenti (aree agricole, incolti, boschetti), i relittuali elementi di connessione e permeabilità ecologica (aree agricole, pinete in ambito urbano, boschi relittuali), e le visuali che si aprono verso la piana e i versanti Apuani;***
- ***evitare ulteriori inserimenti di infrastrutture, volumi e attrezzature fuori scala rispetto alla maglia territoriale e al tessuto urbano e, nel caso delle strade di grande comunicazione già esistenti, come l'autostrada A11, garantire che i nuovi interventi non ne accentuino l'effetto barriera sia dal punto di vista visuale che ecologico;***
- ***riqualificare i tratti planiziali dei torrenti Carrione, Frigido, Versilia e dei Fossi Fiumetto, Motrone e dell'Abate, con priorità per le aree classificate come "corridoio ecologico fluviale da riqualificare";***
- ***mantenere e riqualificare la continuità ecologica lungo l'asse dune di Forte dei Marmi – Torrente Versilia – Lago di Porta;***
- ***favorire la creazione di percorsi che consentano la fruizione della rete di spazi aperti della conurbazione versiliese anche in qualità di nuovo spazio pubblico di tipo multifunzionale.***

8. promuovere la salvaguardia dei relittuali ecosistemi dunali (dune di Forte dei Marmi; dune di Torre del Lago), palustri e planiziali (Lago di Porta, aree umide retrodunali della Macchia Lucchese; Boschi della Versiliana) e la loro eventuale riqualificazione, anche attraverso:

- ***la riduzione degli impatti del carico turistico e dei fenomeni di calpestio e sentieramento;***
- ***il miglioramento della sostenibilità delle periodiche attività di pulizia dell'arenile;***
- ***una più coerente progettazione del verde di arredo degli stabilimenti balneari.***

Tra i principali indirizzi per le politiche che interessano il PAAV, riferibili a "tutto il territorio dell'Ambito", il PIT/PPR precisa:

10. migliorare la qualità ecosistemica complessiva degli ambienti fluviali e del loro grado di continuità ecologica, anche attraverso la riduzione dei processi di frammentazione e artificializzazione degli alvei, delle sponde e delle aree di pertinenza fluviale;

11. al fine di recuperare le relazioni tra costa e montagna storicamente caratterizzanti il territorio dell'ambito:

- **favorire la riqualificazione e valorizzazione dei collegamenti trasversali** (pendoli interno-costa) che collegano le marine con i centri storici pedecollinari attestati sull'asse Sarzanese-Aurelia e con il sistema dei borghi collinari e montani;
- **indirizzare i piani di gestione delle modalità di spostamento verso modelli multimodali integrati e sostenibili**, che favoriscano sia la fruizione costiera che quella dei paesaggi dell'entroterra;
- **favorire il recupero e la valorizzazione del ruolo connettivo dei corsi d'acqua trasversali** come corridoi ecologici multifunzionali, assicurando la continuità dei percorsi e degli spazi aperti lungo le riviere;
- **promuovere la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta dei flussi turistici**, anche al fine di decongestionare e riqualificare il sistema insediativo costiero e rivitalizzare i centri più interni, integrando il turismo balneare con gli altri segmenti del settore (storico-culturale, naturalistico, rurale, museale, produzioni agricole e artigianali di qualità) e la ricettività turistica costiera con forme di ospitalità diffusa nell'entroterra.

Tra i principali obiettivi e direttive che interessano il PAAV, il PIT/PPR precisa:

Obiettivo 4

Riqualificare il sistema insediativo e infrastrutturale diffuso nella pianura e lungo la fascia costiera e tutelare le aree libere residuali

Direttive correlate:

Gli enti territoriali e i soggetti pubblici, negli strumenti della pianificazione, negli atti del governo del territorio e nei piani di settore, ciascuno per propria competenza, provvedono, ai sensi dell'art. 4 della Disciplina del Piano, a:

4.1 - evitare ulteriori processi di consumo di suolo, contrastando i fenomeni di dispersione insediativa e l'erosione dello spazio agricolo anche attraverso il riordino degli insediamenti (aree di pertinenza, annessi e viabilità) e il recupero degli edifici e manufatti esistenti;

4.2 - conservare gli spazi agricoli ancora presenti all'interno del tessuto urbanizzato e ridefinire i confini dell'urbanizzazione diffusa attraverso la riqualificazione dei margini urbani anche mediante lo sviluppo della multifunzionalità delle aziende, la valorizzazione agro-ambientale, la riorganizzazione degli spazi pubblici e dei servizi di prossimità, prioritariamente in quelle aree caratterizzate dalla commistione di funzioni artigianali e residenziali (Seravezza, Querceta e Pietrasanta);

4.3 - tutelare e riqualificare gli spazi aperti presenti all'interno del tessuto urbano, anche al fine di evitare la saldatura tra le espansioni dei centri litoranei, assegnando ai varchi urbani funzioni ambientali, oltre che di visuali e di coni ottici privilegiati sia verso la costa sia verso le Apuane, con particolare riferimento alle aree libere residuali che si concentrano tra Lido di Camaiore e Viareggio, tra Focette e Marina di Pietrasanta, e in prossimità della località Fiumetto;

4.4 - salvaguardare i varchi di accesso e le visuali verso il mare dai viali litoranei e dagli assi storici, favorendo la riappropriazione e fruizione da parte dei residenti dello spazio costiero come spazio pubblico urbano;

4.5 - conservare la leggibilità e la riconoscibilità dell'impianto storico degli insediamenti costieri, i caratteri architettonici e tipologici del tessuto edilizio di valore storico e le relazioni fisiche e visive con il paesaggio litoraneo, tutelando il tessuto urbano riconducibile al modello della "città giardino" e caratterizzato dalla sequenza di profili edilizi diversificati (gli stabilimenti balneari, la passeggiata, la cortina di edifici affacciati sul lungomare) conservando e valorizzando il patrimonio storico-architettonico legato al turismo balneare quali i grandi alberghi e le colonie marine;

4.7 - salvaguardare e riqualificare il complessivo ecosistema del Lago di Massaciuccoli e i relittuali ecosistemi dunali (dune di Forte dei Marmi e dune di Torre del Lago), palustri e planiziali (lago di Porta, aree umide retrodunali della macchia lucchese, boschi della versiliana) quali elementi di alto valore naturalistico e paesaggistico;

4.8 - ridurre l'artificializzazione degli alvei, delle sponde e delle aree di pertinenza fluviale migliorando la qualità delle acque e le prestazioni ecosistemiche complessive del sistema idrografico con particolare riferimento ai tratti fluviali di pianura costiera, dei torrenti Carrione, Frigido, Versilia e dei Fossi Fiumetto, Motrone e dell'Abate (con priorità per le aree classificate come "corridoio ecologico fluviale da riqualificare");

4.11 - assicurare che i nuovi interventi siano coerenti con il paesaggio di riferimento per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggistico senza alterarne l'integrità morfologica e percettiva.

Inoltre, l'ambito di applicazione del PAAV è interessato dalla presenza di beni paesaggistici ai sensi del PIT/PPR e del Codice del Paesaggio secondo quanto disciplinato dal D.Lgs. 42/2004.

Costituiscono riferimento per il PAAV e per gli interventi da questo ammessi:

- la disciplina dei "Beni paesaggistici" del PIT/PPR, contenente gli obiettivi e le direttive di livello generale nonché;
- la disciplina relativa ai Beni Paesaggistici ex art. 136 Dlgs 42/2004 e in particolare quella relativa al D.M. 21/10/1968 G.U. 287 del 1968 denominato "**Zona litoranea nei comuni di Massa e Montignoso**" attraverso gli obiettivi, le direttive di indirizzo e le specifiche prescrizioni d'uso, formulate per tutti gli immobili e le aree dichiarate di notevole interesse pubblico (vincolo per decreto);

- la disciplina relativa ai Beni Paesaggistici ex art. 142 c. 1 lett. a) Dlgs 42/2004 e in particolare quella relativa ai **“I territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per terreni elevati sul mare”** - Sistema costiero 1. Litorale sabbioso Apuano-Versiliese attraverso gli obiettivi, le direttive e le specifiche prescrizioni d'uso comprensive delle indicazioni da seguire in sede di adeguamento della pianificazione comunale pubblico (vincoli per legge);
- la **“Strategia dello sviluppo territoriale”**, declinata nelle sue diverse articolazioni, contenuta nella disciplina del PIT.

3.2.2 - il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) e i progetti di studio e ricerca della Provincia

La Provincia di Massa-Carrara con deliberazione di Consiglio Provinciale n°9 del 13 aprile 2005 ha approvato il **Piano Territoriale di Coordinamento (PTC)**.

Il PTC individua nella disciplina del **“Sistema Territoriale locale di Massa-Carrara”**, e in particolare nel sottosistema per la **“Città ed insediamenti urbani”**, i seguenti obiettivi e invarianti:

Obiettivi strutturali:

- **la limitazione di nuovi impegni di suolo e la riqualificazione degli insediamenti costieri**, anche attraverso operazioni di riordino morfologico degli insediamenti di più recente formazione, speso a carattere diffuso, sorti in maniera spontanea, con particolare attenzione, soprattutto nella fascia litoranea, alla verifica e all'eventuale superamento, in termini di standard qualitativi e prestazionali, della direttiva sulla fascia costiera.
- **l'adeguamento e la valorizzazione delle strutture turistico-ricettive costiere** atto a favorire la promozione di flussi turistici anche non stagionali, attraverso il miglioramento degli standard qualitativi e prestazionali delle strutture, dell'organizzazione turistica, nonché con il miglioramento delle relazioni con altre realtà territoriali costituenti risorse di particolare interesse per la valorizzazione in chiave turistica del territorio (terme, sentieristica, rifugi, centri e nuclei della montagna, aree estrattive);
- **la definizione del piano di utilizzazione del demanio marittimo** ai fini turistico ricreativi, che indirizzi la riqualificazione delle attrezzature e dei servizi esistenti;
- **la riqualificazione delle aree costiere a forte erosione** mediante interventi di difesa a basso impatto ambientale; anche attraverso la realizzazione di una struttura comprensoriale per lo studio, il controllo e il monitoraggio dei fenomeni di erosione dei litorali.

Invarianti strutturali relative all'Area urbanizzata costiera.

Funzioni e prestazioni:

Le funzioni necessarie ad assicurare la coesione sociale, il riequilibrio socio-economico, delle attività e degli usi, nonché il miglioramento delle condizioni di vivibilità e di funzionalità della struttura insediativa in relazione ai diversi ambiti urbani, garantendo la qualità ambientale, funzionale e dei servizi per gli insediamenti residenziali, un corretto rapporto tra la funzione residenziale e la funzione turistica per le aree costiere, caratterizzate da una forte attrazione turistica, la migliore funzionalità socio-economica (infrastrutturale, aziendale e dei servizi) e ambientale (emissioni, rifiuti, scarichi, ecc.) per le aree produttive ed industriali.

Deve essere perseguita in particolare la realizzazione di una adeguata accessibilità anche attraverso la migliore utilizzazione dei mezzi pubblici, l'abbattimento dei fattori di inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, la migliore utilizzazione e il recupero delle risorse con particolare riferimento a quelle idriche ed energetiche, l'innovazione e l'inserimento in rete delle attività e delle funzioni, la misurata dotazione di servizi alle attività (produttive, commerciali e turistiche), il superamento della monofunzionalità di alcune porzioni dei tessuti insediativi.

Il PTC individua nella disciplina del **“Sistema Territoriale locale di Massa-Carrara”**, e in particolare nel sottosistema per le **“Infrastrutture”**, i seguenti obiettivi e invarianti che interessano il PAAV:

Obiettivi strutturali:

Il potenziamento, ammodernamento e velocizzazione del corridoio tirrenico quale itinerario plurimodale europeo rispetto al quale, in coerenza con il PIT, si individuano le seguenti prestazioni principali:

- **il consolidamento del collegamento nord-sud tra gli insediamenti costieri** e tra i principali poli attrattori di traffico, nonché in funzione di itinerari turistici di attestamento sulla costa, razionalizzandone gli accessi fra gli itinerari interni, le direttrici primarie di interesse regionale e la rete a servizio dei sistemi territoriali locali;
- **la salvaguardia degli ambiti territoriali** necessarie alla realizzazione del corridoio infrastrutturale tirrenico;

Invarianti strutturali relative al Viale litoraneo e sistema della viabilità con andamento perpendicolare alla costa.

Funzioni e prestazioni:

La funzione di infrastruttura di supporto ed integrazione con le strutture insediative costiere assicurando al contempo la fluidificazione del traffico e l'integrazione con le attività legate al turismo e alla balneazione. A tal fine devono essere garantite azioni volte alla riqualificazione, architettonica e funzionale, dell'infrastruttura, attraverso l'adeguamento delle prestazioni tecniche (spazi di sosta, accessi, modalità di trasporto), nonché quelle volte alla connessione della stessa con aree di sosta e spazi verdi, anche mediante la ricomposizione, in termini paesistici, delle relazioni con l'arenile e l'entroterra.

Il PTC individua nella disciplina del "Sistema Funzionale del patrimonio ad elevato valore economico-sociale" i seguenti obiettivi e invarianti che interessano il PAAV:

9. Il P.T.C. individua la risorsa "mare" come l'insieme degli elementi fisici (porto, strutture ricettive, attrezzature balneari, infrastrutture di collegamento), delle attività produttive connesse (pesca, cantieristica, mercantile, trasporti, turismo), delle altre attività umane con particolare attenzione per quelle sportive e ricreative, nonché dell'ambiente marino inteso come specifico ecosistema e habitat naturalistico che, in relazione tra loro e sovrapponendosi al sistema territoriale di Massa-Carrara concorrono a determinare l'identità e la specificità del territorio costiero della provincia.

10. In riferimento alla risorsa mare, il P.T.C. riconosce quali elementi strutturanti del sistema funzionale (costa-mare):

- il "litorale" e gli stabilimenti balneari;
- la spiaggia e le strutture di protezione dall'erosione costiera;
- le strutture, le attrezzature e le attività per la pratica sportiva in mare (circolo velico, club nautico, centro sub, ecc.);
- il porto di Carrara, compreso le nuove previsioni di adeguamento funzionale e le aree intermodali connesse;
- le attività artigianali e industriali relazionate con il sistema costiero con particolare attenzione per la cantieristica navale e da diporto;
- le altre attività economiche connesse con le funzioni portuali (pesca, trasporto merci e persone);
- l'approdo del Cinquale e i progetti dei nuovi approdi turistici (Carrara/Massa);
- le antiche strutture ricettive e gli insediamenti storici della marina con particolare attenzione per le "colonie";
- le strutture e le attività per l'accoglienza turistica alberghiera (alberghi, hotel, pensioni, ecc.) ed extralberghiera (campeggi, ostelli, ecc.) e per la fruizione turistico-ricettiva (ristorazione, tempo libero, ecc.).

11. I comuni valutano, anche ai sensi dell'articolo 32 della L.R. 5/95, l'opportunità di individuare, negli strumenti urbanistici comunali, strategie e azioni programmatiche tendenti al rafforzamento del sistema funzionale; a tal fine il P.T.C. definisce i seguenti obiettivi prioritari:

- **tutela, controllo e monitoraggio dell'ecosistema marino, con particolare attenzione al risanamento della costa dai fenomeni di erosione costiera**, all'individuazione di necessarie precauzioni dal rischio di intrusione del cuneo salino, allo sviluppo di idonee infrastrutture che garantiscano l'efficace depurazione degli scarichi civili ed industriali, all'attenta gestione del traffico marittimo, anche attraverso un equilibrato sviluppo di azioni eco-sostenibili per le "economie" del mare e la realizzazione di una struttura comprensoriale per lo studio, il controllo e il monitoraggio del mare;
- **valorizzazione del ruolo della costa toscana come porta sul "mediterraneo"** mediante il consolidamento delle relazioni funzionali con i principali porti turistici, commerciali e per i trasporti marittimi (italiani, europei ed extra-comunitari) avendo cura al contempo di tutelare e salvaguardare le connessioni ecologiche con l'Arcipelago Toscano, le aree protette Liguri (Cinque Terre, foce del Magra, ecc.) e le aree di interesse scientifico e naturalistico come il "Santuario dei Cetacei";
- **sviluppo dell'innovazione tecnologica e organizzativa delle attività produttive** attraverso azioni e misure idonee a potenziare la ricerca, anche collegandola a quella dell'università e dei centri di ricerca pubblici e privati. E' altresì da perseguire una più incisiva promozione dei prodotti sui mercati internazionali, una migliore qualificazione delle risorse umane e uno sviluppo di sistemi integrati tra infrastrutture ed imprese;
- **qualificazione delle attività di pesca**, attraverso la riqualificazione delle infrastrutture di supporto e l'ammmodernamento della flotta, nonché con la valorizzazione delle relazioni con l'industria per la commercializzazione e trasformazione dei prodotti ittici, promuovendo la diversificazione dell'attività di pesca, la sperimentazione di tecniche selettive e della marinocultura compatibili;

- **qualificazione delle strutture ricettive**, anche mediante il potenziamento dei servizi e delle strutture di supporto, nonché il miglioramento della fruibilità della costa per funzioni turistiche e per il tempo libero, lo svago e lo sport, comunque nel quadro di regole certe per la salvaguardia dell'integrità fisica e ambientale;
- **affermazione del ruolo intermodale dei porti e degli approdi turistici** (logistica - trasporti marittimi), attraverso azioni coordinate e convergenti, finalizzate a promuovere uno sviluppo della mobilità di merci e passeggeri in ambito regionale e nazionale, improntato sull'efficienza e sostenibilità sociale e ambientale, anche in relazione al potenziamento delle infrastrutture a terra ad essi relazionate.

12. I comuni in fase di definizione o adeguamento dei P.S. al P.T.C., secondo quanto disposto al precedente comma 3, sviluppano ed articolano i contenuti del sistema funzionale, assumendo prioritariamente come base di conoscenza un'adeguata ricognizione delle risorse indicate, in modo di concorrere, per le parti di propria competenza, al raggiungimento degli obiettivi prefigurati, con particolare attenzione per le reti e le infrastrutture per lo smaltimento degli scarichi civili ed industriali (monitoraggio e adeguamento).

13. I piani di settore Provinciale finalizzano le risorse e le attività secondo gli obiettivi specifici del sistema funzionale, in particolare:

- le risorse e le iniziative del Piano di Promozione Turistica devono essere prioritariamente finalizzate alla formazione e realizzazione di un sistema integrato di fruizione della costa che consenta di individuare un "briefing" unico provinciale che dovrà "marchiare" tutta la promozione turistica d'area;
- il Piano Provinciale dei Servizi di Trasporto Pubblico e il Piano Provinciale del Traffico per la viabilità Extraurbana, assicurano l'integrazione degli elementi delle reti di trasporto in funzione degli obiettivi di valorizzazione delle risorse elencate ai commi precedenti.

Successivamente alla approvazione del PTC la Provincia di Massa-Carrara ha aderito ad un progetto di ricerca Transfrontaliero Italia-Francia denominato "LAB.net+" organizzando un workshop nel 2011 intitolato "RI-INNOVARE" LA CITTA' TIRRENICA - Modelli insediativi e matrici ambientali della costa apuana.



Fig. 16 - Presentazione del progetto europeo LABNet+ coordinato dalla Provincia di Massa-Carrara

Il progetto LAB.net plus – Rete transfrontaliera per la valorizzazione dei paesaggi e delle identità locali – nasce dal recente accrescimento d'interesse verso la tematica dei "paesaggi locali" secondo i principi e l'approccio partecipativo – cooperativo della Convenzione Europea del Paesaggio. L'obiettivo generale del progetto è quello di sviluppare la collaborazione e favorire la creazione di "reti di territori" per la promozione delle culture locali specificatamente orientate all'approfondimento del tema relativo alla valorizzazione dei paesaggi.

Il tema individuato riguarda la costa apuana, ovvero quella parte del territorio provinciale che dal mare interessa trasversalmente la pianura fino alle pendici dei rilievi apuani. Particolare attenzione è posta alla "natura plurale" del territorio che si sviluppa nella fascia di contatto tra la linea di costa, il "viale a mare" e l'immediato entroterra.

Gli interessanti esiti di questa iniziativa sono stati presi in considerazione nella redazione del PAAV poiché rappresentano un punto di vista condiviso di un percorso partecipativo a cui hanno partecipato esperti e abitanti.

Da tale iniziativa emerge che *“gli aspetti problematici che caratterizzano la Provincia dipendono dal fatto che Massa sia una città che non ha i caratteri della città. Massa è una città intermittente.*

La città costiera si svuota ad intermittenza nell'anno. Questo fenomeno può essere considerato anche un valore per la stagione invernale, in cui per 8 mesi di scarsa pressione antropica si lascia alla natura il tempo di rigenerarsi. In altri campi la stagionalità è sicuramente una forma di degrado.

L'area di Ronchi Poveromo è un tema di forte interesse, in quanto insediamento a cui viene attribuito un valore identitario della costa tirrenica “versiliese”. Si ritiene che non sia corretto parlare, nel caso di Ronchi Poveromo, di “città nascosta”, perché, per certi versi, non lo è affatto. La problematica che si avverte è l'eccessivo frazionamento di quest'area, e le conseguenze che potrebbe causare. Vi è, inoltre, un grosso problema idrogeologico dovuto sia allo scarso mantenimento dei canali di scolo (spesso illegalmente coperti) sia ad interventi come gli scavi per le piscine che diventano delle barriere che fanno alzare la falda e provocare allagamenti. Ronchi-Poveromo è un sistema delicato, e la forte pressione edilizia a cui è sottoposto ne sta alterando e danneggiando i caratteri.

Altro tema trattato riguarda le Colonie. Si evince che le colonie hanno un valore, per alcuni condiviso dalla popolazione per altri no. La zona delle colonie e dei campeggi è un'area di cerniera il cui futuro è legato al retro-costa agricolo, inoltre la zona delle colonie è zona socialmente più bassa ed è strettamente legata alla Partaccia e alla zona industriale alle spalle.

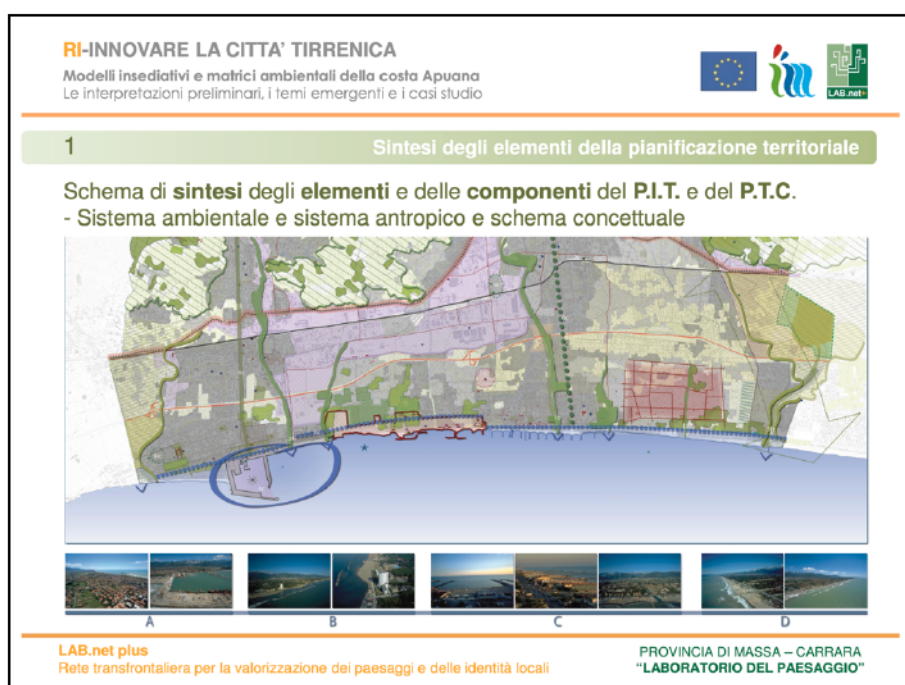


Fig. 17 - Presentazione del progetto europeo LABNet+ coordinato dalla Provincia di Massa-Carrara - Schema di sintesi

La città lungomare ha due anime che coesistono sintetizzabili nel porto e nell' anima ambientale. Tali anime si contrappongono e hanno due prospettive diverse di sviluppo.

In questo scenario le criticità sono numerose e riguardano il lungomare, ma anche la spiaggia stessa, è importante:

- Evitare che venga attuata una parcellizzazione della spiaggia non ancora occupata da stabilimenti;
- Fronteggiare l'emergenza della sparizione della spiaggia;
- Tutelare i cordoni dunali che sono stati spianati con una tendenza tuttora in atto. La vegetazione retrodunale è di fatto scomparsa, perciò risulta difficile re-impiantare questa cultura: è possibile però ricostruire alcune zone con questo sistema come esempio da imitare?
- Studiare le risorse ambientali, gli habitat, le connessioni ecologiche, e verificare l'incidenza della stagionalità sull'avifauna;
- Considerare il tema della salubrità dei luoghi, particolarmente rilevante per una località turistica.

(...)

Il paesaggio è il paradigma: ritornare al paesaggio per poter riaprire il dialogo con tutti i soggetti. E' necessario ripartire da alcuni soggetti forma, ripartire dalla sorgente, perché è il fiume che ha strutturato il territorio. Corsi d'acqua come connessioni storiche, riprogettazione di parti e dell'insieme. Recuperare il sistema dei canali potrebbe essere utile per costruire una strategia. Se si riescono a creare delle relazioni tramite questi tra i vari aspetti funzionali della costa, analizzati partendo dalle loro differenze, si potrebbe davvero rinnovare la città.

Il costruire la strategia non è solo una questione di finanziamenti si attua anche nelle trasformazioni quotidiane. La strategia va comunque posta a monte, in modo tale che l'occasione economica possa essere governata. Avere una strategia, un disegno di futuro, significa essere pronti con un quadro di insieme che va adattato alle singole occasioni di trasformazione.

La città si rinnova se alla base c'è una strategia condivisa, l'attrazione dei territori nasce proprio dalla capacità di avere una visione strategica.

Si tratta di capire quali siano le potenzialità di tutti i sistemi esposti, fare un'analisi critica degli elementi, operare un cambio di prospettiva, non come realtà sfruttate senza criteri. Organismi attraversati da flussi, non solo dal punto di vista antropico, ma anche naturale.⁵

3.2.3 - il Piano Strutturale (PS) e i progetti di studio e ricerca del Comune

Il Comune di Massa con deliberazione di Consiglio Comunale n°66 del 9 dicembre 2010 ha approvato il **Piano Strutturale (PS)**.

Il PS individua nell'articolazione dei Sistemi Territoriali, il "Sistema territoriale di costa" che riconosce come: "l'ambito territoriale compreso tra i confini comunali, il tracciato dell'autostrada A12 Genova-Livorno e la linea di costa.

Il Sistema è individuato nell'ambito dei paesaggi litoranei ed è costituito dalla piana costiera alluvionale che a seguito delle bonifiche settecentesche è divenuta, prima un produttivo terreno agricolo, poi una appetibile porzione di territorio edificabile. L'area è attraversata dal fiume Frigido e da innumerevoli canali e fossi che hanno in parte perduto l'originaria funzione di approvvigionamento idrico a fini agricoli."

In tale sistema gli insediamenti, prevalentemente residenziali, ad eccezione del centro di Marina di Massa hanno un carattere, disordinato e, privo d'identità urbana, mentre nelle aree prospicienti il mare, si ha una consistente presenza di strutture turistiche e di campeggi che assieme agli stabilimenti balneari costituiscono nel periodo estivo un elemento di forte richiamo turistico.

Elementi di valore storico ed ambientale sono individuati nella fascia dell'arenile, nelle aree pinetate, nelle colonie marine, nelle ville, e nelle tracce dell'antica viabilità e centuriazione romana.

Nel "Sistema territoriale di costa" il PS individua, per peculiari caratteristiche e specificità, due sottosistemi:

- a) il Sottosistema territoriale di Ronchi-Poveromo;
- b) il Sottosistema territoriale litoraneo;

che si caratterizzano per la presenza di elementi di particolare significato naturalistico ed ambientale tra cui:

- **i residui cordoni dunali costieri, e le pinete** che connotano un linguaggio vegetazionale comune a tutto il litorale;
- **l'insediamento costiero** caratterizzato da una bassa densità edilizia e dalla diffusa presenza di edifici, giardini, spazi ed infrastrutture attestati sul lungomare dove la presenza di filari di palme costituisce una cortina visuale a cui fanno sfondo le Alpi Apuane;
- **il mare, la spiaggia e il litorale** quali elementi di estremo valore paesistico per il doppio valore scenografico e percettivo, identificato dall'ampia fascia costiera e dallo sfondo naturale delle Alpi Apuane.

