

# La lottizzazione della Stazione, o come distruggere un territorio

Negli anni '80 la Regione Toscana prevede di realizzare un centro intermodale ferro/gomma nell'ambito della Stazione di Campiglia Marittima. Benché tale ipotesi svanisse alla fine degli anni '80 il Comune mantenne una previsione del genere nei suoi strumenti urbanistici anche se ormai non più supportata da scelte e aiuti sovracomunali.

Le amministrazioni degli anni '90 scommisero ancora su un futuro di sviluppo delle **relazioni tra Aurelia, linea ferroviaria Genova-Roma e porto di Piombino**, nel quale il nodo di Campiglia Marittima avrebbe dovuto assumere un ***ruolo determinante di valenza intercomunale***.



Da questa scommessa, che nel tempo si è rivelata perdente, nacque la lottizzazione chiamata ***“AREA SERVIZI PER L’ASSISTENZA ALL’UOMO ED AL VEICOLO”*** che, approvata il

28-10-1998, venne convenzionata il 20 Aprile 1999 con conseguente completamento entro il 20 Aprile 2009. La lottizzazione con i suoi circa **100.000 metri quadrati di superficie** interessata, rappresentava uno degli **interventi edificatori più estesi di tutto il Comune**. Nel progetto si prevedevano quattro comparti nei quali si dovevano realizzare **un viale alberato di fronte alla stazione, con residenze, albergo e area commerciale, officine e fabbricati artigianali per assistenza meccanica, autosalone, motorizzazione civile, spazi di stoccaggio per autotrasportatori, lavaggio automezzi, eliporto.**



Il progetto di lottizzazione era molto pesante dimensionalmente (mc. 30.000 di residenze e commerciale e circa mq. 20.000 di edifici artigianali-commerciali-servizi) ma estremamente modesto da un punto di vista urbanistico. In esso infatti si mescolavano **fenomeni urbani residenziali e fenomeni prettamente artigianali e di servizio**, senza però trovare alcuna soluzione in grado di **coniugare questi due aspetti**. Lo stesso verde urbano attrezzato non rappresentava un fatto aggregativo ma si riduceva a concentrarsi in aree periferiche, residuali delle aree edificate e di fatto inedificabili perché in massima parte di rispetto alla Aurelia e al torrente Corniaccia.

In pratica siamo di fronte ad un agglomerato di fabbricati che si dovrebbero caratterizzare per la presenza del modesto edificio della stazione e di un generico viale alberato non meglio identificato: **non un nuovo pezzo di città ma un mediocre esempio di anonima periferia urbana.**

In realtà le previsioni del piano di lottizzazioni presenteranno molto presto delle **criticità**, infatti fino dal 2003 comincia la presentazione di una serie ininterrotta di varianti che denunciano una situazione di **difficoltà** ad immettere sul mercato quanto previsto e questo anche prima

della crisi del 2008. Nel **2005** viene firmata la convenzione di una **prima variante** presentata nel 2003 dove scompare la previsione dell'eliporto, si prevedono alcune modifiche al sistema stradale, in particolare nell'area davanti alla stazione, si prevedono modifiche consistenti in una diversa sistemazione dell'area di servizio lungo l'Aurelia e nella previsione di un nuovo tratto di viabilità che collega i parcheggi a servizio dei magazzini con la via della Stazione. Si prevede anche un qualche incremento di superficie coperta e per cercare di fare decollare la lottizzazione, le destinazioni di uso di quasi tutti i fabbricati artigianali vengono modificati ammettendo anche esposizione, laboratorio prodotti e vendita, stoccaggio merci, oltre a officine meccaniche, gommisti, elettrauto, carrozzerie, attività connesse all'assistenza e riparazione di automezzi. In uno dei lotti in fregio all'Aurelia si ammette la realizzazione di un fabbricato destinato anche alla vendita e rimessaggio di imbarcazioni (non proprio un veicolo!), nonché attività artigianali e laboratorio.

Nel **2007** viene presentata una **seconda variante** la cui convenzione viene stipulata nel 2010 (la lottizzazione era scaduta nel 2009) che cerca di ovviare agli errori di previsione iniziali e alla crisi nel frattempo intervenuta nel settore edilizio e produttivo. In questa variante la scadenza viene prorogata di tre anni, si permette di realizzare a parità di volume, 25 appartamenti invece dei 12 previsti nel 1999, l'altezza massima dei fabbricati viene portata da mt. 8,50 a mt. 9,00 per sfruttare meglio i magazzini, viene ancora modificata la sistemazione viaria davanti alla stazione.