Sottosistema territoriale di Ronchi-Poveromo:

E' identificato nella parte di territorio compresa tra via della Repubblica, via Stradella, il confine con il Comune di Montignoso e via Verdi.

Il sottosistema è caratterizzato dalla presenza di ville significative o di interesse storico inserite in un contesto ambientale di alto valore paesaggistico.

⁵ Report Workshop "RI INNOVARE la città tirrenica" - LABnet+

La dominante dell'area risulta comunque la presenza di una copertura arborea ed arbustiva di prevalente impianto antropico dove la vegetazione spontanea appare in pochi tratti, associata anche a residui elementi di fascia dunale.

Costituiscono Obiettivi, criteri e prestazioni per il Sottosistema territoriale Ronchi-Poveromo:

- ***mantenimento della copertura arborea ed arbustiva, anche se di prevalente impianto antropico evidenziando e valorizzando gli elementi della vegetazione spontanea associata anche a residui elementi di fascia dunale, quali presidio del paesaggio;***
- ***tutela delle ville di significativo interesse storico, che rappresentano l'elemento tipologico originario e rappresentativo compreso in un più ampio e strutturato sistema ambientale e naturalistico quale valore paesistico aggiuntivo;***
- ***tutela del sistema viario operando per esso non incisivi interventi di riassetto e riqualificazione in modo da non perdere l'originaria matrice insediativa che contribuisce anch'essa a determinare una tipicità di paesaggio;***
- ***tutela degli spazi aperti, con particolare riferimento all'area aeroportuale, che rappresentano privilegiati presidi visuali e scenografici di particolare significato paesaggistico;***
- ***tutela dell'integrità storica delle varie emergenze e degli scenari che vengono percepiti nonché delle visuali panoramiche che li assumono come riferimento.***

Sottosistema territoriale litoraneo:

comprende la fascia costiera compresa tra il mare e la viabilità di attraversamento imperniata su via delle Pinete e via Verdi. La connotazione paesistico-ambientale del Sottosistema ha una forte valenza sia sotto il profilo estetico che ecologico determinata dal mare e la spiaggia, dalle aree verdi ancora libere e dalla percezione d'insieme che dal litorale si ha del sistema collinare e del sistema alpino delle Apuane.

L'insediamento costiero è caratterizzato da una bassa densità edilizia e dalla diffusa presenza di edifici, giardini, spazi ed infrastrutture attestati sul lungomare dove la presenza di filari di palme costituisce una cortina visuale a cui fanno sfondo le Alpi Apuane.

Sono presenti elementi di criticità quali: l'inquinamento marino, l'erosione costiera, le barriere in massi ciclopici per arginare i fenomeni erosivi, la progressiva eliminazione delle aree pinetate e l'eccessivo ingombro degli stabilimenti balneari, che costituiscono una vera e propria barriera che impedisce la vista del mare e che hanno quasi completamente preso il posto del sistema dunale ed eliminato la vegetazione autoctona.

Elementi di valore storico ed ambientale sono individuati nella fascia dell'arenile, nei residuali cordoni dunali costieri, nelle aree pinetate, nelle colonie marine, nelle ville, e nel viale lungomare.

Costituiscono Obiettivi, criteri e prestazioni per il Sottosistema territoriale Litoraneo:

- ***riqualificazione degli insediamenti esistenti superando le conflittualità e le condizioni di disturbo che interferiscono sulle percezioni visuali da e verso gli stessi e sui valori complessivi di paesaggio;***
- ***preservare il valore identitario del viale litoraneo composto da edifici di valore storico e che rappresentano un tipico esempio dell'architettura del primo Novecento;***
- ***superamento del limite fisico della percezione visiva da e verso il mare, determinato dalla quasi ininterrotta continuità insediativa delle strutture balneari;***
- ***tutela dell'integrità storica delle varie emergenze e degli scenari che vengono percepiti nonché delle visuali panoramiche che li assumono come riferimento;***
- ***tutela e rafforzamento del sistema dunale e della vegetazione autoctona con divieto di sistemazioni vegetazionali incongrue.***

Sulla scorta di queste indicazioni, del PS, il RU detta criteri e prescrizioni sulla base di opportune analisi di dettaglio, assumendo come obiettivo principale l'apertura visiva sul mare, che dovrà rappresentare l'elemento di partenza per un riordino complessivo della linea di costa con interventi di ampio respiro in grado di ripristinare il contatto visivo tra il mare e l'entroterra.

La formazione del Piano Strutturale è stata accompagnata da uno studio di approfondimento urbanistico redatto da **MBM Arquitectes di Barcellona "Ragguaglio urbanistico città di Massa"** che oltre a fornire spunti e indicazioni alla stesura del PS

ha costituito elemento di interesse per la stesura del PAAV. Si riporta di seguito il testo della prefazione di tale documento quale allegato al PS:

Il documento di MBM Arquitectes di Barcellona è, in questa fase, un "foglio aperto" e non concluso; in effetti il carattere del lavoro richiesto a Oriol Bohigas ed ai suoi collaboratori (...proposte di tipo innovativo da inserire nell'impianto degli obiettivi strategici della redigenda strumentazione urbanistica...) è rivolto a fornire indicazioni progettuali per la risoluzione di problemi strutturali e formali della città.

Importante dunque sarà il completamento del documento quale contributo proiettato verso il R.U.

Riteniamo, in questo importante momento, che le analisi di primo impatto di questi specialisti, definibili quali "tecnici delle città" (in particolare di quelle mediterranee di costa) e le soluzioni da essi suggerite siano da riferirsi alla giusta gerarchia ed all'appropriato ruolo del PS, nell'ambito del complessivo processo di formazione del nuovo Strumento generale.

Molto di quanto evidenziato e suggerito è stato condiviso e sviluppato da questo Piano Strutturale.

3.3 - Gli Obiettivi specifici del Piano

Sulla scorta delle considerazioni sin qui svolte e raccogliendo le indicazioni provenienti dagli strumenti della pianificazione sovraordinata, il Piano attuativo si pone i seguenti obiettivi:

1. *Tutelare gli elementi identitari e patrimoniali della costa;*
2. *Rendere maggiormente fruibili e accessibili gli spazi e i servizi del litorale;*
3. *Accrescere la percezione degli elementi che caratterizzano il paesaggio della Marina;*
4. *Migliorare la dotazione di spiagge e di servizi turistici per la balneazione valorizzando i caratteri identitari e percettivi del territorio;*
5. *Riqualificare il patrimonio edilizio esistente salvaguardando i caratteri tradizionali degli insediamenti costieri.*

Al fine di definire le azioni che saranno precisamente dettagliate nel PAAV in via di formazione si ritiene importante rapportare gli obiettivi posti alla base del nuovo Piano con il quadro della pianificazione territoriale e urbanistica sia del Comune di Massa che del PIT/PPR.

Particolare attenzione è posta rispetto alle indicazioni provenienti dalla disciplina del Regolamento Urbanistico vigente da cui discendono le precise indicazioni per la formazione del PAAV e ne costituiscono parte integrante; il R.U. vigente divide il territorio costiero in 7 tratti raggruppati in tre ambiti:

- Lungomare delle ex Colonie, suddiviso in:
 - Tratto costiero 1 (foce del Lavello- ex Colonia Fiat)
 - Tratto costiero 2 (ex Colonia Fiat- ex Colonia Torino)
 - Tratto costiero 3 (Ex Colonia Torino- foce del Brugiano)
- Marina di Massa, suddiviso in:
 - Tratto costiero 4 (foce del Brugiano- piazza Bad Kissingen)
 - Tratto costiero 5 (piazza Bad Kissingen- piazza Ronchi)
- Ronchi/Poveromo, suddiviso in:
 - Tratto costiero 6 (piazza Ronchi- fosso Poveromo)
 - Tratto costiero 7 (fosso Poveromo- Cinquale).

Si riportano di seguito le raccolte degli obiettivi degli strumenti vigenti organizzati secondo gli obiettivi che indirizzano direttamente il PAAV per ciascuno dei 5 obiettivi.

Obiettivo 1. Tutelare gli elementi identitari e patrimoniali della costa			
Discipline del Regolamento Urbanistico vigente (Cap II Sez. I NTA)		PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1.	
		Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)	
Obiettivi generali	Obiettivi specifici	Obiettivi PIT/PPR	Indirizzi/Direttive PIT/PPR
Su tutta la costa: - tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei peculiari e distintivi assetti figurativi che con formano il paesaggio costiero con particolare	Nel tratto 6: - La conservazione degli ambienti naturali, foci, dunali e retrodunali esistenti. Nel tratto 7:	b- Tutelare la costa sabbiosa e qualificare le relazioni terra-mare con riferimento alle componenti paesaggistiche (profondo arenile con residuali dune, complessi forestali litoranei- con particolare riferimento ai Boschi della	a- Individuare gli ecosistemi di valore paesaggistico e naturalistico ancora presenti, con particolare riferimento ai residuali/relittuali habitat dunali e retrodunali, ai boschi planiziali e agli ecosistemi umidi e fluviali.

<p>riferimento al viale Lungomare e all'arenile;</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconoscere la presenza di sistemi dunali e retrodunali, di porzioni residue del sistema dunale, di pinete e della fascia pianeggiante contigua; - garantire la conservazione e riqualificazione delle fasce dunali e retrodunali, attraverso una corretta gestione per il mantenimento delle specie di interesse conservazionistico e verificare la compatibilità naturalistica e paesaggistica delle strutture, dei servizi e delle infrastrutture esistenti; - garantire la conservazione integrale e l'eventuale riqualificazione delle porzioni del sistema dunale e retrodunale ancora presenti, nelle loro componenti geomorfologiche, vegetazionali ecosistemiche e paesaggistiche, salvaguardando gli habitat e le specie d'interesse regionale/comunitario di interesse conservazionistico, contrastando la diffusione di specie aliene invasive (anche attraverso una coerente progettazione del verde negli stabilimenti balneari), i fenomeni di calpestio, sentieramento e riducendo l'inquinamento luminoso; - assicurare una elevata qualità estetico-morfologica e ridurre gli impatti visivi, salvaguardando i valori identitari dello skyline costiero, i caratteri morfologici dei luoghi e la loro percettibilità; <p>Nel tratto 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La predisposizione di interventi contro i fenomeni di erosione; - Il mantenimento degli standard paesistici e prestazionali esistenti eliminando gli episodi di incongruità e di degrado; <p>Nel tratto 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il mantenimento e accrescimento degli elevati standard paesistici e prestazionali esistenti; 	<p>- La conservazione degli ambienti naturali, foci, dunali e retrodunali esistenti.</p>	<p>Versiliana e ai piccoli nuclei forestali presenti nella matrice urbanizzata costiera – e reticolo idrografico con funzione di collegamento con l'entroterra).</p> <p>c- Evitare ulteriori processi di artificializzazione dei territori costieri e garantire che gli interventi di trasformazione non compromettano gli ecosistemi relittuali, e non alterino i rapporti figurativi consolidati dei paesaggi costieri.</p>	<p>e- Garantire la conservazione integrale e l'eventuale riqualificazione delle porzioni del sistema dunale e retrodunale ancora presenti, nelle loro componenti geomorfologiche, vegetazionali, ecosistemiche e paesaggistiche, salvaguardando gli habitat e le specie di interesse regionale/comunitario o di interesse conservazionistico, contrastando la diffusione di specie aliene invasive (anche attraverso una coerente progettazione del verde negli stabilimenti balneari), i fenomeni di calpestio, sentieramento e riducendo l'inquinamento luminoso.</p> <p>f- Conservare i boschi (...) e i piccoli o isolati nuclei forestali, per il loro valore paesaggistico, identitario e naturalistico, mediante una gestione selvicolturale idonea e il controllo delle fitopatologie, evitando gli ulteriori processi di artificializzazione.</p>
<p>PIT/PPR Scheda bene paesaggistico D.M. 21/10/1968 Zona litoranea (ex art. 136 Dlgs 42/2004)</p>			
		<p><i>Obiettivi con valore di indirizzo</i></p>	<p><i>Direttive</i></p>
		<p>1.a.1. Tutelare e conservare l'arenile</p> <p>1.a.2. Tutelare e salvaguardare le zone umide puntiformi.</p> <p>1.a.3. Mantenere in efficienza il sistema idrografico costituito dai corsi d'acqua e tutelare la vegetazione ripariale.</p> <p>2.a.1. Mantenere le parti residue di pinete costiere.</p> <p>2.a.2. Recuperare e conservare gli elementi residui del sistema dunale e le relazioni che esso mantiene con l'arenile.</p> <p>2.a.3. Mantenere e rafforzare le connessioni naturali, attraverso la conservazione delle aree agricole, delle altre aree residuali, degli spazi liberi che permangono nel tessuto edificato.</p>	<p>1.b.2.</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutelare le aree umide nella loro consistenza geomorfologica, chimica, floristica e faunistica; - Geomorfologia - Idrografia naturale- Idrografia artificiale - promuovere azioni di riqualificazione e mitigazione delle situazioni di degrado, abbandono e compromissione paesaggistica. <p>1.b.3. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porzioni residue di vegetazione ripariale autoctona; - gli ambienti fluviali maggiormente artificializzati e degradati; - le opere di regimazione idraulica, ove costituiscono elementi di valore riconosciuto. <p>1.b.4. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a favorire la rinaturalizzazione ed evitare la manomissione o la riduzione della vegetazione ripariale sostenendo interventi di manutenzione e recupero ambientale.</p> <p>2.b.1</p> <ul style="list-style-type: none"> - programmare una gestione forestale finalizzata alla conservazione e difesa delle pinete da cause avverse che potrebbero ridurre il valore naturalistico ed estetico-percettivo di tali formazioni; - mantenere gli alberi presenti anche attraverso la sostituzione, laddove necessario, di specie arborea identiche. <p>2.b.3. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a</p> <ul style="list-style-type: none"> - garantire la conservazione e riqualificazione delle fasce dunali e retrodunali, attraverso una corretta gestione per il mantenimento delle specie di interesse conservazionistico; - verificare la compatibilità naturalistica e paesaggistica delle strutture, dei servizi e delle infrastrutture esistenti;

			<ul style="list-style-type: none"> - assicurare il mantenimento e la conservazione delle aree verdi (relittuali aree agricole, boschetti ed aree umide) quale filtro tra gli insediamenti quasi continui della fascia costiera; - assicurare il mantenimento delle aree libere e a verde che qualificano il tessuto urbano storico conservandone i caratteri tradizionali, la consistenza e la qualità urbana, nonché quelle rurali situate a margine dell'edificato storico in stretta relazione funzionale e percettiva con lo stesso; - mantenere gli alberi in filare ai bordi della viabilità salvaguardando la tipicità delle essenze sulle singole strade.
--	--	--	--

Obiettivo 2. Rendere maggiormente fruibili e accessibili gli spazi e i servizi del litorale					
<i>Discipline del Regolamento Urbanistico vigente (Cap II Sez. I NTA)</i>		<i>PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1. Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)</i>			
<i>Obiettivi generali</i>	<i>Obiettivi specifici</i>	<i>Obiettivi PIT/PPR</i>	<i>Indirizzi/Direttive PIT/PPR</i>		
<p>Su tutta la costa:- favorire la fruizione pubblica sostenibile attraverso il mantenimento, il recupero, la riqualificazione, o l'eventuale apertura, dei varchi di accesso e delle visuali dal via Litoraneo verso il mare;</p> <p>- Nel tratto 1: La valorizzazione delle pinete e delle spiagge libere attrezzate, salvaguardandone la qualità, l'estensione e l'uso pubblico</p> <p>- Nel tratto 2: La riqualificazione, nel breve e medio periodo, dell'arenile esistente, integrata alla valorizzazione del sistema delle ex Colonie marine, con attenzione sia alle funzioni attive di servizio già esistenti, da preservare e potenziare, sia al recupero e al riuso in chiave turistica e per servizi, delle ex Colonie oggi sottoutilizzate o abbandonate.</p> <p>- Nel tratto 3:- La ridefinizione, in conseguenza degli esiti dello studio per il recupero del litorale, dell'assetto distributivo degli stabilimenti balneari in modo da allargare la passeggiata e aprire varchi visivi verso il mare.</p> <p>- La riorganizzazione paesaggistica di uno spazio pubblico rilevante, con vista mare, nello snodo di congiunzione fra derivazione autostradale da Viale Mattei e imbocco del lungomare di levante e nuovo lungomare di ponente.</p> <p>Nel tratto 4:</p> <p>- La riqualificazione degli spazi pubblici pedonali e ciclabili e degli arredi del viale a mare.</p>	<p>Su tutta la costa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riqualificazione degli ingressi e miglioramento delle condizioni di accessibilità dal viale a mare - riequilibrio del rapporto tra spiagge libere/libere attrezzate con le spiagge in concessione nella proporzione di almeno il 20%, non computando scogliere e sbocchi fociivi; - la sistemazione e l'arredo delle spiagge libere e libere attrezzate e dei percorsi per il libero accesso al mare; - la sistemazione e l'arredo della passeggiata e del percorso ciclo/pedonale esistente nel lungomare di levante; - la progettazione del nuovo lungomare di ponente (collegata agli studi per la difesa e l'ampliamento della linea di costa), mediante la creazione di un viale a mare continuo, di elevata qualità paesaggistica e funzionale, ciclo-pedonale e carrabile, seppure a velocità limitata, da Via Casola fino alla ex Colonia FIAT da cui ricongiungersi a via delle Pinete. <p>Nel Tratto 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La definizione delle caratteristiche progettuali di un percorso ciclo-pedonale che consenta la prosecuzione della passeggiata a mare, approfondendo e verificando ipotesi alternative fra loro al fine di contenere gli impatti ambientali e visivi. - Il miglioramento delle connessioni e delle attrezzature di servizio per la retrostante area a campeggi, anche mediante un potenziamento delle stesse da conseguire mediante specifici ambiti di intervento. - La riorganizzazione del sistema di accessibilità e di sosta da Via delle 	<p>Favorire la fruizione pubblica sostenibile dei territori costieri anche attraverso il mantenimento, il recupero, la riqualificazione, o l'eventuale apertura, dei varchi di accesso, e delle visuali dal viale Litoraneo verso il mare.</p>			
				<i>PIT/PPR Scheda bene paesaggistico D.M. 21/10/1968 Zona litoranea (ex art. 136 Dlgs 42/2004)</i>	
				<i>Obiettivi con valore di indirizzo</i>	<i>Direttive</i>
		<p>3.a.7. Recuperare i percorsi della viabilità storica litoranea e preservarne il valore identitario.</p> <p>3.a.8. Conservare gli elementi fisici che definiscono la struttura del lungomare.</p> <p>3.a.9. Mantenere gli accessi pubblici al mare.</p>	<p>3.b.11. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i percorsi della viabilità storica, i relativi caratteri strutturali/tipologici (gerarchie, giacitura, tracciato) e le dotazioni vegetazionali di corredo di valore storico-tradizionale quali elementi fondamentali di caratterizzazione del paesaggio. <p>3.b.12. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definire criteri, modalità e limiti per eventuali interventi di adeguamento; - definire criteri e limiti per l'introduzione di nuovi impianti per la distribuzione di carburante e il potenziamento di quelli esistenti. <p>3.b.13. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli elementi fisici che definiscono la struttura della passeggiata (stabilimenti balneari, i percorsi pedonali e ciclabili, le piazze, gli spazi di sosta, i giardini, le aree pubbliche). <p>3.b.14. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutelare i caratteri architettonici ed urbanistici degli elementi che definiscono il pubblico passeggio; - salvaguardare la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali nella fascia compresa tra gli stabilimenti balneari e la viabilità litoranea; 		

<p>- La riqualificazione degli spazi commerciali e delle singole attrezzature balneari per elevare la fruibilità e l'immagine del lungomare.</p> <p>- Il miglioramento delle condizioni di accessibilità alle spiagge libere.</p> <p>- Il rafforzamento delle connessioni di collegamento e di osmosi funzionale con il centro di Marina di Massa e il tessuto insediativo retrostante</p> <p>- La riqualificazione del lungomare attraverso la riorganizzazione degli stabilimenti balneari in modo da superare il limite fisico della percezione visiva da e verso il mare</p> <p>Nel tratto 5:</p> <p>- La predisposizione di interventi contro i fenomeni di erosione;</p> <p>- Il consolidamento e l'ulteriore miglioramento delle componenti pubbliche e private del tratto costiero;</p> <p>- La riqualificazione del lungomare attraverso la riorganizzazione degli stabilimenti balneari in modo da superare il limite fisico della percezione visiva da e verso il mare</p> <p>Nel tratto 6:</p> <p>- La riqualificazione del lungomare attraverso la riorganizzazione degli stabilimenti balneari in modo da superare il limite fisico della percezione visiva da e verso il mare</p>	<p>Pinete, qualificando l'arredo e l'immagine del viale delle Pinete.</p> <p>Nel tratto 2:</p> <p>- La identificazione e sistemazione unitaria del nuovo tracciato e dell'arredo del Lungomare di Ponente, con continuità del percorso ciclo/pedonale e carrabile a velocità 30 km/h (con studio delle soluzioni possibili per la prosecuzione nel tratto antistante la ex colonia Don Gnocchi e Faci Fides). Il nuovo viale a mare di ponente dovrà contemplare la realizzazione di una fascia verde continua con pini, lato mare, includente i percorsi ciclo-pedonali. La sistemazione delle aree di sosta e degli arredi dovrà essere correlata agli interventi di difesa e ripascimento delle spiagge al fine di costituire un sistema integrato di riqualificazione paesistico/ambientale e di ottimizzazione della fruizione turistica e per il tempo libero. Sul lato a monte dovranno essere realizzati assi di penetrazione esclusivamente ciclo-pedonali con via delle Pinete Il progetto dovrà essere redatto in coordinamento con il PA degli Ambiti AC delle ex Colonie.</p> <p>- La riqualificazione del sistema di difesa delle scogliere (ove dovessero permanere in tale funzione) per il loro adattamento a supporto della balneazione e a funzioni di passeggiata, sosta e belvedere.</p> <p>Nel tratto 3:</p> <p>- Lo spostamento e la ricollocazione degli stabilimenti antistanti la rotonda di connessione fra via Casola e il lungomare, in esito allo studio per la creazione di nuove spiagge nel tratto 2 o per la realizzazione di significativi ripascimenti nel comparto in questione, al fine di consentire la realizzazione di una rotonda con antistante spazio pubblico attrezzato di affaccio sul mare, quale snodo di qualità urbana per chi transita dalla autostrada al litorale di levante (esistente) e di ponente di nuova realizzazione.</p> <p>- La riqualificazione e l'arredo del tratto di viale a mare in continuità con le caratteristiche dei tratti limitrofi.</p> <p>Nel tratto 4:</p> <p>- La riorganizzazione della passeggiata lato mare con particolare attenzione alle aree a ridosso del Pontile, specie sul lato di levante, ove sono presenti ampi margini di riorganizzazione, ridisegnando gli spazi di sosta e di accesso, aumentando le componenti di verde, riqualificando le strutture commerciali esistenti.</p> <p>- La qualificazione degli accessi e delle modalità di fruizione della spiaggia libera ai lati del Pontile.</p>		<p>- programmare gli spazi di sosta e di parcheggio in modo da non compromettere la continuità dei percorsi o ridurre le dotazioni vegetazionali presenti.</p>
--	---	--	--

	<p>- L'aumento della attrattività e delle funzioni della passeggiata lato monte, ottimizzandone gli spazi sottoutilizzati (quali l'area antistante il parco di Villa Cuturi) e i collegamenti col tessuto insediativo retrostante (via Zolezzi – Via della Chiesa – via Vittorio Veneto).</p> <p>- L'ampliamento degli accessi liberi al litorale.</p> <p>- L'aumento dei tratti di spiaggia libera.</p> <p>Nel tratto 5:</p> <p>- Il miglioramento degli accessi alla spiaggia libera nei pressi del Magliano.</p> <p>- La qualificazione degli spazi di sosta e di arredo nell'area antistante il centro urbano di Ronchi.</p> <p>Nel tratto 6:</p> <p>- La riorganizzazione e ampliamento delle spiagge pubbliche libere e libere attrezzate.</p> <p>- Il superamento dei singoli episodi di degrado riscontrabili nella attrezzatura del viale lungomare e degli arenili.</p> <p>Nel tratto 7:</p> <p>- La qualificazione e l'ampliamento delle spiagge pubbliche libere e libere attrezzate.</p>		
--	---	--	--

Obiettivo 3. Accrescere la percezione degli elementi che caratterizzano il paesaggio della Marina			
<i>Discipline del Regolamento Urbanistico vigente (Cap II Sez. I NTA)</i>		<i>PIT/PPR Scheda d'Ambito 02 Versilia e Costa Apuana</i>	
<i>Obiettivi generali</i>	<i>Obiettivi specifici</i>	<i>Obiettivi PIT/PPR</i>	<i>Indirizzi/Direttive PIT/PPR</i>
<p>Su tutta la costa:</p> <p>- individuazione dei parametri e vincoli per la riduzione degli impatti visivi verso il mare</p> <p>Nel tratto 7:</p> <p>- La riqualificazione del lungomare attraverso la riorganizzazione degli stabilimenti balneari in modo da superare il limite fisico della percezione visiva da e verso il mare</p>	<p>Nel tratto 4:</p> <p>- L'apertura di ulteriori varchi e coni visivi verso il mare in corrispondenza con la viabilità perpendicolare alla linea di costa.</p> <p>Nel tratto 5:</p> <p>- L'ampliamento, la riqualificazione ed il riordino degli accessi liberi al litorale con apertura di varchi e coni visivi verso il mare in corrispondenza con la viabilità perpendicolare alla linea di costa.</p> <p>Nel tratto 6:</p> <p>- L'ampliamento, la riqualificazione ed il riordino degli accessi liberi al litorale con apertura di varchi e coni visivi verso il mare in corrispondenza con la viabilità perpendicolare alla linea di costa.</p> <p>Nel tratto 7:</p> <p>- L'ampliamento, la riqualificazione ed il riordino degli accessi liberi al litorale</p>	<p>Obiettivo 4:</p> <p>- Riqualificare il sistema insediativo e infra- strutturale diffuso nella pianura e lungo la fascia costiera e tutelare le aree libere re- siduali</p> <p style="text-align: center;"><i>PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1.</i> <i>Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)</i></p> <p><i>Obiettivi PIT/PPR</i></p> <p>d- Favorire la fruizione pubblica sostenibile dei territori costieri anche attraverso il mantenimento, il recupero, la riqualificazione, o l'eventuale apertura, dei varchi di accesso, e delle visuali dal viale Litoraneo verso il mare.</p>	<p>4.4- salvaguardare i varchi di accesso e le visuali verso il mare dai viali litoranei e dagli assi storici, favorendo la riappropriazione e fruizione da parte dei residenti dello spazio costiero come spazio pubblico urbano;</p> <p style="text-align: center;"><i>PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1.</i> <i>Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)</i></p> <p><i>Indirizzi/Direttive PIT/PPR</i></p> <p>d- Riconoscere e salvaguardare i caratteri identitari dello skyline costiero, derivanti: dagli elementi determinanti per la riconoscibilità degli insediamenti (profili consolidati nell'iconografia e nell'immagine collettiva) e/o dalla continuità del profilo d'insieme di valore paesaggistico.</p> <p>o- Individuare, mantenere ed incentivare il recupero degli spazi aperti residuali, nel tessuto insediativo continuo e diffuso della fascia costiera, che rappresentano elementi di discontinuità morfologica, rispetto al territorio urbanizzato, e i varchi urbani con funzioni ricreative-ambientali, nonché le visuali e i coni ottici privilegiati.</p> <p>p- Conservare il patrimonio costiero di valore storico, identitario, nonché le relazioni figurative tra insediamenti costieri, emergenze architettoniche, naturalistiche e il</p>

	con apertura di varchi e con visivi verso il mare in corrispondenza con la viabilità perpendicolare alla linea di costa.		mare ed evitare nuovi carichi insediativi al di fuori del territorio urbanizzato. q- Favorire la manutenzione e la riqualificazione degli accessi a mare esistenti e l'eventuale apertura di nuovi, al fine di favorire l'uso dello spazio costiero quale spazio pubblico urbano.
		PIT/PPR Scheda bene paesaggistico D.M. 21/10/1968 Zona litoranea (ex art. 136 Dlgs 42/2004)	
		Obiettivi con valore di indirizzo	Direttive
		4.a.1. Mantenere e, ove necessario, recuperare l'integrità delle visuali e coni ottici fruibili, sia dai rilievi montani verso la costa, sia dalla costa verso i rilievi delle Apuane, e il loro valore nella percezione del paesaggio.	4.b.1. Riconoscere: - gli ambiti connotati da un elevato livello di panoramicità per eccezionalità o l'ampiezza delle visuali che si aprono dai rilievi montani verso la costa e dalla costa verso le Alpi Apuane; - e censire i punti di sosta di interesse panoramico, dislocati lungo il sistema viario principale e secondario, e dotarle di un sistema informativo (cartellonistica). 4.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a: - mantenere le visuali panoramiche che si aprono da e verso i rilievi montani e il litorale e recuperare le stesse anche attraverso l'eliminazione e l'attenuazione di tutti gli ostacoli fisici presenti; - assicurare l'accessibilità al pubblico ai punti di sosta di interesse panoramico; - mantenere le visuali dal viale litoraneo verso il mare e preservare le aree libere lungo l'arenile; - definire criteri di inserimento paesaggistico e ambientale sia per quanto riguarda la localizzazione che la realizzazione delle eventuali attrezzature a servizio della balneazione; - pianificare e razionalizzare il passaggio delle infrastrutture tecnologiche (impianti per la telefonia, sistemi di trasmissione radio-televisiva) al fine di evitare/minimizzare l'interferenza visiva con il valore estetico-percettivo del vincolo, anche mediante soluzioni tecnologiche innovative che consentano la riduzione dei dimensionamenti e la rimozione degli elementi obsoleti e privilegiando la condivisione delle strutture di supporto per i vari apparati dei diversi gestori; - prevedere opere volte all'attenuazione/integrazione degli effetti negativi sulla percezione dei contesti panoramici indotti da interventi edilizi e/o infrastrutturali; - contenere l'illuminazione notturna del territorio al fine di non compromettere la naturale percezione del paesaggio; - regolare la localizzazione e realizzazione degli impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili, al fine di minimizzare l'impatto visivo degli stessi e non interferire con le visuali da e verso; - regolamentare la realizzazione di nuovi depositi a cielo aperto al fine di non introdurre ulteriori elementi di degrado, privilegiandone la localizzazione in aree destinate ad attività produttive e