Tutto ciò non è ancora sufficiente a fare decollare l'operazione e nel **2012** la proprietà presenta una **ulteriore variante** per introdurre le previsioni progettuali e normative del Regolamento Urbanistico in conformità del quale scompare la nuova sistemazione viaria di collegamento tra via Cerrini e via della Stazione. Inoltre la gamma di destinazioni possibili

si amplia ulteriormente, visto che “Per le destinazioni artigianale, commerciale e di servizio degli stralci “due”-“tre” si intendono riferite anche a funzioni al di fuori della filiera uomo-mezzo. Inoltre negli “uno”-“due”-“tre”-“quattro” è ammessa la destinazione d’uso 3.04 (intrattenimento) di cui alle NTA del R.U.”; in parole semplici **ci si può fare di tutto e ormai l’assistenza al veicolo è puramente facoltativa**. Inoltre la formulazione del parere della Commissione urbanistica sembra fare decadere anche i limiti di tempo della Lottizzazione del 31-12-2012, visto che all’Art. 2 della bozza di convenzione si dice che i titoli abilitativi dovranno essere richiesti entro due anni dalla stipula della convenzione (ancora non avvenuta). La variante in questione risulta **approvata nel 2013**.

Il Regolamento Urbanistico indica che le Norme Tecniche del Piano di Lottizzazione devono essere seguite e che dovrà essere predisposto un nuovo Piano di lottizzazione solo per i comparti non ancora ultimati.

**In conclusione oggi ci troviamo di fronte ad una parte del territorio del Comune di Campiglia, importante per dimensione e per impatto visivo (il biglietto da visita del Comune per chi viene in treno), completamente disastroso:** strade non completate, marciapiedi inesistenti o sconnessi sui quali crescono erbacce, illuminazione carente o mancante, terreni abbandonati su quali si accumulano inertici e terre di scavo, una strada principale priva di qualunque piantumazione prevista, verde pubblico inesistente, la famosa strada tangente alla lottizzazione lasciata a metà e piena di buche e pozzanghere, edifici artigianali costruiti e mai finiti in mancanza di un acquirente, edifici artigianali abbandonati per

cessazione di attività, un magazzino che serve dentro e fuori da deposito di pneumatici esausti (*foto a destra*) in contrasto con quanto previsto dal Regolamento Urbanistico che non ammette il recupero di materie seconde recanti disagio, pericolo (pensiamo ad un incendio) e inquinamento visivo. A questo



quadro possiamo aggiungere un albergo nuovo relegato alla fine di una strada costeggiata da aree incolte, un vecchio albergo abbandonato, abitazioni prive di qualunque servizio commerciale di supporto, una modesta stazione con una sistemazione esterna costata € 500.000 totalmente priva di funzionalità e di qualunque qualità formale in grado di riqualificare la zona, aree di filtro tra lottizzazione e via della Stazione abbandonate e la cui sistemazione non è neppure stata pensata.

**Di fronte ad un esempio così indecente di occupazione di suolo e di distruzione del territorio, la cosa difficile da perdonare ad una amministrazione è di non avere cercato in tutti questi anni di rimediare ad un errore previsionale macroscopico e ad un progetto urbanistico che, come dimostra quello che è già stato realizzato, era ed è totalmente inadeguato.**

L'unica cosa che è stata fatto è quella di assumere un atteggiamento molto comprensivo delle difficoltà dei proprietari concedendo proroghe e destinazioni sempre più ampie che nulla ormai hanno a che vedere con gli scopi iniziali insiti nel titolo **"AREA SERVIZI PER L'ASSISTENZA ALL'UOMO ED AL VEICOLO"**. In questo modo si è però perso di vista il diritto di chi vive nei pressi, di tutti i cittadini in genere e di chi arriva o parte da Campiglia di avere a disposizione degli spazi almeno decenti e dignitosi.