			<p>attraverso interventi che prevedano soluzioni progettuali paesaggisticamente integrate;</p> <p>- privilegiare la riqualificazione paesaggistica dei depositi a cielo aperto esistenti, anche attraverso interventi di mitigazione visiva e la loro eventuale delocalizzazione se collocati in aree in stretta relazione visiva con i valori riconosciuti dalla scheda di vincolo.</p>
--	--	--	--

Obiettivo 4. Migliorare la dotazione di spiagge e di servizi turistici per la balneazione valorizzando i caratteri identitari e percettivi del territorio			
<i>Discipline del Regolamento Urbanistico vigente (Cap II Sez. I NTA)</i>		<i>PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1.</i>	
		<i>Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)</i>	
<i>Obiettivi generali</i>	<i>Obiettivi specifici</i>	<i>Obiettivi PIT/PPR</i>	<i>Indirizzi/Direttive PIT/PPR</i>

<p>- Nel tratto 2: Il superamento delle condizioni esistenti attraverso un progetto di valorizzazione turistico ambientale e un intervento di recupero complessivo della balneabilità del litorale e della sua fruizione per il tempo libero e lo sport, comportante la realizzazione dei necessari ripascimenti e ampliamenti delle spiagge, con possibilità di un conseguente tracciato continuo e unitario del nuovo viale a mare di ponente, coordinato con il recupero e la valorizzazione delle ex Colonie marine retrostanti e una più articolata integrazione con via delle Pinete.</p> <p>- L'attivazione di uno studio specifico per la rimodellazione, nel lungo periodo, della linea di costa preordinata alla formazione di nuove spiagge e alla utilizzabilità a fini turistico balneari e per il tempo libero del sistema di difesa costiera che dovesse permanere per la sicurezza dell'abitato.</p> <p>Nel tratto 3:- La ridefinizione, in conseguenza degli esiti dello studio per il recupero del litorale, dell'assetto distributivo degli stabilimenti balneari in modo da allargare la passeggiata e aprire varchi visivi verso il mare.</p>	<p>- gli adeguamenti, le addizioni, gli ampliamenti delle strutture esistenti, ivi compresi gli eventuali cambi di destinazione d'uso previsti nei PAAV, nonché gli impianti sportivi scoperti, non devono interessare gli arenili, le spiagge, le dune fisse e mobili, e devono essere finalizzati al miglioramento delle attività turistico-ricreative e balneari esistenti.</p> <p>Nel Tratto 2:</p> <p>- Il miglioramento delle attrezzature e della fruibilità delle aree balneari esistenti in base alla configurazione attuale dello stato della consistenza dell'arenile.</p> <p>- La riorganizzazione e implementazione delle funzioni di servizio, di ristoro e commerciali lungo la passeggiata anche in connessione con i progetti di recupero e riuso delle ex Colonie.</p> <p>- La riconfigurazione futura delle spiagge sulla base di un credibile ed economicamente fattibile programma di difesa e ripascimento degli arenili.</p> <p>Nel tratto 4:</p> <p>- La indicazione di parametri e condizioni per la riqualificazione delle strutture commerciali e di ristorazione.</p> <p>Nel tratto 5:</p> <p>- La definizione di criteri per uniformare la qualità delle attrezzature balneari e la qualità delle sistemazioni a verde lungo la passeggiata a mare e a monte.</p> <p>- L'adeguamento dell'ampiezza della sezione della passeggiata lato mare fra piazza Bad Kissingen ed il Magliano ai livelli del tratto successivo fino a Ronchi.</p> <p>Nel tratto 6:</p> <p>- La predisposizione di un progetto integrato col tratto costiero successivo per la fruizione dell'oasi fociva del Poveromo.</p> <p>Nel tratto 7:</p> <p>- La predisposizione di un progetto d'interfaccia col tratto di litorale precedente per la fruizione dell'oasi fociva del Poveromo.</p> <p>- La realizzazione di un rimessaggio a secco per imbarcazioni sportive quali pattini, derive, tavole a vela e similari, da realizzarsi sull'arenile comunale denominato "Trabucco" su un'area di superficie comunque non superiore ad 1/3 della superficie totale dell'arenile.</p>		<p>b- Individuare le zone di criticità paesaggistica ed ecosistemica, ove prevede- re interventi di riqualificazione, con particolare riferimento alle aree interessate da processi di erosione, artificializzazione, frammentazione e alterazione delle componenti valoriali del paesaggio costiero.</p> <p>c- Riconoscere le aree a terra e a mare, caratterizzate dalla presenza di testimonianze storico-culturali, di valori paesaggistici e di valori eco-sistemici, nelle quali escludere impianti e interventi di trasformazione edilizia ed infrastrutturale.</p> <p>l- Limitare sugli arenili la realizzazione e l'ampliamento di strutture e manufatti legati al turismo balneare, privilegiando il recupero e la riqualificazione di quelli esistenti, nel rispetto dei caratteri tipologici e architettonici storici.</p> <p>Gli eventuali nuovi interventi devono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurare soluzioni progettuali coerenti e compatibili con il contesto in cui si inseriscono; - utilizzare tecniche e materiali eco-compatibili; - consentire la rimovibilità dell'installazione, la riciclabilità delle componenti riutilizzabili, il sostenibile uso delle risorse naturali e il mantenimento dei varchi visuali da e verso l'arenile e il mare. <p>m- La realizzazione sugli arenili di nuove strutture, a carattere temporaneo e rimovibili, non deve compromettere l'accessibilità e la fruibilità delle rive, e non deve comportare l'impermeabilizzazione permanente del suolo, garantendo il ripristino dei luoghi.</p>
--	---	--	---

Obiettivo 5. Riqualificare il patrimonio edilizio esistente salvaguardando i caratteri tradizionali degli insediamenti costieri

Discipline del Regolamento Urbanistico vigente (Cap II Sez. I NTA)

PIT/PPR Scheda d'Ambito 02 Versilia e Costa Apuana

<i>Obiettivi generali</i>	<i>Obiettivi specifici</i>	<i>Obiettivi PIT/PPR</i>	<i>Indirizzi/Direttive PIT/PPR</i>	
<p>Su tutta la costa: - conservare e recuperare i manufatti che costituiscono il tessuto storico degli stabilimenti balneari, mantenendone le tipicità di impianto, i caratteri stilistici, formali e costruttivi che caratterizzano il sistema costiero; - Nel tratto 1: La riorganizzazione urbanistica e funzionale che integri fra loro la futura presenza del porto turistico, il servizio ai retrostanti campeggi attraverso la riqualificazione e il potenziamento di attrezzature e servizi, la continuità e l'integrazione spaziale e funzionale con il previsto recupero e la valorizzazione a fini turistici delle ex Colonie.</p>	<p>- Nel tratto 1: Riqualificazione dell'area di ubicazione dell'idrovora alla foce del torrente Ricortola con possibile arretramento dell'impianto. - Nel tratto 4: - Il contenimento e la riorganizzazione dei servizi commerciali e di ristorazione, migliorandone le attrezzature, identificando le possibilità di riconversione e riuso dei casi di evidente criticità e impatto. Nel tratto 5: - La creazione di condizioni idonee a garantire l'equilibrata prosecuzione delle attività degli stabilimenti più esposti all'erosione e la loro opportuna riorganizzazione. - La qualificazione delle attrezzature di servizio poste sulla passeggiata (bar-edicole); Nel tratto 6: - La creazione di condizioni idonee a garantire l'equilibrata prosecuzione delle attività degli stabilimenti più esposti all'erosione e la loro opportuna riorganizzazione.</p>	<p>Obiettivo 4: - Riqualificare il sistema insediativo e infra- strutturale diffuso nella pianura e lungo la fascia costiera e tutelare le aree libere re- siduali</p>	<p>4.5- conservare la leggibilità e la riconoscibilità dell'impianto storico degli insediamenti costieri, i caratteri architettonici e tipologici del tessuto edilizio di valore storico e le relazioni fisiche e visive con il paesaggio litoraneo, tutelando il tessuto urbano riconducibile al modello della "città giardino" e caratterizzato dalla sequenza di profili edilizi diversificati (gli stabilimenti balneari, la passeggiata, la cortina di edifici affacciati sul lungomare) conservando e valorizzando il patrimonio storico- architettonico legato al turismo balneare quali i grandi alberghi e le colonie marine; 4.11- assicurare che i nuovi interventi siano coerenti con il paesaggio di riferimento per tipi edilizi, materiali, colori ed altezze, e opportunamente inseriti nel contesto paesaggisti- co senza alterarne l'integrità morfologica e percettiva.</p>	
		<p>PIT/PPR Scheda Sistema Costiero 1. Litorale sabbioso Apuano-Versiliese (ex art. 142 c.1 a Dlgs 42/2004)</p>		
				<p><i>Obiettivi PIT/PPR</i></p> <p>3.a.1. Conservare recuperare e valorizzare i caratteri identitari, architettonici, tipologici e stilistici del tessuto urbano del primo novecento, i con relativi episodi rilevanti e gli episodi singolarmente "minori" che tuttavia nell'insieme rappresentano il tessuto connettivo.</p> <p>3.a.2. Conservare, recuperare e valorizzare i manufatti che caratterizzano il tessuto storico degli stabilimenti balneari mantenendone le tipicità di impianto che caratterizza le diverse porzioni della costa.</p> <p>3.a.3. Conservare i caratteri urbanistici ed architettonici che caratterizzano il tessuto edilizio delle singole zone, frutto di urbanizzazioni avvenute in tempi diversi e con diverse modalità insediative.</p> <p>3.a.4. Riqualificare gli edifici con caratteri di disomogeneità rispetto al contesto insediativo.</p> <p>3.a.5. Migliorare la qualità paesaggistica degli elementi impiantistici e insediativi incongrui.</p> <p>3.a.6. Garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia non compromettano il mantenimento delle caratteristiche insediative consolidate, al fine di conservare i valori identitari dello skyline costiero.</p>

			<p>relazioni spaziali e funzionali tra elementi del sistema urbano e infrastrutturale che caratterizzano l'impianto del lungomare;</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurare il mantenimento delle aree libere e a verde che qualificano il tessuto urbano storico conservandone i caratteri tradizionali, la consistenza e la qualità urbana, nonché quelle rurali situate a margine dell'edificato storico in stretta relazione funzionale e percettiva con lo stesso. <p>3.b.7. Riconoscere gli edifici che presentano caratteri di disomogeneità tipologica e di impianto rispetto al contesto insediativo;</p> <p>3.b.8. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a riqualificare gli elementi incongrui presenti nel tessuto di valore storico e tipologico.</p> <p>3.b.10. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - assicurare che i nuovi interventi si armonizzino per forma, dimensione, partitura, allineamento ed orientamento con il tessuto consolidato e si rapportino con le modalità insediative storiche e con i segni significativi del paesaggio; - privilegiare il completamento dei tessuti urbani discontinui e/o frammentati, favorendo l'integrazione con gli ambiti urbani consolidati, ed evitare interventi di completamento che erodano le maglie rurali ancora riconoscibili; - prevedere adeguate opere di integrazione paesaggistica e mitigazione per i parcheggi pubblici e privati; - garantire qualità insediativa anche attraverso un'articolazione equilibrata tra costruito e spazi aperti ivi compresi quelli di fruizione collettiva.
<p><i>PIT/PPR Scheda bene paesaggistico D.M. 21/10/1968 Zona litoranea (ex art. 136 Dlgs 42/2004)</i></p>			
<p><i>Obiettivi con valore di indirizzo</i></p>		<p><i>Direttive</i></p>	
	<p>3.a.1. Conservare recuperare e valorizzare i caratteri identitari, architettonici, tipologici e stilistici del tessuto urbano del primo novecento, i con relativi episodi rilevanti e gli episodi singolarmente "minori" che tuttavia nell'insieme rappresentano il tessuto connettivo.</p> <p>3.a.2. Conservare, recuperare e valorizzare i manufatti che caratterizzano il tessuto storico degli stabilimenti balneari mantenendone le tipicità di impianto che caratterizza le diverse porzioni della costa.</p> <p>3.a.3. Conservare i caratteri urbanistici ed architettonici che caratterizzano il tessuto edilizio delle singole zone, frutto di urbanizzazioni avvenute in tempi diversi e con diverse modalità insediative.</p> <p>3.a.4. Riqualificare gli edifici con caratteri di disomogeneità rispetto al contesto insediativo.</p> <p>3.a.5. Migliorare la qualità paesaggistica degli elementi impiantistici e insediativi incongrui.</p>	<p>3.b.1. Riconoscere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli edifici con caratteri architettonici e stilistici di valore storico (architetture liberty, colonie marine) e tipologico, risalenti alla prima metà del Novecento, che caratterizzano il viale litoraneo; - il tessuto edilizio di valore storico e tipologico. <p>3.b.2. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conservare, riqualificare e valorizzare le architetture storiche, le testimonianze dell'architettura liberty; - restaurare il sistema delle ex colonie o soggiorni estivi con interventi di riqualificazione congrui e calibrati sulle esigenze e possibilità del territorio; - salvaguardare il valore identitario del tracciato litoraneo; - conservare il tessuto urbano dei primi del novecento e a salvaguardarne i caratteri unitari; - assicurare la compatibilità tra tipi edilizi del patrimonio insediativo e forme del riuso, per una maggiore conservazione della forma architettonica degli elementi più significativi delle tipologie edilizie; - recuperare gli immobili di valore storico in stato di degrado. <p>3.b.3. Riconoscere il tessuto storico degli stabilimenti balneari;</p>	

	<p>3.a.6. Garantire che gli interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia non compromettano il mantenimento delle caratteristiche insediative consolidate, al fine di conservare i valori identitari dello skyline costiero.</p>	<p>3.b.4. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a: - salvaguardare i caratteri di unitarietà e il valore storico documentale del tessuto storico degli stabilimenti balneari; 3.b.5. Riconoscere il patrimonio edilizio esistente con caratteri architettonici e stilistici significativi; 3.b.6. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a: - salvaguardare i caratteri di unitarietà e il valore documentale ed identitario del patrimonio edilizio esistente con caratteri architettonici e stilistici significativi; - conservare i caratteri urbanistici e architettonici, nonché le relazioni spaziali e funzionali tra elementi del sistema urbano e infrastrutturale che caratterizzano l'impianto del lungomare; - assicurare il mantenimento delle aree libere e a verde che qualificano il tessuto urbano storico conservandone i caratteri tradizionali, la consistenza e la qualità urbana, nonché quelle rurali situate a margine dell'edificato storico in stretta relazione funzionale e percettiva con lo stesso. 3.b.7. Riconoscere gli edifici che presentano caratteri di disomogeneità tipologica e di impianto rispetto al contesto insediativo; 3.b.8. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a riqualificare gli elementi incongrui presenti nel tessuto di valore storico e tipologico. 3.b.10. Definire strategie, misure e regole/discipline volte a: - assicurare che i nuovi interventi si armonizzino per forma, dimensione, partitura, allineamento ed orientamento con il tessuto consolidato e si rapportino con le modalità insediative storiche e con i segni significativi del paesaggio; - privilegiare il completamento dei tessuti urbani discontinui e/o frammentati, favorendo l'integrazione con gli ambiti urbani consolidati, ed evitare interventi di completamento che erodano le maglie rurali ancora riconoscibili; - prevedere adeguate opere di integrazione paesaggistica e mitigazione per i parcheggi pubblici e privati; - garantire qualità insediativa anche attraverso un'articolazione equilibrata tra costruito e spazi aperti ivi compresi quelli di fruizione collettiva.</p>
--	---	---

3.4 - Le azioni previste dal Piano

A partire dagli obiettivi della pianificazione sovraordinata e da quelli individuati dal Regolamento Urbanistico negli art. 88 delle NTA il progetto del PAAV ha definito azioni conseguenti tenendo a riferimento i temi specifici che il PIT-PPR chiede di argomentare in sede di formazione degli strumenti urbanistici (vedi Schede dei Beni Paesaggistici ex art. 136 e 142 D.lgs 42/2004):

- definire regole volte a un coerente assetto figurativo dell'insediamento mediante il riconoscimento e la individuazione cartografica di tutti gli elementi che caratterizzano il paesaggio costiero;

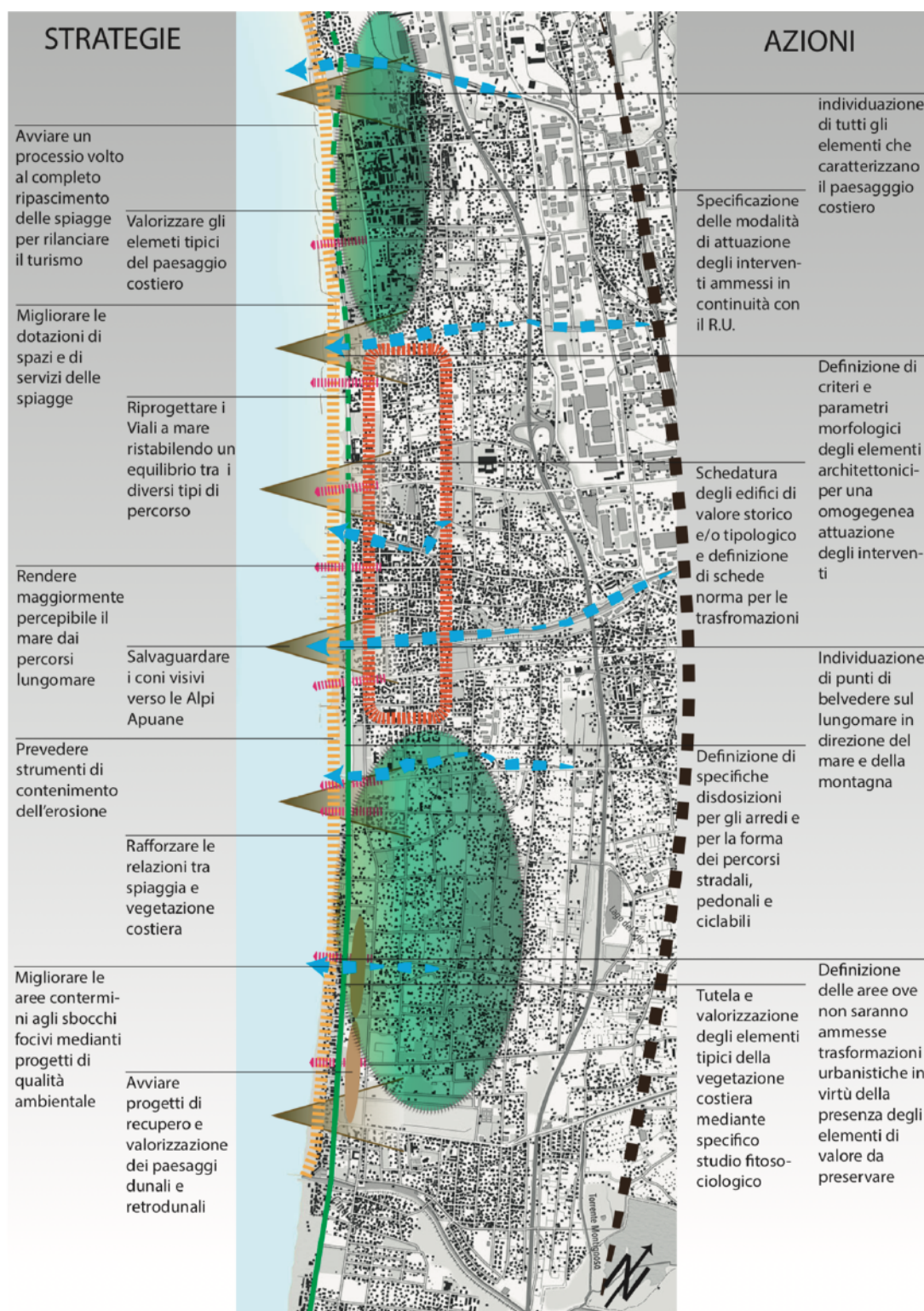


Fig. 18 - Schema delle strategie progettuali e delle relazioni con le componenti ambientali e paesaggistiche

localizzare precisamente i varchi di accesso pubblici esistenti e di progetto strutturando ideali prolungamenti stradali che consentano una maggior percezione della presenza del mare dal lungomare;

- individuare puntualmente le perimetrazioni delle concessioni demaniali e stabiliti criteri volti alla individuazione di ulteriori spiagge libere e/o pubbliche/attrezzate;
- localizzare e tutelare le aree dunali e retrodunali ancora presenti;

- individuare le aree coperte da pinete e da altre formazioni vegetazionali arboree e arbustive dentro e attorno all'area del PAAV definendo eventuali fasce di tutela volte alla conservazione delle formazioni di valore e alla loro percezione dal mare e dal lungomare;
- definire specifici criteri morfologici degli elementi architettonici che caratterizzano il paesaggio costiero tradizionale così da garantire una unitarietà dell'aspetto complessivo dell'insediamento balneare;
- individuare i punti di belvedere e i varchi visuali sul lungomare in direzione del mare e della montagna così da limitare la presenza e la previsione di elementi che impediscano la percezione del paesaggio;
- individuare gli edifici di valore presenti all'interno del perimetro del PAAV e definire le specifiche discipline, anche mediante schede norma, delle trasformazioni ammesse su particolari complessi edilizi al fine di definire nel dettaglio le possibilità di intervento;
- perimetrare in modo specifico la superficie delle aree ove non saranno ammesse trasformazioni urbanistiche in virtù della presenza degli elementi di valore da preservare (dune, arenili, spiagge) prevedendo per queste un progetto di valorizzazione legato alla fruizione sostenibile e di qualità;
- definire nuove discipline per gli arredi e per la forma dei percorsi stradali, pedonali e ciclabili.

4. - Osservare da vicino

La redazione di un Piano deve fondare le scelte sulla base di una solida base conoscitiva. Anche se può sembrare contro intuitivo la definizione del quadro conoscitivo è essa stessa parte del progetto. Se si pensa alla sequenza che caratterizza la formazione del piano si possono individuare 3 fasi, spesso ricorsive:

- definizione degli Obiettivi del Piano;
- costruzione del quadro conoscitivo;
- elaborazione del quadro progettuale.

Far aderire un progetto ad un territorio significa sempre effettuare continui cicli di approfondimento che tengano assieme il sapere ed il decidere: spesso per decidere è necessario approfondire, a maggior ragione se si tratta di uno strumento di dettaglio come il PAAV.

E' dunque partendo da questa consapevolezza che è si è formato, a più riprese, il quadro conoscitivo del PAAV costituendone così base per le scelte e fondamento per le verifiche.

Il livello di dettaglio di tale quadro è commisurato al livello di piano attuativo ed ha condotto il gruppo di lavoro ad affinare gli studi e le analisi con approfondimenti e sopralluoghi soprattutto in quelle aree fisiche e concettuali ove le informazioni erano carenti e/o superficiali.

4.1 - Descrivere la conoscenza

Il quadro delle conoscenze del PAAV è costituito da una serie di approfondimenti riguardanti temi che caratterizzano il territorio oggetto di progettazione.

Il PAAV, per condizione gerarchicamente sottoposta rispetto al RU assume integralmente il quadro conoscitivo dello strumento generale quale base conoscitiva per il progetto. Si è sentita però la necessità di approfondire le conoscenze affinché potessero essere comprese alcune specifiche condizioni così da dettagliare opportunamente le scelte del piano. Le Tavole della serie QC.1 forniscono un inquadramento territoriale delle aree oggetto di progettazione e riportano i riferimenti alle previsioni del Regolamento Urbanistico vigente quale punto di partenza e riferimento per la formazione del PAAV.

A partire dai profili dello stato giuridico dei suoli, determinante per comprendere la natura dei diritti che caratterizza le singole aree oggetto di progettazione, sono state indagate le caratteristiche fisiche e funzionali di tutti gli elementi che compongono il territorio costiero oggetto del PAAV.

Stante il valore paesaggistico di questi luoghi sono stati approfonditi i temi connessi alla percezione, alla componente vegetale e alla qualità ambientale delle acque, del suolo e del sottosuolo.

Il quadro complessivo che si desume da tali analisi è caratterizzato da alcune criticità diffuse e da straordinari valori locali e territoriali che sono posti alla base del progetto di piano. Si rimanda al Capitolo 3 ove sono già state descritte criticità e valori del territorio interessato.

Di seguito si elencano gli elaborati di approfondimento che costituiscono il Quadro Conoscitivo del PAAV.

4.1.1 - Demanio proprietà e concessioni

Partendo dalla definizione della perimetrazione del demanio marittimo si è attivata una stretta collaborazione con gli uffici comunali al fine di ricostruire i perimetri e le consistenze delle concessioni così da ricostruire un quadro più possibile aggiornato e coerente con lo stato di diritto dei luoghi.

E' stato redatto così l'elaborato **QC.2 - Demanio, Proprietà e Concessioni** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000) ove sono riportati i perimetri delle particelle catastali, i perimetri delle concessioni demaniali e le aree in funzione della loro proprietà ovvero se esse sono di proprietà pubblica (Demanio marittimo, Demanio fluviale, Comune di Massa) oppure se sono di proprietà privata. E' necessario sottolineare che la ricostruzione di questo quadro è stata non priva di difficoltà ed il quadro restituito è la sintesi di quanto è stato possibile ricostruire grazie alle informazioni reperite presso gli uffici comunali e presso le banche dati pubbliche del Catasto (Agenzia delle Entrate) e del Demanio (Sistema informativo del Demanio Marittimo SID). Eventuali imprecisioni sulla localizzazione dei perimetri sono imputabili ai diversi sistemi di riferimento geografico dei dati.

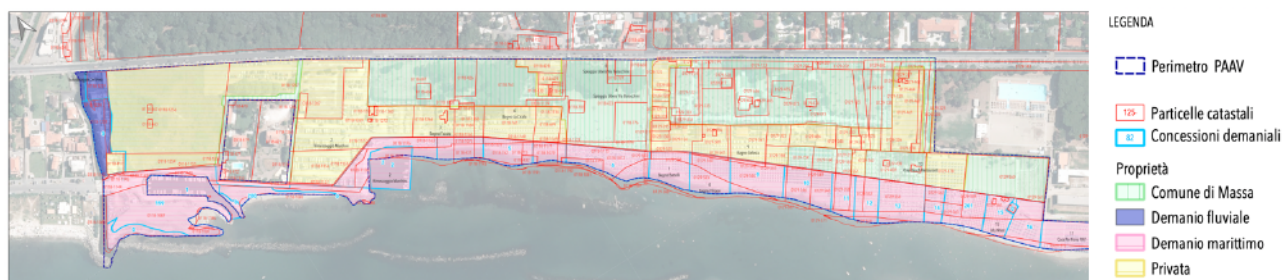


Fig. 19 - Estratto Tav. QC.2.1 - Demanio, Proprietà e Concessioni - tratto costiero 1

Da questa analisi è emersa la presenza di una situazione del tutto atipica non solo rispetto al resto del territorio comunale ma anche rispetto agli altri comuni costieri: la zona della Partaccia contenuta nel tratto costiero 1 vede una ridotta fascia di aree demaniali, dovuta allo straordinario fenomeno dell'erosione costiera, e la quasi totalità delle strutture degli stabilimenti balneari è collocata su aree private.

In generale, su tutti i tratti costieri, si rileva inoltre una diffusa presenza di concessioni balneari che interessano larghissima parte dell'arenile.

4.1.2 - Uso del Suolo e attività

L'elaborato **QC.3 - Uso dei suolo e attività** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000) descrive tutte le aree interne al perimetro del PAAV in funzione dell'uso dei suoli e delle attività che ivi si svolgono distinguendo, ad esempio, gli immobili utilizzati per le strutture commerciali da quelli utilizzati per la funzione turistico-balneare. Questo elaborato è particolarmente importante per quanto concerne la distinzione tra le aree occupate dalle strutture di servizio alla balneazione dalle aree dell'arenile vero e proprio, da intendersi, in queste tavole quale spiaggia sabbiosa.



Fig. 20 - Estratto Legenda Tav. QC.3. - Uso del Suolo e attività

Questa analisi, frutto di una dettagliata indagine condotta dapprima su base documentale che ha investito l'estrazione di planimetrie catastali e titoli edilizi ed è poi stata accompagnata da numerosi sopralluoghi che hanno permesso di avere un quadro sufficientemente solido da porre a base della pianificazione delle future destinazioni d'uso.

Lo stato dei luoghi che emerge da tale analisi restituisce un territorio caratterizzato dalla presenza di tre fasce costiere:

- la fascia dei viali a mare;
- la fascia degli stabilimenti balneari;
- la fascia della spiaggia.

Questa articolazione determina la presenza di una barriera, funzionale e visiva che separa lo spazio pubblico dei viali a mare dalla spiaggia.

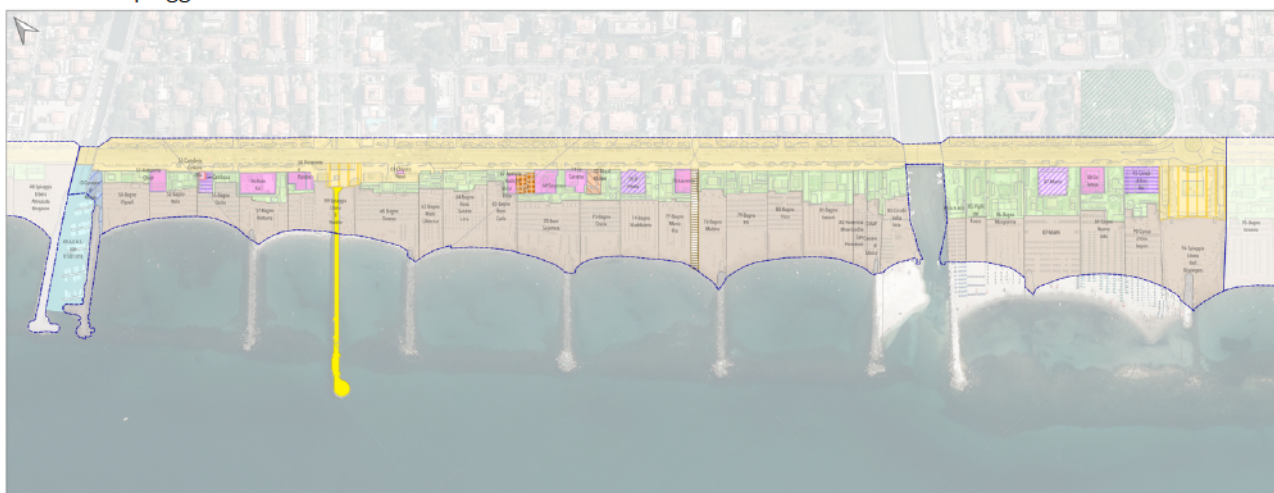


Tavola costiera 4 (Tratto del Dragone-Piazza Baci-Kolossal)

Fig. 21 - Estratto Tav. QC.3.4 - Uso del Suolo e Attività - tratto costiero 4

In questo quadro fanno eccezione, anche stavolta, i tratti costieri afferenti alla porzione di fascia costiera delle Ex colonie ove, nella quasi totalità del tratto 2, è quasi del tutto assente l'arenile.



Tavola costiera 2 (Ex Colonia Fiume-Casale-Pesce)

Fig. 22 - Estratto Tav. QC.3.2 - Uso del Suolo e Attività - tratto costiero 2

Nel tratto 1, invece, si registra la presenza di spiagge e stabilimenti balneari che si attestano su viabilità secondarie parallele alla linea di costa separate dalla presenza di spazi verdi e pinete interposte.

Uno degli aspetti di rilievo per la qualità dello spazio aperto riguarda la dotazione di vegetazione degli spazi aperti. Il PAAV approfondisce con appositi studi i caratteri identitari costituiti dalle specie autoctone arboree e arbustive che caratterizzano il paesaggio. In queste tavole sono riportate, in modo indicativo, le zone ove sono state riconosciute coperture arboree e arbustive di interesse (vedi paragrafo 4.1.10).

4.1.3 - Tipologia dei servizi e schedatura degli stabilimenti balneari

Il livello di approfondimento richiesto dal PAAV ha condotto ad indagare sulle caratteristiche funzionali di tutti i manufatti presenti all'interno delle Aree destinate alle attrezzature e servizi per la balneazione. Le indagini svolte hanno prodotto un quadro conoscitivo approfondito degli immobili e delle funzioni presenti nella fascia costiera soggetta al PAAV.

Con l'ausilio di specifici strumenti GIS e GPS si è provveduto ad effettuare i sopralluoghi finalizzati alla qualificazione dei principali caratteri degli edifici e manufatti presenti. Tale indagine comprende la definizione delle caratteristiche anche degli spazi aperti e si basa su uno schema logico per la banca dati delle informazioni raccolte che descrive i principali parametri territoriali, la tipologia di servizi presenti le caratteristiche architettoniche dei corpi principali e delle cabine ed una documentazione fotografica.

Questa analisi, restituita secondo una schedatura di sintesi fa tesoro anche della schedatura presente nel Piano degli arenili del 1999.

A titolo di esempio si è riportato nell'elaborato QC.9 una scheda tipo che sintetizza le informazioni raccolte che sono state utili per la redazione del piano.



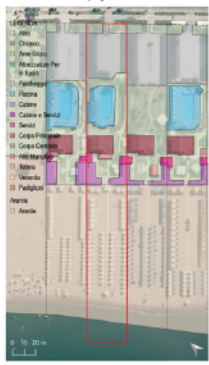





COMUNE DI MASSA Piano degli Arenili e dei Viali a Mare		BAGNO NICAL		185
<p>Equipaggiamento</p>  <p>Foto Da Volo</p> 	<p>Tipologia di servizi</p>  <p>Foto Ingresso</p> 	<p>PARAMETRI URBANISTICI</p> <p>Superficie territoriale: 8053 mq</p> <p>Superficie spiaggia: 4067 mq</p> <p>Superficie area a servizi: 1641 mq</p> <p>Superficie completamento permessa: 2871 mq</p> <p>Superficie coperta: 437 mq</p> <p>Fronte lungomare: 56 m</p> <p>CORPO PRINCIPALE</p> <p>Numero di piani: 2</p> <p>Tipo di copertura: Cupola</p> <p>Materiale prospetti: Legno</p> <p>Materiale copertura: Latexite</p> <p>Stato di conservazione: Buono</p> <p>Qualità architettonica: valore topico</p> <p>Piano interrato o seminterrato: <input type="checkbox"/></p>	<p>SERVI</p> <p>Rilascio: <input checked="" type="checkbox"/> Area sportiva <input type="checkbox"/></p> <p>Area giochi: <input type="checkbox"/> Piscina <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Servizi igienici: <input checked="" type="checkbox"/> Commerciale <input type="checkbox"/></p> <p>Spostabile: <input checked="" type="checkbox"/> Doccia <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Fordaggio: <input checked="" type="checkbox"/> Giardini <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>CABINE</p> <p>Numero di piani: 1</p> <p>Tipo di copertura: Padiglione</p> <p>Materiale prospetti: Legno</p> <p>Materiale copertura: Latexite</p> <p>Stato di conservazione: Buono</p> <p>Qualità architettonica: valore topico</p> <p>Piano interrato o seminterrato: <input type="checkbox"/></p>	
	<p>Foto Ingresso</p> 	<p>Foto Ingresso</p> 	<p>Foto Ingresso</p> 	<p>Foto Dopo Principale</p> 

Fig. 23 - Scheda tipo per la classificazione e schedatura degli stabilimenti balneari

Durante i sopralluoghi si è sentita la necessità di implementare alcune parti dello schema logico per poi restituire meglio gli elementi che caratterizzano gli immobili presenti, in particolare, all'interno degli stabilimenti balneari. E' stato così possibile attribuire agli elementi che rappresentano le singole attività gli attributi corrispondenti. (di seguito un estratto del progetto di QGIS)

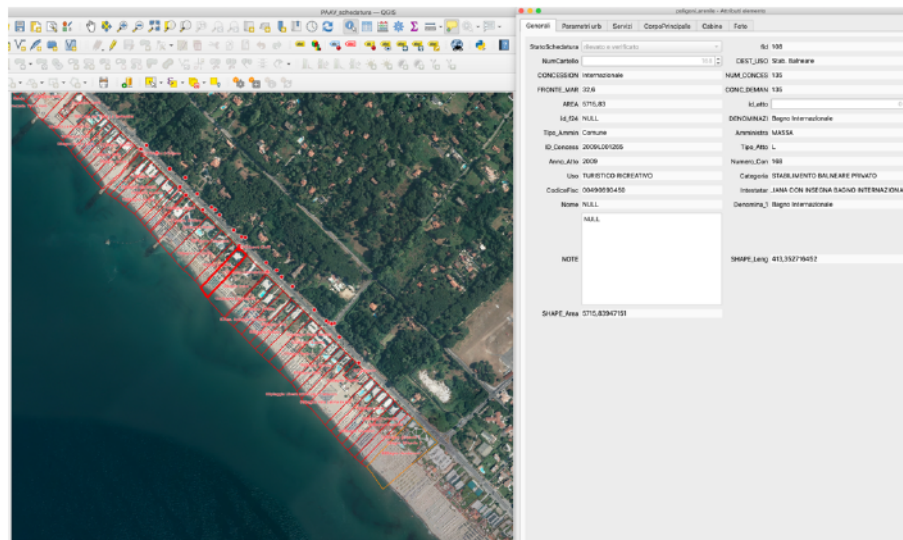


Fig. 24 - Immagine tratta dal software GIS per la elaborazione della Banca dati territoriale degli stabilimenti balneari

Gli esiti di queste indagini sono riportati nell'elaborato **QC.4 - Tipologia dei servizi** (costituito da 7 tavole in scala 1:1.000) ove sono puntualmente classificati gli immobili interni alle aree delle attrezzature e dei servizi balneari secondo una gamma di sotto-funzioni dei singoli manufatti.

Le suddette analisi, incrociate con i dati delle planimetrie catastali fornite dagli uffici comunali, hanno permesso di ricreare un quadro dettagliato delle consistenze degli stabilimenti balneari definendo per ciascun corpo di fabbrica la funzione svolta anche all'interno del singolo stabilimento balneare.



Fig. 25 - Estratto Tav. QC.4.7 - Tipologia Servizi - tratto costiero 7

Anche questa analisi restituisce un quadro assai variegato ove si possono distinguere comunque degli elementi di omogeneità rispetto alla ricorsiva presenza di corpi principali e di cabine in quasi tutti gli stabilimenti balneari. E' altresì evidente la diversa organizzazione e dotazione degli stabilimenti balneari che caratterizzano i singoli tratti costieri. Gli esiti di questo studio sono stati determinanti per riconoscere schemi tipologici ricorrenti che hanno determinato i riferimenti per la definizione degli schemi tipologici di riferimento per le riqualificazioni previste dal Piano.

4.1.4 - Spazi e servizi pubblici

Il territorio interessato dal PAAV è caratterizzato dalla presenza di luoghi propriamente pubblici come il Viale a mare e i percorsi ad esso paralleli, le piazze, le pinete della Partaccia ecc.

Vi sono poi altri luoghi come le spiagge che costituiscono spazi il cui accesso e attraversamento le caratterizza come luoghi di interesse pubblico la cui fruizione rappresenta un valore generalizzato per la collettività.

Per configurare un quadro di questi luoghi si è provveduto a redigere l'elaborato **QC.5 - Spazi e servizi pubblici** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000)

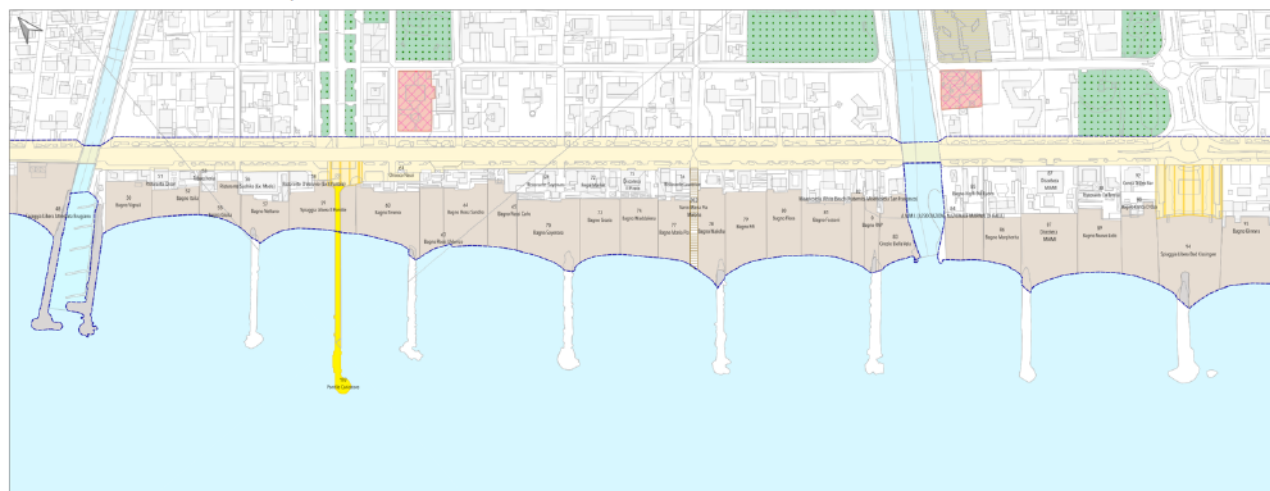


Fig. 26 - Estratto Tav. QC.5.4 - Spazi e servizi pubblici - tratto costiero 4

Il quadro generale che emerge da questa elaborazione è rappresentato dalla presenza di molti luoghi di interesse pubblico in molte parti del territorio oggetto di pianificazione. Appare però necessario riqualificare il livello delle prestazioni offerte da tali spazi e servizi migliorandone altresì l'aspetto e cercando al contempo una migliore connessione tra i vari spazi.

4.1.5 - Vincoli

Al fine di comporre un quadro di riferimento della vincolistica urbanistica, paesaggistica e ambientale si è ritenuto utile sintetizzare nell'elaborato **QC.6 - Vincoli** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000) la presenza dei vincoli che gravano sui territori oggetto di pianificazione.

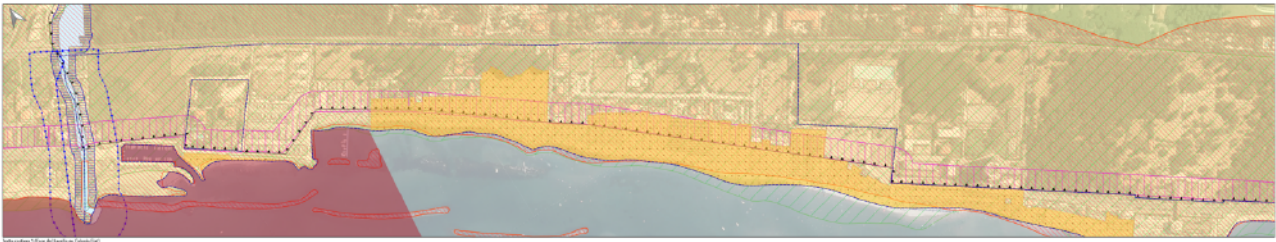


Fig. 27 - Estratto Tav. QC.6.1 - Vincoli - tratto costiero 1

Queste tavole riportano al loro interno la presenza e l'estensione dei beni paesaggistici, delle fasce di rispetto dei vincoli sovraordinati e delle aree soggette a specifiche restrizioni dettate dal Regolamento Urbanistico.

Per comporre un quadro più dettagliato della criticità ambientali che condizionano in modo determinante le attività, si è riportato anche il quadro dei divieti permanenti di balneazione e le aree con criticità connesse alla falda.

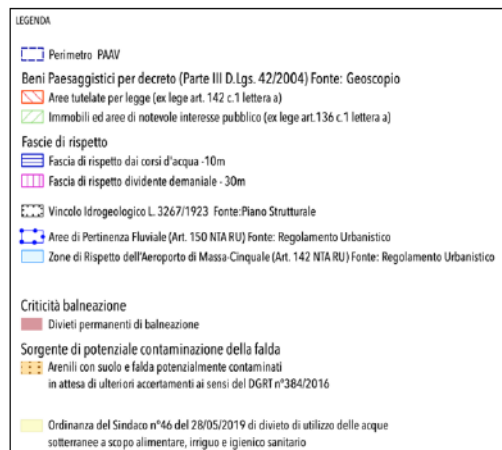


Fig. 28 - Legenda Tav. QC.6 - Vincoli

In estrema sintesi il quadro che ci restituisce questo elaborato determina un'ulteriore complessità riguardante le tematiche oggetto di pianificazione e risulta ancor più tangibile la contestuale presenza di luoghi avente un valore paesaggistico elevato (tutto il territorio del PAAV è ricompreso nei beni paesaggistici del PIT/PPR) ma caratterizzati da particolari criticità ambientali.

4.1.6 - Viabilità e visuali

Nell'elaborato **QC.7 - Viabilità e visuali** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000) sono rappresentate le caratteristiche della viabilità e le infrastrutture esistenti della mobilità dolce in un quadro di dettaglio e in un quadro più esteso così da comprendere le connessioni territoriali che caratterizzano il territorio costiero.

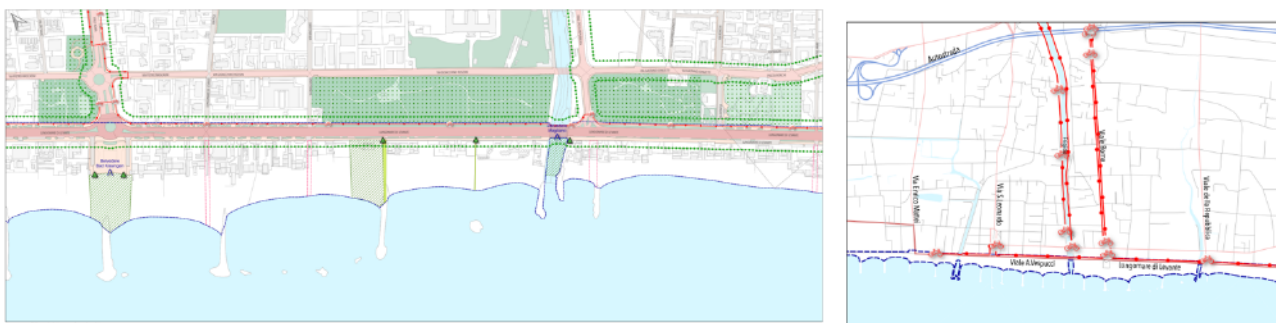


Fig. 29 - Estratti Tav. QC.7.5 - Viabilità e visuali - tratto costiero 5

Questo elaborato indica altresì la presenza di varchi e varchi visivi esistenti oltreché di luoghi privilegiati per la percezione del paesaggio. Anche in questo caso il quadro che si restituisce è caratterizzato dalla presenza di una barriera fisica che separa il viale a mare dalla spiaggia che impedisce di avere una percezione, anche parziale del mare. Nella tavola sono

indicativamente rappresentati i prolungamenti viari che saranno oggetto di specifica pianificazione utile alla apertura di varchi visivi in direzione del mare.

Dalle analisi e dai sopralluoghi effettuati emerge un quadro ove sono presenti straordinari quadri paesaggistici spesso poco accessibili o limitatamente percepibili. È emblematica, ad esempio, la difficile relazione tra la presenza del mare e il viale lungo mare. Dallo studio condotto si rileva che la percezione del mare dal lungo mare si limita ad alcuni punti panoramici e, in rari casi ove l'ingresso degli stabilimenti balneari collima con le aperture tra le cabine in direzione del litorale.

Ci siamo dunque soffermati nelle analisi che riguardano i belvedere, i corridoi di visuale e i varchi visuali.

1) i belvedere: luoghi privilegiati da cui si percepisce il mare (es.: Piazza Betti e Pontile, Piazza Bad Kissingen; ponti in corrispondenza degli sbocchi focivi etc.)



*Fig. 30 - Vista del Fosso Poveromo dal ponte sul viale a mare -
Esempio di Belvedere*

2) i corridoi di visuale: specifici cannocchiali visivi in direzione del mare corrispondenti agli accessi pedonali al mare e ai "prolungamenti stradali";



*Fig. 31 - Vista di accesso al mare dal Viale litoraneo -
Esempio di Corridoio di visuale*

3) i varchi visuali: luoghi da cui si percepisce il mare traguardando elementi interni allo stabilimento balneare (es. punti in corrispondenza dell'ingresso o di siepi basse che permettono di traguardare il mare senza ulteriori impedimenti costituiti da Corpi e cabine dello stabilimento balneare.



Fig. 32 - Vista di accesso a Spiaggia Libera dal viale a mare - Esempio di varco visuale

Oltre allo sguardo verso il mare rileva in particolare quanto risulta percepibile dalla spiaggia e dal viale lungo mare in direzione delle montagne. In questo gioca un ruolo importante la conservazione dello skyline e delle "quinte" visive che si susseguono dal mare fino alle vette delle Apuane.

4.1.7 - Urbanizzazioni

Il quadro delle urbanizzazioni costituisce elemento conoscitivo essenziale per comprendere il grado di infrastrutturazione del territorio.

La raccolta delle informazioni disponibili restituisce un quadro ove vi è la presenza di una diffusa rete delle urbanizzazioni utile a supportare le attività e a garantire l'adduzione di servizi utili e necessari.

Nell'elaborato **QC.8 - Urbanizzazioni** (costituito da 3 tavole in scala 1:2.000) è rappresentata puntualmente la dislocazione della rete delle urbanizzazioni e la presenza degli elementi puntuali (es. pozzi) legati a tali infrastrutturazioni.

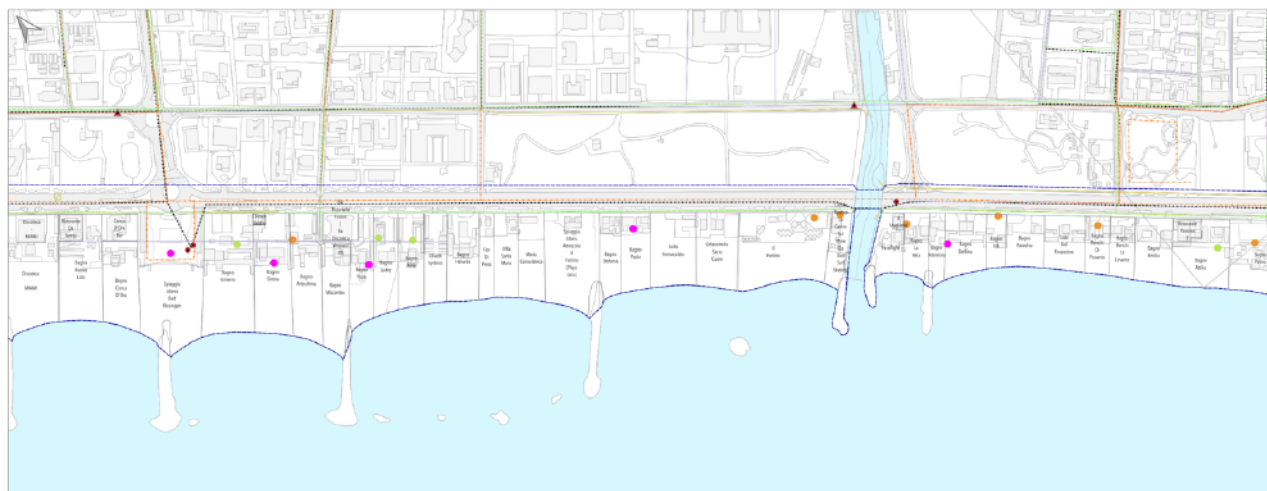


Fig. 33 - Estratto Tav. QC.8.5 - Urbanizzazioni - tratto costiero 5

4.1.8 - Morfologia dunale attuale e passata: sistema dunale recente, acquitrini e cordoni sabbiosi litoranei

L'interpretazione condotta su voli storici unita alle informazioni ricavate su dati Lidar ha permesso di tracciare le creste dei principali cordoni sabbiosi litoranei non ancora del tutto obliterati dall'azione antropica. Questi, disposti in direzione NO-SE, costituiscono il sistema di avanzamento della linea di costa successivo alla massima trasgressione olocenica attribuibile all'optimum climatico (vedi Tav. QG.1 e QG.2).

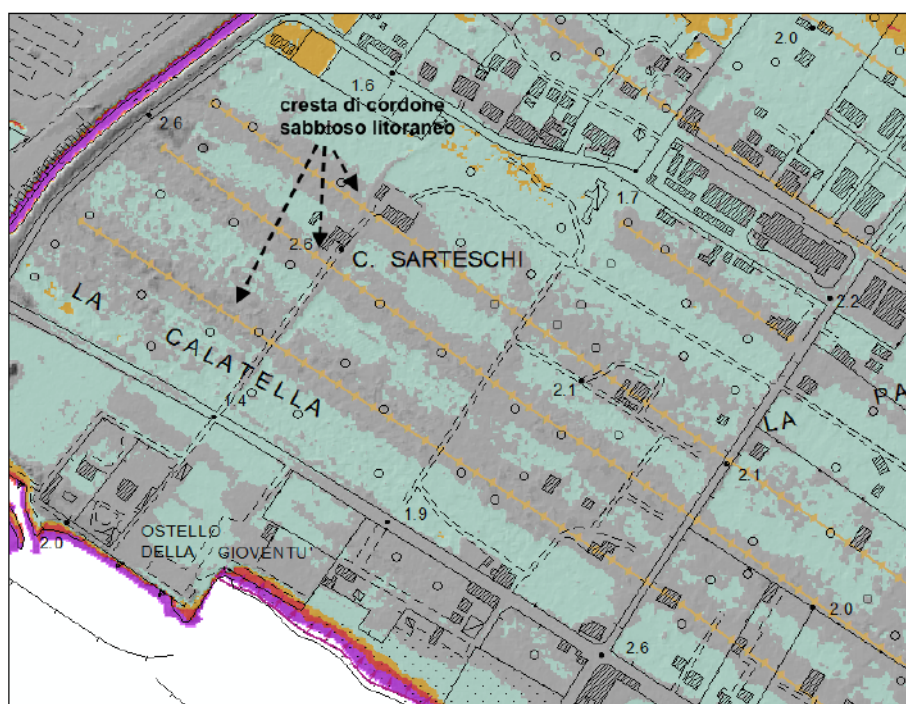


Fig. 34 - Allineamento NO-SE dei cordoni sabbiosi litoranei ancora visibili a monte del tratto costiero 1 del PAAV così come evidenziati dall'analisi condotta su DTM ricavato dai dati LIDAR (2008)

Si tratta di un sistema complesso di cordoni litoranei, barre sabbiose e dune costiere di origine marina il cui riconoscimento è oggi quasi completamente impedito dalla forte antropizzazione dell'area. L'analisi su base Lidar ha consentito però il riconoscimento di alcuni tratti che, seppur molto erosi, sono ancora visibili come quello sito in località Partaccia nella porzione più occidentale della fascia costiera comunale a monte del tratto costiero n° 1 del PAAV. In particolare, il sistema maggiormente conservato risulta quello visibile all'interno della proprietà Sarteschi (Fig. 34) caratterizzato da cordoni sabbiosi con larghezza di circa 40 m allineati in serie parallela lungo un allineamento NO-SE analogo allo sviluppo della linea di costa. In questo settore di costa, l'altezza media dei cordoni sabbiosi descritti varia da 60/70 cm ad un massimo di 1,20/1,50 m.