**L'Amministrazione alla scadenza del 2009, avrebbe dovuto non concedere proroghe ma pretendere un nuovo Piano di**

**Lottizzazione che prendesse atto degli errori previsionali e progettuali fatti.** In questo caso avrebbe potuto ammettere destinazioni più pregiate e commerciabilizzabili, ma avrebbe dovuto pretendere una riduzione delle quantità, una progettazione di maggiore qualità in particolare per quanto riguardava la costruzione di uno spazio urbano in cui il verde e gli spazi aggregativi fossero elementi di riqualificazione e, al limite utilizzando le garanzie a sua disposizione, avrebbe dovuto far completare le opere di urbanizzazione lasciate a metà, far realizzare le sistemazioni pubbliche definitive e richiedere sistemazioni provvisorie a verde sui lotti la cui realizzazione risultasse lontana nel tempo.

Se allora la sistemazione degli spazi pubblici della Stazione è un esempio lampante della scarsa attenzione che il Comune ha sulla qualità della progettazione, **il caso della "AREA SERVIZI PER L'ASSISTENZA ALL'UOMO ED AL VEICOLO"** è un esempio altrettanto macroscopico di disinteresse sulla qualità e sulla gestione dell'assetto del territorio a Campiglia Marittima.

Campiglia Marittima 13 Maggio 2014

**Comitato per Campiglia  
Arch. Alberto Primi**

**Sulla stampa:**

**– La Nazione 14..2014:**

**"Il disastro urbanistico del comparto Stazione deve essere corretto"**

"La stazione ferroviaria? Come distruggere un territorio". A sostenerlo è Alberto Primi, presidente del Comitato per Campiglia, fortemente critico sui lavori eseguiti nell'area di accesso allo scalo ferroviaria. «Negli anni '80 la Regione Toscana prevede di realizzare un centro intermodale ferro/gomma nell'ambito della Stazione di Campiglia Marittima. Benché tale ipotesi svanisse alla fine degli anni '80 il Comune mantenne una previsione del genere nei suoi strumenti

urbanistici. Da questa scommessa su un futuro di sviluppo delle relazioni tra Aurelia, linea ferroviaria Genova-Roma e porto di Piombino nelle quali il ruolo di Campiglia doveva essere strategico, nacque la lottizzazione chiamata "area servizi per l'assistenza all'uomo ed al veicolo" che, approvata il 28-10-1998, venne convenzionata il 20 aprile 1999 con conseguente completamento entro il 20 aprile 2009.

La lottizzazione con i suoi circa 100.000 metri quadrati di superficie interessata, rappresentava uno degli interventi edificatori più estesi di tutto il Comune e vi si dovevano realizzare residenze, albergo e area commerciale, officine e fabbricati artigianali per assistenza meccanica, autosalone, motorizzazione civile, spazi stoccaggio per autotrasportatori, lavaggio automezzi, eliporto – evidenza Primi – il progetto di lottizzazione era molto pesante (mc. 30.000 di residenze e commerciale e circa mq. 20.000 di edifici artigianali-commerciali-servizi) ma estremamente modesto da un punto di vista urbanistico. In realtà le previsioni del piano di lottizzazioni presenteranno molto presto delle criticità, infatti fino dal 2003 comincia la presentazione di una serie ininterrotta di varianti che denunciano una situazione di difficoltà ad immettere sul mercato quanto previsto e questo anche prima della crisi del 2008. Ad oggi ci troviamo di fronte ad una parte del territorio del Comune di Campiglia importante per dimensione e per impatto visivo completamente disastroso: strade non completate, marciapiedi inesistenti o sconnessi sui quali crescono erbacce, illuminazione carente o mancante, terreni abbandonati sui quali si accumulano inertici e terre di scavo, una strada principale priva di qualunque piantumazione prevista, verde pubblico inesistente, la strada tangente alla lottizzazione lasciata a metà e piena di buche, edifici artigianali costruiti e mai finiti in mancanza di un acquirente,. A questo quadro possiamo aggiungere un albergo nuovo relegato alla fine di una strada costeggiato da aree incolte, un vecchio albergo abbandonato, abitazioni prive di qualunque servizio commerciale di supporto. Di fronte ad un

esempio così indecente di occupazione di suolo e di distruzione del territorio, la cosa che è difficile perdonare ad una amministrazione è di non avere cercato in tutti questi anni di rimediare ad un errore previsionale macroscopico».