Una morfologia dunaria caratterizzata da un sistema di cordoni sabbiosi litoranei intrecciati è documentata nella fascia dell'arenile del tratto di costa n°7 del PAAV Ronchi-Poveromo fino alla fine degli anni '70 (Fig. 35, 36 e 37).

Questo sistema di cordoni sabbiosi litoranei si estendeva lungo costa oltre il confine sud comunale in continuazione con le dune del Forte dei Marmi, oggi unica traccia ancora esistente di un sistema morfologico ed ambientale distrutto nei primi anni '80 per far posto alla nuova generazione di stabilimenti balneari post tornado '77.

Una descrizione delle dune litoranee ce la fornisce negli anni settanta il naturalista Erminio Ferrarini (da Studi sulla vegetazione litoranea di Massa (Toscana). Mem. Accad. Lunigian. Sci. 41: 3-44. Ferrarini E., 1977.) *"l'arenile qua è ondulato con dune e lame quasi parallele alla linea di spiaggia e con un dislivello (dalla cresta della duna al ventre della lama) di uno o due metri."*

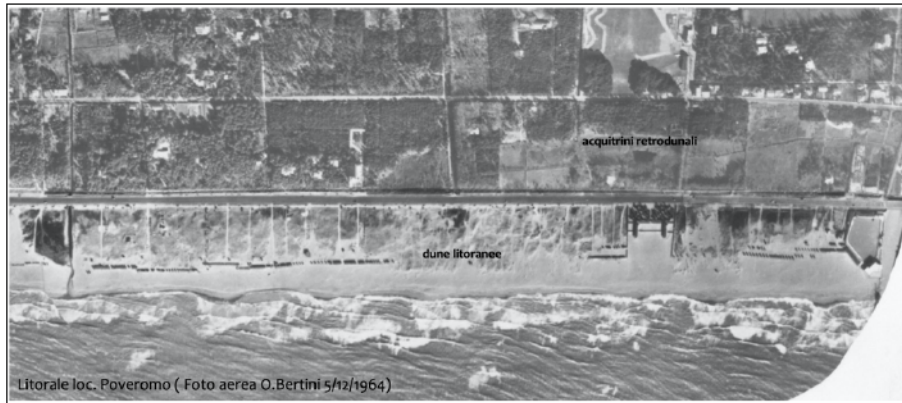


Fig. 35 - Dune litoranee e acquirini retrodunali ancora ben riconoscibili nel tratto di costa n°7 Poveromo ripresi grazie alla foto aerea del 5/12/1964 (O. Bertini, Firenze). Insetto della Tav.QG.2 Morfodinamica costiera

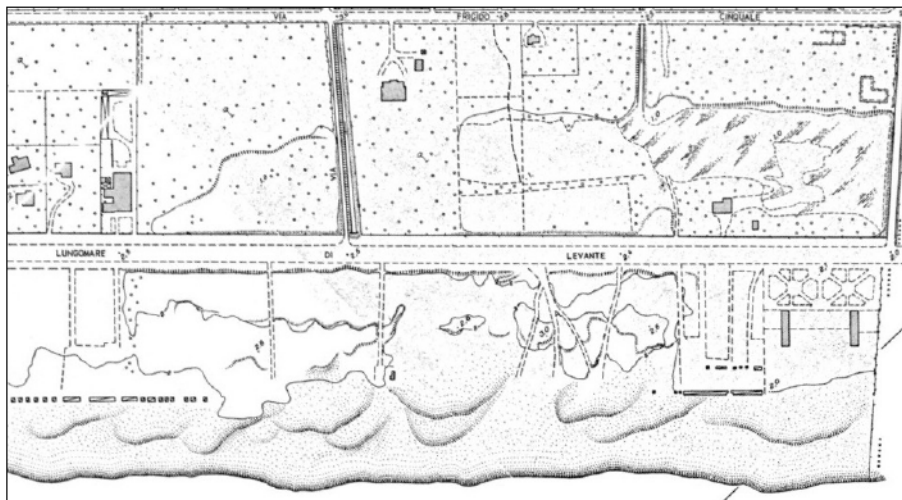


Fig. 36 - Estratto della Carta tecnica comunale del 1965 di un piccolo settore del tratto di costa n°7 Poveromo (rilievo aerofotogrammetrico derivato dalla foto aerea del 5/12/1964). Risulta ben riconoscibile la morfologia dunaria costituita dal sistema di cordoni sabbiosi litoranei intrecciati lungo l'arenile. A monte del viale Lungomare di Levante è indicata con simbologia specifica la depressione acquirinosa della "Buca degli Sforza" oggi occupata da una discarica



Fig. 37 - Foto scattata in occasione del sorvolo dei danni del tornado del 28/08/1977 all'indomani del disastro. In alto l'incrocio tra via Fescione e il viale Lungomare di Levante. In basso è visibile l'ampio arenile con le dune antropizzate ma ancora ben riconoscibili. Al centro le prime strutture balneari attribuibili oggi al Bagno Nedy (lato ponente) e al bagno Serena (a levante). Foto del libro Tornado '77 (Dino Del Giudice, 2012) fornita dall'autore.

Il sistema di cordoni litoranei, originariamente, comprendeva anche aree umide di retroduna occupate da piccoli stagni e/o acquitrini interessati da fenomeni di ruscellamento che ne rielaboravano i depositi.

Queste aree depresse erano originariamente occupate da lagune costiere che in seguito all'apporto detritico da parte dei corsi d'acqua si trasformavano in stagni e poi in acquitrini oggi quasi completamente occupate e trasformate dall'antropizzazione, soprattutto nell'area prossima alla fascia costiera. In alcuni settori, tuttavia, sono ancora osservabili delle aree umide relitte come quella descritta in località "La Bandita" in prossimità della foce del Magliano, quella presente in via Livorno e quelle riconoscibili c/o l'area ex Versil Park e in località Buca degli Sforza.

Queste aree umide costituiscono quello che oggi rimane del sistema dunale recente sopra descritto.

La distruzione del sistema dunale litoraneo condotta agli inizi degli "80 non solo ha cancellato un ambiente naturalistico di enorme valore ambientale ma ha anche eliminato quella capacità resiliente che un arenile emerso ha nei confronti dell'azione erosiva esercitata dal moto ondoso. Oggi le dune avrebbero costituito il miglior sistema di difesa costiera (naturale) all'avanzata del mare.

4.1.9 - Gli approfondimenti della componente vegetale

Uno degli aspetti di rilievo per la qualità dello spazio aperto riguarda la dotazione di vegetazione degli spazi aperti. Il PAAV compie una importante azione con appositi studi di caratteri identitari costituiti dalle specie autoctone arboree e arbustive che caratterizzano il paesaggio.

Al fine di garantire il raggiungimento del più alto livello di valorizzazione ecologica e funzionale della componente vegetale che caratterizza il paesaggio delle aree oggetto di studio e di intervento, si è messa in atto una indagine della componente vegetale volta ad accertare una conservazione e ricostituzione del verde presente, in particolare per le specie arboree e arbustive che insistono lungo le zone dunali e i viali del lungomare.

Nei diversi tipi di paesaggio, la vegetazione risulta una parte integrante e importante, sia in considerazione di un contesto rurale che di un contesto urbano-costiero come quello dell'arenile del Comune di Massa.

Lo studio della componente vegetale rappresenta uno strumento di valutazione del paesaggio stesso, in termini qualitativi e quantitativi allo stato di fatto, e un approccio per gli interventi di riqualificazione del verde.

In considerazione delle tipologie forestali maggiormente presenti nella regione Toscana (classificazione di riferimento del testo "Tipi Forestali – Serie Boschi e macchie di Toscana" - Regione Toscana), lungo l'arenile di Massa è possibile individuare:

- **pinete a pino domestico e marittimo**: maggiormente presente. Questa tipologia rappresenta, insieme ai boschi di leccio latifoglie miste, un'importante barriera dai venti marini oltre a rispecchiare il paesaggio tipico della regione;
- **pineta dunale di pino domestico misto a leccio**: pineta sul piano dominante accompagnato da e specie sclerofille (mirto, alaterno, lentisco, corbezzolo, ecc.);
- **boschi planiziali di latifoglie miste**: i boschi misti individuati, con prevalenza di leccio, rientrano in parte in questa tipologia. In relazione alle caratteristiche del terreno, presenza o meno di zone soggette ad allagamenti o in prossimità di corpi idrici, si trovano specie mesoigrofile (pioppo, farnia, frassino, ontano) specie pioniere/naturalizzate (robinia, ailanto).
- **macchia mediterranea**: considerando la tipologia di *Ginepreto dunale*, si incontrano alcuni popolamenti in prossimità delle spiagge o avanzate rispetto a formazioni boschive che si affacciano sulla costa (pini, lecci).

La fase preliminare di questa indagine si è concentrata nella diversificazione in tre tipologie spazialmente e funzionalmente distinte che, nel loro insieme, rappresentano il "**Sistema del Verde**" che si sviluppa lungo l'arenile.

Spazialmente sono state individuate 3 fasce ben distinte, tutte costituite in prevalenza da specie arbustive e arboree.



Fig. 38 - Esempificazione della divisione in fasce per lo studio delle componenti vegetali

Lo studio si è articolato valutando la componente vegetale, arborea e arbustiva, prevalente e distinguendo diverse tipologie così denominate:

- **Copertura arborea con prevalenza di pino:** caratterizzata da un piano dominato composto maggiormente da pino domestico e pino d'Aleppo. Il piano dominato risulta diversificato, in particolare nella 1° fascia (aree boscate/arbustive planiziali retrostanti). Qui si incontrano diverse specie arbustive e arboree come corbezzolo, ginestra, ginepro, lentisco, tamerici, leccio, mirto, che intensificano il patrimonio vegetale.

- **Copertura arborea in prevalenza di leccio e/o specie mesoigrofile:** alternativa alla copertura dei pini, si sviluppa in più settori le macchie boschive di leccio. In alcuni punti, in particolare in prossimità di corpi idrici che insistono lungo la 1° fascia (es.: canale presso area "Buca degli Sforza").

- **Copertura arbustiva mista/naturalizzata:** aree che presentano diverse specie arbustive, come rovi, canneti e altre specie perenni;

- **copertura arbustiva costituita da macchia mediterranea:** porzioni vegetali dove si sviluppano specie tipiche della macchia mediterranea dunale o retrodunale;

- **copertura arborea/arbustiva di origine artificiale:** aree con coperture arbustive, filari e piccoli alberi costituite da impianti artificiali.

L'indagine si è sviluppata con sopralluoghi lungo tutto l'arenile al fine di caratterizzare le diverse aree a verde rientranti nelle fasce sopra indicate, effettuando un censimento delle specie arboree/arbustive più presenti. Per una migliore interpretazione dei dati e per avere un'adeguata scala, il tratto dell'arenile è stato suddiviso in cinque parti.

In conclusione la vegetazione che si sviluppa lungo l'arenile risulta una componente caratterizzante del territorio. La presenza di aree boscate retrodunali, che continuano ad estendersi verso le parti più interne, rappresentano un valore paesaggistico, ecologico e ambientale indispensabile, che si integra con il territorio e con gli elementi che lo caratterizzano. Il verde preesistente lungo le viabilità, si lega senza dubbio alla qualità del paesaggio (identificazione, mitigazione del costruito), alla fruizione turistica (aree verdi attrezzate e di sosta, zone, viale alberati) ma necessita in alcuni tratti un miglioramento sia in termini qualitativi che quantitativi. Eventuali nuove sistemazioni a verde, la scelta di specie adatte al contesto ambientale risulta un parametro essenziale al fine di una gestione nel tempo e ad una piena integrazione con il preesistente. Tale approccio potrà, inoltre, essere rafforzato attraverso una sinergia tra il pubblico (aree verdi comunali) e il privato (stabilimenti balneari, strutture private).

Grazie a tale studio il Piano pone le basi per l'eventuale impianto di nuovi elementi vegetali (arborei e arbustivi) funzionali a:

- mitigare situazioni di alterazione paesaggistica;
- contribuire alla riduzione dei fenomeni di erosione e di dissesto idrogeologico;
- implementare, recuperare e tutelare la biodiversità e gli ecosistemi;
- incrementare il valore estetico delle visuali, in particolare lungo i viali;
- contribuire al bilancio dei gas serra e al miglioramento del microclima in ambiente urbano.

Lo studio proposto contribuirà alla definizione di regole e azioni volti all'incremento dei servizi ecosistemici forniti dagli elementi che caratterizzano la vegetazione e la fauna costiera.

Si rimanda all'allegato 1 della presente relazione per una più dettagliata analisi della componente vegetale elaborata dal Dott. Agr. Francesco Pitta del gruppo di progettazione.

5. - Il Piano

La formazione del PAAV si è sviluppata lungo diversi assi di azione orientati a soddisfare le diverse esigenze che gravitano attorno a questo territorio. L'approccio progettuale assume una forma concreta e attuabile nel Piano poiché costituisce, salvo eccezionalità, il punto finale di contatto tra urbanistica e trasformazione edilizia diretta. Assume dunque un'importanza strategica la definizione della disciplina, che definisce la gestione e le trasformazioni, anche minute, delle aree e degli immobili interni all'ambito del PAAV.

Il PAAV, nella sua componente direttamente operativa, definisce in primo luogo gli ambiti di applicazione delle discipline: partendo dalla ripartizione delle tre porzioni di costa definite dal R.U. e dai rispettivi tratti costieri, si individuano precisamente le zone urbanistiche di riferimento ove sono definiti gli interventi ammissibili. La struttura del piano è orientata a riconoscere, tutelare e/o valorizzare gli elementi di valore che sono emersi dall'analisi degli strumenti sovraordinati e dagli approfondimenti del Quadro Conoscitivo così come descritti al precedente Capitolo 4.

Una particolare attenzione è stata rivolta dal progetto di piano alla dimensione pubblica dei percorsi lungomare: a partire dai temi dello spazio pubblico e della fruizione a misura d'uomo, sono state definite le aree destinate alle diverse percorribilità veicolare, ciclabile e pedonale. Sotto questo profilo dovrà trovare piena applicazione l'art. 23 comma 2 della legge 104/1992 ("Norme per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate") in merito alla visitabilità degli impianti all' "effettiva possibilità di accesso al mare delle persone disabili".

Il Piano Attuativo prevede la riorganizzazione degli spazi destinati alla mobilità e alla sosta veicolare lungo i Viali, volta a ridurre le superfici asfaltate; la previsione di aree destinate alla sosta e ricarica di autoveicoli elettrici; la messa in sicurezza della pista ciclabile individuando una separazione tra percorsi ciclabili e pedonali; la previsione di rastrelliere pubbliche per le biciclette e postazioni per il bike sharing, assicurando un adeguato numero di posti bici distribuiti lungo il percorso in ragione della localizzazione dei punti di attrazione, nonché di aree di sosta e ricarica per le e-bike; l'aumento degli attraversamenti pedonali e ciclabili; l'eventuale inserimento di corsie dedicate al TPL; l'eventuale inserimento di un percorso per il jogging; la piena accessibilità della totalità degli spazi pedonali da parte di tutti gli utenti, ivi compresi i disabili motori, uditivi e visivi, attraverso l'utilizzo di dispositivi, pavimentazioni, sedute ed elementi di arredo urbano in grado di assicurare l'eliminazione ex ante di qualsiasi tipo di barriera architettonica secondo i principi del "design for all"; sono indicate specifiche disposizioni volte a definire regole progettuali per lo spazio pubblico, la viabilità e le aree di sosta (quali ad es. l'uso di manti drenanti, superfici erbose, alberature, ecc.) che riducano l'assorbimento delle radiazioni solari al suolo migliorando il microclima e il benessere ambientale. Il Piano Attuativo prevede inoltre, nel suo progetto unitario, la conservazione e riproduzione delle caratteristiche proprie delle piazze e degli spazi pubblici ponendoli in adeguata relazione tra di loro.

Una parte importante del Piano è destinata a regolare le attività e gli interventi ammessi per gli stabilimenti balneari. Il PAAV stabilisce, sulla scorta dell'analisi morfo-tipologica dei singoli tratti costieri, una precisa zonizzazione relativa alle diverse porzioni di territorio ove sono ammesse specifiche funzioni/destinazioni d'uso e dettagliati gli interventi ammissibili con particolare riferimento alla disciplina edilizia degli strumenti sovraordinati e alla Legge Regionale 65/2014. Prendendo le mosse dalla zonizzazione del RU che localizza le "Attrezzature per la balneazione e fruizione costiera", è stata precisamente delineata la distinzione tra arenile e aree attrezzate. Per le sotto-zone del Piano che hanno caratteri di omogeneità sono dettagliate norme applicabili in modo omogeneo mentre, per specifici casi sono definite schede norma utili a definire eventuali interventi che si caratterizzano per la previsione di trasformazioni edilizie rilevanti oppure in virtù della necessità di tutelare i caratteri specifici di dati immobili di particolare valore in caso di interventi ammissibili che potrebbero alterarne i caratteri identitari. Compatibilmente con il dimensionamento ammissibile del PS e con le specifiche disciplina di tutela e valorizzazione dei caratteri ambientali e paesaggistici definiti dal RU e dal PIT-PPR sono state definite regole atte a disciplinare le Destinazioni d'uso, le eventuali costruzioni ammesse (con particolare riferimento alle pertinenze ai servizi accessori e ai locali tecnici necessari per l'accrescimento dell'offerta turistica), le tipologie delle strutture prendisole, i caratteri degli arredi, delle insegne e delle finiture delle zone funzionali. Oltre alle tavole di zonizzazione della fascia costiera sono stati definiti schemi planivolumetrica di dettaglio atti a definire le strutture tipo a cui potranno riferirsi determinati interventi: il Piano Attuativo punta l'attenzione sulla elaborazione di una immagine coordinata all'interno delle singole porzioni di costa così da rendere riconoscibili i caratteri peculiari delle singole parti di territorio tentando inoltre di ricostruire delle regole generatrici di un ordine compositivo che tipicamente regolava questi luoghi.

Il PAAV concentra poi un particolare sforzo progettuale sul **reperimento di nuove spiagge libere/spiagge libere attrezzate** per riequilibrare il rapporto tra tali spiagge libere e le spiagge degli stabilimenti balneari in concessione.

L'Art.87 comma 1 terzo alinea delle NTA del RU stabilisce che il PAAV definisca un *"riequilibrio del rapporto tra spiagge libere/libere attrezzate con le spiagge in concessione nella proporzione di almeno il 20%, non computando scogliere e sbocchi focivi"*.

Per raggiungere questo obiettivo il PAAV individua, con particolare riferimento alla porzione di fascia costiera delle Ex-Colonie, una serie di nuove spiagge libere oggi date in concessione.

Al fine di verificare il raggiungimento di tale obiettivo si è ritenuto di misurare le spiagge libere secondo quello che può ritenersi il "fronte mare" delle singole spiagge. Per fronte mare si è inteso misurare la linea di battigia corrispondente al perimetro del PAAV per ciascuna delle spiagge senza considerare gli scogli e gli sbocchi focivi.

In questo computo abbiamo considerato le spiagge libere (SL), le spiagge libere attrezzate (SLA) e le spiagge libere di progetto (SLP). Il totale del fronte mare di tali spiagge libere previste dal PAAV ammonta ad un totale di 2.939 m. (si ritiene utile sottolineare che in tale calcolo non sono state conteggiate le spiagge libere esistenti e previste in prossimità dell'area dell'Ostello Apuano poiché sono gravate da un divieto di balneazione permanente.

Il totale del fronte mare delle spiagge degli stabilimenti balneari ammonta invece a 5.056 m.

Il totale complessivo dei fronti mare delle spiagge "balneabili" ammonta a 7.995 m.

Da questo calcolo risulta dunque che, in percentuale, **le spiagge libere previste dal PAAV ammontano al 36,7%**.

Risulta così ampiamente verificata la richiesta di incremento delle spiagge libere formulata dal Regolamento Urbanistico.

A ulteriore verifica di questo dato ci si può porre in una condizione ancor più cautelativa di verifica considerando che, di norma, tali spiagge libere possono eventualmente essere date in concessione a soggetti che le gestiscano per una superficie del 30%. Rapportando direttamente tale superficie al fronte mare possiamo ridurre del 30% il dato lineare delle spiagge libere e otterremmo comunque un valore superiore al 20%. Se calcoliamo cioè il fronte mare ridotto del 30% otterremmo $2.939 \text{ m.} \times 70\% = 2.057 \text{ m.}$ **Risulta così una percentuale pari al 25,7% se rapportata al totale delle spiagge.**

Nelle tavole trovano inoltre spazio così le indicazioni degli accessi pubblici alla spiaggia, dei prolungamenti visuali delle viabilità trasversali al Lungomare, dei varchi visuali, delle aree aventi valore ambientale e paesaggistico oltre che della individuazione di specifiche misure volte alla permanenza e al favorire l'attecchimento di vegetazione tipica dell'ambiente dunale, retrodunale e della macchia mediterranea.

Il piano, con particolare riferimento all'obiettivo di **Accrescere la percezione degli elementi che caratterizzano il paesaggio della Marina**; definisce in modo dettagliato le previsioni volte a tutelare i belvedere da eventuali interferenze visive dovute ad incrementi volumetrici o installazioni di manufatti che possano compromettere la percezione del paesaggio.

Il Piano inoltre, oltre a tutelare i corridoi visivi già presenti sviluppa un approfondimento volto a verificare, per ciascuna viabilità trasversale al lungomare la possibilità di traguardare verso il mare senza ulteriori impedimenti visivi e definisce per ciascuno di questi tre casi la necessità di intervenire al fine di eliminare gli elementi di impedimento della percezione del mare e/o l'incentivazione alla eliminazione di tali impedimenti consentendo una riorganizzazione dello stabilimento balneare affinché si possa liberare un nuovo varco/corridoio visuale.

A) vi sono casi in cui il corridoio visuale è già presente in corrispondenza della viabilità (es. Via Vittorio Veneto)



Fig. 39 - Vista del Corridoio di Visuale quale prolungamento esistente di Via Vittorio Veneto



Fig. 40 - Evidenziazione su foto aerea del prolungamento stradale

In questo caso il Piano prescrive il mantenimento del corridoio visuale

B) Vi sono poi situazioni dove invece la percezione del mare, sul prolungamento visuale, è impedito dalla presenza di elementi secondari (quali siepi, recinzioni, cabine e altri manufatti minori. (es. Via Fescione)



Fig. 41 - Evidenziazione su foto aerea del prolungamento stradale

In questo caso il Piano prescrive che, in caso di interventi che interessino i manufatti che impediscono il prolungamento viario, essi siano rimossi e/o spostati in altra posizione fatta salva l'eventuale valutazione sul valore tipologico dello stabilimento balneare.

C) Vi sono poi situazioni più critiche dove il prolungamento visuale è impedito dalla presenza di edifici e corpi principali



Fig. 42 - Evidenziazione su foto aerea del prolungamento stradale

In questo caso il Piano incentiva la riorganizzazione complessiva dello stabilimento balneare anche mediante premialità volumetriche affinché gli edifici e i manufatti che interferiscono nelle visuali siano ricostruiti in altra posizione all'interno dell'area disponibile. Tutto ciò nel rispetto di uno schema tipologico di riferimento e compatibilmente con la dimensione del fronte dello stabilimento balneare e facendo salvi eventuali valori tipologici dello stabilimento balneare. Stante il quadro attuale delle visuali presenti verso monti caratterizzato da una presenza diffusa ma equilibrata dei volumi, il piano, in generale, non prevede aumenti delle altezze degli edifici e dei manufatti.

Nel perseguire gli obiettivi di **Migliorare la dotazione di spiagge e di servizi turistici per la balneazione valorizzando i caratteri identitari e percettivi del territorio** e di **Riqualificare il patrimonio edilizio esistente salvaguardando i caratteri tradizionali degli insediamenti costieri**, il Piano definisce in modo specifico le modalità di intervento ammesse sugli stabilimenti balneari e sulle altre attività presenti sulla scorta delle indagini condotte nel Quadro conoscitivo.

Per prima cosa il piano definisce in modo preciso le perimetrazioni delle singole attività presenti definendo così le unità minime di intervento entro le quali potranno essere ammessi gli interventi disciplinati dal piano. Questa scelta consente di determinare in modo organico porzioni di suolo che dovranno essere interessate integralmente nella progettazione degli interventi. Questa scelta impone ai progettisti di misurarsi con tutte le componenti che costituiscono lo spazio di relazione dei singoli stabilimenti balneari determinando così approfondimenti richiesti in funzione anche delle componenti più afferenti al paesaggio come il grado della permeabilità esistente, la definizione di sezioni ambientali e di analisi della composizione degli spazi scoperti. Tutto ciò in funzione della corretta e maggiormente completa conoscenza delle aree oggetto della progettazione architettonica.

Il Piano, articolando quanto previsto dal R.U. all'art.85 c. 3 definisce inoltre, in modo specifico, la separazione tra:

- **attrezzature balneari (AB)**, costituite da cabine ad uso spogliatoio, cabine o altro tipo di ambiente chiuso ad uso docce, spazi per docce e lavandini all'aperto, servizi igienici e locali di uso collettivo quali spogliatoi;
- **attrezzature di servizio (AS)** in cui è consentito l'inserimento di locali utilizzati per la permanenza del gestore, direzione, servizi, infermeria, magazzino, bar, locali per la ristorazione con eventuale veranda per la ristorazione e/o il soggiorno;
- **spiaggia (SP)** destinata all'installazione di ombrelloni e/o capanni con sdraio e lettini.

Oltre, ove presenti:

- **area di parcheggio (AP)** per auto, moto e biciclette, collocate in aderenza al viale litoraneo;
- **attrezzature per il gioco e lo sport (AG)**, comprese eventuali piscine scoperte, collocate nella fascia di verde compresa fra l'area di parcheggio e le AS.

Per ciascuna delle aree così definite il Piano Attuativo articola i suoi contenuti secondo:

- la riorganizzazione e riqualificazione degli stabilimenti balneari mediante:
 - riconsiderazione delle attuali fasce di destinazione funzionale, eventualmente differenziate per i singoli tratti costieri che costituiscono tipologia di riferimento per le eventuali trasformazioni delle aree incongrue;
 - individuazione delle tipologie delle strutture complementari e di servizio alle attività balneari e relative dimensioni in termini di SE e SC: nell'incrementare i servizi e i volumi destinati alla fruizione turistica delle spiagge è consentita una maggior flessibilità d'uso interno degli spazi fissando però le destinazioni ammesse integrate con nuove funzioni legate al benessere e allo sport per ciascun volume e limitando, complessivamente la Superficie Coperta in continuità con l'esistente;
 - regolamentazione delle aree a parcheggio, delle aree verdi, delle aree per il gioco e lo sport: oltre alla precisa indicazione delle prescrizioni riguardanti la tutela delle eventuali aree verdi presenti e riconosciute di valore; si introduce inoltre il principio per cui, negli stabilimenti particolarmente grandi dovrà essere reperito spazio a sufficienza per la realizzazione di spazi per la pratica sportiva e non solo per il gioco;
 - riqualificazione degli ingressi e miglioramento delle condizioni di accessibilità dal viale a mare;
 - individuazione dei parametri e vincoli per la riduzione degli impatti visivi verso il mare;
 - misure di compensazione e flessibilità da osservarsi in riferimento all'avvenuto avanzamento o arretramento della linea di costa; il Piano definisce gli ambiti in cui, in presenza di pesanti riduzioni del tratto di costa a causa dell'erosione siano consentiti interventi ulteriori volti a compensare la perdita di spazio ove erogare il servizio di balneazione e di elioterapia.
- la sistemazione delle aree attrezzate per la nautica, gli sport nautici e le attività ricreative;
- riequilibrio del rapporto tra spiagge libere/libere attrezzate con le spiagge in concessione tendendo all'obiettivo della proporzione di almeno il 20%.

Il Piano, nel perseguire l'obiettivo di **Rendere maggiormente fruibili e accessibili gli spazi e i servizi del litorale** definisce:

- la sistemazione e l'arredo della passeggiata e del percorso ciclo/pedonale esistente nel lungomare di levante;
- la progettazione del nuovo lungomare di ponente.

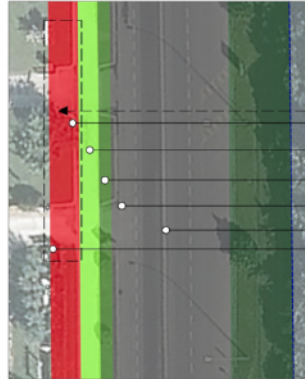
Tali aspetti progettuali passano attraverso la ridefinizione di alcune aree specifiche del lungomare.

Per il tratto di lungomare dal confine con Montignoso fino a Piazza Bad Kissingen si prevede l'organizzazione del lungomare inserendo sul lato mare del Viale un doppio percorso pedonale (in rosso) e ciclabile (in verde) dotato di adeguata illuminazione e arredo urbano (panchine, cestini, spazi di sosta etc.); sul lato monti invece si prevede la realizzazione di un vero e proprio Parco Lineare: tale nuova sistemazione a verde sarà attraversata da un percorso maggiormente integrato nel paesaggio mediante soluzioni che innalzino la permeabilità del suolo e consentano di passeggiare in un percorso ombreggiato. La sosta sul lungomare sarà riorganizzata affinché possa essere garantito un numero sufficiente di stalli (incrementando quelle per le ricariche dei mezzi elettrici) e incrementando la presenza di rastrelliere per bicicletta e stalli per mezzi a due ruote.

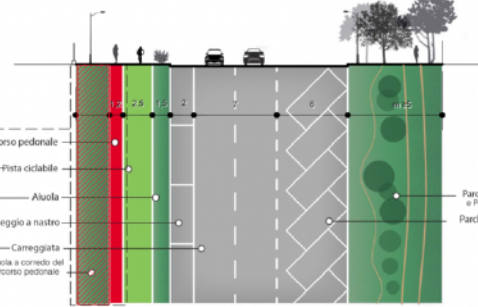
Esempio per il Parco lineare Ronchi e Poveromo



Ingradimento



SEZIONE AA'



SCALA 1

Fig. 43 e 44 - Ipotesi di Parco lineare in fotografia e Estratti Tav. QP.3.7 - Riqualificazione dei Viali a mare, della paesaggista e dei percorsi

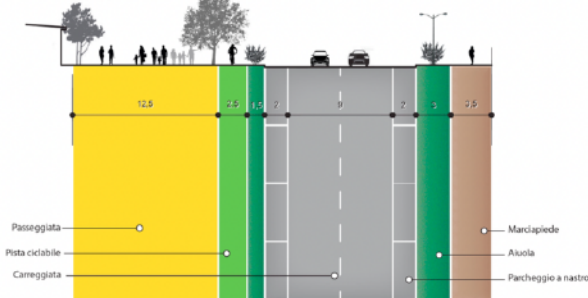
Da Piazza Bad Kissingen in direzione del centro di marina è prevista la realizzazione di una vera e propria passeggiata lungomare (colore beige) che aumenti lo spazio da destinare al passeggio e alla dotazione di spazi all'aperto per le attività economiche che si affacciano sul lungomare. Saranno previste idonee alberature per l'ombreggiatura e il benessere degli avventori. La pista ciclabile (colore verde) correrà in continuità con il tratto che proviene da Sud. Sul lato monti saranno ridefiniti gli stalli dei parcheggi per incrementare maggiormente il numero dei posteggi che inevitabilmente saranno ridotti sulla parte a mare. Tale progetto sarà subordinato al reperimento di un numero adeguato di parcheggi nelle aree di sosta pubbliche.



INQUADRAMENTO TRATTO 4

0 100 200

SEZIONE AA'



SEZIONE BB'



Fig. 45 - Estratti Tav. QP.3.4 - Riqualificazione dei Viali a mare, della paesaggista e dei percorsi In giallo la passeggiata di progetto e le piazze



Fig. 46 - Vista prospettica con indicazione schematica del progetto del lungomare nella zona di Piazza Bad Kissingen

La passeggiata proseguirà fino ad attraversare l'area di piazza Betti e del pontile andando a creare una piazza continua dove la strada subirà una ridefinizione della sezione riducendo sul lato a mare i parcheggi e limitando allo stretto indispensabile i parcheggi sul lato monti.

Questa ipotesi di ridefinizione degli spazi e degli stalli sarà verificata prima della conclusiva stesura progettuale in funzione della sostenibilità del traffico e della sosta cercando di incentivare ed implementare i servizi per i mezzi a due ruote e il trasporto pubblico o organizzato.



Fig. 47 - Vista prospettica con indicazione schematica del progetto del lungomare nella zona di Piazza Bad Kissingen

Il Piano prevede inoltre il tracciato che dal Brugiano prosegue verso la Partaccia ove si intende realizzare un percorso pedonale e ciclabile che possa collegare Marina di Massa al litorale di Marina di Carrara. Tale studio è connesso alla previsione del Regolamento Urbanistico per la riprogettazione del viale a mare di ponente (collegata agli studi per la difesa e l'ampliamento della linea di costa), mediante la creazione, successivamente al primo PAAV, di un viale a mare continuo, di elevata qualità paesaggistica e funzionale, ciclo-pedonale e carrabile, seppure a velocità limitata, da Via Casola fino alla ex Colonia FIAT da cui ricongiungersi a via delle Pinete.

E' stato individuato un tracciato che prevede l'attraversamento dei tratti 1, 2 e 3 del PAAV. Tale percorso potrebbe essere immaginato inizialmente come un percorso ciclopedonale volto a proseguire dal ponte sul Brugiano al confine con il Comune di Carrara.



Fig. 48 - Tracciato del percorso "Ciclo-Passeggiata delle Colonie" e indicazione dell'area destinata alla creazione di un nuovo belvedere.

Il percorso ipotizzato nel tratto costiero 3 si sviluppa sul lato mare del viale lungomare. Tale soluzione nasce dalla necessità di evitare l'attraversamento del viale mantenendo continuità con il percorso già indicato nei tratti già illustrati in precedenza. Tale percorso intercetta anche la zona destinata ad accogliere un nuovo belvedere in corrispondenza dell'intersezione del Viale a mare con Via Casola (area in rosso) e, idealmente rappresenta, dopo piazza Bad Kissingen e il Pontile un nuovo affaccio sul mare che risulterà quale "belvedere di benvenuto" per chi giunge a Marina di Massa dall'Autostrada.

Il progetto del PAAV definisce uno specifico progetto che da questo nuovo belvedere si dirige verso Marina di Carrara e vuole rappresentare un percorso attrattivo per chi intende visitare i luoghi delle colonie e degli stabilimenti balneari della Partaccia. In sostanza questo tratto costituirà la nuova **"Ciclo-Passeggiata delle Colonie"**: attraverso questo percorso sarà possibile attraversare luoghi aventi un importante carattere identitario per il litorale di Massa che per troppo tempo è rimasto "nascosto" e mal raggiungibile. Sarà così favorito l'attraversamento di questi luoghi determinando così una apertura accogliente, mediante una nuova passeggiata, schiudendo agli occhi di nuovi turisti un tesoro sopito che potrebbe rinascere anche grazie a questo primo passo che avvicina questi luoghi ad un turismo più esteso.



Fig. 49 - Tracciato del percorso "Ciclo-Passeggiata delle Colonie"

Il percorso ipotizzato prosegue mantenendosi sul lato mare della viabilità lungomare rimodellando alcuni tratti di lungomare già oggetto di opere di sistemazioni e marciapiedi come i tratti di fronte alla Colonia Torino e alla Colonia Motta. Tale ipotesi progettuale si misurerà con maggior precisione anche con le opere di bonifica e rimodellazione della spiaggia antistante la Colonia Torino. Per quanto riguarda l'area antistante la colonia Motta sarà importante riorganizzare tutto il sistema della sosta onde riservare adeguati spazi anche al traffico veicolare.

Un tratto particolarmente critico per l'attraversamento del nuovo tracciato riguarda il tratto che fronteggia il centro di Cura "Don Gnocchi" e la struttura ricettiva Casa Faci. La soluzione proposta riguarda la realizzazione di un percorso che costeggia le recinzioni degli immobili dove un tempo, è bene ricordarlo, correva il viale lungomare. Questo tracciato avrebbe una valenza panoramica straordinaria poiché da un lato si avrebbero gli stupendi prospetti degli edifici di valore architettonico e, dall'altro, vi sarebbe un panorama che si indirizza verso il golfo di La Spezia. Tale soluzione progettuale prevede inoltre opere che mitigano la convivenza del tracciato con la spiaggia attrezzata anche tramite l'inserimento di siepi basse e cespugli che determinino una separazione percettiva tra percorso e spiaggia vera e propria. Altro elemento di mitigazione potrà essere costituito, per questo tratto di circa 270 m, dall'utilizzo di un fondo stradale maggiormente naturale costituito da terra battuta o da soluzioni architettoniche che rendano quantomeno permeabile il fondo.

Al termine del tratto in oggetto si ipotizza la realizzazione di una passerella ciclopedonale che si disponga parallelamente al ponte sul Ricortola.



Fig. 50 - Tracciato del percorso "Ciclo-Passeggiata delle Colonie"

Il percorso procede poi in direzione della Ex Colonia "FIAT" mantenendosi sul lato mare della viabilità esistente di fronte all'Istituto Alberghiero e al parco colonia Ugo Pisa.

Lo sforzo progettuale maggiormente rilevante riguarda senza dubbio la porzione di arenile riguardante il tratto costiero 1. Provenendo da Levante si prevede di proseguire il tracciato del lungomare individuando un nuovo percorso che costeggi la recinzione della Ex Colonia "FIAT" rendendo tale percorso di mobilità dolce straordinario, permettendo cioè l'accesso di un luogo, oggi difficilmente raggiungibile, che costituisce il Landmark più importante dell'intero lungomare Apuano.

Il percorso procede così verso gli stabilimenti balneari che fronteggiano i campeggi della Partaccia riutilizzando, ove possibile, tracciati già utilizzati e strutturandoli maggiormente così da renderli maggiormente fruibili.

Il percorso ipotizzato si dirige così verso le aree di proprietà pubblica che si trovano tra Via delle Pinete e gli stabilimenti balneari: nel progetto si prevede la realizzazione del nuovo percorso su nuova sede all'interno delle aree del parco.

Altro punto critico è rappresentato dalla presenza di una cortina edilizia che dall'incrocio tra Via delle Pinete e Via Baracchini si estende fino al mare. Da varie valutazioni fatte e da sopralluoghi effettuati è stata individuata la soluzione progettuale che prevede di attraversare tale cortina edilizia in un varco inedificato che oggi risulta presente a metà strada tra tale incrocio e la linea di costa.

Da qui il percorso attraverserà la parte alta della spiaggia libera facendo attenzione a non interferire con le aree ove si svolgono le attività sportive procedendo oltre tale spiaggia libera in direzione dell'ultimo blocco di stabilimento balneari ove si prevede di utilizzare il percorso già esistente fino all'area oggi occupata dal rimessaggio Marchini. Si prevede poi di attraversare il rimessaggio separando le aree di deposito delle barche dal parcheggio pubblico che occuperà la parte a monte del nuovo tracciato. Attraversando un'area libera vegetata si raggiunge così il porticciolo del circolo Il Bozzetto e, da lì, si giunge all'inizio del Viale da Verrazzano ove proseguire in direzione del Ponente.



Fig. 51 - Tracciato del percorso "Ciclo-Passeggiata delle Colonie"

Per la descrizione dettagliata delle scelte progettuali si rimanda ai paragrafi seguenti.

5.1 - La struttura delle regole

Il PAAV articola le sue discipline attraverso elaborati testuali come le Norme Tecniche di Attuazione utili a dettare disposizioni rivolte alla generalità del Piano e gli allegati composti da schede norma orientati a fornire specifiche regole per gli interventi rivolti alla gestione del patrimonio edilizio esistente (Allegato 1) e alle trasformazioni urbanistiche (Allegato 2).

Vi sono poi gli elaborati cartografici di progetto che individuano in modo dettagliato le aree ove gli interventi devono avvenire di cui si dirà nel paragrafo successivo.

Le Norme Tecniche di attuazione sono ordinate attraverso Titoli e Articoli utili a raggruppare per temi e argomenti le regole.

Argomenti	TITOLO
Norme generali di riferimento	I- DISPOSIZIONI GENERALI
Protezione e Valorizzazione	II- TUTELE E RIQUALIFICAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE
Come si attua il Piano	III- ATTUAZIONE DEL PIANO
Progetto di Piano	IV- QUALITÀ DEGLI INSEDIAMENTI LUNGOMARE
	V - DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ TURISTICO-BALNEARI
	VI- DISCIPLINA PER LE ATTIVITÀ E PER I TESSUTI DIVERSI DALLA DESTINAZIONE TURISTICO-BALNEARE
Condizioni di fattibilità	VII- NORME TECNICO GEOLOGICHE E FATTIBILITÀ DEGLI INTERVENTI
Norme di raccordo	VIII- DISPOSIZIONI FINALI

Il Primo Titolo “Disposizioni generali” è rivolto alla definizione delle condizioni generali cui è sottoposta la disciplina del PAAV: nel primo articolo si specificano i riferimenti normativi che prevedono e regolano la formazione del PAAV. In questo il ruolo più importante lo ha senza dubbio il Regolamento Urbanistico che stabilisce le finalità, gli obiettivi e i limiti entro i quali il PAAV deve specificare le sue discipline. Il Regolamento Urbanistico è altresì importante poiché effettua già numerose scelte urbanistiche a cui il PAAV non solo deve sottostare ma anche dettagliare affinché si possano concretizzare. Il primo articolo contiene inoltre i precisi riferimenti all’ambito di applicazione del PAAV: anche in questo caso il Regolamento Urbanistico ha già stabilito il perimetro territoriale entro il quale devono applicarsi le discipline del PAAV. Giova ricordare che anche nelle Tavole QP1.8 e QP1.9 del RU è specificato il perimetro del PAAV ma anche alcune zonizzazioni che interessano alcune aree interne al PAAV: questa circostanza impone che il PAAV nulla possa dire di diverso rispetto alle zone già regolate dal RU e anzi deve prenderne atto con precisi rimandi.



Fig. 52 - Estratto Tavole QP1.8 e QP1.9 del RU: nella zona della Partaccia il Regolamento Urbanistico definisce alcune zonizzazioni interne al perimetro del PAAV. Le tavole indicano inoltre la divisione di massima del territorio costiero in nei sette tratti costieri

Il secondo articolo definisce i 5 obiettivi generali del PAAV:

- tutelare gli elementi identitari e patrimoniali della costa;
- rendere maggiormente fruibili e accessibili gli spazi e i servizi del litorale;
- accrescere la percezione degli elementi che caratterizzano il paesaggio della Marina;
- migliorare la dotazione di spiagge e di servizi turistici per la balneazione valorizzando i caratteri identitari e percettivi del territorio;

- riqualificare il patrimonio edilizio esistente salvaguardando i caratteri tradizionali degli insediamenti costieri.

In questo articolo si definisce inoltre, con maggior precisione come è suddiviso il territorio soggetto al PAAV dettagliando la identificazione delle 3 Porzioni di fascia costiera e i 7 tratti costieri.

Il terzo articolo specifica puntualmente la composizione degli elaborati grafici sparando gli elaborati di quadro conoscitivo da quelli del quadro progettuale e da quelli del quadro geologico. Questo articolo definisce inoltre il livello di coerenza dei singoli elaborati attribuendo in particolare alle NTA e agli Allegati, alle tavole progettuali e alle disposizioni geologiche il ruolo di disciplinare formalmente gli interventi ammessi dal PAAV.

Il TITOLO II “Tutele e riqualificazioni ambientali e paesaggistiche” è collocato nei primi articoli proprio per rimarcare l'importanza che il piano attribuisce alla tutela ambientale e paesaggistica del territorio interessato.

Con norme cogenti si disciplinano le modalità di tutela e valorizzazione delle componenti più importanti del paesaggio costiero:

- Spiaggia, dune e retrodune;
- Sbocchi fociivi
- Pinete e patrimonio arboreo e arbustivo

All'articolo 7 sono dettagliate le direttive e le prescrizioni dei due beni paesaggistici definiti dal Piano Paesaggistico Regionale a cui appartiene il territorio del PAAV: questo nutrito elenco di regole fornisce il punto di riferimento paesaggistico a cui tutti gli interventi devono sottostare.

Un ruolo importante per la tutela e valorizzazione del territorio viene attribuito dal PAAV alla percezione del paesaggio. Sulla scorta degli indirizzi dettati dal RU e dal PIT/PPR in particolare sono definite all'articolo 8 norme di dettaglio atte a migliorare sensibilmente la condizione in cui versa il territorio costiero in termini di percepibilità del mare dai viali lungomare. Si stabiliscono così tre categorie di “punti di vista”:

- I belvedere: nei luoghi di “ampio sguardo” si stabilisce che non si possano introdurre elementi che si sovrappongano con i visuali e si dettano norme volte a limitare alla sola presenza di arredi per la balneazione sull'arenile interessato;
- I corridoi di visuale: per tutti i prolungamenti stradali relativi alla viabilità che si affaccia sul lungomare è prevista l'apertura di un varco utile a percepire il mare eliminando gli ostacoli ed escludendo negli interventi ammessi impedimenti che possano limitare tali viste;
- I varchi visuali: l'innalzamento del grado di permeabilità visiva è garantita dal mantenimento di varchi esistenti all'interno degli stabilimenti e delle spiagge libere, si prevede inoltre che, per gli stabilimenti di maggior estensione, si proceda all'apertura di ulteriori varchi visivi.

Gli articoli 9 e 10 richiamano gli elementi essenziali per la riqualificazione del paesaggio costiero e delle componenti ambientali rimandando ciascuno specifico argomento all'articolo della disciplina.

Le regole che definiscono le modalità di attuazione del piano sono dettagliate al **TITOLO III “Attuazione del Piano”**. Il Piano punta molto sulla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e, per questo, si prevede che la quasi totalità degli interventi avvenga mediante intervento diretto attuato dagli aventi titolo. Fanno eccezione a questa regola gli interventi pubblici che interessano suoli pubblici come ad esempio la riqualificazione dei Viali a mare, della passeggiata e dei percorsi ciclabili e pedonali che avverranno con progetti di opera pubblica e gli interventi di trasformazione urbanistica specificati nell'allegato 2 alle NTA.

All'articolo 12 sono specificate le condizioni per poter attuare gli interventi richiamando l'obbligo del rispetto delle tutele e delle discipline geologiche, l'obbligo del rispetto dei contenuti delle tavole progettuali e i contenuti degli approfondimenti da svolgere in fase di redazione dei progetti.

Gli Articoli 13 e 14 specificano le regole riguardanti le destinazioni d'uso degli immobili e le categorie degli interventi ammessi sul patrimonio edilizio esistente. Considerato lo stretto legame che lega il PAAV al RU si è ritenuto di affidarsi direttamente alle definizioni e alle regole generali del RU salvo specificare in altre parti della disciplina gli interventi ammessi per ciascun immobile.

I 3 TITOLI successivi hanno un carattere progettuale e si rivolgono essenzialmente ai due temi principali a cui si rivolge il PAAV:

- il progetto di riqualificazione del Viale lungomare e degli spazi pubblici;

- gli interventi di riqualificazione degli stabilimenti balneari e delle aree e degli altri immobili lungomare.

Il **TITOLO IV “Qualità degli insediamenti lungomare”** definisce le regole generali per la riqualificazione dello spazio pubblico (richiamando le discipline che già il RU definisce per tali aree) e, in particolare, dettaglia all'Art. 16 tutti gli interventi da attuare per la riqualificazione del Viale a Mare, della passeggiata e dei percorsi pedonali e ciclabili. Il progetto, nello specifico è illustrato nei paragrafi successivi. Particolare attenzione è inoltre rivolta dal PAAV in questo TITOLO ai temi della riqualificazione degli immobili lungomare e all'accessibilità.

Il **TITOLO V “Disciplina delle attività turistico balneari della costa”** contiene tutte le discipline generali per l'effettuazione degli interventi ammessi all'interno delle aree a destinazione turistico-balneare. E' rivolta in particolare grande attenzione alle modalità di intervento ammesse per gli stabilimenti balneari, per i chioschi e per le spiagge libere/libere e attrezzate. Queste norme hanno un particolare legame con quanto dettagliato nell'Allegato 1 delle NTA contenente le Schede Norma dei singoli tratti costieri ove sono specificati puntualmente tutti gli interventi particolari riguardanti specifiche situazioni ove si specificano dettagliatamente gli interventi ammessi. Al fine di qualificare gli interventi relativamente alle finalità del piano si prevedono tre gradi di intensità degli interventi:

- **Manutenzione qualitativa:** riguarda interventi volti a mantenere gli immobili al fine di conservare la funzionalità esistente;
- **Adeguamento funzionale:** riguarda interventi di ristrutturazione edilizia anche mediante la redistribuzione degli spazi che può coinvolgere anche le superfici di parte della veranda affinché si possa rendere maggiormente flessibile ed adattabile lo spazio esistente interno ai volumi esistenti. Tale intervento interessa anche l'installazione di cabine e interventi pertinenziali che non alterano in modo sostanziale l'assetto esistente.
- **Riqualificazione morfo-tipologica:** riguarda interventi che modificano l'assetto generale degli immobili appartenenti ad una unità minima di intervento affinché si riorganizzino sulla scorta di uno schema tipologico maggiormente ordinato e riferito a tipologie maggiormente coerenti con il contesto.

Il **TITOLO VI “Disciplina per le attività e per i tessuti diversi dalla destinazione turistico-balneare”** dettaglia le discipline rivolte ad altre aree ed immobili richiamando le norme del Regolamento Urbanistico per analoghe fattispecie presenti nel territorio e specificando, ove necessario, precisazioni rivolte ad un coerente inserimento nel contesto del lungomare degli interventi ammissibili.

Una particolare importanza, considerato il territorio interessato, è rivolta alle discipline di natura geologico-tecnica specificata nel **TITOLO VII “Norme tecnico geologiche e fattibilità degli interventi”** ove sono specificate le condizioni e verifiche da effettuare in concomitanza con la realizzazione degli interventi la cui fattibilità è subordinata al rispetto puntuale di queste normative.

Infine sono definite nell'ultimo **TITOLO VIII “Disposizioni finali”** le misure di salvaguardia e le norme transitorie. Le discipline ivi dettagliate chiariscono, in particolare, i tempi e i modi con cui entrano in vigore le salvaguardie e le disposizioni del PAAV. Per quanto concerne le salvaguardie si precisa nell'Art. 42 che, stante la natura di piano attuativo e stante la presenza dentro il RU di una disciplina transitoria da applicarsi “fino alla approvazione del PAAV” (vedi Art. 89 comma 1. NTA del RU) il PAAV si limita, nel periodo tra l'adozione e l'approvazione, a prescrivere il rispetto delle norme di tutela ambientale e paesaggistica del TITOLO II e delle norme tecnico geologiche e di fattibilità del TITOLO VII. Per salvaguardare l'unitarietà del progetto di riqualificazione del lungomare è prevista anche la salvaguardia delle aree ove è previsto il progetto di riqualificazione dei Viali a Mare, della passeggiata e dei percorsi pedonali e ciclabili.

Il PAAV precisa dunque che fino alla approvazione del Piano si dovranno applicare le norme del Regolamento Urbanistico per quanto concerne gli interventi edilizi sul patrimonio edilizio esistente salvo le prescrizioni volte alla tutela dei valori ambientali e paesaggistici (TITOLO II e TITOLO VII).

Le Norme Tecniche di attuazione sono accompagnate da due allegati:

- **Allegato 1 Schede Norma riferite ai singoli tratti costieri**
- **Allegato 2 Schede Norma Aree di trasformazione**

Il primo allegato costituisce un'estensione delle NTA rivolto a specificare norme di dettaglio riferite a ciascuno dei sette tratti costieri. Oltre a dettagliare gli interventi ammessi per l'intero tratto costiero sono individuate puntualmente specifiche aree ove sono ammessi interventi specifici. A corredo delle discipline ciascuna scheda contiene schemi tipologici

di riferimento per gli interventi più rilevanti così da fornire una guida comune alle trasformazioni che risulteranno così coerenti ad un disegno organico del singolo tratto costiero.

Il secondo allegato definisce invece norme di dettaglio per le aree di trasformazione previste dal PAAV definendo con schemi e tabelle gli interventi ammessi e le modalità di intervento.

5.2 - Localizzazione delle scelte progettuali

Il PAAV riconosce la specificità dei singoli tratti costieri ed orienta le proprie scelte per superare le criticità presenti oltre a promuovere azioni progettuali per innalzare la qualità degli insediamenti del paesaggio e del territorio.

Al fine di specificare in modo dettagliato le previsioni, il PAAV articola le localizzazioni delle proprie discipline individuando nella **Tavola QP.1 "Porzioni della Fascia costiera e Tratti costieri"** i precisi confini dei singoli tratti costieri entro i quali si devono applicare le norme di dettaglio delle schede norma del già citato Allegato 1 alle NTA.



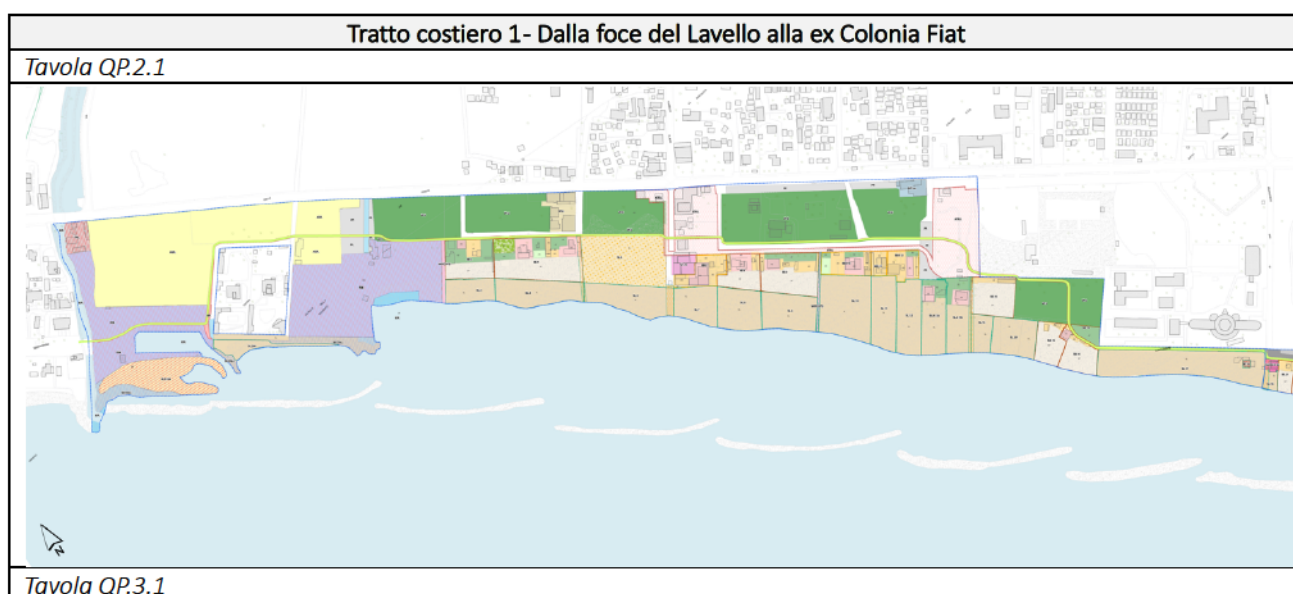
Fig. 53 - Ambito di Applicazione del PAAV e suddivisione in porzioni e in tratti della fascia costiera

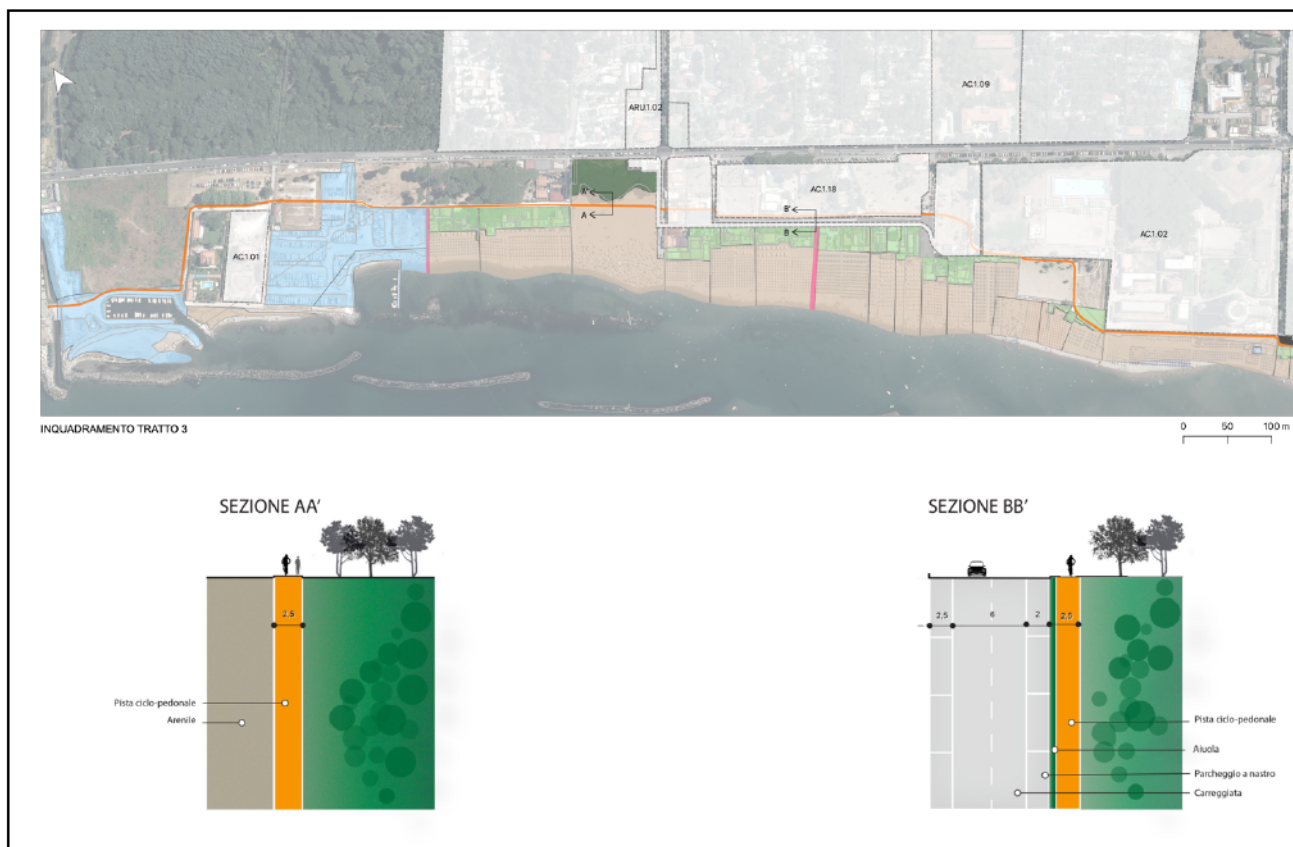
Tenendo fermi gli obiettivi generali il PAAV mette in pratica le azioni progettuali coerenti con gli obiettivi specifici che il Regolamento Urbanistico definisce all'Art. 88 delle proprie NTA.

Il Progetto del Piano si articola, in particolare, in due serie cartografiche distribuite sui 7 tratti che dettagliano i due temi progettuali del Piano:

- La serie di Tavole **QP.2 "Disciplina dei suoli e delle zone funzionali"** ove sono definite le zone urbanistiche e dove sono precisamente individuati gli interventi di riqualificazione degli stabilimenti balneari e delle aree e degli altri immobili lungomare;
- La serie di Tavole **QP.3 "Disciplina della riorganizzazione dei Viali a mare, della passeggiata e dei percorsi"** ove sono individuati gli interventi riguardanti il progetto di riqualificazione del Viale lungomare, della passeggiata e dei percorsi.

Di seguito si sintetizzano alcuni degli aspetti salienti che riguardano le scelte progettuali effettuate dal piano per ciascuno dei tratti costieri.





Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati da una variegata struttura distributiva degli spazi e dei servizi. Vi è un forte rapporto funzionale con le strutture dei campeggi e la densità delle attrezzature tende a saturare lo spazio disponibile della spiaggia. Gli stabilimenti a Ponente della Pineta sono dotati di ampi spazi e sono ben dotati di aree verdi e alberature che rappresentano una continuazione della pineta retrostante. Gli stabilimenti a levante della pineta, salvo rari casi, sono invece caratterizzati dalla occupazione totale dello spazio dei servizi e necessitano di una riorganizzazione che possa attribuire loro un aspetto omogeneo e caratterizzato da una distribuzione maggiormente ordinata dei servizi.

Il quadro delle proprietà dei suoli appare complesso e determina una singolare situazione rispetto gli altri tratti costieri: per una serie di ragioni connesse all'erosione costiera evolutasi nella prima metà del '900 le attrezzature degli stabilimenti balneari sono disposte su suoli privati salvo rare eccezioni. Le porzioni di spiaggia più prossime alla linea di battigia sono del tutto prive di attrezzature balneari fisse e sono disposte interamente su aree demaniali.

Si riscontra infine che il libero accesso alla spiaggia è limitato sostanzialmente alla spiaggia in corrispondenza della pineta.

Il Piano concentra su questo tratto notevoli sforzi affinché si possa concretizzare una riqualificazione complessiva di questo ambito territoriale che sconta numerose criticità e una mancanza di specifica pianificazione che risale a molti decenni fa.

Il Piano, nel prendere atto di una situazione del tutto particolare ove le spiagge demaniali sono prive di attrezzature e dove le attrezzature sono su suoli privati, stabilisce di ricondurre le spiagge presenti su suolo demaniale a spiagge libere salvo poi eventualmente convenzionarne l'uso con soggetti interessati alla gestione e utilizzo in cambio di svolgere attività utili alla gestione di tali spazi pubblici. Le norme prevedono anche premialità per le Ex Colonie e per le attività che consentano l'utilizzo dei servizi agli utenti delle spiagge.

Il progetto di riqualificazione degli stabilimenti si sostanzia in una generale riqualificazione attraverso interventi di riqualificazione morfo-tipologica utile a riorganizzare in modo più ordinato l'assetto degli stabilimenti balneari.

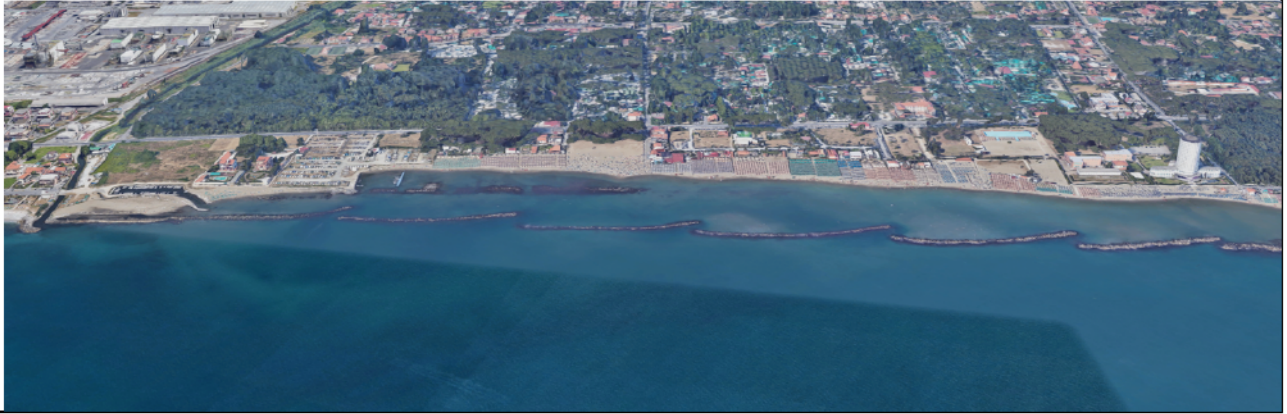
Nel tratto costiero in oggetto sono presenti due attività turistico-balneare che insistono in parte su suolo di proprietà comunale ed in parte su aree demaniali che il piano riconosce come spiagge libere attrezzate.

Ciascuna area è caratterizzata dalla presenza di una attrezzatura di servizio alla balneazione e di alcuni spazi accessori e di aree verdi che qualificano le pertinenze dell'attrezzatura di servizio.

Il Piano prende atto della presenza in questo tratto di attività turistico-balneari su suoli privati per i quali l'assenza di spiaggia nelle aree di pertinenza esclusiva rende possibile ammettere l'eventuale cambio d'uso verso le destinazioni commerciali limitatamente alla Somministrazione di cibi e bevande. Ciò al fine di agevolare lo svolgimento di attività connesse al turismo e ai servizi anche in caso di assenza di spiaggia da utilizzare.

Sul fronte della riqualificazione degli spazi pubblici e del progetto di riqualificazione dei Viali a mare, della passeggiata e dei percorsi pedonali e ciclabili (Tav QP.2) In questo tratto costiero è prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale "la ciclo-passeggiata delle Colonie" che, partendo dal termine del Viale da Verrazzano a confine con il Comune di Carrara attraversa l'area della Partaccia a monte delle attività balneari e per la nautica presenti fino a raggiungere l'area antistante la Torre della Ex colonia Fiat.

In questo tratto sono inoltre previsti numerosi interventi sulle aree pubbliche volti a riqualificare complessivamente le aree verdi al fine di farle ritornare ad essere folte pinete con servizi utili agli utenti.



Tratto costiero 2- Dalla ex Colonia Fiat alla ex Colonia Torino

Tavola QP.2.2

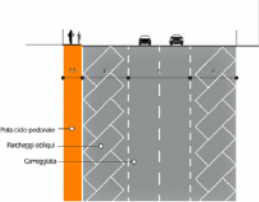


Tavola QP.3.2

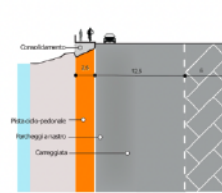


INGUARDAMENTO TRATTO 2

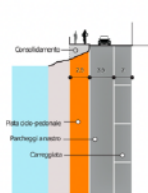
SEZIONE AA'



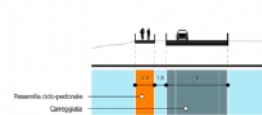
SEZIONE BB'



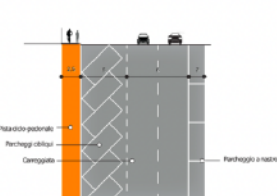
SEZIONE CC'



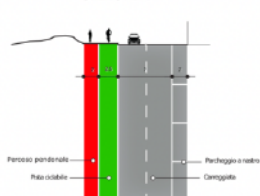
SEZIONE DD'



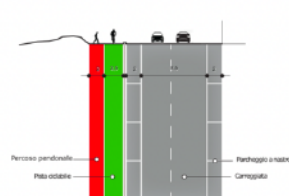
SEZIONE EE'



SEZIONE FF'



SEZIONE GG'



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

I pochi stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati da una variegata struttura distributiva degli spazi e dei servizi. Si prevede per questi interventi manutenzione e di adeguamento in attesa di una complessiva riqualificazione e ampliamento della spiaggia.

Sono presenti diverse spiagge Libere e alcune spiagge libere attrezzate.

Le attività e gli spazi di servizio alla balneazione sono limitate dalla scarsa profondità dell'arenile. La diffusa presenza di scogliere limita inoltre la completa fruizione del mare. Appare inoltre debole la dotazione di servizi per la balneazione che sono compensati dalla presenza di chioschi fissi e mobili che stazionano sul lungomare.

Nel presente tratto costiero non sono presenti particolari attività diverse dalla destinazione Turistico-balneare. Il PAAV prevede nelle NTA specifiche misure volte alla riqualificazione del rapporto con le aree destinate al recupero e valorizzazione delle Ex Colonie.

In questo tratto costiero è prevista la realizzazione di un percorso ciclopeditonale in continuità con quanto definito nel tratto 1. Il nuovo percorso ciclopeditonale costeggerà le attrezzature balneari e, la sua realizzazione è coordinata con una sistemazione della carreggiata e delle aree a parcheggio disposte lungo il Viale lungomare di Ponente.

Il progetto prevede anche la realizzazione di opere atte a consentire il reperimento di nuovi spazi in corrispondenza della scogliera presente di fronte all'Istituto Professionale Alberghiero G.Minuto mediante la creazione di una passerella a sbalzo o il consolidamento della base della massiciata per sostenere il nuovo percorso.

In corrispondenza del canale Ricortola è prevista la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale di attraversamento del corso d'acqua a mare della viabilità presente al fine di raccordarsi con la continuazione del percorso che correrà lungo la recinzione di Casa Faci e il Complesso Don Gnocchi fino a ricollegarsi con il Viale Lungomare di Ponente in direzione di Maria di Massa. Nel tratto fronteggiante la Colonia Motta e la Colonia Torino è previsto, ove gli spazi a disposizione lo consentono la separazione dei percorsi tra percorso ciclabile e percorso pedonale.

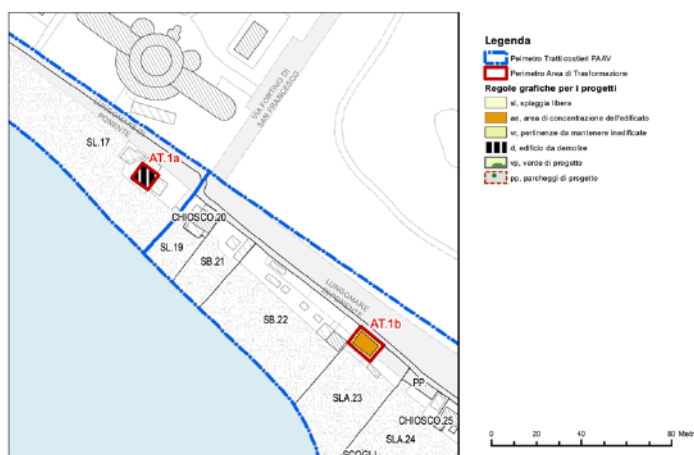


Aree di Trasformazione

In prossimità del Viale Lungomare di Ponente, all'altezza dell'incrocio con Via Fortino di San Francesco nella spiaggia antistante la Torre della Ex Colonia Fiat è presente un manufatto adibito a chiosco per la somministrazione di cibi e bevande.

Tale chiosco, oltre a trovarsi collocato in posizione che incide sulla percezione del Mare e della Torre, insiste su un'area priva di pertinenze correlate al manufatto. L'intervento, che si sostanzia in un comparto disgiunto soggetto a demolizione (AT.1a) e ricostruzione (AT.1b), ha l'obiettivo di spostare l'attività presente in un'area già artificializzata poco distante direttamente accessibile dalla viabilità principale e che può beneficiare della presenza di una spiaggia libera attrezzata per relazionarsi con la spiaggia e con il mare.

AT.1 – Chiosco Partaccia – Demolizione e nuova costruzione



Tratto Costiero 3 – Dalla ex Colonia Torino alla Foce del Brugiano

Tavola QP.2.3

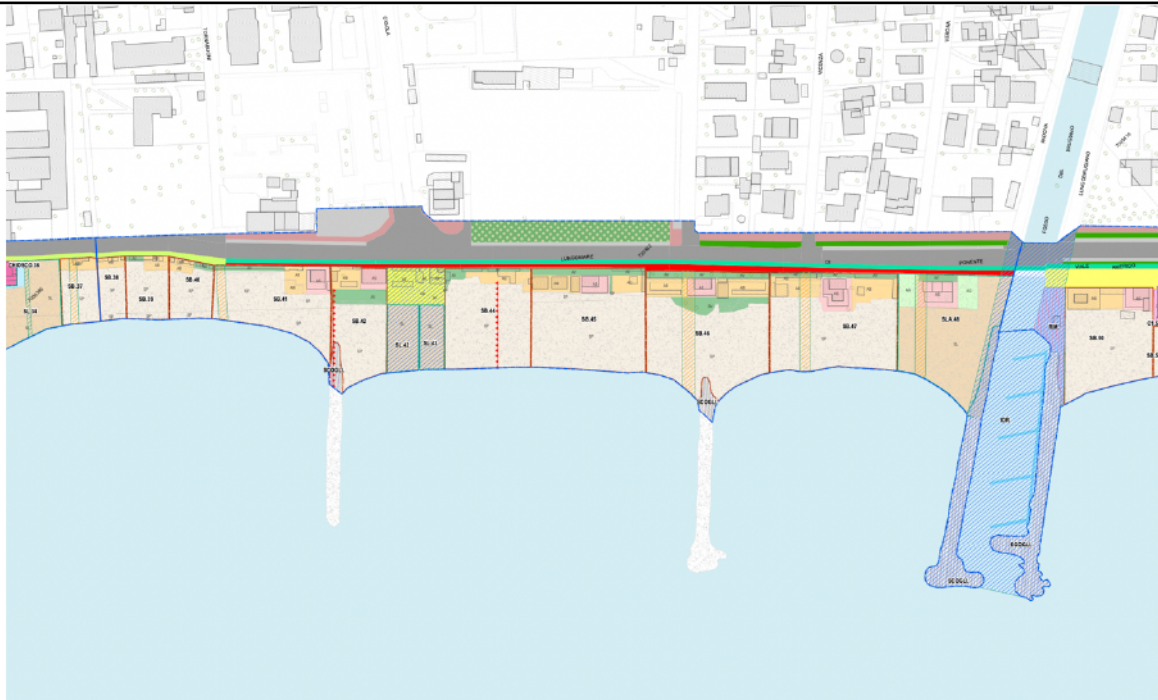
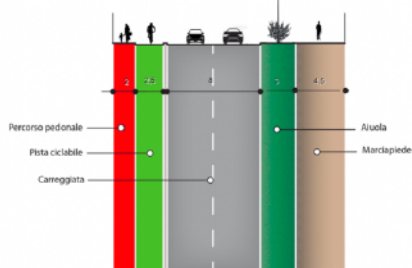


Tavola QP.3.3

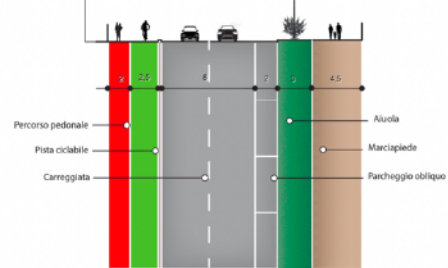


INQUADRAMENTO TRATTO 3

SEZIONE AA'



SEZIONE BB'



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati da una specifica disposizione delle attrezzature che si dispone spesso a contatto con il marciapiede del viale lungomare interponendosi in modo negativo tra le viabilità di percorrenza e la vista del Mare.

Il Piano prevede di aprire numerosi varchi visivi in questo tratto sia mediante il prolungamento visivo della viabilità sia definendo da subito aree ove non possono essere mantenute le cabine che ostruiscono la visione del mare.

In questo tratto costiero è previsto il raccordo tra il percorso ciclopedonale definito nel tratto 2 e la creazione di percorsi separati pedonali e ciclabili che assumono un carattere più urbano nell'avvicinarsi al centro di Marina di Massa.

Sono presenti diverse spiagge Libere e alcune spiagge libere attrezzate.

Le attività e gli spazi di servizio alla balneazione sono limitate dalla scarsa profondità dell'arenile. La diffusa presenza di scogliere limita inoltre la completa fruizione del mare. Appare inoltre debole la dotazione di servizi per la balneazione che sono compensati dalla presenza di chioschi fissi e mobili che stazionano sul lungomare

In applicazione di quanto disposto dall'Art. 88 delle NTA del R.U. per il tratto costiero 3 è prevista "La riorganizzazione paesaggistica di uno spazio pubblico rilevante, con vista mare, nello snodo di congiunzione fra derivazione autostradale da Viale Mattei e imbocco del lungomare di levante e nuovo lungomare di ponente". Si prevede dunque la creazione di una nuova piazza in prosecuzione verso mare di Via Casola procedendo alla rimozione di tutti gli impedimenti visivi che attualmente non consentono di apprezzare la presenza del mare a chi giunge sulla Marina provenendo dall'entroterra o dall'uscita Autostrada.

La creazione della piazza e l'aggiunta del percorso ciclabile portano a dover riconsiderare la posizione dell'asse della rotonda che dovrà essere traslato verso monti secondo quanto disposto dalla normativa in materia di strade.

Sul lato monti del Viale Lungomare di Ponente è prevista una risistemazione volta ad una lieve diminuzione della sezione dei marciapiedi e il mantenimento della presenza di aiuole. E' prevista inoltre una ridefinizione degli spazi verdi prossimi al campo sportivo.



Tratto Costiero 4 – Dalla foce del Brugiano a piazza Bad Kissingen

Tavola QP.2.4

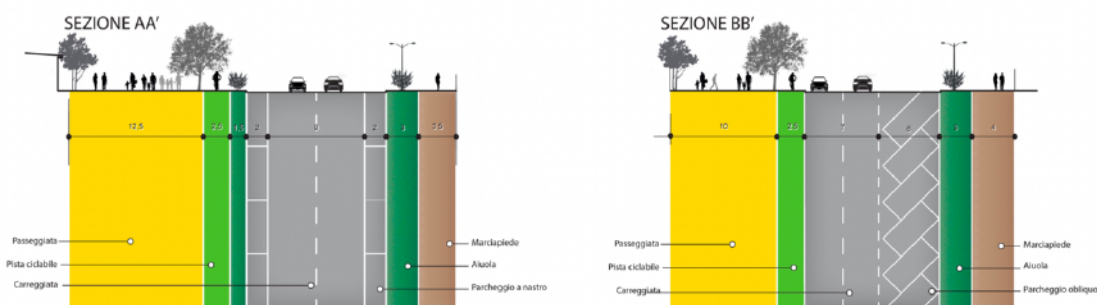


Tavola QP.3.4



INQUADRAMENTO TRATTO 4

0 100 200



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati da una specifica disposizione delle attrezzature che si dispone parallelamente al viale lungomare interponendosi in modo negativo tra le viabilità di percorrenza e la vista del Mare. In questo tratto si prevede una serie di interventi volti alla apertura di varchi ed accessi alla spiaggia e alla vista del mare al fine di rendere maggiormente permeabile alla vista l'insediamento balneare del centro di Marina.

Il presente tratto è anche caratterizzato dalla presenza di molteplici attività non afferenti alla destinazione turistico-balneare.

I prospetti di tali immobili che si affacciano sul Viale a mare sono spesso caratterizzati da una disomogeneità di linguaggio e dalla presenza di alcune superfetazioni che fanno perdere la visione unitaria del percorso lungomare. Ogni intervento, ove ammesso dalle NTA del PAAV, dovrà essere orientato a restituire un'immagine ordinata e coerente con il contesto di riferimento utilizzando forme, materiali e colorazioni tipici.

Per queste ragioni, negli interventi di rifacimento delle facciate si dovrà limitare la presenza di elementi aggettanti dal filo del prospetto che si affaccia sul viale a mare e si dovrà riferirsi a linguaggi semplici e tradizionali facendo ricorso a materiali, finiture e colorazioni coordinati con altri elementi già presenti nel contesto. In nessun caso è ammesso l'incremento dell'altezza massima degli edifici esistenti.

Ogni intervento che interessi la riorganizzazione degli accessi dovrà essere corredato da un progetto di riqualificazione delle facciate e degli spazi aperti esteso alle zone/unità minime di intervento/proprietà limitrofe al fine di garantire il coerente inserimento del contesto prevedendo anche l'eventuale inserimento di specie arboree e arbustive tipiche. Il progetto di riqualificazione del Lungomare in corrispondenza della parte centrale di Marina di Massa è caratterizzato dalla previsione della creazione di una vera e propria paesaggista litoranea che migliori in modo sensibile lo spazio già attualmente utilizzato quale percorso pedonale che costeggia il lato mare del Viale a Mare.

Il nuovo progetto supera le criticità presenti in tale percorso prevedendo un importante aumento della profondità dello spazio della passeggiata riducendo lo spazio oggi destinato a carreggiata e parcheggi e spostando l'asse stradale verso monti a tutto vantaggio dello spazio pedonale sul lato mare.

Il carattere urbano di questo tratto spinge a ridurre la sezione destinata alla carreggiata per favorire la percorrenza pedonale e ciclabile e per determinare un rallentamento del traffico in un'area che si caratterizzerà per una alta presenza di pedoni e ciclisti.

I nuovi spazi saranno caratterizzati da una forte presenza di vegetazione e dalla predisposizione di spazi e servizi per i cicli e, più in generale, per la mobilità lenta e elettrica.

La nuova passeggiata caratterizzerà in modo sostanziale l'immagine rinnovata della facciata balneare di Marina di Massa assumendo un importante ruolo attrattivo turistico e culturale.

La progettazione della nuova passeggiata garantirà così nuovi spazi per il passeggio e per la fruizione dei servizi commerciali e turistici che si affacciano su tali spazi.

Lungo tutta l'estensione della passeggiata è prevista la continuazione del percorso ciclabile che si raccorda con i Tratti 3 e 5. Mediante tale percorso si favorisce l'accesso agli stabilimenti balneari aumentando, all'interno delle aree destinate alla passeggiata, gli spazi per la sosta dei cicli.

La riduzione dei parcheggi viene così compensata anche dalla promozione della mobilità lenta. Per compensare tale riduzione è previsto inoltre il potenziamento dei parcheggi pubblici di Via Casola e di Via Lungo Frigido di Levante dove saranno inoltre previste stazioni per il noleggio di cicli e di altri mezzi della mobilità dolce.



Tratto Costiero 5 – Da piazza Bad Kissingen a piazza Ronchi

Tavola QP.2.5

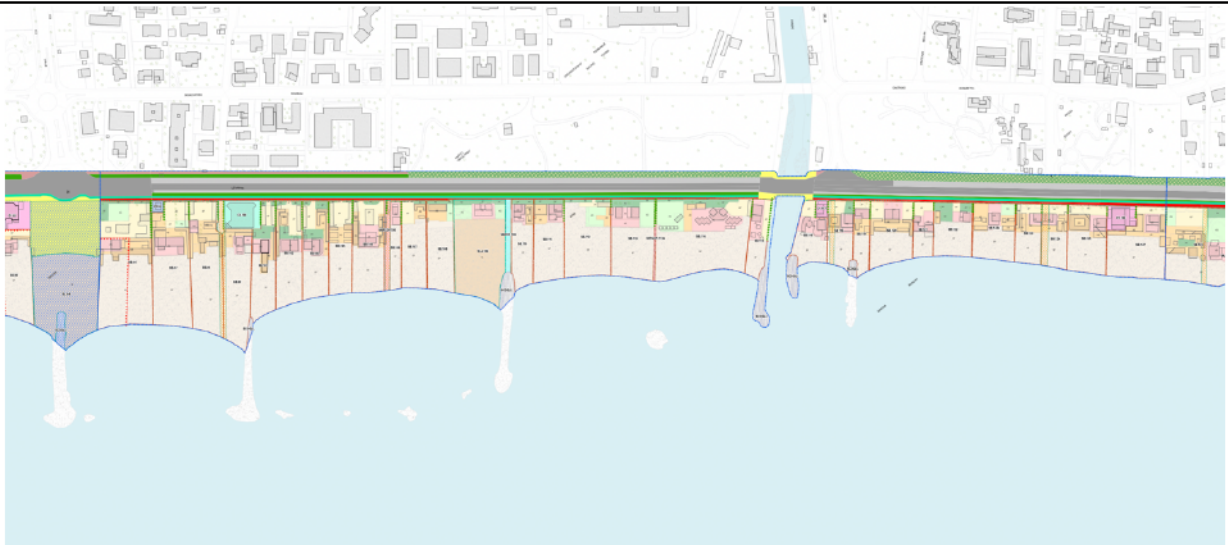
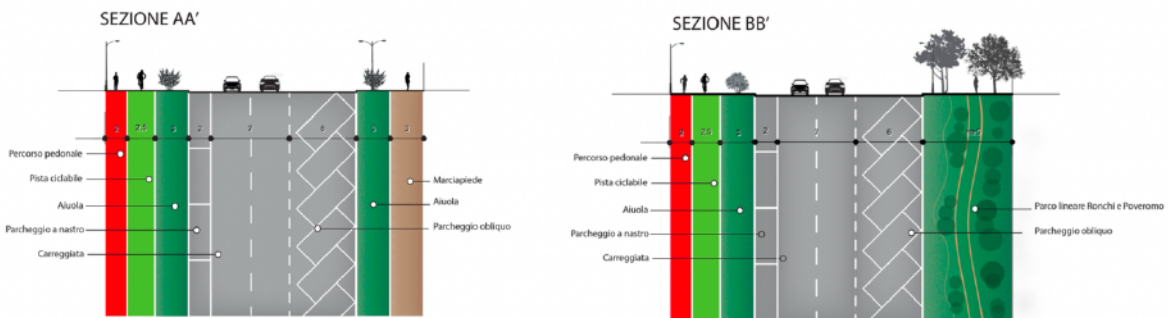


Tavola QP.3.5



INQUADRAMENTO TRATTO 5

0 100 200 m



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati da una complessiva disomogeneità dettata anche dalla necessità di far fronte alla progressiva erosione della spiaggia spingendo verso il Viale a Mare le attrezzature balneari. Si consente in caso di erosione l'arretramento delle attrezzature al fine di garantire una maggior protezione delle attività a condizione che si rispettino gli schemi tipologici previsti.

Nel tratto costiero in oggetto è presente una spiaggia libera attrezzata essa è caratterizzata dalla presenza di attrezzature per la balneazione aventi caratteristiche simili alle altre spiagge libere attrezzate presenti in altri tratti costieri. L'area, in generale, è caratterizzata da ampi spazi liberi e da una debole caratterizzazione dello spazio aperto. L'area risulta priva di un disegno ordinato e necessita di una maggior caratterizzazione del verde e dei percorsi interni. ammesso l'intervento di riqualificazione morfotipologica di anche mediante il solo ampliamento del corpo centrale mediante il raddoppio delle strutture presenti sul lato monte dell'edificio esistente secondo uno schema tipologico.

Il progetto di riqualificazione del Lungomare in questo tratto ha la funzione di raccordare la parte maggiormente urbana della Marina con quella di Ronchi e Poveromo caratterizzata da un maggior grado di naturalità.

Sul lato mare si prevede di definire maggiori spazi da destinare al percorso differenziato tra ciclisti e pedoni; tale differenziazione caratterizzerà il lungomare fino al raggiungimento del confine con il Comune di Montignoso creando una continuità compositiva che costituirà un elemento di valore per l'immagine del litorale.

Sul lato monti è prevista la prosecuzione del disegno dei marciapiedi e delle aiuole così come descritto nel tratto 4 fino a Via Magliano.

Da tale punto sino al confine con il Comune di Montignoso è prevista la creazione del "Parco lineare di Ronchi e Poveromo" che andrà a sostituire l'attuale pista ciclopedonale con un percorso immerso nel verde. Tale nuovo spazio sarà caratterizzato dalla presenza di vegetazione arborea e arbustiva tipica del paesaggio circostante e costituirà così una continuazione delle varie pinete e macchie litoranee che si estenderanno fino al ciglio stradale. Il fondo del percorso sarà completamente permeabile.

In corrispondenza della Piazza dei Ronchi è prevista una continuazione dei percorsi interni alla piazza che si raccorderanno con questa nuova infrastruttura verde.



Tratto Costiero 6 – Da Piazza Ronchi al fosso Poveromo

Tavola QP.2.6

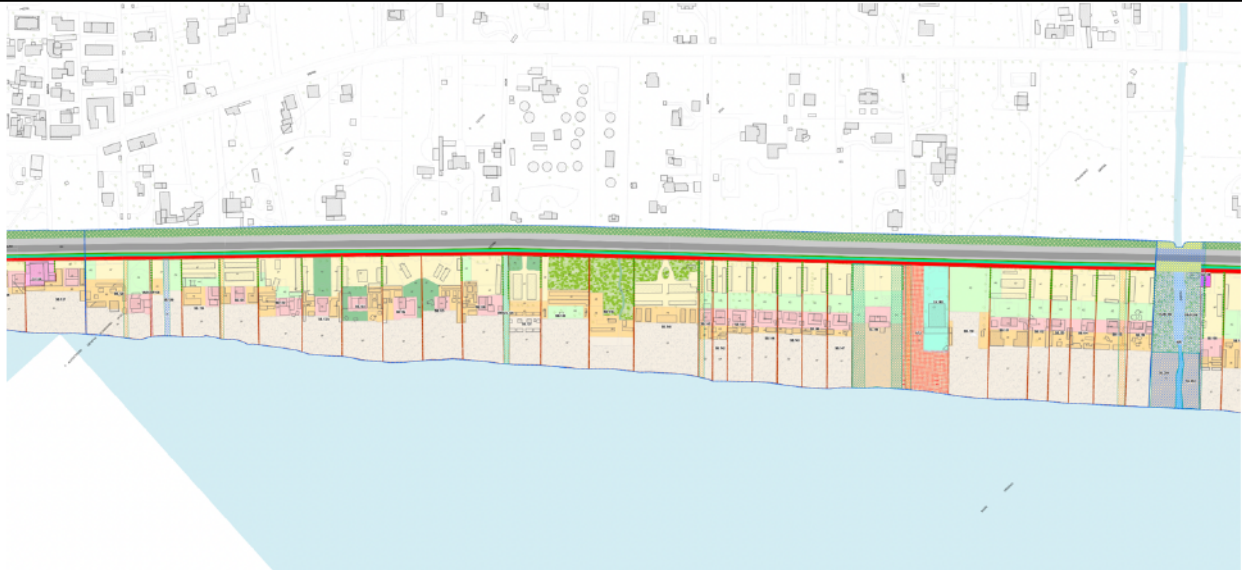
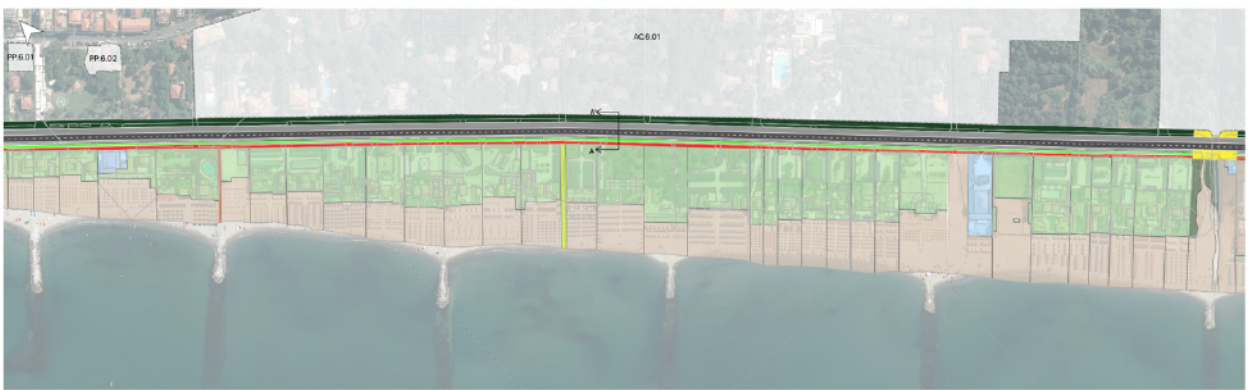


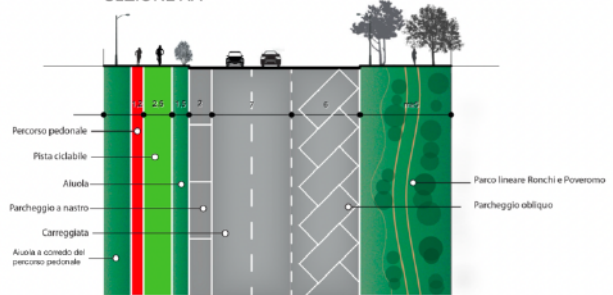
Tavola QP.3.6



INQUADRAMENTO TRATTO 6

0 100 200

SEZIONE AA'



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero da via dei Fichi fino al confine con il tratto 7 sono caratterizzati dalla ben riconoscibile sequenza ordinata delle diverse zone funzionali disposte in modo omogeneo conseguente alla pressoché completa attuazione dei piani degli arenili previgenti. La realizzazione delle varie componenti degli stabilimenti conferisce a questa porzione del tratto costiero una composizione omogenea e ben identificabile da chi percorre il viale lungomare e la battigia. E' inoltre chiaramente riscontrabile un armonioso rapporto tra i volumi dei manufatti e le aree libere a monte e a mare garantendo un corretto rapporto visivo sia da mare verso monti che viceversa. Appare invece non soddisfacente la percepibilità del mare per chi percorre il viale a mare a causa della disposizione dei manufatti e della quasi totale assenza di con visivi in corrispondenza della viabilità trasversale alla costa.

Nella porzione compresa tra il confine con il tratto 5 e Via dei Fichi, sono caratterizzati da una complessiva disomogeneità dettata anche dalla necessità di far fronte alla progressiva erosione della spiaggia spingendo verso il Viale a Mare le attrezzature balneari.

Oltre agli interventi di Manutenzione e adeguamento funzionale sono ammessi interventi di riqualificazione morfo-tipologica per le aree vulnerate da erosione.

Nel tratto costiero in oggetto è presente una spiaggia libera attrezzata aventi caratteristiche analoghe a quelle presenti in altri tratti costieri; è caratterizzata dalla presenza di attrezzature per la balneazione aventi caratteristiche simili alle altre spiagge libere attrezzate presenti in altri tratti costieri. L'area, in generale, è caratterizzata da ampi spazi liberi e da una debole caratterizzazione dello spazio aperto. Ad eccezione dell'area arborata caratterizzata dalla presenza di vegetazione tipica della macchia mediterranea e delle specie tipiche del luogo, le restanti parti dell'area risultano prive di un disegno ordinato e necessitano di una maggior caratterizzazione del verde e dei percorsi interni. In tale area è inoltre ammesso l'intervento di riqualificazione morfo tipologica di cui anche mediante il solo ampliamento del corpo centrale mediante il raddoppio delle strutture presenti sul lato monte dell'edificio esistente secondo lo schema tipologico.

Il progetto di riqualificazione del Lungomare in questo tratto ha la funzione di rafforzare i valori paesaggistici caratterizzati da un elevato grado di naturalità.

Al fine di conferire al lungomare di levante un carattere omogeneo si prevede la prosecuzione delle previsioni già definite nella parte a contatto con il tratto 5.

Sul lato mare si prevede di definire maggiori spazi da destinare al percorso differenziato tra ciclisti e pedoni; tale differenziazione caratterizzerà il lungomare fino al raggiungimento del confine con il Comune di Montignoso creando una continuità compositiva che costituirà un elemento di valore per l'immagine del litorale.

Sul lato monti del Viale litoraneo, sino al confine con il Comune di Montignoso è prevista la creazione del "Parco lineare di Ronchi e Poveromo" che andrà a sostituire l'attuale pista ciclopedonale con un percorso immerso nel verde. Tale nuovo spazio sarà caratterizzato dalla presenza di vegetazione arborea e arbustiva tipica del paesaggio circostante e costituirà così una continuazione delle varie pinete e macchie litoranee che si estenderanno fino al ciglio stradale. Il fondo del percorso sarà completamente permeabile.

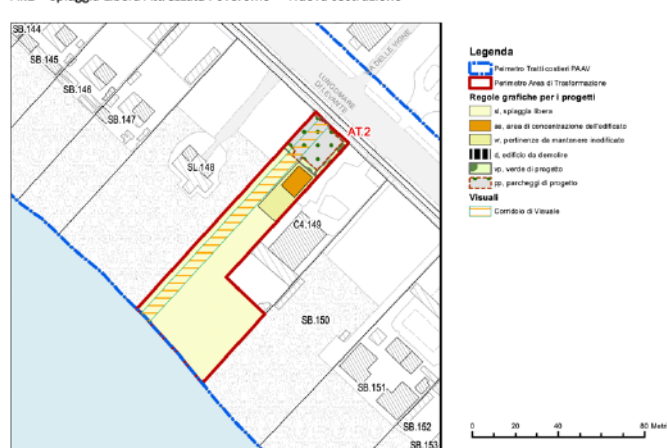


Aree di Trasformazione

In prossimità del Viale Lungomare di Levante, all'altezza dell'incrocio con Via delle Vigne nell'area dell'arenile che un tempo ospitava la spiaggia "della Polizia di Stato" è presente uno spazio libero privo di attrezzature e soggetto ad alcuni episodi di degrado e abbandono a diretto contatto con l'area di una attività economica limitrofa (C4.149).

L'ampia spiaggia che si apre in direzione del mare è priva di servizi e, in questo tratto, è presente solo una attrezzatura di servizio che garantisce l'attività solo per la grande spiaggia libera poco distante (SL.148). L'intervento previsto si sostanzia nella nuova costruzione in un'area prossima al Viale Lungomare di una attrezzatura di servizio per la spiaggia libera attrezzata (sl).

AT.2 – Spiaggia Libera Attrezzata Poveromo – Nuova costruzione



Tratto Costiero 7 – Da Piazza Ronchi al fosso Poveromo

Tavola QP.2.7

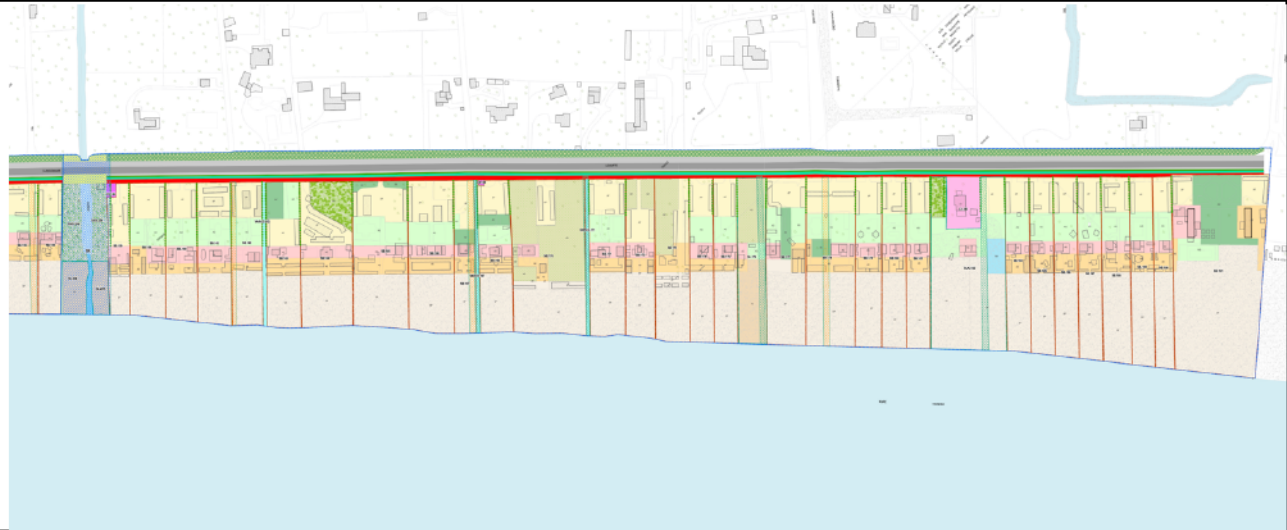
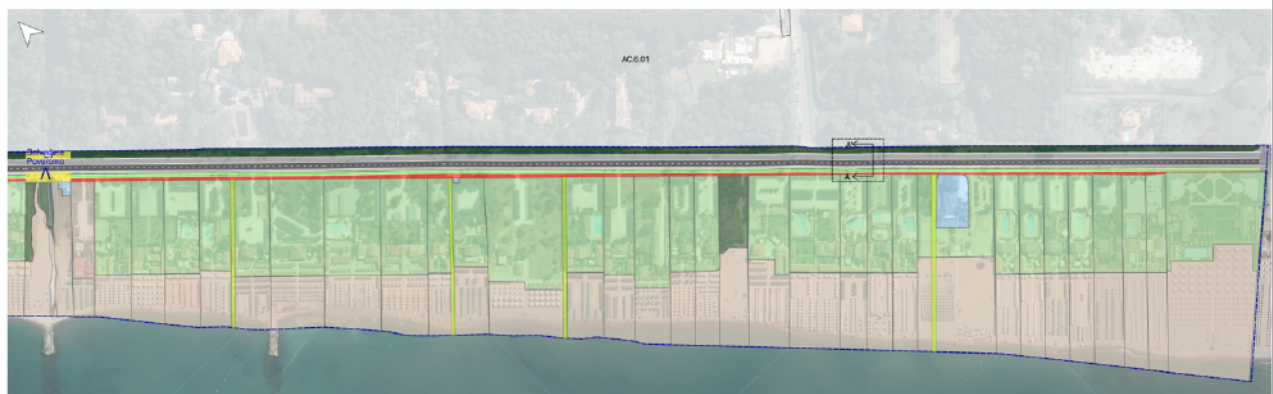


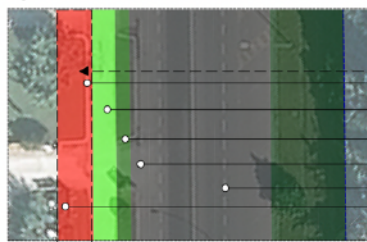
Tavola QP.3.7



INQUADRAMENTO TRATTO 7

SEZIONE AA'

Ingrandimento



Esempio per il Parco lineare Ronchi e Poveromo



Principali previsioni del PAAV per il tratto interessato

Gli stabilimenti balneari del presente tratto costiero sono caratterizzati dalla ben riconoscibile sequenza ordinata delle diverse zone funzionali disposte in modo omogeneo conseguente alla pressoché completa attuazione dei piani degli arenili previgenti. La realizzazione delle varie componenti degli stabilimenti conferisce al tratto costiero una composizione omogenea e ben identificabile da chi percorre il viale lungomare e la battigia. E' inoltre chiaramente riscontrabile un armonioso rapporto tra i volumi dei manufatti e le aree libere a monte e a mare garantendo un corretto rapporto visivo sia da mare verso monti che viceversa. Appare invece non soddisfacente la percepibilità del mare per chi percorre il viale a mare a causa della disposizione dei manufatti e della quasi totale assenza di coni visivi in corrispondenza della viabilità trasversale alla costa.

In tali stabilimenti si ammettono solo interventi di manutenzione ed adeguamento connessi anche alla eventuale realizzazione di piscine limitatamente alle aree prive di particolari valori e nel rispetto dell'omogeneità di contesto.

Nel tratto costiero in oggetto sono presenti due spiagge libere attrezzate aventi caratteristiche differenti.

La spiaggia libera attrezzata "Beretta" si distingue per la presenza di una diffusa presenza di vegetazione dunale nella zona in prossimità del viale a mare. Nell'area sono presenti manufatti precari in prossimità della spiaggia utili a fornire servizi di balneazione all'utenza della spiaggia libera. In tale area si ammette la riorganizzazione delle attrezzature esistenti al fine di consentire attività sportive all'aperto con adeguati servizi.

La Spiaggia libera attrezzata "Trabucco" è caratterizzata dalla presenza di attrezzature per la balneazione aventi caratteristiche simili alle altre spiagge libere attrezzate presenti in altri tratti costieri. L'area, in generale, è caratterizzata da ampi spazi liberi e da una debole caratterizzazione dello spazio aperto. Ad eccezione dell'area arborata AA caratterizzata dalla presenza di vegetazione tipica della macchia mediterranea e delle specie tipiche del luogo, le restanti parti dell'area risultano prive di un disegno ordinato e necessitano di una maggior caratterizzazione del verde e dei percorsi interni. In tale area è ammesso l'ampliamento del corpo centrale mediante il raddoppio delle strutture presenti sul lato monte dell'edificio esistente secondo lo schema tipologico indicato.

In corrispondenza dello sbocco focivo del fosso Poveromo è prevista la realizzazione di un'oasi naturalistica mediante la predisposizione di un progetto di riqualificazione e valorizzazione dello sbocco focivo. Di seguito si indica una possibile sistemazione dell'area nel suo complesso.



5.3 - Le previsioni di dettaglio e i riferimenti alla tradizione

Nello stabilire le discipline di attuazione il PAAV individua una serie di specifiche previsioni che reinterpretano la storia del territorio.

Per la definizione degli schemi tipologici che orientano la riqualificazione morfo-tipologica degli stabilimenti balneari ci si è riferiti alla necessità di aprire nuovi varchi visivi verso il mare, ma anche e soprattutto nel definire regole compositive e distributive che richiamassero la tradizione degli stabilimenti balneari del litorale massese.

Nel tempo gli stabilimenti si sono disposti secondo regole assai variegata che discendevano dai diversi modi di vivere la spiaggia.

Un primo esempio è rappresentato dalle capanne che nei primi decenni del '900 si trovavano disposte sull'arenile antistante il centro di Marina, la cosiddetta Dogana.



Fig. 54 - Vista dell'arenile - Anni '40



Fig. 55 e 56 - Foto aerea (anni '50) e Ortofoto del 1954 del centro di Marina di Massa

Come si vede anche dalle foto d'epoca e dalla foto aerea del 1954 gli stabilimenti si disponevano su tre fasce:

1. i corpi principali in prossimità del viale con forme semplici e coperture inclinate o piane;
2. fascia con cabine disposte in gruppo allineate trasversalmente rispetto alla linea di costa;
3. fascia a ridosso della battigia con ombrelloni.

Questa organizzazione, ormai del tutto andata perduta, si fondava su una disponibilità di spiaggia che nel tempo si è persa a causa della forte erosione.

Quel che risulta interessante in questa ricostruzione è la tipologia delle volumetrie e l'orientamento delle cabine.

Il PAAV, recuperando queste indicazioni tradizionali prospetta una riconfigurazione morfo tipologica delle are ove non è più disponibile la profondità dell'arenile e dunque, arretrando idealmente i "vagoni delle cabine" le dispone ai lati del corpo principale garantendo la permanenza di un varco visuale utile a percepire il mare.

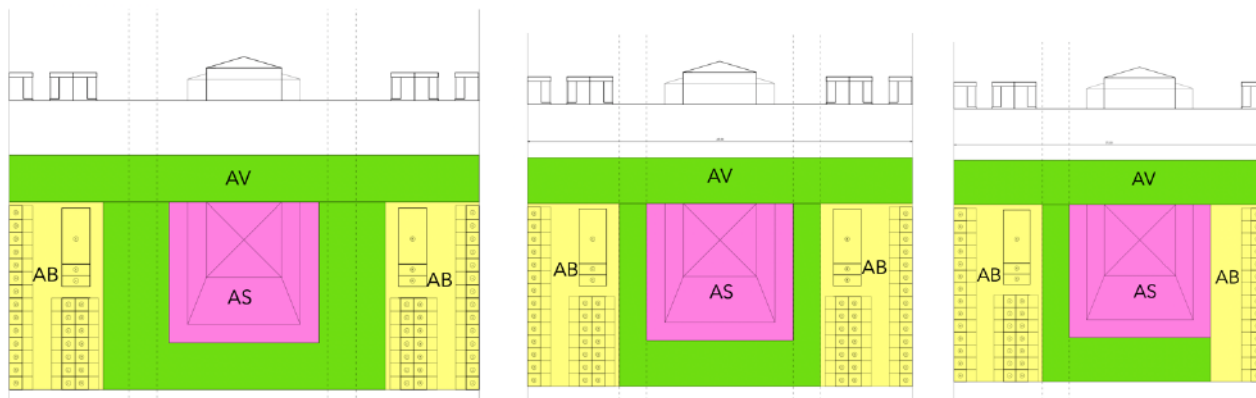


Fig. 57 - Esempi di schemi tipologici per la porzione di Fascia costiera delle Ex Colonie

Questa ideale riconfigurazione viene poi riadattata sui vari tratti dell'arenile in funzione dell'evoluzione degli stabilimenti nel tempo.

Proprio nell'area del Centro di Marina di Massa è prevista una soluzione schematica che prende atto della attuale situazione e tenta di aprire dei varchi nei gruppi di cabine che di norma sono disposti ai lati del corpo principale:

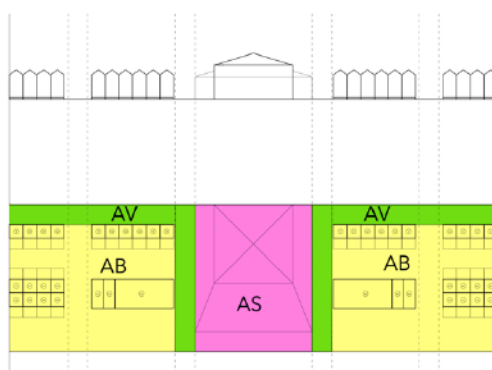


Fig. 58 - Esempio di Schema tipologico per la porzione di Fascia costiera di Marina di Massa

Nella zona dei Ronchi e Poveromo la configurazione degli stabilimenti è sempre stata più vicina all'orientamento della vicina Forte dei Marmi.

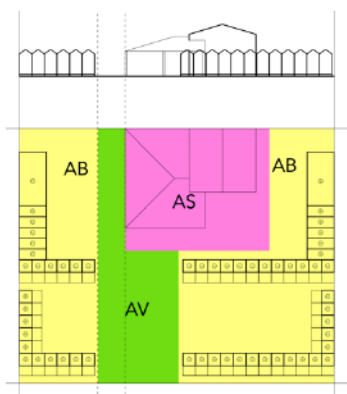


Fig. 59 - Esempio di Schema tipologico per la porzione di Fascia costiera di Marina di Massa



Fig. 60 - Ortofoto aerea 1965 - Zona di Ronchi

E' evidente come la disposizione degli stabilimenti prevedeva un allineamento delle cabine parallelo alla linea di costa e dunque questo ha condotto ad individuare nel piano soluzioni che potessero mantenere questo orientamento sui fronti oltre a dotare gli stabilimenti di ulteriori cabine disposte ai lati dello stabilimento.

6. Oltre il Piano

Affinché il progetto di Piano si avveri è necessario che si attivino adeguati rapporti che tengono assieme il prioritario interesse pubblico e l'iniziativa privata. Il progetto del PAAV, nel suo complesso, aziona leve importanti per riqualificare il territorio e, di conseguenza, renderlo più attrattivo. Alle iniziative puramente pubbliche come la riqualificazione dei Viali a Mare o le iniziative legate al rilancio della zona della Partaccia vi sono interessanti possibilità connesse agli interventi diffusi che il piano predispone per gli stabilimenti balneari e per le spiagge libere attrezzate.

Anche se il PAAV è chiamato a disciplinare concretamente gli elementi fisici che caratterizzano attualmente il territorio è però necessario immaginare una visione di più lungo periodo che possa orientare meglio le azioni di carattere territoriale secondo una strategia che possa coinvolgere, in prospettiva, anche i piani urbanistici e territoriali sovraordinati al PAAV. E' necessario uno sforzo per immaginare una sorta di schema direttore attraverso il quale orientare le scelte di un più lungo periodo e rivolto a piani strategici che possano incidere, ad esempio, su temi estremamente importanti per il territorio costiero come la qualità delle acque di balneazione, l'erosione e la qualità del paesaggio.

Si deve tentare di ampliare lo sguardo rispetto ai confini amministrativi entro i quali sono definite la gestione del patrimonio edilizio e costiero e le trasformazioni urbanistiche ammesse. Si riguarda così oltre tali limiti per comprendere le relazioni con il contesto non solo sotto il profilo ambientale e paesaggistico, ma anche rispetto a strategie e azioni relative al più ampio ambito di riferimento.

In tal senso, a titolo di esempio

- In merito allo stato di qualità delle acque di balneazione che costituisce elemento prioritario per l'attrattività del litorale, è necessario analizzare le reali e potenziali cause di alterazione, quali lo stato di qualità delle acque dei corsi d'acqua che giungono al mare e conseguentemente la funzionalità e l'efficienza depurativa degli impianti di trattamento dei reflui (fortemente condizionata dalle significative oscillazioni stagionali del numero di utenze)
- Il fenomeno dell'erosione costiera e dell'arretramento della linea di costa ha determinato una riduzione costante della spiaggia nel territorio di Massa e conseguentemente una contrazione delle possibilità di offerta turistica.
- La mancanza di un chiaro rapporto tra il territorio costiero e identità dei luoghi che, negli ultimi decenni, pare essersi sviluppato per episodi puntuali e sconnessi, generando un paesaggio costiero che, pur essendo dotato di componenti di eccellenza, non mette a sistema i suoi valori secondo una chiara visione di valorizzazione ambientale e turistica.

Per questi motivi si è delineato una sorta di "Masterplan" che si rivolge ad interventi strategici per il rilancio del territorio sotto il profilo ambientale e paesaggistico. Nella tavola dell'Allegato 2 alla presente relazione sono individuate le azioni strategiche che si dovrebbero intraprendere per superare le criticità rilevate e per riqualificare il territorio attraverso progetti di riqualificazione delle componenti strutturali del paesaggio. Tale schema direttore ha i caratteri di un metaprogetto territoriale e pur non avendo valore prescrittivo rappresenta una seria volontà di affrontare le problematiche che affliggono la costa massese in una visione organica che può orientare le singole azioni sia a livello comunale che sovralocale.

È dunque necessario attivarsi da subito, guardando lontano, per affrontare le questioni più importanti per il futuro del territorio costiero di Massa, per il bene dell'ambiente e del paesaggio e per il prosperare della città e degli abitanti.

7. Certificazioni

Per quanto illustrato ed espresso nella presente relazione i sottoscritti progettisti certificano che gli elaborati del Piano Attuativo degli Arenili e dei Viali a Mare rispondono ai profili di coerenza così come disposto dalla L.R. 65/2014.

In particolare:

- La coerenza con il Piano Strutturale è esplicitato è esplicitato nel TITOLO I delle NTA, nel paragrafo 3.2.3 della presente relazione.
- La conformità con il Regolamento Urbanistico è esplicitato nel TITOLO I delle NTA, nel paragrafo 1.2 della presente relazione e nel capitolo 4.4 del Rapporto Ambientale;
- La conformità con il PIT/PPR è esplicitata nel TITOLO I e TITOLO II delle NTA, nel paragrafo 3.2.1 della presente relazione e nel capitolo 4.1 del Rapporto Ambientale.